

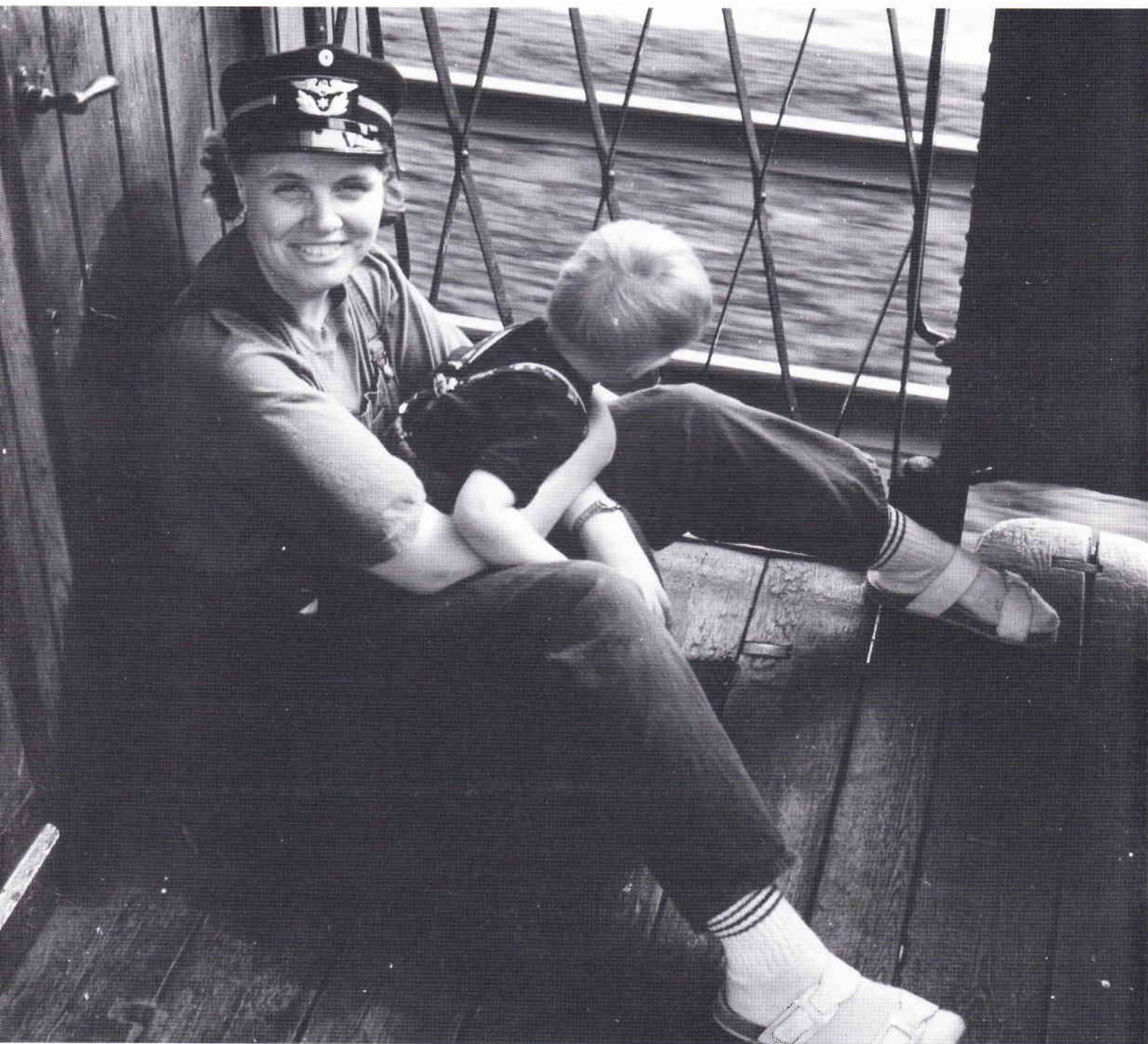


jernbanen

2

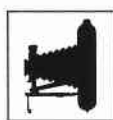
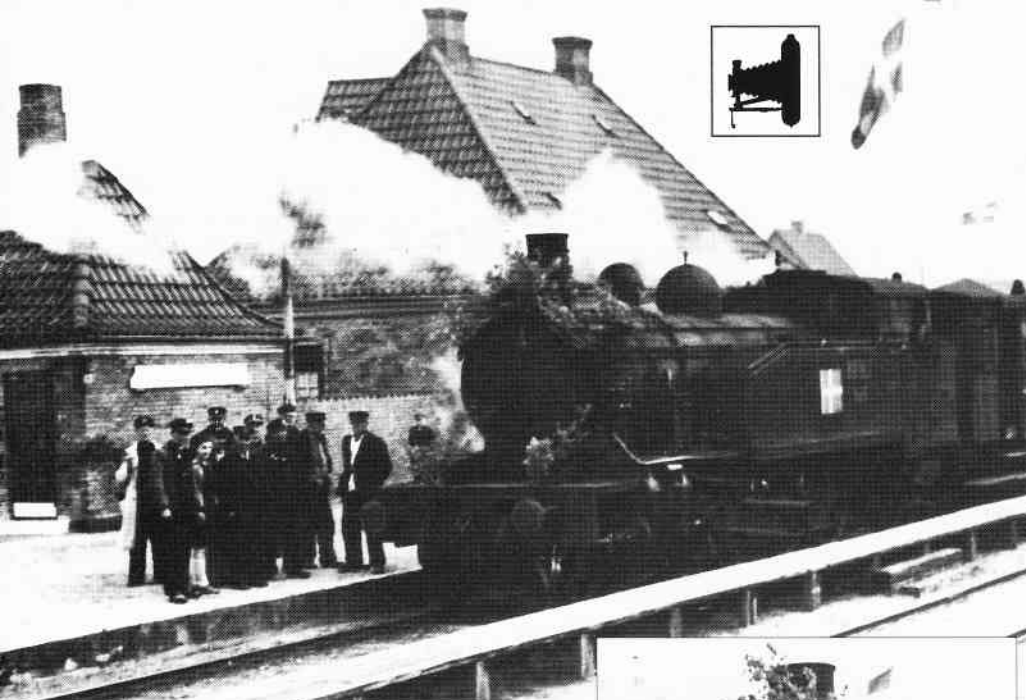
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

APRIL 1995



35. ÅRGANG

LØSSALG KR. 45,00



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

35. årgang nr. 2, april 1995

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Wilhelm Frendrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN:
Anders Riis

Gratis sider til dig!

Dette nummer af »jernbanen« er præget af 25-års jubilæet på DJKs største veteranbane, MHVJ. I den anledning er der afsat en plads, der i jernbanens års-volumen svarer til, hvad man i 1937 brugte på omtale af Museumsbanens tilsvarende jubilæum, men til forskel fra dengang har vi valgt at bringe det hele i ét »tema-tillæg« til »jernbanen«. Bladet er derfor denne gang udvidet til 48 sider med farvefotos m.v., hvoraf to tredjedele udgør temaet om MHVJs historie og jubilæum. Siderne udsendes også som særtryk gennem DJK og fortæller i detaljer og rigt illustreret om den lange og trange historie, der har ført til dagens resultat. Kom selv og kik på det i Mariager - benyt din medlems-ret til en gratis tur med banen i jubilæumsåret!

Velvilje fra lokale virksomheder har gjort det muligt for MHVJ at finansiere sidetals-udvidelsen på 16 sider i »jernbanen«, hvilket vil sige, at denne årgang kan blive 16 sider tykkere, end det ellers var muligt. Tak for det!

★

Desværre viser det sig i skrivende stund, at dette nummer af bladet af forskellige årsager vil komme mellem én og to uger senere ud til medlemmerne end det planlagte tidspunkt, der var en af de sidste dage i april. Redaktionen beklager!

Anders Riis

Det gamle foto (16)

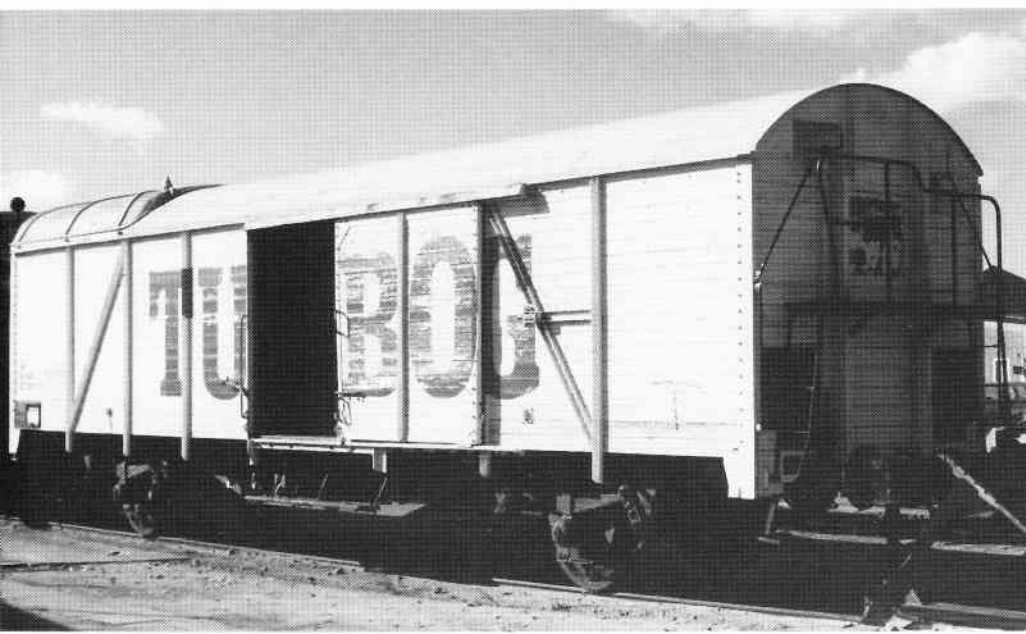
Da befrielsen kom til Melby

50-året for befrielsen fejres med pomp og pragt, og også »jernbanen« vil bidrage - her med et par fotos af det første tog, der kom til Melby station på Frederiksværkbanen efter befrielsen 5. maj. I DJKs (fire) bøger om HFHJ kan man bl.a. læse mere om HFHJ-folks dybe engagement i modstandsbevægelsen, som da en veritabel kampvogn en dag rullede ud af HFHJ-værkstedet..! Det øverste foto er kendt bl.a. fra DJKs HFHJ-bøger, mens det nederste med detaljen af HFHJ 9 ikke tidligere er offentliggjort.



Forsiden: Nydelsen at køre med tog er blandt de belønninger, der følger efter mange timers arbejde på DJKs veteranbaner. Den kan dyrkes af hele familien: Her er det MHVJs altid aktive trafikchef Lene Reinholdt, der sammen med sønnen Peter ta'r sig et pusterum »på de lange skinner«. Foto: Mogens Duus.

Indersiden (nederst): Øltransport var til for få år siden en pæn del af DSBs godstrafik-grundlag, men det er (heller) ikke lykkedes DSB at fastholde bryggerierne som godskunder. De sidste transporter ophører i år. På Jernbanemuseet vil man fremover kunne se denne Tuborgvogn (ZB 500 661, Scandia 1963, udr. 1987) som minde om »øl-tiden« - og hatten af for dét. Foto 5, oktober 1994: Flemming Søeborg.



Indhold

Befrielsen (det gamle foto).....	34
Veteranbane år 2020.....	35
Godsbanestatus	36
Udflugter.....	38
Bogammeldelser	39
Tema: MHVJ - for fuld damp 1970-95	41
Jernbanenyt - kort fortalt	40, 74
• DSB-nyt.....	40, 74
• Færgenyt	76
• Privatbanenyt	77
• Udland	77
Læserne skriver	78
Nyt fra DJK.....	78
Ordhunden	80
Nyt fra Jernbanebøger	80

Nr. 3, 1995 ventes udsendt ultimo juni 1995 under redaktion af Anders Riis.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 3/95 - 1. maj 95.
Sidste frist for stof til nr. 4/95 - 1. juni 95.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 3. maj 1995.

Veteranbane i 2020

Jens Vestergaard stiller i anledning af 25-året for DJKs mest omfattende veteranbane en række spørgsmål op om de kommende 25 år:

Stillet overfor spørgsmålet om, hvordan MHVJ ser ud i 2020 afstår forfatteren til nedenstående fra at spå. Det er for farligt, viser tidligere eksempler. I stedet rejser han en række nye spørgsmål, som når - og hvis - de bliver besvaret kan give fingerpeg om, hvordan udviklingen vil gå.

At det kan være svært - for ikke at sige umuligt - at spå om fremtidens jernbanedrift, vidner følgende lille citat om. Det stammer fra bogen »Eventyret om Jernbanen« skrevet af J.Fr. Lawaetz i 1935 - året for Lillebæltsbroens åbning og fremkomsten af de første røde lyntog:

Naar engang en Menneskealder frem i Tiden Drengen af 1965 for første Gang skal prøve Turen gennem Tunnelen under Storbælt, vil han kaste foragtelige Blikke til de gamle Færgeskaller, som i dag fylder os med Stolthed og Beundring, og til Bumle-Lyntogene fra 1935, som for længst er overgaaet af nye zeppelinformede Aluminiums-Vidundere, hvis Motorer faar Strøm fra en Atomspaltnings-Maskines utømmelige Energikilder.

Når man alligevel burde kunne spå om fremtiden for en veteranbane, hænger det naturligvis sammen med, at år 2020's museumsmateriel nødvendigvis må blive nutidens driftsmateriel. Eller må det?

Hvis den tankegang holder stik, vil strækningen mellem Mariager og Handest i 2020 blive befaret af privatbanernes Y-tog (fra 1965) og måske et MR-sæt fra DSB (1974). Det pudsige er bare, at der foreløbig ikke er noget, der tyder på, at det går den vej.

Lad os sammenligne med andre museums-genstande. Hvornår blev damplokomotivet som begreb et museumsobjekt? Vel egentlig ikke før 1970. Og de fleste af Veteranbanens person- og motorvogne er af en type, som kørte i mere eller mindre daglig drift helt frem til midten af 60'erne. Det var med andre ord »nyt« museumsmateriel, Veteranbanen åbnede med. Og én af de meget hyggelige oplevelser for os, der gjorde tjeneste i togene, var, når faren eller bedstefaderen lænede sig ned over det lille barn på perronen og sagde »Se, sådan et tog kørte jeg med, da jeg var ung«.

Helt anderledes er det med stenøksen på Nationalmuseet. Ingen nulevende har oplevet den i funktion, og det store flertal af os kan være ganske ligeglade med, om den er 2000 år gammel eller måske 2017 år gammel.

Veteranbanens materiel er i 1995 stort set det samme som ved åbningen i 1970 - i hvert fald aldersmæssigt. Og det betyder rent faktisk, at materiellets »museale alder« er blevet fordoblet - og vil blive det endnu

engang frem til 2020. Det svarer til, at Nationalmuseets stenøkse pludselig ikke er 2000 eller 2017, men derimod 4000 år gammel - og det betyder indenfor en overskuelig fremtid, at ingen far eller bedstefar på perronen kan fortælle den lille, at »sådan én kørte jeg med, da jeg var i din alder.«

Veteranbanens mål, da den åbnede i 1970 var at fremstille »den danske privatbane anno 1930«. Altså en 40 år gammel jernbane. I 1995 er det stadig »den danske privatbane anno 1930«, der er Veteranbanens mål - nu er den bare ikke 40 år gammel længere, men 65 - i 2020 ligger målet 90 år tilbage. Det er en holdningssag, om man ønsker den udvikling på Veteranbanen, eller om man vil »følge med tiden«, bare 40 år forskudt.

Hertil kommer, at nye generationer af veteranbane-folk er på vej. Generationer, som ikke kan huske damplokomotiver og vogne med åbne endeperroner i daglig drift. Og da Veteranbanen også er - og skal være - en opfyldelse af disse menneskers hobby-ønsker, er spørgsmålet, hvor deres kærlighed



til jernbanen ligger? Vil de være tilfredse med at køre med materiel, de ikke selv har oplevet i »virkelig« drift, eller vil kravet om »nyt« materiel komme fra dem?

Et andet aspekt, som man må tage seriøs stilling til, er materiellets autensitet. Problemet er, at Veteranbanens udstillingsstande - modsat Nationalmuseets - rent faktisk er i brug. Ikke så intensivt som i forlums tid ganske vist, men det slides - af driften, af vind og vejr. På et eller andet tidspunkt skal det gennemgribende repareres, restaureres eller hvad man foretrækker at kalde det. Og så er man nødt til at gøre sig nogle museale overvejelser. Hvor længe er f.eks. en vogn original? Hvor meget kan man tillade sig at udskifte og stadig påstå, at vognen er fra 1925? En endeperron? To? Hele taget? Og siderne? Nye hjul? Hele undervognen?

Den diskussion bliver i sagens natur mere og mere påtrængende, jo ældre Veteranbanens materiel bliver. Så måske bliver fremtidens Veteranbane en to-sidet virksomhed: Stationære, beskyttede udstillingsgenstan-

de (dem vi kører med i dag) og så den levende del, som - forskudt - følger med tiden, Y-togene, MR-togene? På den måde kan Veteranbanen opfylde både et ønske fra »de gamle« om at bevare 30'ernes jernbane og et muligt krav fra yngre jernbanevenner om også at sikre det, som nu engang er deres ungdoms tog, for eftertiden.

Et andet påtrængende - og i bogstaveligste forstand mere jordnært - spørgsmål er Veteranbanens fundament, sporet. Ganske vist køres der på landets yngste privatbanetrækning, men selv spor lagt i 1925-26 bliver en dag for gammelt. Netop i jubilæumsåret 1995 har Veteranbanens medlemmer ydet en kæmpeindsats med at forny stationsarealet og indlede skabelsen af de bedste publikums- og driftsmæssige forhold banen har haft i sin levetid. men det er noget, der tærer på kræfterne, selv om der »kun« er tale om nogle få hundrede meter - tanken om de næsten 20.000 meter, der ligger uden for stationsgrænsen kan virke skræmmende. Veteranbanen klarer sig uden offentlige tilskud - hvilket i sig selv kan være en enorm tilfredsstillelse. Men ligesom andre museer må indse, at f.eks. større nybygningsopgaver ikke kan klares med billetindtægter alene, må også Veteranbanen melde pas, den dag sporet mellem Mariager og Fårup skal fornyes. Og så er det pludselig ikke længere Veteranbanens holdning til sig selv, der skal diskuteres - så er det det omliggende samfunds holdning til Veteranbanen, der skal stå sin prøve.

Der kan ikke være mange - om overhovedet nogen - som vil bestride jernbanens enestående betydning for den erhvervsmæssige og kulturelle udvikling her i landet. Og der er sikkert heller ikke mange, der ikke udelukkende har lovord til overs for den indsats, som frivillige, ulønnede medarbejdere ved landets Veteranbaner gør for at bevare og levendegøre denne periode af Danmarkshistorien.

Inden 2020 må det vise sig, om disse lovord kan omsættes til konkret handling, sådan at Veteranbanen stadig vil kunen vise bilismens børn, hvad et tog er.

Der er i Veteranbanens dagligdag udfordringer nok at tage fat på for os, som af den ene eller den anden grund bliver bløde i knæene ved lyden af en lokomotivfløjte - men for at både vi selv og kommende generationer fortsat skal kunne mærke pulsens stige i takt med hjulenes fart over skinnestødene, skal både vi selv og vores samarbejdspartnere tænke os om: Bør signalet være »Frem«, »Tilbage« eller måske »Langsom«. Hvordan skal sporskifterne frem til 2020 stilles?

En ting er sikkert: Ingen bør acceptere, at der fløjtes »Stop«.



GoDSBanestatus



Assensbanen havde gennem mange år stor godstrafik - bortset fra perioden mellem jul og nytår. På billedet er MY 1123 på vej fra Flemløse til Glamsbjerg den 29. december 1983.

Af Mogens Duus

DSBs tilbageværende godsbaner er i farezonen. Der er angiveligt ikke tilstrækkeligt med gods at transportere og folketingets økonomiske stramning af grebet om DSB, med krav om reduktion af tilskuddene, synes bl.a. at få konsekvenser for betjeningen af flere godsbaner. DSB må nødvendigvis dokumentere, hvad tilskudene til virksomheden bliver anvendt til, gennem rentabilitetsundersøgelser af de enkelte strækninger og derudfra foretage en vurdering af strækningens fremtid.

I det efterfølgende gives en kort oversigt over status på godsbanerne, samt på enkelte andre, stadigt eksisterende, »sporstykker«.

Viborg-Løgstør

Næppe om nogen anden godsbane end Løgstørbanen har der i de senere år været diskuteret så meget om banens fremtid. Netop i disse måneder søger DSB atter at kunne indstille trafikken på baggrund af en rentabilitetsundersøgelse, uanset at undersøgelsen i dette tilfælde er noget mangelfuld. Se artikel i »jernbanen« nr. 1/95.

Trafikken svinger fra een-to vogne om dagen til så mange, at der flere dage i træk må efterlades vogne i Viborg. Dagligt køres med MT fra Viborg i følgende plan, idet det bemærkes, at der ofte køres fra Viborg et kvarters tid før, ligesom ankomst til Viborg kan ske allerede fra kl. 13:30:

Viborg af	07:45
Løgstør an	10:30
Løgstør af	11:30
Viborg an	14:15

Der kan ekspederes vogne til følgende tidligere mellemstationer: Løgstrup, Skals, Møldrup, Hvam, Ålestrup, Års og Hornum. Vogne aflæsses endvidere jævnligt på den frie bane ved Løgstør Rørindustri.

Randers-Strømmen og Pindstrup-Ryomgård

Der køres dagligt to gange med MH fra Randers til Strømmen og videre til sidesporerne i byens sydøstlige havneområde. Dels køres tidligt om morgenen, dels lidt over middag. Godset er overvejende stål til fa. S.C. Sørensen.

Strækningen Pindstrup-Ryomgård befares kun ved meget sjældne lejligheder. Banen har status af »Privat sidespor« tilhørende fa. Novopan i Pindstrup. Virksomheden fremstiller spånplader, og modtager til visse produktioner ved sjældne lejligheder lim i jernbanevogne. Disse vogne afhentes i Ryomgård med en tidligere DSB-trolje, der er overtaget af virksomheden, og betjenes af en DSB-ansat fra Grenå.

Mellem Strømmen og Pindstrup ligger sporet fortsat, og det er nu overtaget af Rougsø kommune. En farvestrålende annonce i turistbrochuren »Guide Østjylland« fra februar 1995 kundgør, at der i sommerens løb introduceres både veteranog og skinnecykler, men det er tvivlsomt om den nødvendige finansiering tilvejebringes. Den var ellers ventet via primært Arbejdsmarkedets Feriefond og kørslen skulle i praksis udføres af DSB Museumstog, som dermed bliver en konkurrent til amtets øvrige veteranbaner.

Bramming-Grindsted

Trafikken er svundet stærkt ind, og der køres nu kun tirsdage og torsdage i følgende plan:

Bramming af	08:50
Grindsted an	09:45
Grindsted af	10:35
Bramming an	11:30

Trækkraften er MY, der udgår fra Esbjerg. Grindstedværket er fortsat den primære godskunde. Øvrige tilbageværende sidespor findes i Agerbæk og Krogager.

Total nedlæggelse af strækningen er blevet diskuteret indenfor det seneste halve år.

Haderslev-Vojens

Superfos' salg af grovvaredivisionen til DLG betød også en stærk nedgang i banetransporten af foderstoffer m.m., idet DLG i større grad foretrækker landevejstransport. Bl.a. dette, samt en generelt faldende godsmængde, har haft konsekvens for Haderslevbanen, der med mellemrum ikke befares flere gange i træk. Når der køres, sker det med MY fra Padborg i følgende plan:

Vojens af	10:00
Haderslev V an	10:20
Haderslev V af	12:20
Vojens an	12:40

DSB medvirker i et vist omfang selv til den faldende trafikmængde gennem politikken for transport af stykgods. Det blev tidligere leveret i jernbanevogne til den lokale vognmand, som havde til huse i DSB-pakhuset. Da DSB for et par år siden indskrænkede sporarealet på Haderslev Vest og ved den lejlighed fjernede skinnerne til det gamle pakhushus, fik vognmanden besked på, at godset fremover kunne afhentes enten på havnen, et par kilometer derfra, eller i Kolding. Medmindre han altså ville udrede en stor del af omkostningerne i forbindelse med etablering af et nyt spor til hans nye pakhushus, der er udstyret med en port ud mod det ikke-etablerede spor. Nutildags foregår transporten med lastbil helt fra Taulov, og skinnertransport af vognladningsgodset bliver dermed relativt dyrere!

Uanset at Haderslev kommune er interesseret, er planerne om en genoplivning af persontrafikken stillet i bero for et lille års tid siden af to årsager: Rejsemønster og økonomi. »Rejsemønster« fordi rutebilerne betjener småbyer undervejs og samtidig kan køre direkte til de store arbejdspladser som Brdr. Gram og Flyvestation Skrydstrup. Banetrafik vil derfor kun kunne være et supplement i »myldretiden« eller til befording af turister(!) i et par sommermåneder. »Økonomi« fordi kommunen har fået den opfattelse, at man skal betale det hele selv, lige fra nyanlæg af perroner til indkøb eller leje af togmateriellet. Lidt pudsigt, for man fik næppe noget tilbagebetalt dengang MOKørslen ophørte i 1974....!

Hvor banen ikke længere opfattes som et alternativ for persontransporten, har den imidlertid nogen turistmæssig interesse. Også i Haderslev kopierer man turisttilbud fra andre steder i landet, og har bl.a. bestilt en hjuldamper magen til den, der besejler Mariager Fjord. Og også i Haderslev vil man frygteligt gerne have et veteranog til havnekajen!

Aabenraa-Rødekro

Der er tung trafik på Aabenraabanen i disse måneder. I forbindelse med etablering af det ekstra spor gennem Sønderjylland, skal der fra Aabenraa havn transporteres

360.000 tons skærver. Derfor køres - foruden det normale rangertræk - to ekstra rangertræk med afgang fra Aabenraa ved 10-tiden og ved 14-15 tiden. Det »normale« rangertræk fremføres af MY fra Padborg i følgende plan:

Rødekro af.....	12:07
Aabenraa an.....	12:19
Aabenraa af.....	13:19
Rødekro an.....	13:34

Der forventes øgede godsmængder over banen i de kommende år. Der er seriøse planer om en udbygning af sporanlægget på Aabenraa havn i forbindelse med etablering af en større anlæg for skibstransport. Man havde også overvejet at »bespore« et areal ved motorvejen, der er udlagt som erhvervsområde. Det sker dog ikke, man man sørger i stedet for forbedrede tilkørselsforhold for lastbiler.

Planerne for genåbning af banens persontrafik er lagt på is på ubestemt tid. Den påtænkte trafik med direkte tog mellem Aabenraa og Haderslev passer nemlig ikke med pendlernes behov. I den forbindelse maner det til eftertanke, at 42% af byens 13.000 arbejdspladser er besat af mennesker, der kan betegnes som »pendlere«.

Tinglev-Tønder og Tønder-Niebuil

Tinglev-Tønder banen anvendes næsten udelukkende til transit mellem Padborg og stationerne Tønder og Bredebro. Vogne udveksles dog stadig lejlighedsvist i Bylderup-Bov. Øvrige tidligere stationer er uden sidespor. Trafikken varetages af MY fra Padborg i følgende plan:

Tinglev af.....	07:11
Tønder an.....	08:01
Tønder af.....	10:20
Tinglev an.....	11:10

Allerede i 1992 var der planer fremme om at fjerne skinnerne mellem Bylderup-Bov og Tinglev, idet man på dette tidspunkt kørte gods via Bramming-Tønder, og mulighederne for at nedlægge strækningen totalt overvejs fortsat.

MT 159 på vej mod Fåborg syd for Korinth den 28. februar 1984.



MX 1042 umiddelbart syd for Krogager med rangertræk fra Grindsted til Bramming den 24. april 1984.

En eventuel genåbning af den nedlagte - men lejlighedsvist stadig anvendte - strækning Tønder-Niebuil diskuteres stadig, og er bl.a. blevet anbefalet af såvel danske som tyske politikere. Men en eventuel beslutning forventes ikke længere at påvirke mulighederne for strækningen Tønder-Tinglev, selv om der var tale om gennemkørende tog Esbjerg - Bramming - Tønder - Tinglev - Sønderborg via en eventuel ændret linieføring i Tønder.

Tommerup-Assens

De fortsatte diskussioner om muligheden for genåbning af papirgenbrugsvirksomheden i Assens er af betydning for, at sporet fortsat bevares, indtil en afklaring af banens fremtidsmuligheder har fundet sted. Det spiller også ind, at der har været flere seriøse henvendelser om godstransport i større omfang. Men for tiden køres der ikke meget på banen, som udelukkende trafikeres »på bestilling« fra kunderne. Nogle få ture er det dog blevet til først på foråret, hvor der bl.a. transporterendes en smule gødning og lidt træ. Danisco, en anden, tidligere betydningsfuld godskunde, har også valgt landevejstransporten. Hvor der i roesæsonen før kørt op til tre, ekstraordinære dobbeltture på Assensbanen - foruden det normale rangertræk - slides de fynske veje nu tynde af forurenende lastbiler.

Planerne om en genoplivning af persontrafikken spøger ind imellem fortsat, men der er sandsynligvis langt til realiteter, selv efter Storebæltsforbindelsens åbning.

Der er sidespor i Knarreborg og Glamsbjerg. Begge steder har der tidligere været nogen transport af især træ.

Middelfart-Strib

Kørslen varetages af MH fra Fredericia efter behov - og det er ikke særligt ofte. Banen har på det seneste udelukkende været anvendt til transport af skrot i forbindelse med virksomheden Eltin i Strib.

Ringe-Korinth

Fåborg kommune betjenes nu om dage fra stationen i Korinth. Vedligeholdelsen af strækningen til Fåborg skønnedes at være for dyr, og så ville Fåborg kommune hellere anvende stationsarealet til vej anlæg i sikker forvisning om, at skinnetransport hører fortiden til.

Betjeningen af Korinth sker i de meget tidlige morgentimer i et MH-trukket tog fra Odense, der også betjener Ringe - samt eventuelt Kværndrup, de dage, hvor man ikke kører til Korinth. Ankomst til Ringe sker 02:14, og køreplanmæssig afgang retur til Odense er 03:00. Der er med jævne mellemrum ture til Korinth med træ, gødning, jern og stål. Endvidere transporteres vin til Rynkeby's fabrik ved Ringe.

Strækningen Ringe-Korinth anvendes lejlighedsvist af veteranog fra SydFynske Veteran Jernbane. Der kan ekspederes vogne til Højrup, hvor der fortsat er sidespor.

Høng-Gørlev og Slagelse-Høng

Strækningen Slagelse-Høng er nyligt blev solgt til HTJ, og betjenes godsmæssigt fortsat af DSB, der kører med MH fra Slagelse, primært til DLG i Høng med jævne mellemrum. Toget ankommer til Høng 08:48 og returnerer til Slagelse 09:38.

DSB har ikke haft interesse i sporstum-



Den »normale« godsbanetrækkraft i dag er litra MY. Her er det MY 1104, der - den 17. juli 1992 - på havnen i Haderslev demonstrerer, at maskintypen også kan bruges til dén slags opgaver, selvom udsynet fra en MH er noget bedre!

pen Høng-Gørlev. Efter lukningen af en skrotvirksomhed i Gørlev, samt sukkerfabrikkernes overgang til lastbiltransport, køres nemlig i praksis ikke til Gørlev længe. Men Gørlev kommune ønsker skinnerne bevaret, uanset at der ingen transporter er. Dette udelukkende af hensyn til uvisheden om, hvad fremtiden bringer af muligheder og begrænsninger på transportområdet. Med sporet bevaret, har man mulighed for at yde egnens virksomheder en forbedret service, når det bliver ønskeligt. Banen mellem Høng og Gørlev er derfor besluttet overtaget af kommunen som kommunalt stamspor. At overtagelsen ikke er formelt afsluttet skyldes udelukkende, at Gørlev kommune endnu ikke har fået den endelige bekræftelse fra DSB.

Slagelse-Sandved og Sandved-Næstved

Godsbanen Slagelse-Sandved er nu nedlagt lige som banestykket Sandved-Næstved har været det siden 1971. Der køres

derfor ikke tog mellem Slagelse og Næstved, når bortses fra indovelseskørsel i forbindelse med betjening af sporvedligeholdelseskøretøjer, samt Skælskørbanens venterantog.

Genåbning af persontrafikken er stadig på tale, idet det vil kunne opnås mulighed for aflastning af hovedbanen over Sjælland efter Storebæltsforbindelsens åbning.

Er transport blevet for billig?

Konkluderende ser det alt i alt sort ud for godsbanerne. Stort set alle strækninger er i farezonen, og risikerer nedlæggelse inden det af miljømæssige årsager bliver nødvendigt at indføre restriktioner på lastbiltransporten. I den forbindelse er det værd at erindre, at forbruget af »transport«, især på godssiden, fortsat forventes at stige u-hæmmet, og en og anden kan undrende spørge sig selv, om ikke transport - som »vare« i sig selv betragtet - generelt er blevet for billig, og dermed udhuler jernbanedriftens fordele? □

MY 1125 med rangertræk i Bylderup-Bov den 19. juli 1989.



MHVJs jubilæum 6. maj 1995

Der køres tilslutningstog til Handest i anledning af Mariager-Handest Veteranjernbane's 25 års jubilæum fra Aalborg.

Lørdag den 6. maj 1995

	DSB	an.	af.
Aalborg			11:07
Skørping		11:30	11:31
Hobro		11:49	11:50
Fårup		12:07	

	MHVJ	
Fårup		12:15
Handest	12:20	

Togskifte til MHVJ-tog

Handest		12:30
Mariager	14:20	
Mariager		15:30
Handest	16:10	

Togskifte til LFB-tog

Handest		16:50
Fårup	17:00	

	DSB	
Fårup		17:13
Hobro	17:27	17:28
Skørping	17:48	17:49
Aalborg	18:13	

Materiel: AHB Sm8 + SVJ Sm7

Billetpriser: Nord for Hobro, retur, kr. voksne 40,00, børn 20,00. Syd for Hobro, retur, kr. voksne 20,00, børn 10,00. Aktive ved Limfjordsbanen, halv pris.

Tilmelding til ovennævnte tur kan ske til undertegnede.

Ove Thomsen, 98 25 63 25

NORDISK JERNBANE-KLUB

Udflugt med virksomhedsbesøg på Det Danske Stålvalseværk

20. maj 1995

Nordisk Jernbane-Klub arrangerer udflugt med eget motortog til omvisning på Stålvalseværket i Frederiksværk Incl. kørsel på interne spor. Toget udgår fra Gedser 0640, via Næstved-Køge-S-banen til København H af 0958. Standsning ved flere stationer undervejs. Hjemkomst København H 1720. Børn under 14 år har af forsikringsgrunde desværre ikke adgang til Stålvalseværket.

Pris: Fra Hovedstadsområdet 95,-, Næstved/Vordingborg kr. 140,-, fra Falster kr. 160,-.

Tilmelding ved senest 5. maj at indbetale deltagerbetobet på giro 917-8244, Nordisk Jernbane-Klub, Kildeskovsvej 20, 2820 Gentofte. Program og nærmere oplysninger fås på tlf. 4217 8804 eller 4212 0616.

Boganmeldelser



Sveriges Järnvägs Historia Af Björn Kullander Udgivet af Bra Böcker, 263 80 Höganäs

På små 200 sider i formatet 25x21 får man så hele Sveriges jernbanehistorie, i en overmåde flot bog i udstyr, sats og repro. Ca. en tredjedel af billederne er i farve.

Bogen arbejder i temaer, og er ikke en udførlig komplet historisk dækning. Men temaerne er rammende og tidstypiske, og ofte med uortodokse krøller på det tørre stof.

Forfatteren er ikke »jernbanemand om en hals«, hvilket klart erkendes i bogens forord. Det faktum kan klart aflæses i bogen som plusser og minusser. Vi får således ikke den traditionelle grundighed, som fx Svensk Jernbaneklub ville have lagt til grund for et så grundlæggende værk, men til gengæld får vi en bog, som i udpræget grad arbejder med andre indfaldsvinkler, mere alment populæristisk fortællende kunne man måske sige. Bogen er meget nemt tilgængelig og særdeles illustrativ.

Bogens pris er ikke opgivet fra forlaget.

Jan Forslund

SJK nr. 62 Göteborg-Borås järnväg Af Bertil Thulin m.fl.

Lidt i kontrast til ovennævnte bog denne store sag fra Svensk Jernbaneklub i anledning af hundredårsdagen for banen mellem Göteborg og Borås, nu til dags en del af Kust-Kust banen, der betjenes af de nye X2-2 togsæt, en variant af højhastighedsstoget X 2000.

Bogen, i tillempet A4 format, er i et og alt et flot og seriøst værk. Vi får den svenske grundighed serveret på 180 sider omfattende en historisk beskrivelse, linjebeskrivelse, en minutøs gennemgang af samtlige holdepladser (hvoraf de fleste desværre er væk), rullende materiel, ulykker m.m.

Over 200 billeder, kort og tegninger kompletterer den fine bog.

SJK nr. 62 kan bestilles fra SJK's bokförsäljning, giro 60 65 77-5 for SEK 290 (+gebyr SEK 30).

Jan Forslund

Jernbanehistorisk årbog '95 Redigeret af Eigil Christensen og John Poulsen Forlaget Bane Bøger 1995

64 sider + omslag. Ordinær salgspris hos jernbanebøger kr. 149,- incl. porto. Ny foreligger nr. 7 i rækken af jernbanehi-

storiske årbøger med 125, 100, 75, 50 eller 25 års afstand til de beskrevne begivenheder og forhold. Layout og typografi følger forlagets hævdvundne, ressourcebevidste retningslinier, og raster-reproduktionen af det righoldige billedmateriale, herunder en række fortræffelige gamle postkort, giver anledning til at lykønske alle implicerede, også læserne. På den baggrund er man helt ked af at skulle nævne det, men de fleste af denne årgangs ret mange, i streg gengivne sporplaner er desværre sat så langt ned i størrelse, at det mærkbart begrænser udbyttet af at studere dem. Hvilket især er ærgerligt, fordi sporplaner ligesom andre typer af kort er uovertrufne blandt traditionelle informationsbærere. (Hvad lettilgængelig data-mængde angår, har man aldrig kunnet udnytte en papirflade bedre.)

Det er svært at lægge bogen fra sig, for hele stoffet er pløjet igennem. Der er i alt syv meget læseværdige artikler i størrelse spændende fra 5 til 15 sider. I den første, som med rette også er den længste, behandles den sjællandske sydbane, der førstkommande 4. oktober fylder 125 år. I den sidste og korteste gives et overblik over DSB-dampdriftens afvikling i årene op mod 1970.

Nordslesvigs genforening med Danmark i 1920 er taget som anledning til tre middelstore artikler om sønderjyske jernbaneforhold:

- 1) Padborg - Danmarks yngste stationsby (titlen er - måske til beroligelse for nogen - en smule misvisende; det er nemlig ikke meget af byen, men desto mere stationsanlægget, der omtales og vises billeder af).
- 2) Højerbanen.
- 3) Marksbanen.

Alle tre emner er set under en dansk vinkel noget virkelig specielt, og disse illustrerede læsestykker må betegnes som spændende ud over det sædvanlige - i flere betydninger af ordet *spændende*.

Udvalget kan man ikke indvende noget til, men her foreligger et af de tilfælde, hvor den for årbogsserien fastlagte fysiske ramme synes alt for snæver. For genforeningen kunne jo have været den lykkelige anledning til at bringe ikke bare tre, men otte, ti eller måske tolv afhandlinger om sønderjyske jernbaner, herunder de tre metersporede amtsbanesystemer, og alt det særlige ved overgangen fra tysk til dansk.

Det aktuelle bind har imidlertid også på anden vis fået et internationalt tilsnit. Dels gives der et rids af jernbanefærgesforbindelsen København-Malmö's historie med udgangspunkt i åbningen 1895, og dels er der redegjort for nogle af de specielle forhold, det tyske herredømme i Danmark 1940-45 medførte, bl.a. mht. orlovstog og ombygning af visse stykker rullende materiel til opfyldelse af besættelsesmagts særlige

krav. Forfatterstaben tæller flere nye navne denne gang, men det ændrer ikke helhedsspræget; redaktionen er den samme, og den her anmeldte årgang vil nok blive anskaffet af alle, der damler serien. Som det forhåbentlig er fremgået af det foranstående, kan den dog også godt stå alene. Samtidig er der stor chance for, at førstegangskøberen ud fra kendskabet til den vil skynde sig på jagt efter de seks forudgående årgange.

Povl Wind Skadhauge

De danske jernbanebureauer og deres stempler - del 2 Af Svend Hovard FG Nordische Staaten E.V.

Svend Hovard har fuldstændt sin fine nicheproduktion om forholdet mellem post og bane. Del 2 omhandler alle baner i Jylland inklusiv Slesvig Holsten til 1864. Hovedvægten af bogen på ca. 300 sider i A5 format er lagt på en beskrivelse af de bane-mæssige og posttale forhold omkring bureauerne. Bogen er gennemillustreret med samtlige anvendte annulleringsstempler samt skemaer til at forklare og tydeliggøre stemplernes kategorisering og anvendelse. Del 2 er i øvrigt væsentlig bedre trykt end første del.

For de læsere der har jernbane og filатели som hobby er hér bogen til mange, mange timers læsning og studeren.

Pris 198,- hos »Jernbanebøger«. Bestillingsnummer: 0710.

Jan Forslund

Annonce

LOK MAGAZIN

Nr. 1-189 sælges samlet.
Prisidé: 3.000,-

Jens Andersen, Kirstinbergparken 4,
4800 Nykøbing F.

5485.4085

Annonce

Sønderskov station

Udlejes: Tjenestebolig på Sønderskov gl. station. Ligger midt i Vendsyssel, tæt på Hjørring, ca. 100 m² samt div. udhus. Kakkellovnsopvarmet + elvarme.

Feriebolig, 80 m² nænsomt restaureret på samme station (se Jernbanen nr. 2 1993).

Tlf. 8693 0204, bedst mell. 18-20.

IR-4 er i (prøve) drift - endelig! Her har Allan Støvring-Nielsen dog fanget sæt 3 uden passagerer nær Ringsted - 31. januar.



Jernbanenyt - kort fortalt

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

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 31. december 1994 rådede DSB over følgende trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. december 1993 i parentes):

1. Elektrisk materiel (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver	22	(22)
1.2 Motorvogne	20	(8)
1.3 Bivogne	20	(8)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver	132	(135)
2.2 Rangerlokomotiver	89	(93)
2.3 Traktorer	40	(40)
2.4 Motorvogne	371	(371)
2.5 Bivogne	90	(90)

3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

3.1 Motorvogne	291	(295)
3.2 Bivogne	291	(295)

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne	534	(545)
4.2 Liggevogne	26	(26)
4.3 Sovevogne	17	(17)
4.4 Specialvogne	7	(7)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk. godsvogne	2.153	(2.351)
5.2 Åbne godsvogne	1.727	(1.767)
5.3 Tjeneste- og tjenestegodsvogne	1.066	(1.107)
5.4 Privatejede vogne	313	(342)

I oktober kvartal 1994 har DSB overtaget yderligere 1 stk. ER-togsæt (sæt nr. 01), og der er udrangeret to personvogne (udover den i »jernbanen«, nr. 1/95 nævnte): B 20-83, 049, 080. Af de i samme nummer nævnte MY-lokomotiver er 1124 atter sat i drift, 1108 bliver sat i drift som »tjenestelokomotiv« (gulmalet med nyt nummer), og de to øvrige er hensat og konserveret.

I afsnit »Elektrisk materiel (vekselstrøm)« omfatter »toglokomotiver«: 22 EA; »motorvogne«: 20 ER; »bivogne«: 20 FR. I afsnit »Motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: 37 ME - 34 MY - 61 MZ; »rangerlokomotiver«: 73 MH - 16 MT; »traktorer«: 40 Köf; »motorvogne«: 85 MFA - 7 ML - 97 MR - 97 MRD; »bivogne«: 85 FF - 5 FL. I afsnit »Elektrisk materiel (jævnstrøm)« omfatter »motorvogne«: 16 MC - 210 MM - 65 MU; »bivogne«: 16 FC - 210 FS - 65 FU.

Pr. 1. januar 1995 var følgende rullende materiel i ordre:

30 stk. elektriske (vekselstrøm) 4-vogns ER-togsæt og 8 stk. elektriske (jævnstrøm) 8-vogns (kortkoblede) SA-togsæt - samt 20 stk. bogiegodsvogne (lave m/ sidefjæle), litra Res 393 6 000 - 393 019 (anskaffes brugte fra SNCF) og 20 stk. containerbærevogne, litra Lps-z 412 9 000 - 412 9 019 (ombygges fra Ks-vogne).

Det forlyder, at DSB vil anskaffe yderligere 4-5 MF-togsæt af hensyn til IC3 togenes videreførsel til Kastrup fra efteråret 1998.

IC3 forbedringer

DSB bruger godt 100 mio. kr. på at forbedre rettidigheden. Den største enkeltinvestering er forbedringer i IC3 for 35 mio. kr. En række af togets hovedsystemer skal styrkes.

Endnu en MY-farve:
Gul/sort. Foto ved
lyntogshallen Cvk
København, 27.
februar: Johnni
Lassen.



Hydrostatikanlægget, der producerer strøm og trykluft til IC3, har været årsag til de fleste nedbrud med toget. Som en midlertidig løsning har DSB justeret nogle komponenter på de togsæt, hvor der var de største problemer. Den langsigtede løsning er et forbedret hydrostatikanlæg. Det er under konstruktion og ventes indbygget i første IC3 togsæt inden K95 sommer. Alle 85 stk. togsæt vil få indbygget modulet.

IC3 akselvendegearet, der benyttes, når toget »skifter kørselsretning«, har også givet problemer. Nogle forbedringer bl.a. i form af ændringer i komponenter og deres placering er gennemført på stort set alle togsæt. Herudover overvejer DSB mere gennemgribende ændringer.

Togets frontkoblinger svigter ofte på grund af snavs, vand, sne og is. DSB forsøger med en bedre afskærmning af koblingerne. Tyfonen (tudehornet) svigter af og til, og så må toget kun videreføres med højst 40 km/h. DSB materiel er i gang med forsøg for at finde den rigtige løsning på problemet. Også problemer med bl.a. afdekning af togets motor, så den ikke »løber varm« på hede dage, er ved at blive løst.

MR-renoveringen

Renoveringen af de 97 MR-tog indledtes i april i Tyskland. DSB og PFA - Partner für Fahrzeug-Ausstattung - i Weiden har indgået kontrakt om moderniseringen, jf. »jernbanen«, nr. 1/95 - side 20.

Foreløbig er to togsæt sendt til Tyskland. Det ene er det togsæt, som DSB selv har delvist renoveret som forbillede (prototype). Det andet togsæt får installeret et system til genindvinding af varme. Hensigten er, at MR ligesom IC3 skal kunne bruge den varme, som frigives af motorerne, til opvarmning af toget. Det pågældende togsæt skal prøvekøres i en måned, hvorefter DSB tager stilling til, om systemet skal installeres på alle MR-togsæt, når de renoveres.

Selve renoveringen gik for alvor i gang midt i april. Op til seks togsæt ad gangen vil være under renovering på fabrikken eller undervejs til eller fra Weiden. Samtlige togsæt er færdigrenoveret i oktober 1997, og udgiften bliver ca. 220 mio. kr. inkl. DSBs projekt- og afprøvningsomkostninger.



Foto: Dan S. Larsen

Mariager-Handest Veteranjernbane

Med dampen oppe 1970-95

Man tager et damplokomotiv, et par gamle personvogne, to skinner á ca. 20 km hver, trækker i en uniform - og så har man...

...nej, så har man netop *ikke* en veteranbane!

Det at drive en jernbane er nemlig en opgave, der er sædeles omfattende. Når man ser tilbage på tiden, der er gået, siden en flok idealistiske personer i 1965-66 satte sig i hovedet, at Mariager ville være et godt udgangspunkt for en jysk veteranbane, ville det være nærliggende at sige, at de var godt tossede, sådan at tro på den idé.

Det var de måske også.

Faktum er, at årene fra dengang til nu har været én lang kamp. En kamp mod vanetænkning, en kamp mod naturligt forfald, en kamp for historiske værdier.

Kampen har krævet sit. Intet er kommet af sig selv: Sejt slid, stædighed, sammenhold og samarbejde er med i den opskrift, der gennem årene har formet Mariager-Handest Veteranjernbane. Men opskriften tæller også lyst til at bevare vor historie

og vilje til at opnå resultater i fællesskab.

Vi er 60 entusiaster, der bruger en del af vores fritid - for nogen er det *al* fritid - på at holde hjulene i gang. Vi kommer fra det meste af Jylland. Fælles for os er, at vi ikke får en eneste krone for anstrengelserne. Og vi betaler selv alle vore personlige udgifter i forbindelse med vores virke: Rejser, kasketter, kost, skosåler, arbejdstøj.

Ellers kunne det ikke gå: Hver eneste krone af indtægterne er nødvendige for at holde hjulene rullende, så børnebørnene kan se, hvordan bedstemor rejste.

Det har de nu kunnet i Mariager i 25 år, og vi mangler hverken mål eller opgaver til de næste 25 år. Til gengæld byder vi velkommen til enhver, der vil dele udfordringen med os.

De følgende sider er en opdagelses-færd i togets levende museum, dets udvikling og det, vi viser i det. God fornøjelse!

*De aktive medlemmer ved
Mariager-Handest Veteranjernbane*

**Tekster: Max Rasmussen, John Rasmussen, Hans Jørn Fredberg,
Anders Riis og Jens Vestergaard. Redigering og lay-out: Anders Riis.**



MARIAGER KOMMUNE

- har meget at tilbyde som
bo- og fritidskommune

AT BO I MARIAGER GIVER MANGE FORDELE:

- Storslået fjord-natur.
- Grønne og trygge bolig-områder.
- Centralt i Jylland - tæt ved motorvejen
- Alsidigt fritids- og foreningsliv
- Alsidig kommunal service
- Billige grunde - såvel parcelhus- som industrigrunde.

Yderligere information:

MARIAGER KOMMUNE, Fjordgade 5, 9550 Mariager
Telefon 98 54 13 22 - Fax 98 54 21 24

Den rigtige slagter

Vi slagter selv -
og sparer to fordyrende mellemlid - derfor:

Friskere - billigere - bedre!

Lækre anretninger og smørrebrød

Prøv os - og bedøm selv...

Anders & Holger Svendsen

MARIAGER SLAGTERFORRETNING
Havnegade . Mariager . Tlf. 98 54 10 61

*Få din økonomi
sat på skinner i*

Service Sparekassen

Egepladsen, 9550 Mariager, tlf. 98 54 22 33

Mariager Kommunes Erhvervsråd



Mariager
- hvor godtfolk er...

Klostermarken 18, 9550 Mariager
Tlf. 98 54 18 66

Frisk med det hele - også med prisen

Vi har også byens billigste benzin.
Texaco Lavpris automat sælger benzin hele døgnet.

SuperBrugsen

FRUENSGAARD PLADS - MARIAGER

*1. juli er vi på banen med
Danmarks mest moderne trykmaskine
i helt nye omgivelser...*

Central tryk Hobro

Anpartsselskab . Thurøvej 7 . 9500 Hobro . Tlf. 98 52 01 99



Daniavej 60
Mariager
Jette Skou
Christensen
tlf. 98 58 39 16,
tlf. 98 54 20 90
Fax 98 54 20 90

Oplev
fjord-områdets
bedste spisested
med fjordudsigt
og et godt
måltid mad.
2 retter 59,-
3 retter 69,-

Serveres hver dag undtagen mandag & lørdag fra kl. 17.30 til kl. 20.30. Åben fra den 2. juli til den 4. august 1995. Der kan være dage, hvor der er lukket på grund af selskab. Husk gerne bordbestilling. Børn under 10 år 1/2 pris.

MARIAGER CAMPING



Ny Havnevej 5 A - 9550 Mariager
Tlf. 98 54 13 42

★ ★ ★

Gå en tur langs fjorden og se vor dejlige campingplads.

Vort velassorterede minimarked har alt i rejseproviand og forfriskninger. Åbent hver dag til kl. 21.00.

Her er gode muligheder for fiskeri, wind-surfing, vandski-sport og badning. Vandre- og cykelture i naturskønt område. Hytter udlejes.



SOFT ICE
Gammeldags
isvafler



MARIAGER

Tlf. 98 54 13 35



ALT I GRILLVARER

ALTID FRISK KAFFE OG KRINGLE
NYHED: Nu 70 udendørs og 25 indendørs siddepladser

SPAREKASSEN KRONJYLLAND

Hvordan skal du tilbringe sommeren?



Få råd i Sparekassen



Max Rasmussen som 12-årig »første gangsrant«. Et nyere foto af Max Rasmussen findes på den foregående side.



MHVJ »år +4«: Spentrup 1966. Foto: Max Rasmussen.

For en 12-årig Randers-dreng med interesse for tog var der i 1966 ikke de store chancer for at komme ud at køre med veteran-tog - og opleve en veteranbane.

Læsning om udenlandske veteranbaner i *Jernbanens Hvem-Hvad-Hvor* - fra 1959 - var det nærmeste, man kunne komme sagen. Udstillingen *Jernbanen og Randers*, i september 1966, vendte op og ned på dét.

Den skulle selvfølgelig besøges, og det blev den. Flere gange. Masser af fotos og jernbanesager var udstillet - lige noget for en jernbane-tosset dreng!

Det allerbedste skete dog søndagen efter, nemlig 2. oktober (den dag fyldte min farmoder iøvrigt 74 - og seks år senere blev datoen brugt til Danmarks EF-folkeafstemning).

Damp - ægte damp...

Da var der kørsel med et rigtigt veteran-tog fra Randers til Spentrup. Det hed ganske vist et børnetog, men pyt med det: Det var damp, ægte damp, med gamle vogne, og det var dét, der talte.

Altså: Hurtigt fat i en billet til dette tog, og så vente, til dagen oprandt!

Det blev en herlig dag. På spor 4 på Randers station var oprangeret et flot lille veteran-tog: Damplokomotiv nr. 7 fra Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, to to-

akslede personvogne fra Aalborg Privatbaner, med rigtige åbne endeperroner, samt en pakvogn, populært kaldet en *Bette-Claus*, også fra det store privatbane-net mod nord.

Fra statsbane-stationen var toget allere-

de fyldt. 10 minutter senere ankom det til privatbane-stationen. Her havde en mængde forventningsfulde voksne - og børn - gjort sig klar til turen til Spentrup.

Da oplevede jeg første gang, at man ved veteran-togsdrift må lære at improvisere hurtigt og effektivt. For at få flere siddepladser til de mange rejsende, snuppede man bænkene fra perronen ved privatbanestationen og satte dem ind i pakvognen. Flere pladser blev skaffet ved en hurtig rangermanøvre, hvor man lånte Hadsundbanens togførervogn. D 8, et lille toakslet køretøj, der rummede såvel post- som person- og rejsegods-afdeling.

Med de ekstra pladser - og en mindre forsinkelse - kørte det fyldte tog nordøst ud af Randers.

I Spentrup rangerede lokomotivet til togets anden ende, og efter den obligatoriske bremseprøve gik turen uden problemer de 10 km tilbage til Randers.

Senere samme dag var der arrangeret

Men hvor hørte dette fine lokomotiv egentlig til?

Jeg tog mod til mig og spurgte én af jernbane-folkene, daværende trafikassistent S. P. Laursen, Randers.

Han forklarede beredvilligt, at lokomotivet var købt til en veteranbane, som Dansk Jernbane-Klub planlagde at åbne fra Mariager til Handest/Faarup på den netop nedlagte Mariager-Faarup-Viborg Jernbane. Det skulle samme dag køre til Mariager for "opstaldning" den kommende vinter.

Dét gav noget at tænke over.

Oplevelserne denne første søndag i oktober havde prentet sig - og så var der også alle de sort/hvide fotos, der var taget med det lille Agfa-kamera.

Disse billeder kom frem mange gange i vinterens løb - sammen med billetterne fra turen og det lille skrift *Jernbanen og Randers*. Det ku' nu være spændende at komme med!

Syv måneder senere...

Syv måneder senere, en søndag i april 1967, sad jeg i rutebilen til Mariager, sam-men med en lidt ældre og ligeledes jernbanetosset kammerat. I tasken havde jeg mad-pakke og gammelt tøj, der måtte blive beskidt af olie og kul. Nu var jeg un-

dervejs til min debut ved veteranbanen, der var under etablering i Mariager.

Der skulle dog gå tre år, inden banen åbnede, men jeg blev "hængende" ved veteranbanen, og hænger fortsat ved. Nu blot som en af de efterhånden gamle kustoder.



Max Rasmussen



VI HOLDER DAMPEN OPPE!

Her på egnen er Østjydsk Bank det økonomiske lokomotiv. Som områdets lokale bank er det vores pligt at engagere os, hvor vi kan. Ikke kun i erhvervslivet, men også indenfor idrætten, kulturen og foreningslivet.

Bliv medejer af det lokale økonomiske lokomotiv.

Når du køber aktier i Østjydsk Bank, er du med til at bevare og udvikle det lokalsamfund, du er en del af. Holde hjulene igang og koble nye vogne på. Give dig selv og din familie muligheder for spændende oplevelser. Samtidig virker dine aktier næsten som en billet til 1. klasse: Med en række konstante aktionærfordele, du kan få fornøjelse af.



 **ØSTJYDSK
BANK A/S**

Østjydsk Bank a/s · Østergade 6-8 · 9550 Mariager · Tlf. 9854 1444 · Fax 9854 1719

16,6 km kulturhistorie på skinner
mellem Mariager og Handest

Stig ind - så kører vi!

To damptog mødes på True station, søndag 22. juli 1990. Nærmest VLTJ 7, længere borte F 653. Foto: Lars Henning Jensen.



Foto: Anders Riis

Det er søndag formiddag i *Rosernes by* Mariager. Måneden er juli, og byen myldrer af glade ferierende, der nyder den levende købstads-historie med masser af brosten, bindingsværk og tegltage. Kikker på det lokale museum i den flotte købmandsgård, eller funderer over de hemmeligheder, der gemmer sig i resterne af *Den hellige Birgittas* største, danske klosteranlæg. Kirken, der for godt 200 år siden blev beskåret i både højde og drøjde til en fjerdedel af sit oprindelige grundareal, men stadig har imponerende dimensioner.

Måske har man nydt den imponerende udsigt fra Hohøj et par km sydvest for bymidten: Fra gravhøjens forblæste top de 111 meter over Mariager Fjords daglige vande kan man i klart vejr overskue en radius på 30-40 km. Som blandt andet digterne *Steen Steensen Blicher* og senere *Nis*

Petersen også har gjort det. I det hyggelige turistkontor i byens gamle rådhus på *Torvet* giver medarbejderne villigt tip om alt lige fra seværdigheder og overnatninger til cykelruter, skøn natur (det har vi overalt her) og gode fiskepladser.

Fuldt tryk på!

Ved veteranbanens station tæt på den gamle trafikhavn holder damptoget klar. En postvogn og fem-seks personvogne er koblet til damplokomotivet.

Føreren - ham med den blå stribe rundt om kasketten - læner overkroppen ud af førerhuset og følger interesseret med i passagerernes indstigning. Imens har fyrboderen travlt: Kulskovlen svinges mod fyrets luede gab, og sort røg op af skorstenen er et sikkert tegn på, at afgangstiden nærmer sig. Trykket i kedlen er på maksimum - 12 atmosfærer. Det behøves: Når toget har forladt Mariager station, begynder banen straks at stige.

Dæmningen byder på en ubeskrivelig udsigt over Mariager Fjord og de smukt skovklædte bredder i det stærkt kuperede terræn. Toget skal 12 meter op for hver kilometer. Alle lokomotivets kræfter bruges: Fem kilometer stiger banen uafbrudt, også efter at linjen drejer bort fra fjorden. Når trinbrættet *Fjeldet* passerer, er skinnerne oppe i mere end 60 meter over havet eller et godt stykke højere end toppen af den radio-mast, der står tæt ved sporene på Mariager station. Men så vidt er det ikke endnu.

I billetkontoret i Mariager er stationsforstanderen - med sine fem røde bånd på kasketten - i færd med at sælge de sidste billetter, inden toget kan sendes afsted.

Så lukker han døren til kontoret, går ud på perronen med *spejlægget* i hånden - sådan kaldes signalstokken - og kikker efter, at afgangstiden er inde, og alle kommet ombord.

I forvejen har armen på den gamle signalmast hævet sig fra den vandrette stopstilling til et opadvendt, optimistisk *kør!* Men



Foto: Anders Færch Hansen

Udsigten over Mariager Fjord er fabelagtig.

Foto: Søren Balte



det er ikke nok for lokomotivføreren: Han skal også ha' det fra stationsforstanderen i form af en løftet signalstok. Derefter giver togføreren - ét rødt bånd om kasketten - færdigmelding med en vandret arm.

I sin sorte benfløjte fløjter han det karakteristiske afgang - en lang tone, efterfulgt af en kort.

Lokomotivføreren kvitterer med dampfløjten, lægger styringen i fremad-stilling og linder med sin venstre hånd på regulatoren. Dampen strømmer ind i cylindrene, og med en hvæsen sætter toget sig i bevægelse.

Et spil om 1930'ernes togrejse

Inde i vognene sætter passagererne sig til rette i de gamle lædersæder og betragte det spil, der giver oplevelsen af 1930'ernes togrejse. Om lidt kommer togføreren eller hans hjælper, togetjenten, og klipper billetterne: Hul i venstre side på udrejsen, i højre side på tilbagerejsen. Materiel, unifor-

mer og procedurer er lagt an, som de var på en dansk privatbane i 1930'erne.

Med én - meget vigtig - undtagelse: Alle procedurer, der har med *sikkerhed* at gøre, følger de samme nutidige regler, som alle tog i Danmark er undergivet. Togets alder, og dét, at hele personalet er amatører, gi'r ingen undskyldning for ikke at leve op til sikkerheden anno 1995.

Turen med veterantoget viser imidlertid kun lidt af spillet. Vil man se det hele, skal man stå meget tidligt op, ja, faktisk skal man komme allerede om vinteren og foråret.

Størstedelen af det frivillige arbejde lægges ikke på køredagene, men i forberedelser, restaurering og klargøring af materiel og faste anlæg.

Sporet vedligeholdes af Mariager Kommune i tæt samarbejde med MHVJs banemester, men alt andet står veteranbanen alene for. Alle de mange drifts-køretøjer har regelmæssige eftersyns-terminer, der skal

overholdes, og det giver især travlhed i forårs-månederne, før højsæsonen for særtog begynder i april.

Senere følger slag i slag plantogssæsonen, og atter i september er der stor efterspørgsel på særtog.

Flotte udsigter

Udenfor vinduerne er campingpladsen ved *Færgehagen* gledet forbi. Her var for flere hundrede år siden færgested, indtil den korte overfart ved Hadsund tog over. Længe efter Hadsundbroens åbning overlevede fjord-færgen ved Mariager i form af en motorbåd, der krydsede fjorden med passagerer mellem Mariager Havn og Stinesminde helt op i 1970'erne.

Når banen svinger bort fra fjorden, går turen op gennem den smukke *Lunddal* og kører under broen for Mariager-Hobro landevejen. Her ligger på østsiden *Lunddalen trinbræt* (3,6 km fra Mariager). Det blev først oprettet 1949 efter talrige opfordringer fra lokale beboere. Herfra skærer banen igen - nem forholdsvis fladt landbrugsland frem til

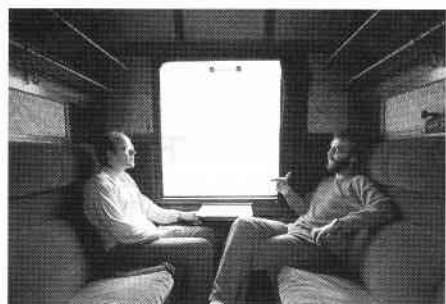


Foto: Dan S. Larsen

1. klassens kupéerne gi'r bløde hynder - til samme pris! Hvis de altså er med...

Fjeldet trinbræt (5,4 km fra Mariager), der ligger på vestsiden og markerer toppunktet på den lange opstigning fra Mariager.

Brødløs trinbræt er oprettet 1937 med et lille venteskur, der dog forsvandt kort tid efter MFVJs nedlæggelse 1966. Læskuret på stedet i dag blev opført som kulisser i forbindelse med, at MHVJ for *Krone Film* i 1987 deltog med damptog i optagelserne til tv-serien *To som elsker hinanden* om digteren *Viggo Stuckenborg*, der drog afsted til

New Zealand. Heri figurerer Brødløs Trinbræt som bjerg-stationen *Mamaku* på New Zealand, og lokale borgere fra Hadsund og Mariager spiller - iført skosværte og kulsort hår - den indfødte befolkning!



Et par glimt fra Brødløs/Mamaku under optagelserne 1987. Foto: Anders Færch Hansen.

Trinbrættet var et af de svagest benyttede, og ved oprettelsen af Lunddalen ville MFVJ nedlægge det. Så klagede beboerne, og efter tre måneder kom Fjelsted atter på køreplanen.

Togene mødes

Mellem Fjelsted og True station er landskabet atter mere kuperet og afvekslende. Klokkeklemt fra overskæringer forkynder ankomsten til *True station* (8,0 km fra Mariager), der er banens krydsningsstation: Her mødes togene, når der er to tog på banen. Når damptoget fra Mariager kommer til True, er det modkørende motortog rangeret ind på sidesporet, før damptoget får grønt lys.

Stationsbygningen (se foto s. 13) er privat bolig for et af MHVJs medlemmer, og smukt restaureret. Den er som de øvrige langs banen tegnet af arkitekt *Lundqvist* og fremhæves i kommuneatlasset over bevaringsværdige bygninger som en *nyklassicistisk bygning med høj bevaringsværdi*.

Veteranbanens stationskontor er indrettet 1978 i en noget mere ydmyg træbygning på perronen, i skyggen af den flotte række kastanjetræer.

Rampen ved sidesporet var medvirkende til, at banen ikke blev helt nedlagt i 1966: Dengang fik DSB en stor del af sine skærver herfra. Transporten af skærver sluttede i 1985, og rampen var sidst i brug i 1990, da veteranbanen leverede grus til motorvejsbroen.

Når passagererne



V. Tørslev station med det lejede lokomotiv VLTJ 5 på første driftsdag, 3. maj 1970. Foto: Gunnar W. Christensen.

er stået af og på, går det videre langs nordsiden af dalen, i hvilken Østerkær Bæk løber. Senere svinger banen i en venstrekurve ind mod *Brødøs trinbræt* (9,3 km fra Mariager).

Umiddelbart efter Brødøs Trinbræt krydser banen Østerkær Bæk og skrår over en

lav bakke-ås mod V. Tørslev station - 11,5 km fra Mariager. Stationen ligger nærmest på bar mark langt fra landsbyen af samme navn, og et par år før MFVJ lukkede, blev den nedsat til trinbræt. I 1971 var V. Tørslev krydsningsstation, men afløstes året efter af True. Toget holder nu kun i V. Tørslev, hvis der er rejsende at optage eller afsette.



Lunddalen Trinbræt med Triangelvogne. Foto 1981: Anders Færch Hansen

Et frugtbart sidespor

Videre går farten op ad en af banens største dæmninger for at overvinde næste bakke-drag. Fra dæmningen er der på højre side flot udsigt over *Glenstrup Sø*. Efter en gennemskæring passerer man - 13,0 km fra Mariager - en gammel frugtplantage, hvor ejeren i 1951 lod bygge et privat sidespor og pakhus til afsendelse af frugt. Også trinbræt med læskur til frugtplukkerne blev opført. Sidesporet er nu atter væk, mens læskur og perron på højre side stadig vidner

En tunnel fører veteranbanen under den jyske motorvej, E 45 Randers-Hobro. Da motorvejen blev projekteret, var al godstrafik ad jernbanen ophørt, men til gengæld var MHVJs værdi som turist-attraktion på det tidspunkt så fastslået, at der ikke var tvivl om, at tunnelen skulle bygges. I forbindelse med byggeriet kom veteranbanen til at optræde i en helt usædvanlig rolle som under-entreprenør:

8.037 tons grus, der danner funderingen for tunnelen, blev leveret pr. bane af veteranbanen. Broen skulle stå klar, før motorvejen blev farbar for lastvogne, og der var ingen anden vej til stedet.

I stedet for at bygge og vedligeholde en dyr anlægsvej til byggepladsen, valgte *Højgaard & Schultz Vest A/S* altså at lade MHVJ levere gruset.

Gruset blev købt i en grusgrav tæt ved True station, kørt pr. lastbil til True, og fra rampen styrtet ned i godsvogne. Herfra kørte grus-toget, forspændt veteranbanens diesellokomotiv årgang 1932, til byggepladsen, hvor gruset - ca. 190 tons pr. tog



Foto: Christian Hingelberg

- blev læsset af. Veterantoget kørte uafbrudt i pendultrafik True-motorvejsbroen i

14 dage i november 1990, og så var opgaven løst. Til alles tilfredshed...



Sommer ved Mariager Fjord! HHJ M 2 under indkørsel til Mariager. Foto: Max Rasmussen 1981.



Vinter i Viborg! HV 3 gøres klar til at køre juletræstog i klingende frost og sne, Viborg-Løgstrup. Foto december 1981: Anders Færch Hansen.

Foto: Dan S. Larsen



En stor del af MHVJs trafik består i særtog, der til dels deler skinner med DSB. Hvert enkelt særtog kræver nøje planlægning, og en omfattende korrespondance og koordinering, ikke mindst, når DSBs skinner også skal bruges. Her et tænkt eksempel...



Foto: Christian Hingelberg

Det er en mandag midt i januar. Personaleforeningen på en Randers-virksomhed skal planlægge sin forårs-udflugt. Man har tænkt sig, at turen en lørdag i maj skal gå fra Randers til Mariager og retur med veteranetoget, med spisning på en af Mariagers gode restauranter og efterfølgende kaffe i det grønne i veteranetoget på vej hjem.

Foreningens sekretær har gennem Mariager Turistbureau fået telefonnummeret på MHVJs trafikchef, der netop er kommet

hjem fra arbejde og står og laver mad, da telefonen ringer.

Kundens ønsker noteres ned - med et foreløbigt program:

Ca. 200 personer - det nøjagtige antal skal tilmeldingen på virksomhedens opslagstavle vise - hentes ved en af P-pladserne på Randers Havn lørdag formiddag. Via havnebanen og DSBs hovedbane Randers-Hobro køres de til Faarup og videre ad veteranbanen til Mariager, der nåes over middag.

Undervejs sørger personaleforeningen selv for velkomst-drink, festsang m.v. i toget, der så skal vente i Mariager, mens en god middag indtages på restauranten oppe i byen.

Når udflugtens deltagere kommer tilbage, har MHVJs togpersonale sørget for, at der er opstillet små borde i vognene - nogle er udstyret med klapborde - mens personaleforeningens folk skal sørge for at dække op med kaffekopper, medbragte termokander med kaffe, små glas og småkage-tallerkener.

Efter en slentretur i Rosernes by vender deltagerne tilbage til toget, der stille og roligt lister op langs fjorden med de kaffe-drikende gæster. Ind under aften er man atter tilbage i Kronjyllands hovedstad, hvor festen fortsætter om aftenen.

om travle efterårs-dage med frugt i lange baner.

Efter en lille nåletræs-plantage ligger Glenstrup trinbræt til højre - 14,0 km fra Mariager. Åbnet samtidig med Fjelsted i 1928, kun ét år efter banens åbning, og med sin øde beliggenhed også blandt de mindst benyttede.

Det betjente landsbyen Glenstrup, der frem til 1400-tallets start var hjemsted for det kloster, der siden leverede jord-tilliggender til birgittinernes Mariager kloster, I dag kan kun arkæologer finde rester efter klostret, der lå i tilslutning til den stadigt eksisterende sognekirke.

Handest med SB M2 juli 1990. Foto: Lars Henning Jensen.



Stationsforstanderen har ansvar for kas-seopgørelser og afregning med togperso-nalet: Enkelte billetter sælges i togene, selv om langt de fleste køber billet i stationskon-toret. Stationsforstanderen i Mariager er *togleder*: Han har foruden sin egen station ansvaret for al toggang mellem Mariager og Faarup.

Han starter med at gøre kontoret klar, kikke sporene efter og - før tog afgår eller kan ventes - sikre, at rangeringen på stati-onen er afsluttet, og sporskifterne aflåst til togvejen, inden han giver grønt lys.

Før toget må køre, skal stationsforstan-deren sikre, at banestykket til næste station er frit. Før afgang ringer Mariager-stations-forstanderen til næste betjente station, som



regel True, for at give *afmelding*, og når sta-tionsforstanderen den kvitterer for den, er dét tilladelsen til, at toget må sendes af-sted.

Når toget så er nået til True, ringer True til Mariager med en *tilbagemelding*: Toget er kommet frem. Først da må næste tog sen-des ud på linjen.

Alle meldinger skrives med tidspunkter ind i protokoller på den måde, som sikker-heds-reglementer og -instrukser foreskri-ver.

Stationsforstanderen giver afgang.

Foto: Dan S. Larsen.

En forudsætning for, at opgaven kan løses, er at såvel trækraft som vogne er klar og til rådighed på den ønskede dag.

MHVJs trafikchef regner derefter på tal-lene ud fra kundens ønsker og giver et til-bud på et damptog Randers-Mariager og retur for op til 250 personer. Hurtigt melder kunden "OK", og trafikchefens opgaver be-gynder for alvor.

Ud fra DSBs *tje-nestekøreplan* udar-bejdes et udkast til køreplan, der passer ind i DSBs toggang. Dette udkast sendes til DSB, der ud fra bestillingen og udka-stet lægger en *sær-togs-køreplan* for den del af turen, der foregår på DSB-skin-ner. Denne sær-togs-køreplan forde-les til en lang række berørte DSB-afdelin-ger såvel indenfor trafik- som banetjeneste.

Sideløbende hermed udarbejder MHVJ-traffichefen en særtogskøreplan for stræk-ningen Mariager-Faarup. Da veterantoget som regel udgår fra Mariager, betyder bestillingen en tom-tur fra Mariager om

morgenen og atter til Mariager om aftenen.

Trafikafdelingen har også travlt med at finde personale, der kan stille op den på-gældende lørdag i maj.

Ikke kun MHVJ-folk skal i sving: Også en DSB-lokomotivfører skal ud at køre. På et-hvert tog på DSB-skin-ner skal der være *lods* med: En DSB-ansat lokomotivfører,

folk i uniform: En togleder til Mariager stati-on, på grund af den lange arbejdsdag *to* lo-komotivførere og *to* fyrbødere. Dertil en togfører og - fordi toget er så stort - også en togbetjent.

Alle bliver indkaldt til at møde i Mariager tidligt lørdag morgen for klargøring af loko-motiv, vogne og station.

Tilsvarende er tje-nesten ikke slut om aftenen, før alt er ryddet op, gjort rent og stillet på plads.

Derefter kom-mer regnskabs-timer: Kunden af-regner med veter-anbanen, og vete-ranbanen skal be-tale DSB for det administrative ar-bejde - samt en kilometer-takst for brug af skinnerne.

Endnu en opgave er løst. En ganske typisk opgave blandt mange. Regnet om i timer "koster" den knap 100 timer af medlem-mernes - ganske vist ubetalte - fritid. Og så er vedligeholdelse og restaurering ikke medregnet. □



Trafikchef Lene Reinholdt modtager særtogsbestillinger og lægger planer.



Foto: Søren Sørensen

der til daglig kører på og er kendt med den pågældende strækning. Her nyder MHVJ stor velvilje blandt gode venner i DSBs lo-kofører-stab, ligesom enkelte MHVJ-folk selv arbejder som lokomotivfører hos DSB.

Telefonerne gløder - i alt skal syv MHVJ-

mene ned, så toget kan passere den gam-le Randers-Hobro hovedvej. Vel ude af *Handest by* svinger banen på en dæmning ned i *Onsild Ådal* og hen til DSBs dobbelt-spor Randers-Hobro.

Et par kilometer løber de tre spor side om side, til man når *Fårup station* - 19,7 km fra Mariager. Siden 1974 har DSB-tog ikke gjort ophold her, men det gør MHVJs tog fra 1994. Det er strengt forbudt - og livsfarligt - at krydse sporene: Her kører DSBs tog for-bi med tophastighed!

Efter en rangermanøvre ind på DSBs ho-vedspor går turen videre mod Randers ad DSB-spor. Undervejs passeres - 26,3 km fra Mariager - *Bjerregrav*, hvor persontog indtil 1972 stoppede. Idag er et sidespor eneste minde om stationen.

I Randers - 34,4 km fra Mariager - stand-

ser veterantoget ved DSB-stationen, der kan prale af *Jyllands ældste stationsbyg-ning*: Trods talrige ombygninger er *kernen* i Randers banegård helt tilbage fra 1862, da *Randers-Århus* banen blev indviet som Jyl-lands første jernbane.

Den videre færd går ad Randers' havne-bane, hvor *Hadsund-Peter* - kælenavnet for *Randers-Hadsund Jernbane* - korte frem til 1969. Dog kun et kort stykke: Veteranto-gets endestation nås efter få hundrede me-ter. Her bliver man sat af godt 35 km fra Ma-riager, målt ad skinnerne. Toget holder ud for *Randers Regnskøvs* nyopførte bygnin-ger ved *Gudenåen*. Til den anden side er der ikke langt til turistkontoret og bykernen. □

Velkommen til Handest

Handest station - 16,6 km fra Mariager - er endestation for mange af veterantogene. Her løber lokomotivet om før tilbageturen, og tager måske ekstra vand fra en tank-vogn med motorpumpe.

I veteranbanens stationskontor på spo-rets venstre side sælges der billetter, post-kort, souvenirs, bøger, is og andre kioskva-rer. Handest er også stedet, hvor en *vogn-hal* til vinter-opbevaring af en del af MHVJs persontogsmateriel i disse år er ved at tage form, beliggende på et ny-planeret areal på højre side i stationens Mariager-ende.

Mod Randers...

Skal man videre mod *Randers*, rulles bom-



Foto: Mogens Duus

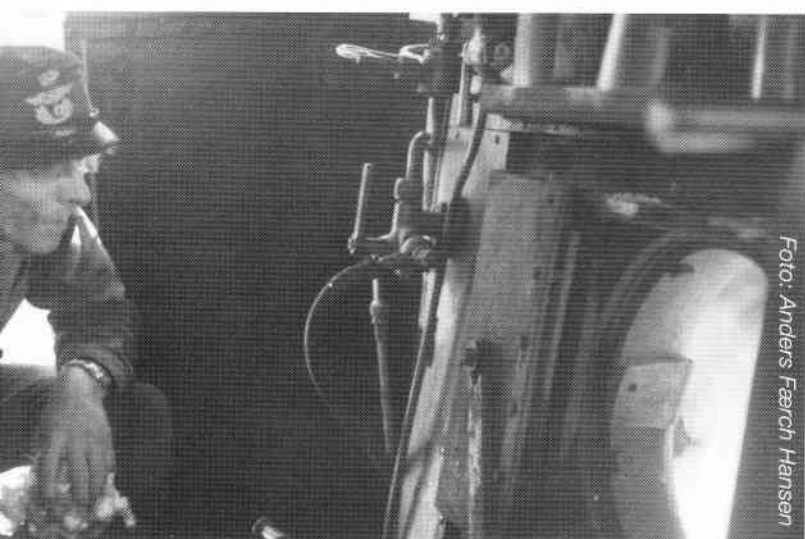


Foto: Anders Færch Hansen



Foto: Dan S. Larsen

Blot på denne sommerdag ligger der mange arbejdstimer, før man kan fløjte *afgang*.

Før de første solstråler finder vej over bakkerne, har **lokomotivpersonalet** været i sving på damplokomotivet. Ofte er de kommet om lørdagen - den bruges om sommeren på vedligeholdelse af bane og materiel.

Opfyringen starter ved 05-tiden søndag morgen med, at **lokomotivfører** eller **fyrbøder** lægger et bål af opfyrringspinde til rette i lokomotivet. Når han har sikret sig, at vandstanden i kedlen er tilstrækkelig, tænder han en tot olievædet tvist og kaster den på bålet.

Mange timers gradvis opvarmning af kedlen sikrer, at varmeudvidelsen sker jævnt - fyrer man for hurtigt op, kan forbindelser i kedel og fyrkasse blive skadet.

Mens ilden buldrer, går de to i gang med opsmøring, eftersyn og klargøring. Fra rensegraven gennemgås alle bevægelige dele under lokomotivet, og talrige smøresteder får en klat tyk smøreolie. Jævnligt suppleres fyret, og efter en tid går man over fra brænde til stenkul, der gi'r mere varme.

Imens pudses hele maskinen op, så den er præsentabel til dagens kørsel, og når det mest beskidte arbejde er overstået, skiftes kedeldragterne ud med uniformerne: Sorte bukser og jakke, kasket og mørkeblå skjorte.

Før lokomotivet kører til togstammen, fyldes vand- og kulbeholdning op. Ofte bistår det i den afsluttende rangering, så samtlige vogne er på plads til dagens kørsel.

Hovedparten af rangeringen klares dog af Mariager stations **portør**, der med det lille grønne motorlokomotiv fra 1930'erne skubber vogne frem og tilbage, bistået af dagens togførere.

Mens maskinpersonalet har gjort damplokomotivet klar, er det meste af dagens øvrige personale mødt. Søndagens trafik kræver 13-14 af de 50 aktive. Måned i forvejen har **trafikchef** og maskinafdeling sammensat turlister og indkaldt folk til de dage, der skal køres.

Til de mere end 100 årlige særtog indkaldes personalet ofte med kortere varsel, da bestillinger kan indløbe med ned til seks-syv ugers varsel.

Togpersonalet starter også med andet end kørsel: Rengøring, teknisk eftersyn og opsmøring af vogne i dagens tre togstammer hører til klargøringsarbejdet.

Bevæbnet med koste, sæbevand, gulvskrubber og klude går de tre **togførere** og deres **togbetjente** i gang med at skrubbe, skure, tørre af og vaske i de vogne, der indgår i dagens trafik. Teknisk eftersyn betyder, at hver vogn checkes i ophæng, bevægelige dele, bremses, trækstænger, koblinger og puffere. Et OK skal i protokollen for hvert køretøj, før man drager afsted.

Også **motorførerne** har efterset og klargjort deres køretøjer, og sidste prøve inden afgang er altid bremseprøven, der godtgør, at togets trykluftbremses virker, som de skal. Enhver fejl i trykluftbremsen ville få bremserne til blokere, og toget ville blive stående.

Efter dagens kørsel er afsluttet, venter der naturligvis også et stykke arbejde: Togpersonalet skal rydde op i togene og rangere på plads, stationsforstanderen skal gøre regnskab op, og især lokomotivpersonalet kan ikke bare *lukke og slukke*:

Fyret skal renses, slagger kradses ud, askekassen tømmes og røgkammeret renses for røgkammersmuld. Efter opfyldning af kul- og vandbeholdning kan man trille i remise på det sidste tryk i kedlen, og først da er lokomotivpersonalets arbejdsdag slut.

Jernbanen kommer til Mariager



Mariager-Faarup-Viborg Jernbane - Danmarks sidst anlagte: 22 års forarbejde, 39 års kamp for eksistensen og 27 år som godsbane...

Da Ebeltoft fik jernbane i 1901, blev Mariager den eneste købstad i Jylland uden bane. Mariager havde allerede da fået ry for indvyl og *Tornerose-søvn*. Landskabet og den fåtallige befolkning på heden omkring byen indbød ikke til større flid for at skaffe egnen jernbane: En bane ville kræve store jordarbejder, blive dyr at anlægge og ret umulig at forrente. Kort sagt: Meget bøv! til liden nytte.

En god del af oplandet syd for Mariager var i forvejen bane-dækket, dels af Randers-Hobro (åbnet 1869), dels Randers-Hadsund (RHJ, åbnet 1883).

Derfor blev det Mariagers borgere, der skulle gå alene i kampen for en jernbane. De var godt trætte af at skulle nøjes med postens dagvogn eller den smukke - men langsommelige - tur med fjorddamperen til Hobro. I hårde vintre med sne og is kunne begge dele udeblive i uger, og så måtte man selv komme frem, som man bedst kunne.

Mariager-folkenes seje træk begyndte i 1905. Da nedsattes den første komité for en jernbane fra et punkt på stambanen Randers-Hobro til Mariager, og eventuelt videre til Norup.

Det var især Sdr. Onsild, man havde kik på som knudepunkt. Faarup lå for tæt på Randers, mente man i Mariagers handelsstand, der frygtede konkurrencen fra Jyllands tredjestørste by.

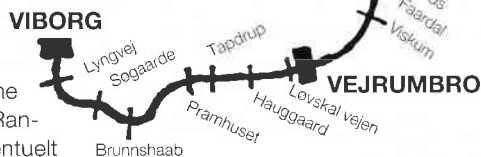
Banen kom med i den store jernbanelov 1908, men det videre arbejde gik trægt. Offentlige penge sad ikke løst, og fra flere sider var det så som så med velviljen.

Skub i arbejdet kom der først, da en af Mariagers indflydelsesrige mænd, senere borgmester S.S. Borresen, i 1912 engagerede sig i arbejdet for banen. Han havde tidligere den holdning, at Mariager klarede sig med skib og dagvogn, men skiftede nu mening.

Samarbejde - eller nul kroner

Imidlertid var det svært at få øvrigheden i hovedstaden med til at punge ud. Foruden Mariager-komiteen arbejdede en komité på Vejrumbro-egnen med planer om en lokal bane fra Randers-Hobro-banen, blot den anden vej, til Viborg. I 1917 gjorde trafikminister J. Hassing Jørgensen det klart for komiteerne, at de skulle samarbejde om en gennemgående bane Mariager-Viborg. Det var betingelsen, for Rigsdagen og ministeriet ville hjælpe dem videre. Den korteste linje mellem Mariager og Viborg gik over Faarup.

Det bojede komiteerne sig for. I den tredje og sidste store jernbane-anlægslov af



Med entreprenørløkomotivet »Knold« i spidsen arbejder anlægsbanen sig fra som forløber for den »rigtige« jernbane. MFVJs anlæg, ca. 1924-25.

1918 var Viborg-Faarup banen en af 41 vedtagne baner. Kun syv blev til virkelighed, og alle er nu nedlagt!

Eneretsbevillinger fik de to baner Mariager-Faarup og Viborg-Faarup i 1919, og i de følgende par år faldt aktietegningen på plads. Samtlige sognekommuner langs banen tegnede ligesom Randers og Viborg Amtsråd og Mariager, Randers og Viborg købstæder de lokale aktier i banen, hvor staten stod for halvdelen af aktierne i Viborg-Faarup og to tredjedele af aktierne i Mariager-Faarup banen. Da ikke en eneste aktie havnede på private hænder, er begrebet privatbane nok noget af en tilsnigelse her...

Nødhjælpsarbejde

I 1922 begyndte anlægget. Dele af det var

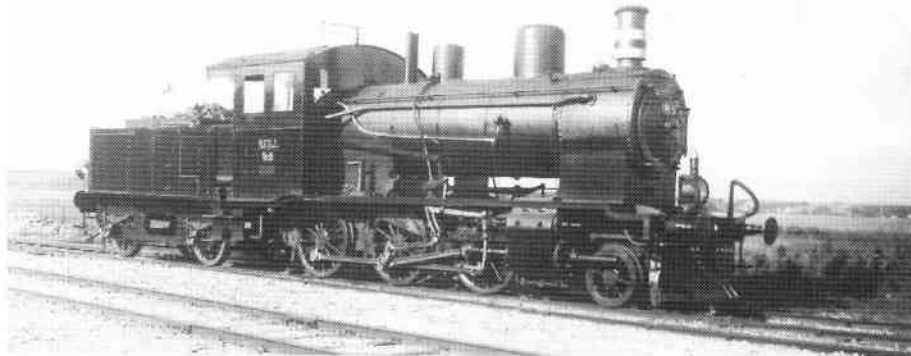


støttet af staten som nødhjælpsarbejde til de arbejdsløse. Derfor var det lokale folk mere end de legendariske baneborster, der kom til at bygge banen.



SVJ 2 rangerer med kulkogner på Mariager Havn, 1927. Foto udlånt af Harald Nielsen.

MFVJ 5, ex. TKVJ, på Mariager st. efter 1930. Foto udlånt af Per Christensen. Lokomotivet kørte for MFVJ 1927-54.



Forventningerne til kul-transporterne blev indfriet, og i hele privatbanens tid kørtes årligt mellem 6000 og 12000 tons kul fra Mariager Havn til Viborg. Derfor byggede Mariager Brændsels Compagni i 1930 den store, elektriske *Titan-kulkran* på havnen i Mariager. Med den hentede man kullet op fra damperen og lagrede dem i kulgården og i et nu nedrevet silo-anlæg, til det kunne læsses i godsvogne og køres til Viborg. Kranen kunne tage meget andet end kul, og den var i funktion længe efter, at kul-lageret og kul-togene til Viborg stoppede 1. april 1968. Faktisk helt frem til Mariager Trafikhavns nedlæggelse i 1989. Kranen er nu fredet og restaureret.

Motorisering og modernisering

De første to-tre år gik det rimeligt med trafikken. Set i forhold til de fleste andre privatbaner var den dog beskeden, og i første omgang toppede den 1929 med 120.000 rejsende og 37.000 tons gods. De tyske motorvogne var et dårligt køb: Teknikken drillede, og de måtte hele tiden på værksted. Hver gang måtte små (og dyre) damp-tog træde i stedet.

Det medvirkede til betydelige underskud. For at komme dét til livs købte banen 1930 en benzin-elektrisk motorvogn, M 3, fra Scandia i Randers, og 1931 et større diesel-lokomotiv, M 4. Nu skulle man for alvor motorisere og spare, men ak! I begyndelsen af 1932 udbrændte først den ene af de tyske motorvogne og senere også M 3. Heldigvis var M 4 både drifts- og brandsikker.

Da man 1935 tillige fik bygget en ny og meget driftssikker krydsning mellem lokomotiv og motorvogn, M 3, svandt brugen af damplokomotiver ind til godstogene.

Maskinfabrikken Frichs, der skræddersyede M 3 til MFVJ, kaldte selv vognen en *lokovogn*: Den havde motorkraft som et lille lokomotiv, men også post- og pakrum samt siddepladser til 20 passagerer.

Blandt de første arbejder var de store dæmninger ved Mariager Fjord samt strækningen Ørum-Tapdrup mellem Faarup og Viborg.

Såvel Mariager som Viborg byer var interesseret i banen, om end Mariager nu havde fået flere rutebilforbindelser, og bilerne vandt frem. Viborg ønskede egen forbindelse til en dybvandshavn, så man havnemæssigt ikke længere var i *lommen på ærkerivalen* Randers. De andre aktionærer mistede til gengæld snart interessen: Landsognene var nu mere interesseret i vognmænd, rutebiler og nye kommuneveje. De havde ingenlunde travlt med at få afsluttet regnskabet og betalt deres andel af den nye bane. Og Randers havde måske kun tegnet aktier for at kunne stikke en kæp i hjulet på Viborgs havneplaner!

Arbejdet skred derfor kun langsomt fremad: I 1925 blev skinnerne leveret, og i efteråret 1926 kom de første godstransporter fra udlandet til Mariager.

Indvielse uden pomp og pragt

Endelig kunne Mariager-Faarup-Viborg Jernbane (MFVJ) så indvies 29. juni 1927. Mådehold grænsende til det nærige var stikordet, og gæsterne i indvielsestoget blev budt på kaffebord på Afholdshotellet i Mariager...! Trafikminister J.P. Stensballe havde meldt afbud i sidste øjeblik.

Personalet på 18 funktionærer blev til fagforeningernes store harme ikke fast ansat, men konstitueret: Flere af kommunerne sagde på forhånd nej til at dække underskud, hvilket fra starten var en bombe under banens eksistens.

Fyresedler til alle

Allerede efter et halvt år sprang bomben, endnu inden noget underskud var konstateret: 31. december 1927 kom banens første *nytårshilsen* til hele personalet i form af en fyreseddel til hver pr. 1. april 1928. Asferg-Faarup kommune havde nægtet at gi' tilsagn til dækning af et forventet underskud.

Skærene klaredes, underskuddet viste sig at blive et beskedent overskud, men det skulle ikke blive den sidste fyreseddel, der i sidste øjeblik blev trukket tilbage.

En af de få, der oplevede samtlige fyresedler gennem årene, var lokomotivfører

Adolf Andersen, der var blandt den oprindelige stab, ansat 15. juni 1927. Han var ansat ved banen helt til den lukkede 31. marts 1966, og *Dolle*, som han blev kaldt, kunne ikke undvære banen. Han blev en af den nye veteranbanes vigtigste støtter: Indtil 1974 var han den eneste, der kunne - og måtte - køre et damplokomotiv. Adolf Andersen døde 1975 i en alder af 77 år.

Banen var 58,4 km lang og havde fra starten tre damplokomotiver (nr. 5, 6 og 7), heraf ét brugt, to tyske motorvogne (M 1-2), seks personvogne (A 1-6), to post- og pakvogne (D 1-2) samt 17 lukkede og 39 (brugte) åbne godsvogne.

Kul-banen

De mange åbne godsvogne skyldtes dels, at man regnede med store transporter af kul fra Mariager Havn til Viborg Gasværk, dels forventninger om transporter af bl.a. roer for landbruget.

Fra begyndelsen kørte seks togpar Mariager-Faarup og fem Faarup-Viborg om dagen. De standsede ved otte stationer og syv trinbrætter undervejs. Det viste sig hurtigt, at om end banen ikke var en trafikmæssig guldgrube, havde man sparet for meget på materiellet. Endnu to små damplokomotiver, nr. 8 og 9, blev købt - brugt - i 1928. Vognparken blev suppleret med to personvogne (C 10 og 15) samt 10 godsvogne, alle brugt fra Trolldhede-Kolding banen (TKVJ).



Mariager station med »lokovognen« M 3 og en skinnebus, 16. maj 1965. Foto: Hans Jørn Fredberg.

Fyresedler - igen

Nedlægnings-spøgelset hang over banen, der nu hvert år gav underskud. Hver gang, underskuds-garantien skulle forlænges, var det en kamp at få de sidste to-tre sognekommuner med.

Trafikkommissionen af 1936, der i november 1939 barslede med en trafikplan for fremtidens Danmark, placerede MFVJ i nedlægnings-gruppen eller, som det hed: *Baner, hvis forhold er sådanne, at kommissionen må fraråde støtte.*

Det år vankede der atter fyresedler til hele personalet, men inden de blev omsat i realitet, var Anden Verdenskrig i gang, benzin- og gummimangel et faktum, og ingen talte mere om trafikkommissionen i den omgang. Blandt alle de sure nyheder var der dog også mere muntre: 31. maj 1939 kunne pressen under overskriften *Rugende solsort som jernbanepassager* meddele:

På Mariager-Faarup-Viborg Jernbane har en solsort bygget rede i en godsvogn og er nu i færd med at ruge sine æg ud. Jernbaneturene tager fuglefruen som en behagelig adspredelse under barselsfærden.

Krigen vendte op og ned på det vante trafikbillede, og trafikken mellem Mariager og Viborg blev nu ligefrem livlig, 1943 bød endda på overskud - 43.000 kroner - og den største godsmængde nogensinde i banens historie: Knap 80.000 tons, svarende til 25-30 læssede godsvogne om dagen!

Passagerer-tallet slog rekord i 1946 med godt 260.000 - over 700 passagerer om dagen!

Goddag til skinnebusserne

Den store trafik betød, at banen uden stor diskussion fik bevilget moderniserings-lån til anskaffelse af tre nye skinnebus-tog i årene 1948-52. Dermed var banens eksistens sikret endnu en årrække. Samtidig kom der direkte forbindelse med MFVJ-skinnebusserne Randers-Mariager: Skinnebussen fra Viborg til Mariager gjorde en afstikker ad DSB-strækningen Faarup-Randers-Faarup.

Skinnebusserne overtog nu stort set al persontrafik, og derfor blev person- og postvognene overflødige. De sidste seks blev solgt i 1956.

Damplokomotiverne blev nu kun fyret op, når det var snestorm. De to mindste, nr. 8 og 9, var blevet skrottet på Mariager havn i 1951, og tre år senere gik nr. 5 samme vej. Nr. 6 blev i '56 lejet ud til Ringkøbing-Ørn-høj-Holstebro Jernbane og skrottet, da den lukkede i 1961. Nr. 7 kørte sidste gang i sne-vinteren 1956, men blev først skrottet 1966.

Nye opgaver

Mod slutningen af 1950'erne var trafikken atter svundet hen, og flere kommuner nægtede nu pure at deltage i underskudsdekningen. Trusler om Højesteret og påbud fra folketingets ombudsmand prellede af som vand på en gås.



På DJK udflugt i 1965 fødtes idéen om en veteranbane Mariager-Handest. Her M 3 i True. Bemærk den smukke Lundquist-bygning (omtalt s. 7). Foto: Hans Jørn Fredberg.

Hvis ikke store godskunder var dukket op 1961-62 - et lager for olieprodukter i Mariager samt transport af skærver til DSB fra True - var privatbanens historie endt brat og sporløst omkring 1963. I stedet mangedobledes godstrafikken mellem Faarup og Mariager. 1962 måtte man købe et moderne, brugt diesellokomotiv, M 5, for at klare opgaverne.

Arbejdet med banens ledelse var præget af genvordigheder og slagsmål med bane-fjendske sogneråd, men til gengæld havde hverdagen i skinnebusser og på stationer sin egen, rolige rytme. Tønen var uformel, og motorførerne kendte de fleste passagerer. Ofte var der ganske få med skinnebussen, der da også - i modstrid med alle skrevne regler - kunne bringes til standsning for på- og afstigning stort set hvor som helst.

Efter at Mariager fik centralskole i 1962, blev eleverne fra Vester Torslev og Svenstrup faste kunder i skinnebussen. I statistikken sloredet det, at banen havde mistet størsteparten af sine øvrige passagerer.

Trods modernisering, sparsommelighed og øget trafik steg banens underskud. Fra ca. 300.000 kroner om året i 1950'erne var det i 1964 krøbet op på knap 450.000 kroner, og selv om Mariager-delens kommuner havde givet grønt lys for underskudsdekning frem til 1970, satte Viborg-kommunerne hælene i - ligesom staten, der bebudede nedskæring af sin underskudsandel.

Enden på det blev, at man i april 1965 besluttede at lukke banen 31. marts 1966 og likvidere aktieselskaberne *Mariager-Faarup Jernbane A/S* og *Viborg-Faarup Jernbane A/S*.

rup Jernbane A/S og Viborg-Faarup Jernbane A/S.

Den kommunale godsbane

Viljen til at bevare Mariager-banen var dog stærk i Mariager. Efter en række undersøgelser besluttede Mariager Kommune at købe banen Mariager-Faarup for at sikre, at Mariager-området virkesheder også fremover havde adgang til godstransport med jernbane. Der var tale om nytænkning af format: Det var første gang i Danmarks-historien, en kommune købte sin egen gods-jernbane, men betænelighederne blev overvundet, og ideen ført ud i livet.

Kommunen tegnede kontrakt med DSB om baneteknisk tilsyn, vedligeholdelse af sporet og kørsel med et godstog Faarup-Mariager-Faarup dagligt mandag til fredag.

En lignende redning fandtes ikke for Faarup-Viborg strækningen. Allerede knap et år for den endelige lukning af privatbanen måtte man beskære trafikken her: Nogle af de ansatte havde allerede fået andet job, og det gav personalemangel. Trafikken Faarup-Viborg blev derfor fra 30. maj 1965 begrænset til det daglige godstog med kul til Viborg gasværk.

31. marts 1966 kørte så den sidste MFVJ-skinnebus mellem Mariager og Faarup, og dagen efter overtog DSBs godstog trafikken på de 19,7 km, mens skinnerne Faarup-Viborg fik lov at ruste, indtil de blev fjernet i løbet af efteråret og vinteren 1966/67. Dermed var MFVJs historie sluttet, mens Mariager-Handest Veteranjernbane først stod foran sin begyndelse. □



Mariager Kommunale Godsbanen kørte gods i årene 1966-85. Her MH 315 med et af de sidste godstog med træ fra Mariager efter stormfaldet 1981/82. Foto efteråret 1983: Anders Riis.

Et eventyr bliver til

Idéen om Mariager-Handest Veteranjernbane fødes, men først skal man gå så gruelig meget igennem..

Det lød eventyrligt, da Dansk Jernbane-Klubs medlemmer på udflugt på MFVJ, Mariager-Faarup-Viborg Jernbane, i 1965 luf-tede tanken: Hvad med at køre veteran-tog mellem Mariager og Faarup, hvis sporet bli-ver liggende?

Danmarks første museumsbane, drevet af DJK mellem Maribo og Bandholm, var dengang kun tre år gammel. Selv om tan-ken om en jysk pendant til Maribo-togene var fristende, tvivlede mange på det seriøse i tanken.

Til gengæld arbejdede entusiastene ufortrødent videre, og selv om Ebeltoft og Silkeborg også var inde i billedet, var den naturskønne strækning ved Mariager Fjord klar favorit.

Efterhånden som det viste sig, at stræk-ningen Mariager-Faarup ville blive bevaret som kommunal godsbane, fik veteranbane-planerne mere indhold. En af idéerne var, at Dansk Jernbane-Klub (DJK) foruden vete-rantog skulle køre almindelig, daglig trafik Mariager-Faarup. Den plan blev tilsendt Ma-riager Kommune. Borgmester Frode Chris-tensen - særdeles aktiv forkæmper for godsbanen Faarup-Mariager - lod dog DJK-planen ligge i sin skrivebordsskuffe.

Til alt held for veteranbanen, der næppe havde magtet opgaven!

I stedet arbejdede man videre med vete-ranbaneplanerne som søndagstog: Om søndagen havde jernbaneklubbens med-lemmer tid til at køre tog, og banen skulle jo ellers kun bruges til godstog mandag til fre-dag.

Stationsforstander i front

En af frontfigurerne var Mariagers sidste stationsforstander, Kai Bertelsen. Han var formand for Mariager Turistforening og hav-de med sin formandspost muligheder for at trække i trådene.

Tanken om turisttog på sommer-søndage lod da også anderledes realistisk blandt politikerne, Mariager byråd vedtog allerede i juli 1966 at stille sporet vederlagsfrit til råd-ighed for veteran-tog, når det ikke blev brugt til godstogene.

Handest blev udpeget som slutpunkt for veteran-tog: Dermed behøvede man hver-ken at genere vejtrafikken på A10, eller tænke på ekstra betjening af DSBs davæ-rende station i Faarup.

Arbejdsgruppen fik nu et navn og en rig-tig bane-signatur: *Mariager-Handest Vete-ran-jernbane, MHVJ.*

I Lemvig stod Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanes damplokomotiv VLTJ nr. 7, byg-get i 1909, og ventede på sin skæbne. Det var dømt overtalligt, men var stort set køre-



Veterantog på Mariager-Handest blev det ikke til i 1968, men flere andre steder gjorde VLTJ 7/MHVJ »gæsteoptræden«. Som her ved Aamølle på Randers-Hadsund Jernbane. Foto: Sven Gade.

klart, og særdeles bevaringsværdigt. En af de første opgaver for "arbejdsgruppe MHVJ" blev derfor at rejse til Lemvig 10. september 1966 og klargøre VLTJ 7, så lo-komotivet kunne køre til Mariager for egen kraft.

Veterantoget havde også allerede fået sin første trafik-opgave: Søndag 2. oktober 1966 holdt Randers Kulturhistoriske Muse-um udstillingen *Jernbanen og Randers*. Her blev nr. 7 og MHVJ hyret til at give et leven-de indslag i udstillingen ved at køre en damp-togstur Randers-Spentrup og retur, og at fragte gæster fra DSB-banegården til et åbent hus-arrangement på Vognfabrik-ken Scandia.

Interessen var overvældende, og nr. 7 bestod sin ildprøve med glans, tilkoblet en række lånte personvogne, der var stopfyldt med glade passagerer.

Om aftenen dampede toget til Mariager til - troede man - en snarlig opvågnen på Jyllands første veteranjernbane.

Men vejen dertil skulle blive længere og trangere end som så. Det, som man siden-hen kaldte *papirkrigen*, var knap nok startet.

Papirkrigen

I første omgang fik MHVJ husly af MFVJs li-kvidations-udvalg ved direktør J. Verner Pe-dersen, Skagensbanen: Man kunne stille VLTJ 7 i den gamle MFVJ-remise i Mariager, mens man reparerede lokomotivet i vintere-nis løb.

Imidlertid blev remisen snart solgt til en person med planer om at lave maskinfabrik i den, og drejeskive og alle sporforbindelser blev fjernet og skrottet. Mere skete der dog ikke, og først en del år senere kom der fak-tisk gang i en virksomhed i remisen. Det var dog en anden ejer, Aage Vestergaard Lar-sen, der brugte bygningerne til oparbejd-ning af genbrugsplast.

MHVJ var nu "i fri luft". *Friluftslivet i Ma-*

riager skulle blive et velkendt begreb blandt MHVJ-medlemmerne de næste 16 år, hvor alt arbejde med materiellet i Mariager skete i Guds fri natur!

VLTJ 7 fik dog i vinteren 1967/68 inden-dørs asyl hos DSB i Randers, mens en vogn i Mariager nødtørftigt blev indrettet til vær-ksted. Her mødtes en lille gruppe vejrbidte entusiaster regelmæssigt omkring istand-sættelsen af de første personvogne, der var indkøbt til banen.

På det formelle plan arbejdede de lokale stiftere af veteranbanen sammen med DJKs hovedbestyrelse på at få alle tilladel-ser i orden. Allerede før MFVJs lukning hav-de der været følere, og i starten af 1966 håbede man at være klar i juli. Det lå dog snart klart, at det år kom der ikke veteran-tog.

I 1967 havde DJKs formand Birger Wilc-ke forhandling med DSBs generaldirektør P. E. N. Skov. Forhandlingen gjaldt DSBs ene-ret på kørslen på banen ifølge kontrakten med Mariager Kommune, men også forsik-ringsspørgsmål lå nu i vejen.

Året efter var forsikringsspørgsmålet til-syneladende løst, mere materiel købt, vel-viljen fra Mariager Kommune var usvækket, og alt tegnede lyst.

Sidste! Sidste! Åbningen er aflyst!

Åbningsdatoen blev fastsat: 16. juni 1968. Personalet havde i foråret fået den sikker-hedsmæssige uddannelse som togførere m.v. *Dansk Vintage-Motorklub* var inviteret til at komme med en kortege af veteranbi-ler, men i sidste øjeblik måtte festlighederne aflyses.

I DJKs medlemsblad *jernbanen* fra au-gust 1968 forklarer en af banens forkæm-pere, Bent Dyrholm, årsagen:

Hvad var der dog sket? Jo, vi var her i for-året nået til det sidste problem, der skulle

klares inden åbningen. Vi regnede det faktisk for en ekspeditionssag, idet det drejede sig om, at Ministeriet for Offentlige Arbejder, der havde fulgt sagen i to år, skulle afgøre, hvem der skulle føre tilsyn med drift og materiel. Svaret var det for alle helt uventede, at der ikke var fornøden lovhjemmel til at til-lade den ønskede personbefordring.

Da statsbanerne ej heller havde lovhjemmel til at løse problemet for os, måtte vi altså konstatere, at på dét spor, hvor en privat-bane havde drevet persontrafik i 40 år, kunne det nu ikke lade sig gøre at køre veteran-tog om søndagen...

I stedet kørte søndag 23. juni 1968 et protest-tog, fremført af VLTJ 7, fra Mariager station og ca. 300 meter frem. Der stoppede togrejsen ved en træbom. Den var lagt tværs over sporet, når godstogene ikke kørte på banen. Og skulle blandt andet sikre, at veteran-togs-folkene ikke begav sig på uautoriserede eventyr på banen.

Dagen blev en bragende succes: 718 benyttede chancen til en mini-togtur, men det var også gratis...

Den åbenlyse farce kaldte velviljen frem i brede kredse. Kun tre dage senere søgte en talstærk delegation af veteran-togs- og lokale folk foretræde for trafikminister Ove Guldberg. I spidsen var Mariagers lokale folketingsmand, Otto Mørch.

Guldberg fortalte, at hverken myndigheder eller DSB havde noget imod MHVJ, men der var ikke mulighed for at dispensere fra kravet om lovhjemmel. Derfor lovede han at fremsætte forslag til en særlig lov om veteranbaner, så MHVJs problem var løst.

Lex Guldberg

13. marts 1969 blev *Lov om veteranbaner* vedtaget i Folketinget. Ved forslaget fremsættelse til førstebehandling bredte der sig en afslappet og hyggelig stemning i folketings-salen (citater fra Ekstra-Bladet 21. nov. 1968). Loven blev skrevet specielt til MHVJ og blev af de jublende entusiaster døbt *Lex Guldberg*. Lykønskningerne strømmede ind til Mariagerbanen. Nu skulle der da køres tog!

I mellemtiden havde MHVJ faktisk kørt en del tog - blot på andre baner: Ebeltoft havde haft besøg af VLTJ 7 i anledning af Ebeltoft-Trustrup banens nedlæggelse 31. marts 1968. Det var også blevet til udflug-



Ovenfor: 30. november 1969 var den store dag kommet, da DJK/MHVJ skrev kontrakt med Mariager kommune. Yderst t.v.: DJKs formand Birger Wilcke ser til, mens borgmester Rasmus Rasmussen skriver. I baggrunden bl.a. Bent Dyrholm. Foto: Kaj Grosen.



Jubilæumstoget Hobro-Aalborg i Arden, sep. 1969. Foto: Sven Gade.

ter til bl.a. Hadsund, hvortil man atter kom i marts 1969 - i samme sørgelige anledning som turen til Ebeltoft: Hadsund mistede sine baner mod både syd og nord, da såvel RHJ, Randers-Hadsund Jernbane, som Aalborg Privatbaner nedlagde al trafik 31. marts 1969.

Det betød til gengæld flere køretøjer til MHVJ: Fra RHJ kom den karakteristiske Kieler-motorvogn M 4 (Scandia 1926) samt en kombineret post- og personvogn, og fra Aalborgbanerne kom en større samling materiel: Motorvogne, pakvogne, person- og godsvogne samt et skinnestog.

Materiellet stod klar. Lovgivningen var på plads, kommunen indforstået og personalet indkaldt. Alligevel kom der heller ikke fa-

ste veteran-tog på banen i 1969: Forsikrings-selskabet Lloyds forlangte 25.000 kroner for et års forsikring - hvilket blev sammenlignet med, at nabo-banen RHJ kunne slippe med ca. 16.000 kroner om året. For daglig trafik...

- Det er noget bittert, at nu, da vi har "overvundet" kommune, DSB, ministerium og folketing, kan vi ikke få forsikret verdens mest sikre transportmiddel, sagde Bent Dyrholm til Randers Amts Avis tirsdag 2. september 1969. Eftertiden har da også vist, at forsikrings-selskabet overreagerede fuldstændigt: I de 25 år, MHVJ nu har kørt, har banen ikke en eneste gang været ansvarlig for væsentlig ting- eller personskade!

For fuld damp - på udebane

Få dage senere var veteran-toget imidlertid i fuld aktivitet: Skørping by havde lejet toget til at køre til 100-års jubilæet for Randers-Aalborg banen, og det blev ikke sidste gang, MHVJ bistod DSB og/eller byer langs baner med at fejre deres banes jubilæum. I flæng kan nævnes:

I 1969 kørte MHVJ med stor succes til *Knaberfesten* i Aalestrup, og traditionen med kørsel til Hobros *Ambulancefest* blev ligeledes holdt i hævd 1969, efter at være blevet en succes 1968.

En maskinskade havde midlertidigt sat VLTJ 7 ud af spillet, men i stedet lejede MHVJ hos den altid velvillige privatbane i Lemvig det noget større lokomotiv VLTJ 5.

Køres skulle der på hjemmebanen i 1969, og 20. september 1969 kunne man fløjte afgang for en *generalprøve* på indvielsen: Man havde tegnet en endags-forsikring og kørte en dobbelttur Randers-Mariager-Randers med VLTJ 5 forspændt en anseelig togstamme.

Nu gik forsikringen endelig i orden, og 2. maj 1970 kunne amtsborgmester Robert Svane Hansen og Mariager kommunes borgmester Ib Frederiksen klippe båndene og erklære Mariager-Handest Veteranjernbane for åbnet. □



Fra Ebeltoft-Trustrup Jernbane fik MHVJ skinnestoget Sm 1, som nu kører for Limfjordsbanen. Her ses den i Faarup 2. maj 1969. Foto: Hans Jørn Fredberg.



2. maj 1970 - En festdag



▲ Snoren klippes af Ib Frederiksen mens driftsbestyrer Børge Sundahl, amtsborgmester Robert Svane Hansen og Bent Dyrholm ser til.

▼ Den tørstige nr. 5 får vand i Handest fra Falck. Foto: Peer Thomassen.



Havde der været genvordigheder i forarbejdet, gjorde vejr-magterne deres for at gøre det godt igen, da indvielsesdagen endelig oprandt. Vejret var i særklasse fint lørdag 2. maj 1970, og i pressen blev dagen med rette betegnet som *folkefest*.

Festen ved indvielsen havde Mariager Kommune som vært - og den tjente flere formål: Det var samtidig afskedsfest for de byråds- og sognerådsmedlemmer, der ikke fik sæde i det ny Mariager byråd efter kommunalreformen 1. april 1970.

Før indvielsestoget var der modtagelse på Mariagers gamle rådhus på Torvet. Her bød borgmester Ib Frederiksen velkommen og fortalte kort om rosernes og de toppede brostens by. Han uddelte også erindrings-gaver til de afgående kommunalbestyrelsesmedlemmer.

På Torvet spillede Mariagers spejderorkester. Efter velkomsten gik selskabet med spejderorkestret i spidsen gennem byen til stationen. Her holdt indvielsestoget klar.

Trækraft var det løv- og flagsmykkede damplokomotiv VLTJ 5 foran et tog med fire lakerede teaktræs-personovne: AHB C 45, TFJ C 7, VNJ C 25 og RHJ D 8.

Klokken 15.30 gav amtsborgmester Robert Svane Hansen afgang, og toget kørte langsomt hen til æresporten, hvor borgmester Ib Frederiksen klippede det røde bånd over og erklærede banen for åbnet.

Indvielsestoget dampede herefter op ad dæmningen. Gamle nr. 5, der ellers var ekspert i at levere overraskelser, skikkede sig vel i dagens anledning. Stemningen i toget var gemytlig, og snakken gik livligt.

Med toget var ca. 150 gæster: Foruden de fratrådte kommunalpolitikere var det Mariager byråd, repræsentanter for turistforeningen, Privatbanetilsynet, DSB, Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse og alle MHVJs medlemmer - samt mange flere.

Vel tilbage i Mariager begav selskabet sig til Hotel Mariager og indvielsesfesten. Talerens tal var legio, og det blev en fest, deltagerne sent glemte. □

◀ MHVJs første driftsudvalg. Stående fra venstre: Preben Bertelsen, Erling Hedetoft, Kaj Vahl, Børge Sundahl, Bent Dyrholm og Kai Bertelsen. På maskinen »Dolle« - Adolf Andersen. Foto: Peer Thomassen.



Kraftige regnskyl gi'r skidt i overkorslerne ved de mange markveje. Og så må der renses. Foto 1/8 71: Hans Jørn Fredberg.

Succes - og s MHVJ vandt »papierkrigen« - men k

Søndag 3. maj begyndte den ordinære drift, med tre damptog i hver retning hver søndag frem til 27. september. Den første søndag var dog noget særligt: I anledning af indvielsen var der arrangeret særtog med både motorvogne og skinnebus.

Allerede tidligt søndag morgen, 07.55, afgik det første, bestående af FFJ M 1210, AHB C 45 og APB M 1, fra Randers. Passagererne var DJK-medlemmer, der var ankommet fra Sjælland med nattoget, og toget nåede planmæssigt til bommen foran Mariager station 09.40, hvorfra det blev indrangeret i spor 2.

I spor 1 holdt det første ordinære tog klar til afgang, men lokomotivet manglede! Gamle nr. 5 holdt stadig i kulgården. Belært af tidligere problemer med vandtagning - en "optankning" er på 3.750 liter - havde man sørget for både brandhane og -slanger. Og så var der intet vandtryk den dag!

Toget kom afsted en halv time forsinket og med halvtomme vandkasser, som Falcks tankbil fra Hobro fyldte op ved ankomsten til Handest. Bortset fra dette og et enkelt lille uheld mere, gik togene på "premiere-dagen" efter planen.

For passagererne i det første tog blev ventetiden fordrevet på bedste måde af et

TJERNESTEKORPLAN - MHVJ - TJERNES				
Gyldig 3. maj 1970-27. sept 1970				
Mariager-Fårup	10.00 HV 3			10.00 HV 3
Mariager	x	x		x
Campingpl.	x	x		x
Lunddalen	x	x		x
Fjeldsted	x	x		x
True	10.24	10.25		13.24
Brødles	x	x		x
V. Tørslev	10.29	10.30		13.29
Frugtplant.	x	x		x
Glenstrup	x	x		x
Handest	10.50			13.50
Fårup				
Togart	P			P
Hastighed	20			20
Løber	3			3
Ans.				



billetteres, 1970.



Foto: Sven Gade.

Indtil en gammel DSB-tårnvogn blev købt i 80'erne, foregik al grenklipping på denne vis (V. Tørslev, juli 1970).



MHVJ grundlagde tidligt en tradition for lange medlemsudflugter - i det første år gik turen bl.a. til Grindsted. Her APB M 1 i Gern på strækningen (Randers)-Laurbjerg-Silkeborg. Foto: Bent Dyrholm.

slid - fra starten

unne man også vinde freden...?

velspilende jernbaneorkester fra Aalborg. Også denne dag havde MHVJ gæster fra nær og fjern: Turistforeninger, turistbureauer, andre jernbaneklubber samt selvfølgelig alle DJK-medlemmerne.

Fotografer, der ville ha' billeder af damp-toget på fri bane, blev med motorsærtog kørt ud og sat af i Vester Tørslev. I dagens anledning var både Mariager, V. Tørslev og Handest stationer betjent som togfølgestationer.

Beskedne rammer - skrantende økonomi

Efter festen begyndte hverdagen. Det var et slidsomt arbejde at holde banen i gang de første år. Rammerne var beskedne: MHVJ havde ikke tag over hovedet. Værkstedet blev indrettet i den trekslede, tidligere DSB-personvogn CU 4249, men alt reparationsarbejde foregik i det fri. Biletkontoret blev indrettet i Mariager stations vaskehus, i gården mellem stationsbygningen og pakhuset.

Også på materiel-siden gjaldt de forhåndenværende som princip: Det lejede lokomotiv VLTJ 5 skrantede og havde problemer med utætheder, ligesom injektorer-

ne (anordningen til at pumpe vand ind i kedelen) havde en kedelig tilbøjelighed til at strejke.

Heldigvis skred den store revision af damplokomotivet HV 3, indkøbt af medlemmer til MHVJ, planmæssigt frem. Det omfattende arbejde foregik i den gamle privatbaneremise i Nørresundby.

10. oktober 1970 kørte HV 3 prøvetur Nørresundby-Skørping og retur. Uden problemer. Dagen efter blev lokomotivet præsenteret for deltagerne i en DJK-udflugt til Hjørring-Hirtshals banen og Svovlsyrefabrikken i Nørresundby.

MHVJ havde nu et godt og solidt damplokomotiv at sætte ind i driften fra den følgende sommer. VLTJ 5 stod i reserve en sommer, men der blev ikke brug for det, og i efteråret 1971 blev det sendt retur til Lemvig.

Inden da havde det dog klaret stort set alle plantog i den første sæson, 1970. Kun ganske få tog måtte fremføres af motorvogne eller skinnebus, ikke kun på grund af nedbrud, men også fordi MHVJ kørte enkelte særtog på DSB-strækninger i sæsonen.

Et af årets særtogs-arrangementer skulle vise sig som en ganske god forretning - og grundlægge en tradition, der i en årrække var helt afgørende for MHVJs eksistens: Århus Festuge-særtogene mellem Århus Ø. og Lystrup. I 1970 kørte man den anden week-end i september, og det blev en succes så stor, at man året efter kom tilbage og kørte i begge festugens weekender.

Utraditionelle initiativer blev prøvet: Løvfalds- og æbleplukketur til Frugtplantagen (det blev ikke gentaget!) og juletræstog til Glenstrup, der en årrække var en pæn succes.

Da det første drifts-år skulle gøres op, viste tograpporterne 5.628 rejser i plantoge-



ETJ Sm 1 skubbes i gang, 1970. Senere fik MHVJ Falck-abonnement... Foto: Sven Gade.



Telefonmaster til udbedring af telefonlinjen læsses af, 1970. Foto: Hans Jørn Fredberg.



Der graves ud til en aldrig bygget remise i »Sumpen« i Mariager. I baggrunden ses tydeligt MFVJs remise, 1970. Foto: Hans Jørn Fredberg.

SKRANTPLAN
70.

	16. HV 3	16.00
3,00	x	16,00
x	x	x
x	x	x
3,25	16,24	16,25
x	x	x
3,30	16,29	16,30
x	x	x
x	16,50	x
	P	
	20	
	S	

MHVJs første tjenestekoreplan - med tre damptog i hver retning. Søndage maj-september.

ne mellem Mariager og Handest, mens 397 havde kørt med særtog på hjemmebanen. Det var et ganske pænt passagertal - når der dengang ikke var flere særtogs-rejsende, skyldes det blandt andet, at MHVJ i koncessionen kun havde lov til at benytte banen om søndagen - og da kørte der jo i forvejen tog fra maj til udgangen af september.

Var banen en publikumsmæssig succes fra starten, var økonomien til gengæld en katastrofe. Efter det første driftsår var der et underskud på ca. 4.300 kroner. Ingen garanterer for dækning af underskud fra en veteranbane, så det var uholdbart. Udgifterne var i forvejen skåret ned til et absolut minimum. Eneste mulighed var at søge flere indtægter.

Her blev blikket især rettet mod særtogene. Der manglede ikke forespørgsler på særtog, men som det stadig er tilfældet i dag, ønskede mange at bestille særtog til om lørdagen. Det forbød koncessionen, men det blev ikke til en ny "papirkrig".

En henvendelse til Ministeriet for Offentlige Arbejder førte til, at Privatbanetilsynet til lod undtagelsesvis særtog på lørdage efter klokken 14 - men kun efter ansøgning for hvert eneste tog.

To-togs trafikken indføres

1971 bragte flere nyheder: Motortog blev en fast del af køreplanen, der fordobledes til seks afgang i hver retning søndage fra maj til september.

De tre ekstra afgang - motortog - blev lagt, så man havde såvel damp- som motortogstammen på banen samtidig. De to tog mødtes - krydsede - i Vester Tørslev, en oplevelse, som passagererne værdsætter. Krydsningen midt på banen hører en jernbane til, men MHVJ var - og er - ene blandt veteranbanerne om at byde på den.

Billetkontoret i Mariager blev nu flyttet ud til perronen i det tidligere lampisteri. Hvor en gammel DSB-personvogn fra starten tjente som overnatningsrum til medlemmerne, blev der nu indrettet to små soverum ved billetkontoret. Her var ialt seks køjepladser.

I Handest var der også nyt: Person- og postvognen AHJ DC 72 blev sat af sporet her og indrettet til billetkontor, kiosk og venturum. Vognen beholdt den funktion i 20 år, til den i 1991 blev afløst af den nuværende stationsbygning.

Passagertallet steg - driftsåret 1971 gav 7.421 rejser mellem Mariager og Handest, og muligheden for flere lørdags-særtog afspejledes i, at næsten 1000 af rejserne det år foregik med særtog.

På regnskabssiden blev minus til plus: Et overskud på 8.000 kroner, bl.a. fordi man nu kunne sige farvel til det lejede damplokomotiv VLTJ 5, der kostede 400 kroner i leje pr. køredag.

Vedligeholdelsen blev også billigere, uden at det gav grund til jubel. Årsag: Der manglede medlemmer til at svinge smedehamre, save og pensler. Ingen vedligeholdelse - ingen udgifter, men materiellet forfaldt...



◀ Uheldsstedet 18. sept. 1972, hvor et DSB-rangertræk afsporede, og grøften blev lyn-asfalteret. Foto: Sven Gade.

Banen var afbrudt og den følgende driftsdag måtte passagererne gå forbi uheldsstedet. Foto: Sven Gade. ▼

Året efter fortsatte man med den køreplan, der var faldet så godt i publikums smag. Kun blev krydsningerne flyttet til True, der ligger midt på banen og dermed gunstigt for en praktisk køreplan.



Bitumen i grøften

18. september 1972 afsporede et DSB-rangertræk med bitumen-vogne umiddelbart nord for Lunddalen trinbræt. Otte lastede tankvogne væltede i grøften og sprang til dels læk, så det 160 grader varme tjæreprodukt løb ud.

Uheldet havde intet med veteranbanen at gøre, men betød, at banen på uheldsstedet var spærret i en måned for oprydning og reparation. På det tidspunkt var der kun én køre-søndag tilbage af sæson 1972, og netop da var motorvognen HHJ M 2 blevet klar efter restaurering i Odder. Den var nået til Handest, og den ekstra motorvogn i Handest betød, at alle plantog kunne køres trods det spærrede spor. Passagererne måtte gå forbi uhelds-stedet.

Afsporingen i 1972 skete, fordi banens sveller - der stadig for en stor del var fra anlægget i 1925-26 - efterhånden var rådnet op. De tunge bitumen-vogne, der på dispensation fremførtes med 20 tons akseltryk, selv om banen kun er bygget til maksimum 14 tons, tvang simpelthen skinnerne fra hinanden på de rådne sveller.

En total fornyelse af svellerne på banen var nødvendig og blev fremskyndet, så Mariager Kommune over en periode på godt 10 år udskiftede samtlige sveller med solide, brugte DSB-sveller. Arbejdet blev især udført som beskæftigelsesarbejde under ledelse af DSB-fagfolk.

Danmarks mindste station

I 1973 fik True station Danmarks vel nok mindste stationsbygning: Et bremsehus fra en godsvogn. Med et grundareal på under en kvadratmeter, og forsynet med telefon, stationsskilt



Danmarks mindste station: True. Foto: Anders Cærch Hansen.

og alt til faget hørende, afløste det en "stationsvogn". Vognen var hidtil blevet kørt ud fra Handest med det første morgentog og retur igen med eftermiddagens sidste tog.

I løbet af sommeren viste HV 3 svaghedstegn, og mange damptog måtte erstattes af motortog. Efter Århus Festuge var det slut: Lokomotivet skulle underkastes stort eftersyn.

De magre år

HV 3 blev ikke klar til sommeren 1974, og oliekrisen med de bilfrie søndage gav stor usikkerhed m.h.t. sommerens forløb. Derfor blev den planlagte køreplan med seks dobbeltture som de foregående år i hast ændret. I stedet kørtes der kun to dobbeltture hver søndag - og kun med motorvogn.

1974 blev bundrekord-år på hjemmebane med kun 3.119 rejsende.

Heldigvis blev HV 3 atter køreklar før Århus Festuge, og økonomien kunne dermed netop hænge sammen.

Et problem kommer dog sjældent alene. En del af medlemmerne var kørt træet, og i forbindelse med bygning af en ny bro for Hobro-Mariager vejen ved Lunddalen blev der fra nogle politikere stillet spørgsmålstegn ved godsbanens eksistens - og dermed også veteranbanens. Bedre blev det ikke af, at en af den kommunale godsbanes store kunder, bitumenlageret i Mariager, ophørte i starten af 1974.

Et tredje problem var materiellets udseende.

Det rullende materiel på MHVJ var dengang opdelt skarpt i to dele: En forholdsvis beskeden del, der var strengt nødvendig for driften og dermed indtægterne. Arbejdet blev koncentreret om denne del i de magre år, og dét satte sit tydelige præg på resten af materiellet. Det gik i forfald.

Man havde simpelthen ikke kræfter til at værne om alle de historiske klenodier på en ordentlig måde. Dilemmaet var, at det var der heller ikke andre, der havde. Og blev

klenodierne én gang skrottet, var der end ikke grundlag for en senere restaurering.

I debatten om godsbanens fremtid på Mariager byråds januar-møde i 1974 talte borgmester Niels Madsen for banens beståen, men beklagede, at de mange urestaurerede vogne roder herfra og til Handest (Citat fra referat i Amts Avisen). Atter i maj 1975 beklagede byrådet sig over roderiet, og bedre blev det ikke af, at rudeknusere var på spil overfor en række af vogne-ne.

Endnu et problem kom fra Privatbanetilsynet: Det havde fået nok af de efterhånden jævnlige ansøgninger om undtagelsesvis særtog på lørdage. Undtagelsen var blevet regelen, derfor slog Tilsynet bak og forbød nu helt lørdagskørslen.

En henvendelse til ministeriet blødte sagen op. En mere fast tilladelse til at køre om lørdagen blev resultatet, nu efter aftale med DSB driftsområde Randers. Her fik MHVJ en god samarbejdspartner, og der blev ikke flere problemer med særtogskørslerne.

Kampen vender

Kunne MHVJ fortsætte? Problemerne havde tårnet sig op, men de efterhånden få MHVJ-medlemmerne var nu overbevist om, at bunden var nået. Følgelig kunne det kun gå fremad!

Sæsonen 1975 blev imødeset med spænding af medlemmerne. Koreplanen var atter udvidet til fem dobbeltture hver søndag juni til august. De to af turene var damptog - hver anden søndag. Passager-tallet nåede ikke før-oliekrise-højder, men var dog nydeligt. Samtidig havde banen fra et DJK-medlem fået endnu en skinnerbus, HBS Sm 210.

I 1976 begyndte sliddet for alvor at bære frugt: En ny overheder til damplokomotivet HV 3 betød, at lokomotivet nu for alvor kom i topform, skinnerbussen AHJ Sm 14 genop-stod i nyrenoveret stand som AHTJ Sm



Foto: Dan S. Larsen

1, og til damptoget kunne man tage personvognen AHB C 45 i brug, efter at den havde fået en tilbundsgående renovering.

Gennem en gave fra Aarhus Oliefabriks Fond blev det muligt at overtage damplokomotivet DSB F 653, et rangerlokomotiv, der i 1963 var blevet hensat overtalligt og nyrenoveret i mølpose i en alder af kun 14 år. Lokomotivet var så godt som nyt og skulle tjene som reserve for HV 3.

Da driftsudvalget splejsede

Gennem årene havde MHVJ samlet en stor samling reservedele, der blev opbevaret i forskellige gods- og pakvogne på Mariager station. "Systemet" betød, at dét, man skulle bruge, aldrig var lige for hånden, men altid længst væk i vognen.

I stedet lykkedes det nu at leje DSBs pakhus på Faarup station, og de historiske godsvogne kunne så bruges til andre formål.

Lejen for pakhuset var med 150 kroner månedligt en tung post på budgettet. Den skulle foreningen ikke bære - i stedet lagde banens driftsudvalgsmedlemmer hver en 10-krone til lejen om måneden...!

I efteråret 1976 besluttede Mariager byråd at udvide sin administrationsbygning, den tidligere stationsbygning, kraftigt. Planerne kom bogstavelig talt på tværs af vesterbanen: Byggeriet skulle ske hen over det hidtidige sporareal, og det skar mere end halvdelen af Mariager stations sporareal væk. Planerne betød også, at MHVJ måtte fraflytte sine hidtidige lokaler i stationens østlige aneks.

50-året fejres

Inden planerne blev til virkelighed, havde man dog gennemført sæson 1977, og det absolutte højdepunkt var 2. juli, da 50-års dagen for Mariager-Faarup-Viborg Jernbanes åbning blev fejret med pomp og

pragt. Klokken 13,30 kørte et festligt smykket særtog med HV 3 i spidsen fra Mariager til Handest og retur. MHVJ havde til dagen indbudt gode venner, byrådet, tidligere MFVJ-medarbejdere, byens borgere og forretningsforbindelser.

Det blev en festlig og uforglemmelig dag. Blandt talerne var Mariagers daværende borgmester Jens Verner Madsen, der stillede en løsning af det påtrængende remise-problem i udsigt.

Sommeren 1977 blev for alvor vendepunktet i banens kamp for at overleve. Belægningen i togene mellem Mariager og Handest satte rekord med 9.018 rejser, og Århus Festuge blev også en bragende succes.

Flere af de tidligere hensatte vogne blev efterhånden renoveret og indsat i driften, blandt andet den store boggievogn CR 3622, der blev brugt flittigt i banens første år, men derefter hensat. Siden 1977 har vognen imidlertid uafbrudt været blandt de mest benyttede på banen! Fra Århus kom et værdifuldt supplement til arbejdsholdet i Mariager: I 1976 lykkedes det at få adgang til et sidespor ved Århus Østbanegård, hvor den store gruppe af medlemmer bosat i Århus kunne bolte sig på hverdags-aftner med restaurering af vogne.

Første istandsatte vogn fra Århus kom i foråret 1977. Det var postvognen DSB Do 5604, der med sine fine våbenskjolde og aldrende udseende blev meget populær. Den har siden prøvet lidt af hvert, lige fra opta-



Jubilæumstoget 2. juli 1977. Tre måneder senere var skinnerne væk her... se næste side! Foto: Anders Færch Hansen.

Foto: Søren Balle



Den evindelige kamp for at holde telefonlinjen OK blev opgivet 1978.



Sidste dag på Hou-banen, Hou, 21. maj 1977.

Foto: Anders Riis



Aftenhygge på perronen i Mariager, august '76.

Foto: Dan S. Larsen



Samme sted, et år senere...

Foto: Dan S. Larsen



Mariager, efter at sporene var væk. Oktober '77. Sammenlign med foto af jubilæumstagnet på foregående side!

Foto: Ib Damsgaard



▲ Ny station bygges i True, maj 1977.

Foto: Anders Færch Hansen

▼ 34 m spor lagt i Handest på én dag - med »klør fem«!



Foto: Anders Færch Hansen

gelser til den elskede tv-serie *Matador*, til blikfang på en frimærke-udstilling i Bella Centret i København...!

Do 5604 blev præsenteret 21. maj 1977, da MHVJ deltog i afskeden med Danmarks sidst nedlagte privatbanestrækning, Odder-Hou, med såvel damp- som motortog.

En anden nyhed i 1977 var, at man for første gang kørte plantog på lørdage. Trafiktallene viste, at andre hverdage gav bedre bonus for kørslen, men siden da har søndags-kørslen hvert år i højsæsonen være suppleret med kørsel på en eller to hverdage om ugen.

Wild west i værkstedsvognen

Efter sæson 1977 var det endegyldigt slut med den gamle Mariager station som udgangspunkt for tog. Hvor rejsende i MFVJ-tiden ventede på toget, holder byrådet nu moder i den gamle ventesal. Dét lokale, der i veteranbanens første år genlød af taktfast snorken hver lørdag/søndag nat, er nu kontor for Mariagers borgmester. Og udbygningen af kommunens administrations-lokaler med over 1400 kvadratmeter foregik som planlagt - hen over det hidtidige sporareal.

Det blev et efterår præget af vemodig afsked med de kendte - omend ikke ideelle - rammer, og usikkerhed om det kommende. MHVJ skulle rømme kontor og opholdslokaler umiddelbart efter køresæsonens afslutning, 1. september 1977. I stedet fik MHVJ billetkontor i den nye rutebilstation på Ny Havnevej, som imidlertid først stod klar i efteråret 1978. I sæsonen 1978 indrettede man derfor et interimistisk billetkontor og ventesal i en personvogn.

Nye opholds- og overnatningslokaler stod det sløjere til med. I vinteren 1977/78 var veteranbanens værkstedsvogn, der stod parkeret i *sumpen* i stationens vestende, eneste tilflugtssted mod kulde og vejrlig. To gamle sæder fra en ophugget skinnibus blev rigget til ved en lille kakkelovn inde i vognen. Det var *wild-west*-tilstande, men fyrede man kraftigt i ovnen, kunne temperaturen såvidt bringes op til acceptabelt niveau.

Siden købte MHVJ en skurvogn af maskinfabrikken Frichs i Århus. Når fem-seks mand skulle overnatte på gulvet i skurvognen, blev der brug for den højere matematik for at få plads til alle! Eneste "håndvask" var den nærliggende grøft! En overgang måtte man også benytte havnearbejdernes varmerstue i det røde hus ved kranen til overnatning...

34 m spor bygget på én dag

Først da man 1. juli 1978 lykkedes at finde en lejlighed oppe i byen - Kirkegyden 14 - blev overnatnings-faciliteterne tålelige. Lejligheden var gammel og slidt, men blev sat i stand af medlemmerne, der også riggede et brusebad til. Også her gjaldt det allesteds-nærværende og alment accepterede *betal for din indsats*-princip: For hver over-

natning betalte medlemmerne hver 10 kroner til hjælp til varme og husleje.

I løbet af efteråret 1977 forsvandt det meste af sporarealet i Mariager, og der blev akut mangel på sporplads til materiellet. Med materialer fra de optagne spor byggede MHVJ i foråret 1978 et nyt sidespor i Handest. Det skulle afhjælpe de værste gener. Det var første gang, MHVJs folk byggede nyt spor, men det skulle ikke blive den sidste. Med stolthed noterede man i april 1978: 34 meter spor lagt på én dag - og tilføjede mere nøjternt: *Verdensrekorden blev sat under anlægget af den første transkontinentale bane i USA i 1868 med 10 amerikanske miles (16 km) på en dag!*

Også i True var der brug for byggeri - dog af mere beskeden karakter. *Danmarks mindste stationsbygning* - bremsehuset - var i en sørgelig forfatning, og den blev erstattet af en nybygget pavillon i stil med Helsingør-Hornbæk-Gilleleje banens billet-salgs- og venteskure: Et stationskontor samt et halvtog til læ for de rejsende. Det er dog sjældent, True benyttes som på- eller afstigningsstation - mest er det omstigning ved togkrydsninger.

Noget af et "kors" for veteranbanen var vedligeholdelsen af den gamle linjetelefon. Masterne langs banen var ved at rådne op, og selv om de forbigående telefonmaster hører til indtrykket af en togrejse i forne dage, var opgaven med vedligeholdelse og udskiftning for stor. Kræfterne kunne bruges bedre andetsteds. I stedet afgives sikkerhed-meldingerne om toggangen siden 1978 over det almindelige telefonnet. □

En broget og farverig flok af højest forskellige mennesker i alle mulige aldre og erhverv. Sådan kan man beskrive de folk, der får veteranatogenes hjul til at rulle. Alderen spænder fra skoledrenge til pensionister, og de kommer fra det meste af Jylland: Fra Frederikshavn i nord til Esbjerg i syd, med tyngdepunkt omkring Århus.

Fællestrækket er lysten til at ha' med gamle tog at gøre. Kun de færreste er eller har været professionelle jernbanefolk. Veteranbanen driver sin egen **jernbanesko**le, hvor bankfunktionær, smed, journalist, lærer, marketingsdirektør, tømrer, arkitekt, edb-chef og bibliotekar undervises løbende i den nødvendige kundskab til at kunne fungere i jernbanedriften. Og bestå de samme eksamener i sikkerheds- og signalkundskab som DSBs og privatbanernes folk.

En bestået eksamen betyder faktisk, at man - efter kvalificeret instruktion i de praktiske forhold - er godkendt og kompetent til at træde i sikkerhedsmæssig tjeneste overalt på de danske jernbaner. På linje med de professionelle jernbanefolk...

Den store spredning i medlemmernes baggrund er en stor styrke for MHVJ. Den betyder, at der indenfor veteranbanens stab findes folk med professionelle forbindelser indenfor de fleste fag.

Kan banens folk ikke selv løse en opgave, kender man oftest nogle, der kan.

Mangelen på remise og værksted med tag over hovedet var i 16 år et af MHVJs største problemer



16 års jagt på tag over hovedet...

Ved nytårstid 1982/83 så MHVJs remise sådan ud. 15. marts 1983 kunne de sidste elementer monteres. Foto: Kaj Grosen.

Allerede fra før åbningen var banen på jagt efter plads "under tag". En af de første aktiviteter i den retning var at sikre sig én af Ebeltoft-Trustrup Jernbanes gamle remiser i Ebeltoft, efter at denne bane var nedlagt 1. april 1968. Et arbejdshold skilte i september remisen ad, og de hjembragte stykker oplagredes senere i MFVJs gamle grusgrav. Det var imidlertid svært at finde en placering til den tidligere Ebeltoft-remise, og samtidig blev stumperne, der var oplagret under åben himmel, ædt af svamp og råd.

Ved MHVJs indvielse i 1970 blev der oprettet en byggefond på 10.000 kroner, fordelt i andele á 10 kroner. Der skulle dog gå mange år, før jagten på tag over hovedet gav resultat...

Forskellige forhandlinger gjordes med Mariager Kommune i årenes løb, og i 1977/78 gjaldt forhandlingerne og MHVJs interesse det areal på den gamle losseplads,

hvor nu kommunens rensningsanlæg og materielgård ligger. Den placering kunne kommunen ikke gå med til, og foreslog i stedet, at MHVJ byggede remise vest for privatbanens gamle remise. Det blev både teknisk og økonomisk for stor en opgave, og projektet skrinlagdes.

Remise-branden

Natten mellem 12. og 13. marts 1979 ændrede en voldsom brand pludselig mulighederne for at få "tag over hovedet". Branden hærgede det gamle remise-anlæg, der i Mariager rummede Aage Vestergaard Larsens fabrik for oparbejdning af plast-affald. Bygningen nedbrændte, og dermed var den spinkle chance for atter at kunne tage de originale rammer i brug som jernbane-remise forsvundet. Branden var meget voldsom, og kun ved hurtig indsats fra et lokalt

medlem lykkedes det at få flyttet - og reddet - en del materiel, blandt andet motorvognen HHJ M 2, der stod opstillet på et spor få meter fra bygningen. Afskallet lak og 21 sprungne spejlglasruder i motorvogn og vogne viste, hvor "tæt det var på".

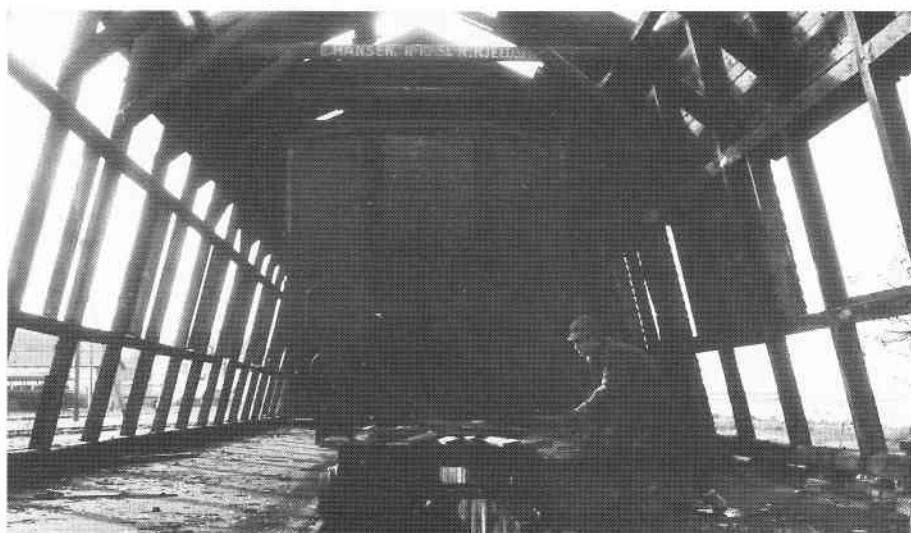
Efter branden viste der sig helt nye muligheder for MHVJ. Fabrikanten ønskede efter branden at flytte ud til en kommunal industrigrund syd for byen. Den ledige grund gav mulighed for remisebyggeri og delvist genbrug af de gamle fundamenter.

Grunden købes

Veteranbanen købte 1. oktober 1979 ca. 2.500 kvm af grunden af Mariager Kommune, der fik ca. 125.000 kroner, for den. Pengene blev ikke mindst rejst af den året før oprettede støtteforening, Mariager Remisekomite. Hertil indbetalte folk fra hele landet



Et af andelsbeviserne fra 1970.



Fra nedbrydningen af remise i Ebeltoft 1968. Foto: Sven Gade.



De gamle remiser rives ned. Sommeren 1978. Gulvet fulgte dog med i købet til MHVJ. Til højre: Mariager remisekomité står for rejsning af kapital til remise, vognhal m.m. på 17. år. Auktioner over jernbane-effekter er ét af midlerne. Her er kasserer Hans Henrik Larsen i færd med at pakke auktionsvarer. Fotos: Dan S. Larsen.

penge - men især den hårde kerne af 20-25 aktive MHVJ-medlemmer, der var velbekendt med *betal for din indsats*-princippet, bidrog med betydelige, månedlige beløb af egen lomme. Allerede det første år kunne remisekomiteen overdrage 20.000 indsamlede kroner til brug for udbetalingen.

Købet gjaldt ca. halvdelen af den gamle remisegrund.

At man, set i bakspejlet, kunne have ønsket, at hele den gamle remisegrund blev sikret til veteranbanen, er en eftertænkning: Med den angivne kvadratmeter-pris til Mariager Kommune lod det sig ikke gøre, og man kan kun beklage, at senere industribyggeri blev klemt ind på den anden halvdel af grunden og dermed hindrede en senere udbygning til en spændende helhed. Sådan var - og er - vilkårene.

På generalforsamlingen i Mariager Remisekomite i november 1979 nævnes det, at: *Punktet eventuelt mandede ud i en interessant diskussion om et remiseprojekt i luftkastel-klassen. MHVJs afgående kasserer, der har lyseslukker-tilbøjeligheder, satte dog efter en tid en stopper for yderligere drøftelser ved at begynde at tale om økonomi.*

To år senere, ved generalforsamlingen i november 1981, kunne driftsbestyrer Hans Jørn Fredberg gøre status over remisekomiteens ihærdighed til at tigge penge især hos skaren på nu 25-30 aktive medlemmer: 69.615 kroner var i 1978-81 indsamlet som medlemsbidrag, mens et landslotteri havde givet ca. 32.000 kroner i overskud.

Arbejdet med at rejse penge foregik dengang især i remisekomiteens regi, men arbejdet med at projektere og - ikke mindst - få DJKs hovedbestyrelse i København som juridisk ansvarlig med på ideerne - foregik i MHVJs ledelse, driftsudvalget.

Mange forslag

I februar 1980 indhentede driftsudvalget

overslag fra seks forskellige byggefirmaer. Ud fra overslagene indstillede driftsudvalget til DJKs bestyrelse at gå i gang med en remise- og værkstedsbygning på 40 gange 10 meter, svarende til det eksisterende fundament. I øst-enden skulle indrettes værksted i stueetagen og vaskerum m.v. på første sal. Bygningen kunne bygges for 269.000 kroner med moms. Hele byggeriet kunne finansieres med realkreditlån, da der var en stor friværldi i grunden.

Projektet strandede på, at DJKs bestyrelse ikke turde påtage foreningen ansvaret for betaling af de forholdsvis store termins-ydelser. Driftsudvalget foreslog så en etapevis opførelse, hvor første etape var støbning af punktfundamenter, opstilling af stålbuer og oplægning af tag.

Sådan en åben bygning ville være et skridt på vejen, omend noget luftig. Den ville koste 100.000 kroner, der så skulle rejses kontant.

Heller ikke dét ville DJKs bestyrelse gå med til.

For at komme ud af dødvandet foreslog driftsudvalget, at bestyrelsen holdt et møde i Mariager.

Det hjalp. Efter gennemgang af projekterne enedes man om, at driftsudvalget skulle anmode om igangsætning af byggeriet indenfor en ramme på 100.000 kroner, hvis der indenfor den ramme kunne støbes fundamenter, rejses stålbuer og lægges tag.

Bestyrelsen gav nu tilladelse til, at byggeriet kunne sættes i gang i 1981.

Nu bygger vi!

Foråret og sommeren 1981 gjorde driftsudvalget sig mange og lange overvejelser om, hvordan remisen kunne bygges så billigt som muligt., og alligevel opfylde kvalitetskravene.

Overvejelserne førte til det resultat, at der

blev støbt punktfundamenter i den bestående sokkel.

Da de mange særtog i sommerens løb var afviklet, gik byggeriet i gang midt i september.

Endnu en gang blev medlemmernes kundskaber overfor det efterhånden velkendte problem med dræning prøvet, og også nye færdigheder som jernbindere og støbere blev afprøvet. I løbet af oktober var fundamenterne støbt, og 3. november 1981 blev stålbuerne rejst.

En milepæl var rundet, og det var et hårdt slid at nå så langt. Ca. 310.000 kroner var til da investeret i grund og byggeri, og heraf kom de 104.000 kroner fra Mariager Remisekomité. Den øvrige del af finansieringen kom hovedsagelig fra de 25-30 medlemmer tilknyttet MHVJ. DJKs bestyrelse bakkede helhjertet op bag projektet, også økonomisk i det omfang, der var midler til rådighed.

Nu var stålbuerne oppe - og hvad så? Som det stod, havde byggeriet ingen nytte-virkning. Der skulle gå mere end et år, inden der var skaffet så store midler, at byggeriet kunne genoptages.

I det små fortsatte de arbejder, der ikke krævede store investeringer, igennem sommeren 1982, side om side med den intensive kørsel. *Hånddozjerne* - skovlene - blev flittigt benyttet til nedgravning af vandledninger, elkabler m.v. til den nye bygning.

Hen på året fik MHVJ grønt lys fra DJKs bestyrelse til at genoptage byggeriet. Bygningen skulle lukkes, men det måtte højst koste 200.000 kroner.

Billigste form for beklædning var beton-elementer dækket med søsten. De blev bestilt, og monteringen blev påbegyndt ultimo december 1982.

I påsken 1983 fulgte taglægningen, og den forløb som MHVJ-teamwork, når det går bedst. Banens ny-erhvervede tårnvogn fik ved den lejlighed sin ildåb. DSB havde



Remisen færdig, 1986. Foto: Anders Riis.



Interiør fra værkstedet. Foto: Dan S. Larsen.



Fundamentet støbes. Efteråret 1981.



3. november 1981. Spærrejsning. Foto: Anders Riis.



Tagåse lægges op fra tårnvognens øverste dæk.

bygget og brugt vognen til vedligeholdelse af køreledninger på S-togs nettet, og MHVJ havde købt den for at kunne komme i højden, når den løbende grenklipping langs banen fandt sted. Den var imidlertid også som skabt til arbejds-plattform for tag-oplægning, og samtlige 500 kvadratmeter tagplader blev lagt op på to dage.

Umiddelbart efter begyndte opbygningen af portene. De var erhvervet brugt fra DSBs maskindepot i Fredericia. En større ombygning var dog nødvendig, før de passede i Mariager-hullerne, og den løb over et par måneder. De resterende arbejder med opsætning af træværk i gavltrekanterne, montering af døre og vinduer samt installering af lys-amaturer skete i løbet af 1983.

Som ved portene var genbrug en dyd: Armaturerne havde MHVJ fået uden beregning fra Philips, der havde anvendt dem i en kontorbygning. Remisens strømtavle var et andet eksempel på genbrug: Den var bygget op af dele, der stammede fra den gamle remise i Frederikshavn.

Endelig kunne remisen tages i brug i slutningen af 1983 og begyndelsen af 1984. Byggeriet havde strakt sig over fire år - det kan synes længe, men baggrunden er naturlig nok: Stort set alt arbejde er udført af medlemmerne, samtidig med, at de skulle passe deres øvrige MHVJ-fritidstjanser i drift og vedligeholdelse.

Remisen indvies

Den officielle indvielse af remisen fandt sted 26. maj 1984.

Remisen var nu færdig og kunne rumme banens værksted og en række køretøjer under tag. I østgavlen sladrede vinduer i førstesals-højde imidlertid om, at bygningen var forberedt for flere aktiviteter: Der var taget højde for en senere indbygning af opholds-, toilet-, bade-, overnatnings- og køkkenfaciliteter. Det skulle blive nødvendigt, før end de fleste havde troet.

Huslejen i MHVJs lejlighed i Kirkegyden blev af udlejeren varslet forøget. MHVJ protesterede, da ejendommens vedligeholdelses-tilstand lod en del tilbage at ønske. Sagen endte i boligretten, hvor MHVJ blev domt til at fraflytte lejligheden 1. juni 1986.

Nu kan vi også sove her

Det var med i baggrunden for, at det blev besluttet straks at indrette opholds- og overnatningslokaler i remisen. Flere projekter blev droftet, herunder en separat bygning med værksted i stueetagen og personale-faciliteter på første sal. Desværre blev det for dyrt, og i stedet valgte man at lægge et mellemdæk ind i det inderste fag i remisen. I underetagen blev indrettet bad, toilet og overnatningsrum, mens førstesalen ind-

rettedes som opholdsstue med køkken og spiseplads.

En dobbelt gulstensmur adskiller nu personaleafdelingen fra remisens ni øvrige fag og er med til at bære mellemdækket.

De 80 kvadratmeter personale-faciliteter kunne tages i brug i eftersommeren 1986, og de er siden blevet kompletteret, blandt andet i køkken-afdelingen, så MHVJ ved jubilæet kan tilbyde sine medlemmer tip-top indkvartering under moderne forhold. Under normale forhold kan otte-ti sovende indkvarteres samtidig, køkken og spiseplads kan tage ca. 20, og separate brusebads- og toiletrum giver bedst mulig udnyttelse af disse faciliteter. Desuden står en vaskemaskine til medlemmernes disposition.

En følge af ombygningen blev, at maskinværkstedet måtte flyttes. Det er nu indrettet i "fag nr. 2", regnet østfra, hvor de nødvendige værktøjsmaskiner som bl.a. drejebænk, søjleboremaskine og koldsav er anbragt hensigtsmæssigt. Stadig er der to gange 32 meter sporplads til rådighed i bygningen, der altså har et grundareal på 400 kvm. og etageareal på 440 kvm.

Ved forevisning af faciliteterne for interessefæller fra andre dele af landet er det sket, at de ser ud, som var de faldet ned fra himlen. En ting er imidlertid sikkert: Det er MHVJs remise *ikke* - hvad det foranstående turde have afsløret...!



Fruensgaard Plads 3
9550 Mariager

Tlf. 98 54 12 97

SMART TØJ

- så ind på



Fruensgaard Plads (v/ REMA 1000), Mariager, telefon 98 54 17 99



*- et godt sted
at handle.*

Herretøj og sportstøj til pænt
og dagligt brug

ØSTERGADE 9 . 9550 MARIAGER
TELEFON 98 54 22 99

*- eksklusiv mode
for hende!*

Fruensgaard's Eftf. A/S
MARIAGER 98 54 10 34

Atter fremad -

og nye rekorder

En ny station tages i brug - og remisen bliver pludselig mere aktuel

Ombygningsrodet i Mariager 1978 betød ikke faldende interesse for MHVJ. Tværtimod steg antallet af rejsende, og den udvikling fortsatte i 1979, da antallet af rejser på hjemmebane atter satte rekord med 10.240. 26. august 1979 blev der befordret det hidtil højeste antal rejsende på en dag, 1.109, og det højeste antal rejsende i et plantog, 437.

Alle rekorder skulle senere blive slået med flere længder - men dengang var det store sager.

Banens 10-årige koncession blev i 1979 forlænget med endnu 10 år, og samtidig ønskede MHVJ den godkendte fart mellem Mariager og Faarup sat op fra 20 til 45 km/t. I forvejen havde materiellet på de talrige udebanekørsler tilladelse til at køre 60/70 km/t - grænsen blev sat af sporets standard mellem Mariager og Faarup.

Den højere hastighed blev ikke tilladt i

den omgang - til gengæld fik MHVJ opfyldt et ønske om at måtte køre på banen alle dage. Det kunne ske efter en aftale med DSB, der sikrede, at DSB-godstog og veteranog ikke kørte samtidig.

Det åbnede nye markeder - skoler og børnehaver på ekskursioner i arbejdstiden blev nu gode kunder, og særtogskørslen blomstrede.

I vinteren 1978/79 havde et arbejds hold haft travlt i Viborg remise, der nu er hovedværksted for MHVJs damplokomotiver. HV 3 blev hovedrevideret på rekordtid og kunne i foråret 1979 fremtræde som en frisk 51-årig.

Den nye stationsbygning i Mariager kunne tages i brug 1979, og det var på flere måder et stort fremskridt. Driftsmæssigt var der dog to store ulemper ved stationen: Hvor man tidligere havde haft et omløbsspor til at rangere lokomotivet til den anden

1980'erne huskes af MHVJ-medlemmer bl.a. for det omfattende gravearbejde i forbindelse med dræning og byggeri på grunden i Mariager.

ende af toget, var begge togvejsspor nu blindspor. Det krævede et ekstra rangerlokomotiv, som Mariager Kommune stillede til rådighed i form af MFVJs gamle rangertraktor (Pedershaab 1951). Hver gang, et damptog ankommer, er omfattende rangermanøvrer nødvendige. Den ny overkørsel for Ny Havnevej betød desuden, at de lidt større persontog for afgang var tvunget til at holde tværs over vej-overkørslen i adskillige minutter ad gangen. Det generede vejtrafikken en del på køredagene - og det blev ikke bedre af, at Mariager Omnibus Selskab valgte Ny Havnevej som hovedkvarter for sine rutebiler.

Nye lokomotiver - nye traditioner

Sidst i 1979 overtog MHVJ to Frichs-diesellokomotiver fra 1930'erne, OHJ 40 og HP 15. Det sidstnævnte var købt som reservedele til istandsættelse af førstnævnte, og det arbejde begyndte i foråret 1980.

I december 1979 kørte MHVJ særtog for Løgstrup Gymnastik- og Idrætsforening mellem Viborg og Skals, hvor idrætsforeningen solgte juletræer. Arrangementet blev en stor succes og grundlagde en tradition, der i skrivende stund fortsat er en årlig begivenhed på Viborg-egnen.

Det følgende forår fejrede MHVJ sit 10-års jubilæum. DJK-medlemmer kørte med særtog forspændt en E-maskine til Randers, hvor MHVJ overtog den videre befordring. Til jubilæet blev der udgivet en fotobog, der viser det mangesidede arbejde ved en veteranjernbane.

Da Århus Festuge holdt dampen oppe

Musikken fra dampslagene blandede sig i festugens rock-rytmer - og gav muligheden for at køre videre i Mariager

Rock-musik, jazz og fadøl i lange baner. Gadeteater, samba-rytmer og eksperimentalscener. Det er vel, hvad de fleste forbinder med Århus Festuge, der gennem tre årtier er blevet en fast tradition.

At samme festuge har afgørende betydning for, at veteranogene i dag ruller mellem Mariager og Handest, ved færre.

Alligevel er der mange af Århus' indbyggere, der mindes festlige oplevelser med damptoget i skoven i 1970'erne - enten som passagerer eller som tilskuere. Da Mariager-Handest Veteranjernbane første gang kom til Århus og kørte i forbindelse med Festugen i 1970, var det én af den ny-startede banes mange *prøveklude* - og én, som banen fra første fløjt erkendte, at man skulle holde godt fast i!

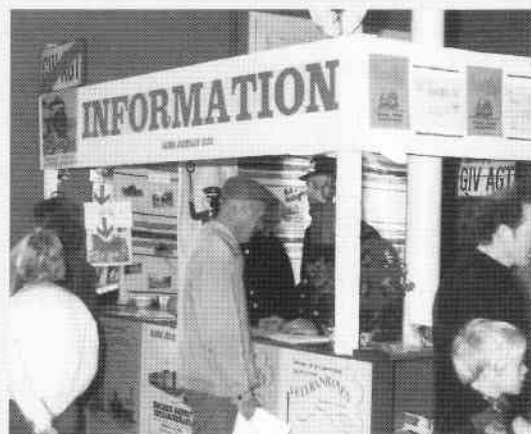
I løbet af én september-weekend gjorde festuge-glade århusianere ikke mindre end ca. 4.500 rejser med veteranog gennem Riis Skov til Lystrup og tilbage, og i veteranbanens aftalebog blev straks slået kryds ved de to festuge-weekender i 1971!

En eksotisk vinkel

I løbet af de følgende 12 år talte statistikken 75.000 rejser med veteranog på den 10 km lange del af Århus-Grenå banen. Dengang var banen en hensygnende DSB-sidebane med stærkt beskåret køreplan, gammelt materiel og få rejsende. For de allerfleste var togturen Århus-Lystrup med MHVJs veteranog derfor en lettere eksotisk vinkel at se de vante omgivelser fra. Anderledes blev det, da Århus Nærbane åbnede 1979 med halvtimestrafik på strækningen med moderne motortog. Da var de gyldne år for veteranoget slut her, og 1982

blev det sidste år med festuge-kørslen. Men i den første halvdel af halvfjerdserne var det gyldne tider i Århus, og det skete år efter år, at de fire dages kørsel Århus-Lystrup med tre-fire dobbeltture gav større passagerantal end hele sommerens søndagskørsel mellem Mariager og Handest!

Arrangementet kunne naturligvis ikke køre år efter år uden stor støtte og opbakning fra DSB. Statsbanernes samlede organisation i Århus støttede fra første færd arrangementet.





26. maj 1984 var en festdag af rang for MHVJ: 3 damplokomotiver under damp samtidig (foto til højre: Hans Jørn Fredberg), remiseindvielse og præsentation af veteran-dieslen AHJ ML 5203, der ses til venstre med et af de senere, gennemgående tog Randers-Mariager. Foto: Anders Færch Hansen.



Koreplanen i 1980 blev udvidet med korsel med motortog Mariager-True onsdag aften i juli - en nyhed, publikum tog godt imod. Mange har siden nydt turen med sommerlig aftensol over Mariager Fjord.

Som Konen i muddergrøften...

På grunden, der i 1979 var blevet købt efter MFVJ-remisens brand (se afsnittet om remisebyggeri), udfoldede der sig i 1980 hektisk aktivitet. Det år kunne en hel del af MHVJs medlemmer fra tid til anden identificere sig med *Konen i muddergrøften*: Arbejdet med at retablere det tidligere slojfedes sporareal ved remiserne begyndte nemlig med noget af et mudderbad.

Arealet (dengang dagligt kaldet *sumpen*) lider af høj grundvandstand, og for man kunne lægge sveller og skinner igen, skulle

vandstanden sænkes. Siden skulle et nyt drænsystem nedgraves sammen med talrige el-, kloak-, telefon-, vand- og andre forbindelser.

I perioder kunne det være svært at få øje på tog-interessen for alle de skovle, spader, sugespidsanlægget og mudderet...

Om medlemmerne blev konnere af *mudderbadet*, er nok tvivlsomt. Til gengæld tog området efterhånden form, sporene blev gen-anlagt, og fundamentet til den gamle drejeskive udgravet og fundet i orden.

Her havde man det held, at den vel nok eneste drejeskive i landet, der "passede i hullet", i september 1979 var blevet overflodig. Den lå for enden af Skagensbanen på Frederikshavn gamle station, der da var blevet erstattet af en ny.

Et arbejdshold drog til Frederikshavn og fik tilladelse til at sikre sig forskellige brug-

bare dele - ud over drejeskiven med tilhørende sporkrans stammer blandt andet kulkranen fra Frederikshavn.

Nu havde man grund, skinner, drejeskive, kulkran. Mange af brikkerne, der skulle udgøre MHVJs arbejdsmæssige tyngdepunkt i Mariager, var til stede. Men den største manglede stadig: Remisen.

Det blev et stort stykke arbejde såvel at skabe det økonomiske grundlag som - ikke mindst - at overbevise DJKs bestyrelse. Det meste af den traditionelt Københavns-baserede ledelse havde ikke praktisk kendskab til veteranbanedrift, og skulle bombarderes med en sand strøm af information og oplysning fra Mariager, før det endelig lykkedes at få lov til at bygge remise. Remisen er finansieret af midler indsamlet blandt medlemmerne og indtjent på banen. Se afsnittet om remisebyggeriet.

Foreningen Stille stuer...

Udgangspunktet for festuge-togene, Århus Østbanegård, tilhørte i 1970'erne nærmest foreningen *Stille stuer*. Banegården blev bygget 1877 til Århus-Ryomgård banen, der få år senere blev indlemmet i DSBs net, og den var forlængst reduceret fra betydende ende-station for Djurslandsbanen til et lidet benyttet Grenåbane-stoppested i Århus by. Nogle timer om dagen var stationen betjent, men kiosk og restaurant var forlængst lukket.

Til gengæld brændte stationsmester Frede Larsen på Østbanegården for veteran-togs-korslen. Hans engagement og ildhu for veteranbanen var legendarisk: Hele banegården med alt dens tilbehør blev stillet til rådighed for veteranbanen. I festugen 1971 inddrog MHVJ den gamle stationskiosk og supplerede herfra kørsels-indtægten med salg af is, chokolade, jernbanebøger m.v. Hos DSB lånte man i 1971 Danmarks nye eksprestogsdamplokomotiv, E 999, som stillestående blikfang - og det virkede.

Festugen 1972 blev aktiviteten på stationen atter udvidet, denne gang med den tidligere restaurant, der blev inddraget som udstillings-rom med fotos, jernbane-effekter m.v.

Skiftende udstillinger

I festugerne årene derefter stod veteranbanen hvert år for en jernbane-udstilling i stationens forhal. Temaerne skiftede - ét år handlede det om *Banegårdene i Århus*, og senere præsenterede man på den vis planerne for den kommende nærbane Århus-

Festugetoget på Århus Ø. st. 12. sep. 1971. Bag lokomotivet HV 3 ses netop den lånte personvogn (se teksten). Foto: Hans Jørn Fredberg.



Hornslet. Fiere år omfattede udstillingen en meget stor modelbane i den tidligere restaurant, og den blev flittigt besøgt af publikum mellem togene. Alle aktiviteter blev helhjertet bakket op af stationsmester Frede Larsen, der selv gik forrest i det praktiske arbejde.

Den store succes i passagertallet betød, at siddepladserne i togene ofte var for få. Selv om man i 1971 hos Odderbanen lånte Danmarks vel nok sidste "gammeldags" personvogn med åbne endeperroner i aktiv tjeneste, rakte det ikke, og ståpladserne på de åbne endeperroner blev også hurtigt

Mere hverdagskørsel

1981-køreplanen blev justeret noget: Formiddags-toget om søndagen blev inddraget grundet lav benyttelse. Til gengæld fulgte man aftentogs-succes'en fra 1980 op og kørte nu hver tirsdag og torsdag aften i juli. Sæsonen blev også travl på særtogs-siden med såvel hjemme- som udebane-arrangementer.

Derfor blev "reserve-maskinen" DSB F 653 pudset op og taget i drift i foråret 1981, og den har lige siden gjort god nytte som et robust, omend noget stift damplokomotiv.

Det var en stolt dag, da MHVJ for første gang kunne koble to af banens egne damplokomotiver foran samme tog.

De dampende mennesker i Viborg remise med Jens Christian Bilde som utrættelig, stædig og temperamentsfuld leder, lod sig dog ikke stille tilfreds med dét. VLTJ 7, der i MHVJs allerførste år havde gjort forarbejdet, lokkede remise-holdet som renoverings-objekt fra A til Z, og allerede da HV 3 rullede ud efter S-revision i april 1979, var holdet så småt gået i gang med 7'eren.

Køresæsonen 1982 blev endnu mere hektisk end den foregående. Der skulle tjenes mange penge, for at "skelettet" til remisen, der nu var rejst, kunne forvandles til en komplet bygning. Turen *Nørrejylland rundt med MHVJ* gik blandt andet til Thisted i forbindelse med Thybanens 100-års jubilæum, Viborg-Løgstør ved *Kimbrerfesten* i år, hvor man i flere år havde veteran-tog- et som velbesøgt indslag, Grenaa-Ryomgaard i samarbejde med Grenaa Turistforening tre søndage i juli-august, og naturligvis de vante ture til Århus og Randers.

Amatørerne fik blå stempel

Også DSB bemærkede i 1982, at MHVJ efterhånden færdedes "hjemmevant" på de



Grenklippertog med skinnebusser AHTJ Sm 1, august 1980.

HV3 males i Viborg. Vinteren 1978/79. Foto: Anders Færch Hansen.

nærmeste DSB-strækninger. Det førte til, at MHVJ i foråret 1982 fik lov at stille egne folk som togførere på DSB-strækningen Randers-Faarup. Betingelsen var, at MHVJ-togførerne skulle være eksamineret i de relevante dele af DSBs sikkerhedsreglement. Det blev de, og MHVJ blev dermed banebrydende som den første veteranbane, hvor *amatørerne* fik det sikkerhedsmæssige, blå stempel fra DSB.

Siden er godkendelsen udvidet: MHVJ-folk eksamineres nu i hele DSBs sikkerheds- og signalreglement, består de samme eksamener som DSB-folk og kan gøre tjeneste helt på linje med disse. Et resultat af, at MHVJ altid har taget sikkerheden meget nøje, og altså respekteres derefter.

De mange sideløbende aktiviteter betød, at det frivillige personale var hårdt spændt for. Derfor justeredes antallet af hverdagsplantog i 1982 atter ned til én ugentlig aften i juli. Antallet af rejsende steg en smule på hjemmebane, og totalt satte rejse-antallet en rekord, der først blev slået i 1988.

De mange vellykkede arrangementer på udebane betød, at mange folk rundt om i Jylland på den måde blev kendt med Mariagers veteran-tog - alene de tre søndage på Grenåbanen gav 3000 rejser. Erfaringen



viser, at et vellykket arrangement på udebane sidenhen lokker en del til et gensyn med veteran-tog- et på hjemmebane. Kender man ikke i forvejen Mariager Fjord-området og Rosernes By, er det jo en behagelig overraskelse ved siden af...

1982 betød et farvel til de røde skinnebusser på MHVJ for en længere periode.

fyldt op. "Reservevognen" fra Odderbanen blev seks år senere foræret til MHVJ, blev restaureret og indgår nu i MHVJs faste driftsmateriel som HBS E 235 (Scandia 1928).

10 km i frisk luft

Selv om en personvogn med 54 siddepladser ofte rummede mere end 100 rejsende, tog såvel passagerer som togpersonele som regel oplevelsen med godt humør: Togene var mest fyldt, når vejret var godt - og så var det nærmest en behagelighed at stå de 10 km i frisk luft...

Også på stationerne mærkede man presset: Fra gamle dage havde Århus Øst-banegård to billetluger, og for første gang i mange år gav veteran-tog- et behov for at bruge begge billetluger på samme tid! Også i Lystrup blev en veteran-togsmedarbejder ud-stationeret for at sælge billetter.

I festugen var alt mandskab ved veteranbanen - det ville i midten af 70'erne sige ca. 25-30 personer - indkaldt for at holde alle

de mange hjul i arrangementet i gang. I august 1979 indviedes Århus Nærbane, og en togtur på strækningen Århus-Lystrup blev nu lige så dagligdags for mange som en tur med sporvejenes bybusser. Samme år overgik Århus Ø. til moderne fjernbetjening, billetsalget lukkede, stationsmester Larsen gik på pension, og bygningen blev indtaget af besættere og vandaliseret.

Passagertallet styrtdykker

Festuge-veterantog- et fortsatte med at køre, men passagertallet styrtdykkede. De sidste par år kunne arrangementet økonomisk kun lige balancere, og efter Århus Festuge 1982 besluttede man at ophøre med festuge-kørslen. Damp-tog- et var nok også "druknet" i den stadige udvidelse af festuge-tilbuddene - en opfattelse, som veteranbanen fik bekræftet, da man i 1989 forsøgte at genoptage traditionen med damp-tog i festugen. Det skete på Odderbanen med et særdeles pauvert resultat.

Selv om "de gode år" med kørsel til År-



Begge billetluger på Århus Ø. betjent - jo, MHVJs Festugekørsel bød på succes.

hus Festuge efterhånden ligger halvandet årti tilbage, vender mange af veteranbanens "gamle" folk jævnligt - med fryd i blikket - tilbage til de glade oplevelser i Festugen: *Ka' du huske...?*

Jernbanedrift - blodig alvor

Festuge-kørslerne førte dog også til flere oplevelser af, at jernbanedrift langtfra er det

MHVJ rådede i 70'erne over to skinnebusser og en person-påhængsvogn, men mangelen på en remise betød, at de letbyggede vogne ikke kunne komme under tag, når de ikke blev brugt. Det var konstruktionen ellers lagt an på, så vejrlig og fjordluft gnavede sig uhyggeligt hurtigt ind på skinnebussernes sårbare karrosseriplader. Samtidig konstaterede man, at passagererne syntes, skinnebusserne endnu var for moderne (byggeår 1947-52). Det har siden ændret sig, og personalet får nu jævnlige forespørgsler på, om MHVJ ikke også har en af de røde skinnebusser...

Den ene skinnebus var allerede tidligere blevet kørt til en tør remiseplads, der viste sig ledig - og her står den stadig i 1995 og venter på bedre dage. Den anden skinnebus og påhængsvognen ønskede DJKs anden lyske veteranbane, *Limfjordsbanen*, at overtage, og køretøjerne forlod i 1982 Mariager med kurs mod Aalborg.

I Viborg fortsatte arbejdet med VLTJ 7, hjulpet på vej af et bidrag fra *Støtteforeningen Danske Dampvenner*.

I efteråret 1982 blev bogie-personvognen VLTJ C 2 (bygget 1899, kraftigt moderniseret af Scandia under anden verdenskrig) totalskadet ved et uheld under befordring med et DSB-godstog. Vognen var fire år tidligere indkøbt af MHVJ-medlemmer med restaurering for øje, men uheldet betød, at vognen måtte skrottes. Heldigvis inden der var ofret nogen kræfter på vognens restaurering! Der var imidlertid brug for de ekstra siddepladser til særtogsopgaver af stigende størrelse, og i stedet fik man fra København tilsendt en noget mere særpræget og karakteristisk vogn: Hillerød-Frederiksværk-Hundested banens B 51, der ejedes af DJK og efter hæværk var hensat i Lersøen i urestaureret og temmelig molestreret stand.

Istandsættelsen af vognen blev et fler-

årigt projekt for MHVJs arbejdsgruppe i Århus.

1983 bød på en samlet stigning i passagertallet på hjemmebane, og særtogene havde en stigende passagerandel. Flere Randers-kunder valgte at benytte veteran-toget hele vejen mellem Randers og Mariager, og det nye marked med hverdags-særtog blomstrede: Børnehaver og skoler brugte i stor stil denne mulighed.

Tredobbelt glæde

26. maj 1984 var der grund til tredobbelt glæde og fest på veteranbanen. På denne dag markerede man færdiggørelsen af den hødt ønskede remise i Mariager, damplokomotivet VLTJ 7 kunne præsenteres nyrevideret, og det samme kunne det store diesellokomotiv fra Aalborg-Hadsund Jernbane, ML 5203. Alle tre projekter havde krævet den største møje fra de implicerede og havde naturligvis budt på en del overraskelser af de arbejds-krævende undervejs.

For første gang var det nu også muligt for MHVJ at præsentere tre opfyrede damplokomotiver på én gang. Ikke noget mål i sig selv: Planen var, at de faste terminer for de særdeles arbejds-krævende hovedeftersyn af damplokomotiver skulle overlappe hinanden, så MHVJ løbende har to af de tre lokomotiver i sving, mens det tredje så er til hovedeftersyn. Den politik har virket efter hensigten.

Remisen var nu færdig, og dritsudvalget fandt det forsvarligt at udvide koreplanen lidt, blandt andet for at kunne præsentere de nyrestaurerede lokomotiver i driften. Kørslen søndag formiddag blev genoptaget, og der blev indlagt endnu et tog i juli måned, så juli-søndagene bød på fem dobbeltture. Koreplanen på juli-søndagene var den mest ambitiøse, MHVJ hidtil havde lagt. Den krævede tre forskellige togstam-

ellet efterses i lejer, koblinger, låger og indvendig, passagererne hjælpes og vejledes på bedste måde, og man holder styr på de mange tilskuere. Jens Vestergaard modtog da også efterfølgende en erkendtlighed fra DSB for *ud-vist konduite*.

Tragedien i 1974

Året før, 1974, var MHVJ ved festugen - uden at kunne undgå det - impliceret i den eneste alvorlige ulykke, der har ramt veteran-toget i de 25 år. Ulykken ramte, da årets sidste festugetoget var på vej fra Lystrup mod Århus Ø. En pige på halvandet år var i et øjebliks uopmærksomhed kravlet ud af en af villahaverne langs banen og op på banelinjen, hvor hun havde sat sig til rette ved den ene skinnestreg. Hvor ulykken skete, løber banen i en kurve, der gør det umuligt at standse toget indenfor den afstand, kurven tillader oversigt. Selv om man fra lokomotivet farebremsede og fløjtede kraftigt, undgik man ikke påkørsel, og pigen var død ved ankomsten til hospitalet.

MHVJs daglige ledelse, driftsudvalget, er valgt af de aktive medlemmer for et år ad gangen på MHVJs *generalforsamling*. Driftsudvalget består af en *driftsbestyrer* samt seks *menige* medlemmer, og det mødes typisk en gang om måneden for at tage de nødvendige beslutninger om driften.

Selv om de fleste aktive medlemmer i realiteten deltager i MHVJ-arbejdet over en bred front, er arbejdet organiseret i forskellige afdelinger:

Hovedkontoret med *driftsbestyreren* i spidsen. Her varetages den daglige ledelse, administration, korrespondance og regnskab/fakturering. Den sidstnævnte opgave er uddelegeret til en *kasserer*. Også uddannelse af personale, sikkerhedskurser m.v. henhører under hovedkontoret.

Baneafdelingen med *banemesteren* i spidsen tager sig af vedligeholdelse og udbygning af bygninger, sidespor, signaler og faste anlæg i øvrigt. I samarbejde med Mariager Kommune planlægger baneafdelingen også vedligeholdelsen af hovedsporet, som ejes af Mariager Kommune, mens MHVJ står for sidesporene.

Maskinafdelingen sørger for vedligeholdelse og restaurering af det rullende materiel. Den er delt op i tre underafdelinger, for damplokomotiver, motorkøretøjer og vogne.

Trafikafdelingen planlægger og koordinerer alt, der har med kørsel at gøre. Den lægger køreplaner og sørger for, at mandskab bliver indkaldt til såvel plantog som særtog, samt at det fornødne materiel er på rette sted til rette tid. Trafikafdelingen forhandler med særtogs-kunderne og tilrettelægger de mange arrangementer efter kundernes ønsker. Ved udebankørsel er der tillige en omfattende korrespondance med DSB og berørte privatbaner om koordinering af køreplaner, bemanning af fjernstyringscentraler og stationer m.v.

PR-afdelingen sørger for, at oplysningsmateriale til publikum bliver udarbejdet og distribueret, at pressen løbende orienteres om MHVJs aktiviteter, udarbejder annoncer m.v. og varetager generel oplysning om banens aktiviteter.

Personalepleje står for den interne oplysning i MHVJs interne skrift *Stop og ryk frem*, sørger for, at alle faciliteter til medlemmernes ophold og overnatning under MHVJ-arbejde er bedst mulige, og står fra tid til anden for fælles-arrangementer for medlemmerne af mere uformel karakter. Denne afdelings virke er essentielt i en forening, hvor alle arbejder ulønnet og ikke får dækket personlige udgifter i forbindelse med arbejdet. □

rene leg, og at sikkerheds-foranstaltningerne omkring jernbanerne har baggrund i blodig alvor.

En af veteranbanens togbetjente, Jens Vestergaard, havde ved kørslerne til festugen 1975 gennem vognens bevægelser ved overkørslen for Grenåvej konstateret et lovligt stort skinnestød. Han rapporterede det til DSB-lokoføreren, der i første omgang ikke ikke mærkede noget usædvanligt ved togets passage det angivne sted. Tvivlen nagede dog, og efter arbejdstid kørte DSB-manden i bil ud til stedet - hvor han opdagede, at Vestergaard havde ret: En skinnesvejsning var knækket, og der var skinnebrud! I et internt DSB-blad fik episoden fra en DSB-ansat følgende kommentar:

Sagen er i det hele taget et typisk eksempel på, hvor godt og medlevende disse veteranbanefolk arbejder, med hvilken omhu og årvågenhed de tager vare på materiel og mennesker, især under kørslen på Århus Ø i festugen, hvor mange hundrede mennesker færdes i og ved toget. Rangeringen foregår korrekt og fornuftigt, materi-

Den efterfølgende politimæssige undersøgelse af ulykken fastslog, at jernbanemateriellet var i forskriftsmæssig stand, og at personalet havde gjort, hvad man kunne, for at afværge ulykken. Der kunne ikke pålægges veteranbanen noget ansvar for den tragiske ulykke, men naturligvis var hele det tjenestegørende personale dybt berørt. □



Banearbejde i Handest - sporskifte til vognhal lægges i.



Et tilbageblik til Mariager st. 1967. VLTJ 7 holder klar med særtog. Foto: Hans Jørn Fredberg. Øverst: Vinterstemning ved Viborg. Foto dec. 1991: Lars Henning Jensen.

mer i drift, fremført af damplokomotiv, diesellokomotiv og motorvogne. To af søndagene var der endog to damptog på strækningen - samtidig.

Som noget nyt blev der i juli også kørt damptog hver torsdag, hvor plantogene for 1984 kun havde haft damp foran om søndagen. Disse tog blev straks vel modtaget af publikum, og har siden fået større belægning end søndags-togene.

Som flere gange tidligere bistede MHVJ også i 1984 en bane med veteran tog til et jubilæum: *Odderbanen* (HHJ), der i 1984 fyldte 100 år. Banen har gennem årene været DJK og MHVJ en flittig leverandør af veteran-materiel og en god samarbejdspartner, og til jubilæet blev hos MHVJ i-standsats to af HHJs absolutte oldtimere: Postvognen D 61, der blev leveret til HHJs åbning i 1884, blev top-shinet af et medlem i Hadsten, og godsvognen F 43 fra 1898 i-standsattes i Mariager.

På jubilæums-dagen optrådte jubilaren som den glade giver, da motorvognen HHJ

M 2, der siden 1972 var lejet af MHVJ, blev foræret til veteranbanen.

Nyheden i 1985 var, at man i perioden marts til oktober kørte plantog på 10 forskellige hverdage. Det skete på foranledning af et svejtsisk rejsebureau, der havde forhåndsbestilt en del af pladserne. I de tre sommerr måneder var togene imidlertid også velbesøgt af *almindelige* rejsende.

MHVJ oplevede i 1985 en eksplosiv vækst i søgningen til plantogene og hjemmefarbanen i det hele taget. En ny rekord blev sat med 16.172 rejser på hjemmefarbane, og samtidig kunne medlemmerne glæde sig over, at den stadigt større samling driftsklart materiel var i god stand.

Roderi en saga blott

Den løbende restaurering og en vis oprydning med skrotning af de ringeste og historisk mindst interessante køretøjer havde for længst gjort det af med det *roderi*, som byrådsmedlemmerne 10 år tidligere havde

påtaget. For at sikre, at mest muligt bevares, er det en fast procedure i DJK og MHVJ, at man forinden skrotning af et gammelt køretøj beslutter, lader budstikken gå til de andre veteranbaner og interesserede i dansk jernbanehistorie.

Eksempelvis skete dét med vognen FFJ C 13, der 1969 blev overtaget fra Aalborg Privatbaner. Grundstammen i vognen var interessant, idet den var leveret 1898 til åbningen af Norresundby-Sæby-Frederikshavn strækningen og en af de få tilbageværende personvogne fra dengang. Men vognen var forfalden, stort set ryddet for originalt interiør, og en restaurering ville nærmest få karakter af rekonstruktion. Den indsats kunne MHVJ ikke forsvare at ofre på vognen. Det ville til gengæld en privatperson på Skanderborg-egnen: Han gik til opgaven med stor energi, og det fornemme resultat er nu indsat i Kolding Lokomotiv Klubs veteran tog som FFJ C 72.

Endnu en flytning - og et jubilæum

I slutningen af 1985 måtte MHVJs "fjernlager" af reservedele holde flyttedag: Lejeaftalen i DSB-pakhuset i Faarup blev sagt op,

Aftenstemning med HHFJ B 51. Århus H. sep. 1992. Foto: Anders Riis.



VNJ DL 12 kører grus til motorvejsbroen, nov. 1990. Foto: Chr. Hingelberg.

da pakhuset skulle rives ned for at give plads for postvæsenet. En del af reservedelene kunne efter nogen tid "genhuses" i remisen i Mariager, der dog samtidig var præget af ombygning - men man slap ikke for en tilbagevenden til gamle dages oplagring i godsvogne. En række udrangerede DSB-godsvogne i god stand blev købt og reservedelene placeret heri.

1986 var præget af indretningen af nye opholdslokaler i remisen, samtidig med, at området omkring remisen blev kompletteret. Kulkranen fra Frederikshavn var blevet monteret 1984, og i 1986 fulgte drejeskiven.

Antallet af rejser på hjemmebane faldt en smule i forhold til rekordåret 1985. Til gengæld bød 1986 på flere gigantiske opgaver på udebane. Deltagelsen i DJKs store 25 års jubilæums udstilling i Odense, *Hobby på skinner*, var én af dem. Her bidrog VLTJ 7, AHJ ML 5203 og de to Triangel-motorvogne fra Aalborgbanerne sammen med en række vogne til festlighederne, og for medlemmerne var det noget af begivenhed, da man første gang kunne nyde udsigten over Lillebælt fra et MHVJ-tog.

Med Randers-tog under motorvejen

Efter den særdeles aktive byggeperiode, der afsluttedes med indretning af de nye opholdslokaler i remisen, kunne man godt tale om udmattelse blandt medlemmerne: I mange år havde man været hårdt spændt for med store opgaver, og 1987 blev da også et år, hvor man koncentrerede sig om at samle kræfter til nye udfordringer.

Af markante arrangementer med MHVJ-deltagelse var Århus-Randers banens 125 års jubilæum, der blev fejret af Hinnerup by med deltagelse af *Hendes Majestæt, Dronning Margrethe II*. Det kongelige følge blev befordret mellem Århus og Hinnerup med MHVJ-damptog, hvor dronningen havde plads i én af 1. classes kupeerne i Ska-gensbane-vognen B 11.

Med igangsættelsen af anlægget af *den jyske motorvej* fra Århus til Aalborg trak det op til et stort anlægsarbejde ved Mariager-banen: Strækningen var udstykket til at krydse banen mellem Handest og Glenstrup. Blandt medlemmerne imødeså man



15. juni 1986 kørte MHVJ det nok største persontog i Jylland i mange år og i hvert fald det største veterantog i Danmark nogensinde, regnet i både tog længde og passagertal. Formålet med rekorden var ikke at komme i Guinness' rekordbog, hvor den da heller ikke er optaget. Det gør dog ikke dagen mindre mindeværdig:

Dansk Metal i området havde i forbindelse med jubilæum bestilt MHVJ til at befordre medlemmer med damptog fra Mariager, Hobro og Randers til Århus. Arrangementet blev først booket som et "normalt" særtog, omend i den større klasse med plads til 500-600 rejsende. Imidlertid oversteg interessen langt arrangørernes forventninger. MHVJs personvogne havde i forvejen kun netop kapacitet til det oprindeligt ønskede passagertal, men den tilsyneladende umulige opgave blev taget som en udfordring.

Alle MHVJs kontakter måtte i gang for at sikre plads til mere end dobbelt så mange. Hos DSBs museumsafdeling lånte man det sidste køreklare eksemplar af DSBs største eksprestogs-damplokomotiv, E 991, med hjælp fra mere moderne diesel-kræfter i form af et MY-lokomotiv.

Arrangementet forløb helt efter planen, og da de to togdele fra Hobro og Mariager var koblet sammen i Faarup, kunne togføreren notere 1.325 rejsende på tograpporten! Bag de to lokomotiver var en togstamme på 16 DSB-boggievogne fra årgang 1929 til 1960. Hele toget var i overkanten af 380 meter langt - for langt selv til de lange perroner på Århus Hovedbanegård... Dette tog talte naturligvis pænt i statistikken og var medvirkende til, at 1982-rekorden i samlet passagertal blev tangeret i 1986. □

Foto: Max Rasmussen



Dronning Margrethe nyder udsigten fra SB B 11's 1. klasse kupé. Århus H., sep. 1987. Foto: Anders Færch Hansen.

med nogen bæven, hvorvidt MHVJ, der nu var eneste bruger af sporet, ville blive fundet værdig som turistattraktion til at retfærdiggøre et større bro-anlæg.

Man kunne med et blik i regnskaberne konstatere, hvor uundværlig forbindelsen mellem Mariager og omverdenens skinner altid har været for MHVJ. Sagen var enkel: MHVJ kunne ikke overleve blot på korslen mellem Mariager og Handest, og en ny energiafgift på kul gjorde det ikke nemmere.

Bro-tankerne medvirkede til, at driftsudvalget besluttede at gøre 1988 til den hidtil mest aktive køre-sæson. Sammen med Randers Turistbureau indviede MHVJ i juli 1988 de gennemgående veterantog fra Randers Havn til Mariager. De blev fra starten en bragende succes.

Det skete flere gange, at man kunne notere 350 eller flere rejsende på tograpporten i Randers-togene, og på hjemmebane blev korslen også udvidet, så der i juli 1988 kørte plantog tirsdag, torsdag, fredag og søndag.

Efter justering og opretning af sporet fik MHVJs tog mellem Mariager og Faarup lov at øge hastigheden fra 20 til 45 km/t, og det gav mulighed for forbedring af køreplanen.

1988 bød også på lidt af en gentagelse af gigant-arrangementet fra 1986 for *Dansk Metal*. Denne gang var det dog kun ca. 1000 rejsende, der 5. juni 1988 kørte med MHVJ fra Mariager og Hobro til Ryomgaard og retur.

Sæsonen sluttede med ny passagerrekord på ialt 28.896 rejser. Man besluttede at følge succes'en op i 1989 med tre ugentlige afgang fra Randers mod to i 1988, mens antallet af ugentlige køredage på hjemmebane i juli blev skåret ned fra fire til tre.

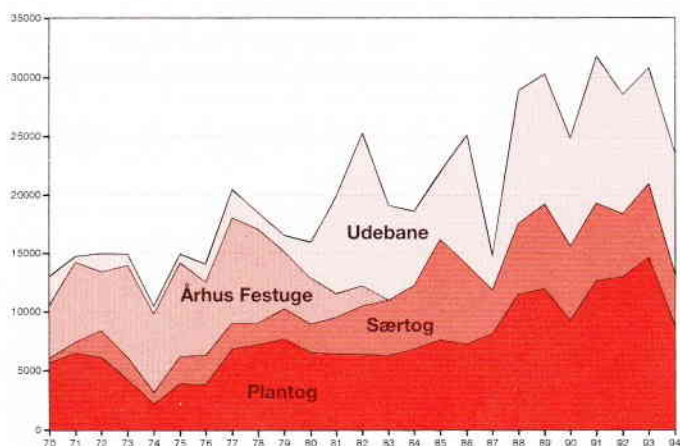


Diagram over udviklingen i MHVJs trafik (passagertal) 1970-95.



Norre Nebel med MHVJ-tog 1992. Foto: Mogens Duus.



Sportlægning i Mariager, nov. 1994. Foto: Anders Riis.

De bekymringer, man havde næret med hensyn til motorvejsbro eller ej, blev gjort til skamme. Tunnellen for MHVJ under motorvejen var indarbejdet i projektet til ny E 45, da det endeligt blev godkendt, og forarbejderne gik i gang i 1989.

Sorte pletter fjernes

Sideløbende med sporforbedringen blev også sikkerheden ved overkørslerne bedre: Allerede i 1986 havde MHVJ etableret automatisk blinklys ved overskæringen for Færgelagevej i Mariager - i øvrigt som den første vej-overskæring, *ikke-professionelle* fik lov at etablere i Danmark. I 1989 blev endnu én af *de sorte pletter* fjernet, da Kåthedevej vest for V. Tørslev station på samme måde fik blinklys og klokker.

1989 blev også året, hvor MHVJ fik to nye arbejdshold: I Frederikshavn gik en gruppe medlemmer sammen om restaureringen af Skagensbanens Triangel-motorvogn M 2 fra 1924/28. Den fine vogn havde siden 1968 ikke været brugt af Skagensbanen, der imidlertid havde ondt ved at sende den til skrot og i stedet havde stillet den ind i remisen i Skagen. Motoren havde man dog *lånt* til et andet køretøj, men da MHVJ lå inde med en ekstra motor, der passede, var alt i den skønneste orden. MHVJ kunne derfor bidrage med et ny-istandsat Skagensbane-køretøj, da man kørte veteran tog her i forbindelse med SBs 100-års jubilæum i 1990. Arbejdsholdet i Frederikshavn er i 1995 efter en længere dvale atter vakt til live: Motorvognen RHJ M 4, der gennem stort set hele MHVJs historie har været un-

der restaurering i Mariager, er nu genstand for dette arbejdsholds videre udfoldelser.

Det andet arbejdshold, der tilkom i 1989, var i Odder. Her havde en gruppe jernbaneentusiaster tidligere startet veteranogskørsel i andet regi. MHVJ gik i 1989 ind i arbejdet og stationerede motorvognen HHJ 2 samt personvognen HHJ C 27 på *hjemmebanen* i Odder. Imidlertid var publikums interesse for veteran tog Århus-Odder uhyre begrænset. Da det samtidig var svært at fastholde det nødvendige aktivitets-niveau i den lokale arbejdsgruppe, ophørte denne kørsel efter sæson 1991.

Goddag og farvel til lokomotiver

1989 blev endnu et rekord-år med 30.269 rejsende, alt i alt. Året bød også på goddag og farvel på damp-siden: DSB F 653 kunne atter tages i brug efter S-revision og udskiftning af kedelrør, mens man i årets slutning sagde farvel til banens trofaste slider, HV 3, for en årrække.

Revisionen af HV 3 er blevet betænkt med flere store fonds-bidrag: *Augustinus-fonden* og *Knud Højgaards Fond* har sikret, at restaureringen kan blive endnu grundigere, end man først havde tænkt. MHVJs damp-afdeling betegner denne restaurering som *den største restaurerings-opgave, der nogensinde er udført af frivillige kræfter på et dansk damplokomotiv*.

Triangel-motorvognen SB M 2 var ikke det eneste, MHVJ fik med hjem fra kørslerne ved Skagensbanens 100-års jubilæum i 1990. Også diesellokomotivet SB M 4 blev

overgivet i MHVJs varetægt, og personvognene F 3 og 4 blev overdraget MHVJ til ejendom. Et andet stort diesellokomotiv, Varde-Norre Nebel Banens VNJ DL 12, kunne i maj 1990 sættes i drift efter reno-vering. Allerede i efteråret fik det nok at slæbe på: Grustogene til motorvejen.

Ny filial: Nørre Nebel-Nyminddegab

Mens motorvejen tog form hen over »hjemmebanen« i løbet af 1991, oplevede MHVJ - måske som følge af en massiv presseomtale i årets løb - den mest forrygende kørsæson nogensinde. Fulde huse på hjemmebanen, og ligeledes fulde huse i en ny aktivitet, *veterantogskørsel Nørre Nebel-Nyminddegab* i august, gjorde 1991 til endnu et rekord-år med 31.753 rejsende, og ny rekord for antallet af passagerer på en enkelt plantogs-dag. 1991 blev også året, da den gamle tradition med aftentog en hverdag i juli blev genindført - med stor succes.

I Handest fik MHVJ i 1991 forbedret sine stationsforhold. Siden 1971 havde banen haft stationskontor i den gamle person- og pakvogn AHJ DC 72, der var sat af sporet i for ringe stand til at restaurere til kørsel. Nu fik man nu en mere rummelig kontor-bygning, der også bød på tidssvarende toiletforhold.

Med IC/3 til Mariager - og ML 5203 til Ærø...

I maj 1992 fejrede Mariager by sit 400 års jubilæum, og det skete med såvel dronning-

Siden starten har Århus dannet tyngdepunktet i MHVJs medlemsskare. Derfor greb man chancen, da mulighed bød sig for at disponere over et sidespor på *Århus Østbanegård* i 1976. Arbejdsholdet *Århus Ø* var en realitet. Her mødtes Århus-medlemmer

Århus Ø. 1976. Foto: Dan S. Larsen.



en aften om ugen og satte kræfterne ind på at restaurere en vogn ad gangen.

Første vogn var postvognen DSB DO 5604, der efter en aftægts-tjans som postvogn på Odderbanen også var blevet for gammeldags til den opgave. Gruppen gik grundigt til værks, og fra at være rødmalet blev vognen ført tilbage til dens oprindelige lakerede udseende, ligesom indretning m.v. blev tilbageført. Vognen kunne præsenteres i 1977 og medvirkede et par år senere som statist i den populære tv-serie *Matador*, hvor jernbane-afsnittene blev optaget på Gedser banegård.

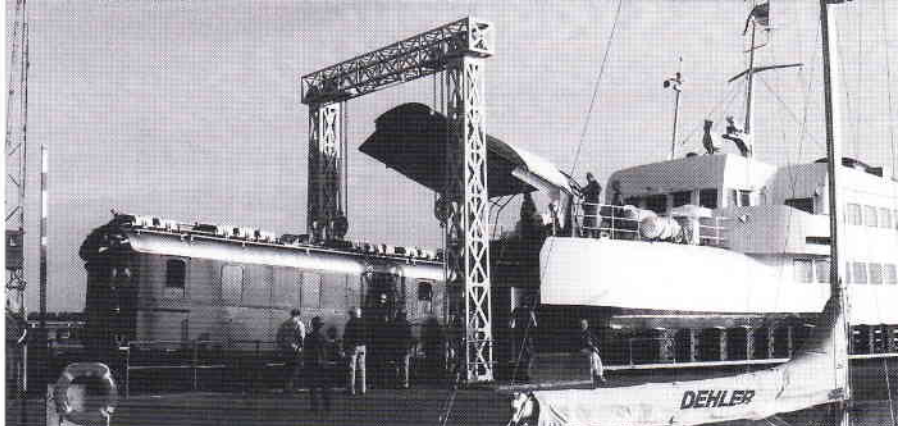
Den vellykkede restaurering gav holdet *blod på tanden*, og i 1978 kunne den næste vogn præsenteres: Hørve-Værsløv Jernbanes kombinerede første- og fællesklasser

person/pakvogn C 501, der i en årrække havde ført en hensygnende og forsmædelig sidespors-tilværelse.

Tredje opgave for Århus-gruppen var også kommet via Odderbanen: Den kombinerede person- og pakvogn HHJ CE 30, der 1981 kunne præsenteres i sin foregående version, som Horsens-Bryrup-Silkeborg banens E 235.

Samfundet havde i mellemtiden ændret sig så meget, at det blev umuligt at have noget stående i fred i fri luft på Østbanegården. En ældre personvogn, som en anden DJK-afdeling havde stående sammen med MHVJs vogne her, fik samtlige vinduer smadret, og så besluttede man at flytte.

Arbejdet fortsatte nu på et spor ved DSBs filialværksted *Malleengen* vest for



Driftsbestyrer Tonny Ring Nielsen lykønsker passager nr. AHJ ML 5203 kører ombord på M/F Ærø Sund i Ærøskøbing, september 1992. Foto: Anders Riis.

ge-besøg som megen anden festivitas. Veteranbanen deltog naturligvis i festlighederne, og desuden blev et IC/3-tog navngivet i Mariager - efter Borglum-bispen *Stygge Krumpen*, der ligger begravet i klosterkirken.

Atter en gang kunne man notere stopfyldte tog og nye rekorder - op til fem togstammer var i gang samtidig rundt om i landet for MHVJ. Den usædvanligt tørre sommer betød, at damptogene en stor del af sæsonen måtte fremføres med dieselmateriel på grund af brandfaren, men det betog ikke folk lysten til at rejse med veterantog.

En rutebil-forbindelse fra veterantoget i Handest til vikingeborgen Fyrkat i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab blev til gengæld ikke overrendt, men forbindelsen fortsatte dog i de efterfølgende år.

Endelig var 1992 året for utraditionelle arrangementer - et MHVJ-damplokomotiv var således 11 dage i sommerens løb opfyret som aktør i en totalteater-forestilling opført i Brande remise, og en medlemsudflugt Mariager-Ærøskøbing skrev sydfynsk færgehistorie: Siden 1932 havde *Sydfyenske Dampskibsselskab* overført godsvogne med bil- og jernbanefærgen Svendborg-Ærøskøbing, men det var første gang, man overførte et lokomotiv! Al rangering på spornettet på Ærø har altid været varetaget af en traktor på gummihjul..

På lyntur over grænsen

»De gode år« fortsatte da et MHVJ-særtog for første gang krydsede den dansk-tyske

grænse: MHVJ var af Tønder by blevet bestilt til at køre til byens jubilæum, og foruden ture Tønder-Tinglev-Gråsten blev det også til et par ture Tønder-Niebułł. 1993 bød på den hidtidige rekord i hjemmebane-trafik med 20.940 rejser, og det samlede antal nåede også i 1993 op over 30.000.

I foråret 1993 påbegyndtes i Mariager den ombygning, der giver MHVJ en ny og mere brugbar station. En ny stationsbyg-



MHVJs nyeste station i Mariager ibrugtaget 1994. Foto: Dan S. Larsen.

ning blev bygget ved Mariager Havn i tilknytning til den fredede havnekran og det byggeri, der nu rummer Århus Amts *Mariager Fjord-udstilling*. I foråret 1994 var MHVJ så vidt med omlægningen af sporet, at man kunne flytte ind i det fine nye stationskontor, der da havde stået klart det meste af et år.

I etaper blev sporene lagt om, så man til sidst får reableret den omløbs-mulighed, MHVJ har manglet i Mariager siden forrige stations-ombygning i 1977/78. Det meste af stationen med to nye og længere afgangsspor er klar ved jubilæet i 1995, og hvor længere tog frem til 1994 måtte deles

ved overskæringen for Ny Havnevej og først samles umiddelbart for afgang, kan hele toget nu være ved perronen.

Også i Handest er store ændringer på vej: Planum til MHVJs hedt ønskede vognhal ligger klart, sporskiftet er lagt i, og i løbet af de kommende år vil det store ønske om mere læ til vognene om vinteren derigennem kunne opfyldes.

At se tingene lykkes...

Selv om også de senere år til tider har været en kamp for MHVJs overlevelse, bliver det mere og mere tydeligt, at de mange års frivillige arbejde bærer frugt, og at MHVJ gennem en enestående spejderånd og vilje fra medlemmerne år for år kan fremvise et stadig mere velfungerende, levende museum over de lokale jernbaner, der nu i langt over hundrede år har haft stor betydning for mangen en egn i Danmark.

At se tingene lykkes, når man kæmper for en sag, er naturligvis en stor belønning for de mange års indsats. Op til jubilæet har MHVJ ydermere kunnet notere sig stor velvilje såvel i lokalsamfundet som blandt de mange samarbejdspartnere hos stats- og privatbaner, virksomheder, myndigheder m.v. Det gør ikke belønningen mindre, og i de kommende år vil MHVJ søge at kvittere for den velvilje i form af et fortsat arbejde for at kunne vise *jernbanen, som den var engang* - og dele vor glæde over dampende maskiner, velsmurt teknik, solidt dansk håndværk og hjul, der ruller, med så mange som muligt! □

Århus H. Her startede arbejdsgruppen i 1983 den største vogn-restaurering, man hidtil har gennemført: Hillerød-Frederiksværk-Hundested banen (HFHJ) B 51 der siden midten af 70'erne havde været hensat i Københavns-området og var blevet totalt vandaliseret.

Vognen fik stort set nyt interiør, nye vinduer og beklædning, og alt andet blev gennemgået fra A til Z på den gamle salonvogn. I Nordsjælland var den blandt HFHJs *Kuhlman-vogne*, der kørte landliggerne i gennemgående tog fra København H til Frederiksværk og Hundested-egnen. Ordet *Kuhlman-vogn* var sammensat af navnet på HFHJs idé-rige direktør *Kuhlman* og betegnelsen *Pullman-vogne* for amerikanske luksus-personvogne.

Seks års arbejde blev det på B 51, inden den under festlige former kunne præsenteres i Mariager i 1989 som en af MHVJs absolut flotteste vogne.

Derefter skulle DSB selv bruge sporet ved filialværkstedet, og MHVJ måtte atter på jagt efter et nyt hjemsted til arbejdsgruppe Århus. Denne jagt gav bonus i 1991: Efter postvæsenets udflytning fik MHVJ adgang til 100 meter spor under tag i postterminalen ved Ankersgade.

Her kunne arbejdsholdet flytte ind til de bedste vilkår nogensinde: Under tag, og med høje læseperrener på begge sider, så man kan bearbejde vognenes sider uden at skulle bøve for meget med stiger og stilladser. Fra et hold, der kun påtog sig større restaurerings-opgaver, er *arbejdsgruppe År-*

hus nu blevet et værksted, hvor man også vedligeholder nogle af driftsvognene i vinterhalvåret, mens større restaureringsopgaver løses i sommerhalvåret. Tirsdag aften er normalt arbejds-aften, og efter at der er blevet plads til at opstille træ-bearbejdningssmaskiner, har arbejdsholdet nu fået helt nye muligheder. □

Ankersgade 1994. Foto John Rasmussen.



Det kører vi med

MHVJs rullende materiel

MHVJ sigter mod at afbilde en lokalbane anno 1930, men gennem årene har det materiel, som MHVJ har brugt til det, vekslet en del. I den følgende oversigt fortælles om det materiel, MHVJ råder over ved jubilæet, samt en række af de køretøjer, der tidligere har indgået i banens drift.

Hvert privatbane-køretøj repræsenterer et stykke lokalhistorie, idet de har haft hver sin bestemte hjemmebane, der kan genfindes på Danmarks kortet. Anderledes forholder det sig med DSB-køretøjerne, der måske nok har haft et hjemsted - men alligevel er mange ofte blevet omstationeret.

Damplokomotiver:

Betegnelse	Byggeår/Fabrik	Vægt	Længde	Hast.	Til MHVJ	I drift
DSB F 653	1949 Frichs	38 t	9,17 m	50 km/t	1976	1981
HV 3	1928 Henschel	48 t	9,63 m	60 km/t	1970	1970
SB 1	1924 Henschel	38 t	9,04 m	60 km/t	1994	-
VL TJ 7	1909 Henschel	27 t	7,70 m	50 km/t	1966	1966

VL TJ 7 kommer fra Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane. I 1968 blev det hensat, men kunne efter en fem år lang hovedrevision atter tages i brug 1984. Lokomotivet er bedst egnet til lette tog.

HV 3, gennem mange år MHVJs arbejdshest, er blandt de kraftigste lokomotiver på danske privatbaner. HV 3 er bygget til Horsens Vestbaner (HV), men ikke meget benyttet, efter at HV i 1953 fik diesellokomotiver. Det blev efter HVs nedlæggelse 1962 til HBS L 205 og opstillet foran restaurationsstøt på Vrås station mellem Horsens og Silkeborg. Efter HBS' nedlæggelse 1968 var lokomotivet solgt til skrot i Odense, men en privat køber reddede det i sidste minut. I 1969/70 blev det istandsat af en arbejdsgruppe i Nørresundby. Indtil den igangværende restaurerings begyndelse 1990 kørte HV 3 en stor del af MHVJs damptog.

DSB-rangerlokomotivet **F 653** er fra den sidste serie damp-rangerlokomotiver, DSB fik bygget efter Anden Verdenskrig - en konstruktion fra 1897! I 1963 havde diesellokomotiver overtaget arbejdet, F 653 blev hovedrevideret og hensat i "mølpose" i Struer remise, som del af den strategiske reserve af damplokomotiver, der skulle holdes klar, hvis oliefor- syningerne svigtede. Det var kun let brugt, da MHVJ overtog det. I 1981 blev lokomotivet sat i drift, er siden blevet hovedrevideret hos MHVJ og er fortsat i drift. Det er brugbart som toglokomotiv, men stift og hårdt ved sporet.

SB 1 blev bygget 1924, da Skagensbanen blev bygget om til normal sporvidde. Det er et relativt kraftigt og hurtigtløbende tenderlokomotiv til all-round brug. Efter motoriseringen i 1930'erne brugtes damplokomoti- verne kun lidt på Skagensbanen. SB 1 har ikke kørt siden midt i 1950'erne. Det blev i 1971 købt af en privat og er i 1994 kommet til MHVJ. Lo- komotivet er blandt de kommende (mange) års restaureringsobjekter...

Ud over disse har damplokomotivet VL TJ 5 været lejet af MHVJ 1968-70. VL TJ 5 er bygget 1911 af Henschel og er i dag privatejet.

Diesellokomotiver:

Betegnelse	Byggeår/Fabrik	Vægt	Længde	Hast.	Motor/Kraft	Til MHVJ	I drift
AHJ ML 5203	1936 Frichs	48 t	9,53 m	75 km/t	6-cyl 410 HK	1980	1984
VNJ DL 12	1932 Frichs	49 t	9,53 m	70 km/t	6-cyl 375 HK	1989	1989
SB M 4	1935 Frichs	53 t	9,54 m	80 km/t	6-cyl 500 HK	1990	-

De tre er alle af samme type: Frichs' *firkantere*, der blev bygget i 23 styk til privatbanerne i 1932-38. Lokomotiverne er dieselelektriske: Motoren trækker en generator, der leverer strøm til elektromotorer, som trækker drivhjulene. Lokomotiverne blev leveret i flere størrelser, og Frichs for- søgte sig endog med en motorvogn efter samme mønster, HHJ M 2 (se afsnittet om motorvogne). Solidt håndværk og langsomtgående motorer gjorde lokomotiverne uopslidelige, og først i 1970'erne kørte de ét efter ét i remise. VNJ DL 12 blev som det sidste i 1989 taget ud af aktiv tjene- neste til MHVJ.

AHJ ML 5203 kørte mest på Aalborg-Hadsund, men også af og til på APBs baner til Aars-Hvalpsund, Fjerritslev og Sæby/Frederikshavn. Efter APBs lukning 1969 solgt til Odsherreds Jernbane, hvor det som OHJ 40

blev indsat på Holbæk-Nykøbing Sjælland og Høng-Tølløse. I 1980 til Mariager i defekt stand og i 1984 taget i brug efter gennemgribende re- novering.

VNJ DL 12 kørte først på Trolldhede-Kolding/Vejen som TKVJ M 4. TK- VJ blev nedlagt 1968 og lokomotivet solgt til Varde-Nørre Nebel (VNJ). I modsætning til *søstrene* har DL 12 pakrum. MHVJ har renoveret loko- motivet.

SB M 4 er tungest, stærkest og hurtigst i typen. Har hele sin aktive tid kørt på Skagensbanen, kom til MHVJ i 1990 og er hensat indendørs, af- ventende restaurering.

Først i 1990'erne lejede MHVJ af Kolding Lokomotiv Klub lokomotivet VNJ 11 som supplement til de egne køretøjer. VNJ 11, bygget 1932, er også en *Frichs-firkanter*, men mindre end MHVJs egne.

Dieselmotorvogne/skinnebus:

Betegnelse	Byggeår/Fabrik	Vægt	Længde	Hast.	Sidde- pla.	Kraft	Til MHVJ	I drift
APB M 1	1939 Triangel	18 t	11,22 m	70 km/t	33	150 HK	1969	1969
HHJ M 2	1932 Frichs	58 t	20,00 m	70 km/t	44	275 HK	1972	1972
SB M 2	1928 Triangel	16 t	13,10 m	70 km/t	38	150 HK	1989	1990
RHJ M 4	1926 Scandia	40 t	18,31 m	75 km/t	73	150 HK	1969	-
FFJ M 1210	1937 Triangel	18 t	11,22 m	70 km/t	33	125 HK	1969	1969
HBS Sm 210	1952 Scandia	14 t	14,20 m	75 km/t	48	160 HK	1975	1975
VNJ MT 1	1951 Scandia	15 t	14,20 m	75 km/t	48	150 HK	1988	1988

APB M 1, SB M 2 og FFJ M 1210 er blandt de mange teaktræs-beklædte motorvogne, kaldet *Triangel-motorvogne* efter fabrikken i Odense. I man- ge afskygninger leverede fabrikken 1923-39 sådanne vogne, bygget op som personvogne, men med motor og førerplads i den ene ende. Alle MHVJs Triangel-vogne var først med benzinmotor, men har senere fået dieselmotor.

SB M 2 er af Triangel ombygget fra sommer-personvognen SB C 42, bygget 1924. Den har altid kørt på Skagensbanen, men blev gemt bort, da banen i 1968 fik Y-tog. Vognen er særpræget ved mange vinduer, postrum og det lakerede interior. I 1989 kom vognen i MHVJs varetægt (uden motor). MHVJ isatte en dieselmotor og kunne præsentere vognen til SBs 100 års jubilæum 1990.

APB M 1 og **FFJ M 1210** er *helsøstre* og stammer begge fra Aalborg Privatbaner: De to sidste træ-vogne, Triangel byggede. M 1210 er om- bygget med tagkoler grundet hensynet til ekstra køling på vognens nor- male tjans på strækningen Aalborg-Dronninglund-Asaa og retur: Til Asaa gik der ikke godstog, og M 1210 skulle i stedet trække godsvognene.

RHJ M 4 er den eneste eksisterende af 14 benzinmekaniske boggie-mo- torvogne, Scandia i Randers i 1925-29 byggede til privatbaner på Fyn, i Vendsyssel, Trolldhede-banen og Randers-Hadsund. *Kielervognene* var bygget på licens i Randers fra Deutsche Werke Kiel, RHJ M 4 blev byg- get til Svendborg-Faaborg, men anvendt på hele det sydfynske banenet, og den overgik med banerne i 1949 til DSB, hvor den fik nummer MBF 482. DSB solgte dog snart vognen til OMB (Odense-Brendrup-Middel- fart/Bogense), hvor den til lukningen i 1966 kørte som OMB MH 6. Den blev så købt af Randers-Hadsund og kørte der i tre år, til også RHJ luk- kede. Vognen, der nu har Leyland-dieselmotor, har siden 1976 været un- der restaurering, der skrider langsomt, men sikkert frem. Understel, bremseløj, motor m.v. er klar. Resten af opgaven er 1995 udlagt til MHVJs arbejdsgruppe Frederikshavn.

HHJ M 2 er en *krydsning* mellem en *Frichs-firkanter* (se ovenfor) og en motorvogn. Personvogns-afdelingen på den dieselelektriske vogn er hængt på motorrummet som en sættevogn. Vognen var et forsøg, og de eneste lignende vogne er leveret til RSR, de kongelige Thailandske stats- baner, i 1932. Vognen har også pakrum. Funkis-stolene i ikke-ryger ku- peen har givet kupeen ogenavnet *barbersalon'en*. Vognen har kørt mel- lem Århus, Odder og Hou.

HBS Sm 210 er en af *de røde skinnebusser*, som kørte over hele Dan- mark fra 1947 og til slutningen af 1960'erne. Scandia videreudviklede dem fra en svensk førkrigs-konstruktion, og de blev meget populære. De forgår dog hurtigt udendørs, og mangelen på plads under tag i Mariager har siden 1980 betydet, at HBS Sm 210 har været hensat andetsteds. Vognen kørte Horsens-Bryrup-Silkeborg frem til nedlæggelsen 1968.

VNJ MT 1 er en motortrolje med lad og kran, ombygget i 1975 fra skin- nebus på Varde-Nørre Nebel banens værksted. Skinnebusen blev leve- ret til Holbæk-Nykøbing Sjælland, derfra i 1965 solgt til Fjerritslev-Frede- rikshavn som FFJ Sm 15 og ved FFJs nedlæggelse 1969 til Varde-Grind- sted VGJ Sm 7. VGJ lukkede 1972, og skinnebusen blev overtaget af den anden Varde-bane. VNJ MT 1 er med sin kran et nyttigt køretøj i MHVJs arbejde, men er samtidig museal repræsentant for en type, der

fandtes i utallige eksemplarer i Sverige og tre styk i Danmark. MHVJ har til driften tidligere rådet over skinnbusserne ETJ SM 1 (= SVJ SM 7) og AHTJ SM 1 (= OHJ SM 14 = AHJ SM 14), samt påhængsvognen HHJ SP 2. Alle disse køretøjer er overgået til Limfjordsbanen.

Rangerlokomotiver m.v.

Betegnelse	Byggeår/Fabrik	Vægt	Længde	Hast.	Motor/Kraft	Til MHVJ	I drift
VL TJ 16	1940 Jung	19 t	6,50 m	20 km/t	78 HK	1983	1983
MFVJ -	1951 Pedershaab	5 t	4,40 m	20 km/t	90 HK	1977	1977
SB T 1	1930 Schwartzk.	15 t	6,32 m	20 km/t	125 HK	1994	1994

Til rangeringen i Mariager brugte MHVJ først motorvogne, men efter stationens ombygning 1977 fik man brug for et egentligt rangerloko. Mariager Kommune stillede da **MFVJs Pedershaab-rangertraktor** til rådighed, men med sin ringe vægt, ustabile benzinmotor og mangel på trykluftbremse var den ikke velegnet til den ofte tunge rangering. I stedet købtes i 1983 fra Vemb-Lemvig-Thyborøn VLTJ 16, der har trykluftbremse.

VLTJ 16 blev bygget 1940 til Deutsche Wehrmacht og anvendt bl.a. i luft-havnsbyggeri i Danmark, hvor det stod ved befrielsen. Det blev indlemmet i DSB som DSB nr. 2 og i 1968 solgt til VLTJ. Kraftoverføringen sker via gear og kædetræk. Lokomotivet er i 1995 udlånt til Jernbanemuseet i Odense, hvor det indgår i en udstilling i anledning af 50-året for befrielsen.

SB T 1 er bygget til rangering på Skagen station og havn. T 1 kom til MHVJ driftsklar.

Personvogne

Betegnelse	Byggeår/Fabrik	Vægt	Længde	Hast.	Siddepladser	Til MHVJ	I drift
DSB CR 3622	1929 Scandia	37 t	19,42 m	80 km/t	80	1968	1968
HFHJ B 51	1910/45 Scandia	30 t	18,22 m	80 km/t	12 1.+58 2.	1983	1989
SB F 4	1937 Scandia	33 t	21,90 m	100 km/t	84	1988	1988
LJ Ca 16	1922 Scandia	33 t	19,48 m	80 km/t	67	1986	1987
DSB CXM 4508	1923 Scandia	20 t	13,50 m	70 km/t	54	1968	1968
VNJ C 25	1913 Scandia	17 t	12,99 m	60 km/t	55	1970	1970
HHJ C 27	1924 EVA	19 t	13,00 m	60 km/t	55	1969	1969
AHB C 45	1915 Scandia	16 t	13,01 m	60 km/t	54	1969	1969
TFJ C 7	1934 Scandia	11 t	11,06 m	60 km/t	44	1969	1969
SB B 11	1924 Scandia	19 t	12,99 m	60 km/t	12 1.+24 2.	1968	1970

Standard-personvognene på privatbanerne anno 1930 var lakerede teaktræs vogne med åbne endeperroner og to aksler. VNJ C 25, HHJ C 27, AHB C 45 og TFJ C 7 er eksempler på disse: Storrums vogne med polstrede lædersæder. **TFJ C 7** fra Thisted-Fjerritslev er særlig let med henblik på at kunne trækkes af svage motorvogne. Aalborg-Hvalpsunds **AHB C 45** og **HHJ C 27** fra Odderbanen er næsten ens. C 27 er bygget til Maribo-Torrig Jernbane som MTJ Ca 11, men MTJ eksisterede kun i 17 år, hvorefter vognen kom til Odder. **VNJ C 25** blev bygget til en anden kortlivet bane, Nørre Nebel-Tarm banen. NTJ blev drevet sammen med Varde-Nørre Nebel, der overtog vognen ved NTJs lukning 1940.

SB B 11 er varianten med kupeer - to 1. kl og tre fællesklasse. Efter krigen ombygget med lukkede endeperroner - måske suste det rigeligt på Skagensbanen? B 11 er rød med hvidt mavebælte ligesom MHVJs eneste stål-personvogn, boggievognen **SB F 4** - det mest moderne, 1930'erne kunne byde på. F 4 var da også indsat i visse tog Frederikshavn-Skagen frem til 1980'erne.

DSB CXM 4508 har træssæder og viser den komfort, DSB frem til 1960'erne kunne byde sidebanepassagerer. Boggievognen **DSB CR 3622** har mere velpolstrede sæder, men er også bygget til Københavns nærtrafik. Som gammel kom den dog til de jyske sidebaner. Begge DSB-vogne har DSBs vinrøde farve.

Boggievognen **LJ Ca 16** fra Lollandsbanen er også kupevogn, først med 1. kl. i et par kupeer, men senere *deklasseret*. 1. kl. er der til overflod i boggievognen **HFHJ B 51**, der fremstår i Frederiksværkbanens gamle creme/blå/rod bemaling. Til landliggetogene København H.-Hundested har den Danmarks største 1. kl. kupeer. Vognen blev bygget til en mere ydmyg tilværelse på Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted banen, men i 1929 solgt til HFHJ, der i 1944 lod Scandia ombygge B 51 til ukendelighed. I 1960'erne fik den flotte vogn opgaver som statist i skiftende danske film, og den kan bl.a. ses i glimt i *Dirch Passer Bussen* og den første *Olsen Banden*. 1969 kom den til Helsingør Jernbaneklub, der 1977 byttede den med DJK. Da den i 1983 kom til MHVJ, var den raseret af hærværk og kunne først 1989 vises nyrestaureret.

Person- og rejsegodsvogne

Betegnelse	Byggeår/Fabrik	Vægt	Længde	Hast.	Siddepl.	Til MHVJ	I drift
HBS E 235	1928 Scandia	16 t	13,33 m	60 km/t	30	1977	1981
HVJ C 501	1920 Scandia	16 t	12,90 m	60 km/t	6 1.+29 2.	1977	1978

Til baner, der til tider havde få rejsende, var kombinerede vogne løsenet: Her kunne såvel rejsegods som til tider post og rejsende rummes i samme vogn, og disse vogne blev ofte benyttet i blandettogene, der også medtog godsvogne.

HBS E 235 kørte frem til 1968 Horsens-Bryrup-Silkeborg, blev så solgt til Århus-Odder-Hou, der havde den som HHJ CE 30 frem til 1977. Hos MHVJ er vognen malet vinrød og kan bruges som kiosk- eller (ved særtog) barvogn.

Hørve-Værsløv Banens **HVJ C 501** har *det hele*: En 1. classes kupé (den banes eneste), fællesklasse-rum, toilet og pakrum. Det er ombygget med lukkede endeperroner og overgik ved HVJs nedlæggelse 1957 til Holbæk-Nykøbing Sj. 1978 kunne den sættes i drift på MHVJ.

Post- og pakvogne

Betegnelse	Byggeår/Fabrik	Vægt	Længde	Hast.	Til MHVJ	I drift
DSB DO 5604	1926 Scandia	14 t	9,00 m	60 km/t	1975	1977
MFVJ D 2	1927 Scandia	16 t	11,18 m	60 km/t	1968	1976
AHJ EM 78	1897 Vulcan	7 t	6,00 m	45 km/t	1969	1969

MHVJs tre post- og rejsegodsvogne er særprægede, hver på sin måde. Postvognen **DSB DO 5604** med sin tagrytter. Vognen blev solgt fra DSB til Odderbanen i 1961 og litereret HHJ D 232, senere D 61.

Post- og pakvognen **MFVJ D 2** er den eneste trafikvogn, MHVJ har fra Mariager-Faarup-Viborg Jernbane. Også den har et aldersstegent karaktertræk: Udvendige lobebrædder, et levn fra kupevogns-tiden, skønt netop MFVJ aldrig har ejet en eneste kupevogn. Vognen har ikke gennemgang, da postrummet skulle kunne låses af for alle andre end posten, og lobebrædderne har formentlig været den billigste måde at skaffe postvæsenet plads og togpersonalet passage. I 1951 blev vognen solgt til Ebeltoftbanen, hvor den kørte til 1968 som ETJ E 1. Ved MHVJ er vognen restaureret med forskellige specialiteter såsom *opklappeligt pissoir*.. Pakvognen **AHJ EM 78** er fra en særlig vogntype på Aalborg Privatbaner, kaldet *Bette-Klaus*. Typen opstod 1932 gennem ombygning af ældre godsvogne til lette pakvogne til de svage motorvognstog. Grundstammen i AHJ EM 78 er bygget 1897 af Vulcan i Maribo som FFJ Q 6. Efter ombygningen overgik den til Aalborg-Hadsund Jernbane.

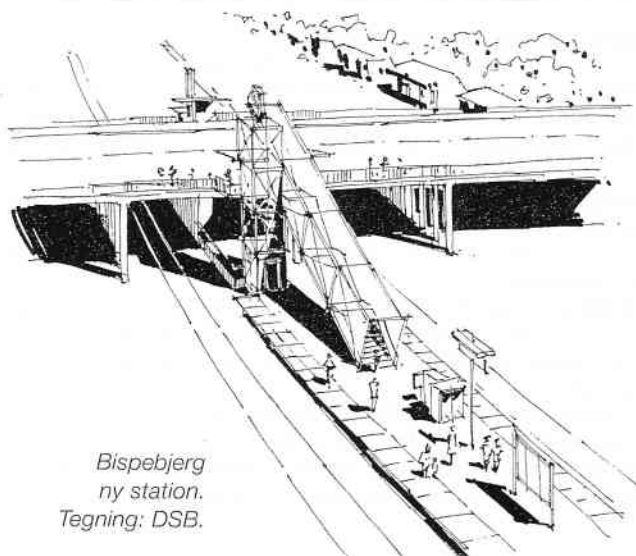
Gods- og specialvogne:

MHVJ råder over en lang række gods- og specialvogne. De lukkede godsvogne fungerer ofte som såvel museumsgenstande som flytbare lagerlokaler. En række af dem er oplyst her;

Litrering	Bygget	Formål	Bemærkninger
MHVJ (DSB) 425	1958	Hjælpevogn 1)	
RHJ	1920	Sneplov	
SB 1	1924	Sneplov	
MHVJ GS (flere)	1956/61	Lukkede DSB-standardgodsvogne	
MHVJ G 40074	1954	DSB Kartoffelvogn	
MHVJ HS (flere)	1966/67	Lukkede DSB-standardgodsvogne m. skydevægge.	
MHVJ HD 38245	1944	Lukket DSB-standardgodsvogn.	
DSB QR 36082	1919	Lukket DSB-kreaturtransportvogn.	
FFJ QF 302	1915	Lukket kreaturtransportvogn.	
FFJ H 411	1907	Lukket kreaturtransportvogn m. bremsekupé.	
HHJ Q 171	1905	Lukket kreaturtransportvogn.	
HHJ F 43	1898	Lukket godsvogn.	
DSB ZC 500306	1890	Kadavertransportvogn for Blaaikilde Mølle, Hobro.	
MFVJ Q 102	1927	Lukket stykgodsvogn.	
FFJ T 1010	1908/35	Olietankvogn (nu til vand) 2)	
MHVJ ZE 502272	1931	Olietankvogn "Esso" (nu til vand)	
MHVJ PB (flere)	1943/48	Åbne godsvogne til transport af kul/brunkul	
SFJ PD 1138	1913	Åben lavsidet godsvogn.	
MHVJ T 60177	1961	Åben DSB-standardgodsvogn med kæpskiner.	

1) Ombygget 1969 af DSB fra privat vogn til orredtransport for P.Holm Nyland, Vejle.

2) Ombygget 1935 fra åben godsvogn til tankvogn. Tanken er en tidl. varmekedel. Vognen blev på Aalborg Privatbaner brugt til interne transporter af dieselolie, bl.a. til Hvalpsundfærgerne.



Det nye regionaltog

Den 27. marts kunne DSB endelig sætte de første ER-togsæt i drift. Togene 2173/2164 (Helgoland-Korsør og v.v.) oprangeret af tre sæt, i alt 12 vogne, var prøveklud for den første forsigtige idriftsættelse, hvor togets teknik og passagerens reaktioner nøje blev overvåget.

Den 3. april blev kørselsprogrammet udvidet til seks dobbeltture på Vestbanen, og hvis kørslerne afvikles uden problemer, vil yderligere en stamme bestående af tre togsæt blive sat i drift fra den 8. maj.

Faste anlæg

Fuldelektronisk sikringsanlæg i Århus

Det vil koste DSB 205 mio. kr. at forny spor- og sikringsanlægget på Århus Hovedbanegård. DSB har besluttet, at det nye sikringsanlæg skal være fuldelektronisk. Anlægget (DSB type 1990) planlægges klar til brug 1. januar 1998. Investeringen i Århus er stærkt påkrævet, fordi det nuværende elektromekaniske anlæg fra omkring 1930 er forældet og særdeles bekosteligt at vedligeholde. Hertil kommer, at det giver nogle bindinger til skade for en fleksibel trafikafvikling.

I investeringsbeløbet indgår desuden en fornyelse af sporene på Århus H. Blandt andet vil hele spornettet blive forenklet.

Ved valget af nyt sikringsanlæg var alternativet et relæanlæg, men der var ikke den store forskel i omkostningerne. DSB mener imidlertid, at alt taler for at gå over til fuldelektronisk teknik. DSB har gode erfaringer både med drift og vedligeholdelse af sikringsanlægget i Hobro, som er DSBs første større fuldelektroniske anlæg. De nye sikringsanlæg i Korsør, Nyborg og på Sprogø bliver også fuldelektroniske.

Den vestjyske længdebane fjernstyres

DSB er i gang med at indføre fjernstyring på strækningen Esbjerg-Holstebro. Strækningen fra Esbjerg til Varde overgik til fjernsty-

ring fra Esbjerg den 25. marts. Næste etape er strækningen nordpå til Skjern, som er klar den 20. september. Sidste etape er Skjern-Holstebro, som forventes fjernstyret fra sidst i 1996.

Fjernstyringen af den vestjyske længdebane medfører også ændringer i DSBs billet salg. Styringsmedarbejderne har hidtil også stået for billet salg og information. På en række stationer er salget ikke stort nok til at opretholde et rent DSB billet salg, og DSB er derfor gået i samarbejde

med lokale, som det er beskrevet i »jernbanen«, nr. 1/95 - side 24. De ca. 20 DSB-medarbejdere, som hidtil har arbejdet på de mindre stationer på længdebanen, har fået tilbudt andet job i DSB.

Ny station: Bispebjerg

DSB planlægger at bygge en S-togsstation på Bispebjerg i København. Stationen skal betjenes af samtlige tog på linie F og M og får 10 minutters drift i dagtimerne. DSB forventer 2.100-2.500 afrejsende passagerer pr. dag fra den nye station - og et tilsvarende antal ankomne. Det vil koste ca. 20 mio. kr. at etablere stationen, som vil kunne bygges på 12 måneder. Stationen vil få en beliggenhed, der svarer til den tidligere la-trinestation i Lersøen, der nedlagdes ved århundredeskiftet, jf. Peer Thomassen: »Nørrebro stationer gennem 100 år« (1986).

Billet salget på den nye station vil ske via billetautomater på perronen. Stationen får trappeadgang fra begge sider af Tagensvej samt elevator på sydsiden. I forbindelse med etableringen af stationen er det nødvendigt at omlægge sporene under Tagensvej. I det billigste alternativ anlægges to sideliggende perroner vest for Tagensvej.

DSB regner med at etablere 200 cykelparkeringspladser i forbindelse med stationen. Placering og udformning vil ske i samarbejde med Københavns kommune. Etableringen af Bispebjerg station er med i en lokalplan, som Københavns kommune har vedtaget. Stationen åbner mulighed for et kontor- og boligbyggeri på den nordlige del af Lygten-arealet og dermed for DSB bygningsinvestorprojekt for dette område. Der bliver bl.a. mulighed for et byggeri nær stationen til 6-700 kontorarbejdspladser. Det planlagte byggeri på Lygten-arealet vil medføre en markant stigning i passagergrundlaget for den nye station, der i øvrigt vil ligge i bekvem gangafstand fra Bispebjerg Hospital.

Ny stationsbygning i Aarup

Aarup kommune på Vestfyn har utraditionelt investeret i en ny stationsbygning med

billet salg, kiosk og ventesal. Erhvervsrådet i Aarup skal stå for driften og har engageret en forpagter til at varetage billet salg og drift af kiosk samt opsyn med ventesal. DSB har betalt 275.000 kr. til indretning af en overdækket cykelparkering.

DSBs tidligere stationsbygning blev revet ned for fire år siden, og DSB ønskede ikke at opføre en ny. Den nyopførte kommunale station indviet den 25. februar. Ved vesttællingen i 1993 stod 523 passagerer pr. dag af og på toget i Aarup.

Rangering og sikkerhed

DSB og Direktoratet for Arbejdstilsynet drøfter med udgangspunkt i en arbejdsulykke i 1993 i Århus, hvordan sikkerheden kan blive bedre for de medarbejdere, som arbejder og færdes på DSBs rangéarealer. Forslag til bedre belysning og terrænforhold i hele landet skønnes tilsammen at koste over 400 mio. kr. Derfor har DSB brug for en langsigtet tidsplan og prioritering. Ca. hver fjerde arbejdsulykke i DSB sker under rangering.

Forste skridt er imidlertid en række initiativer, som DSB selv uden videre kan sætte i værk. Der skal ryddes op på rangéarealer, fordi materialer m.v. hober sig op. Denne oprydning er i det store og hele tilendebragt.

Færgehavnene

Det får konsekvenser for DSB, at det nu er politisk besluttet, at Korsør og Nyborg kommuner skal have kompensation for mistede arbejdspladser, når færgerne på Storebælt indstilles. Kompensationen består i, at de to kommuner gratis får overdraget arealer, bygninger (og for Nyborgs vedkommende Lindholm havn) i de to færgehavne. Værdien af disse anlæg er opgjort til 123 mio. kr. Korsør får arealer m.v. for 74,5 mio. kr., mens Nyborg får for 48,7 mio. kr. inkl. Lindholm havn.

Korsør mister det største antal arbejdspladser - 1.400 mod 500 i Nyborg. Forskellen i beløbene skyldes også, at Korsør kommune direkte vil overtage DSB-arealer, mens der i Nyborg er tale om et udviklings-selskab, som i samarbejde mellem kommunen, DSB og private skal tiltrække investorer, der vil udnytte de ledige arealer.

En forudsætning for overdragelse af arealerne er, at DSB rydder op og renser. Det betyder ekstraudgifter for DSB, som har gjort Trafikministeriet opmærksom på, at der må skaffes de nødvendige bevillinger, inden DSB kan gå i gang med disse arbejder.

De faste forbindelser

Reparationen af de tunnelelementer på tunnelboremaskinen »Dania«, der blev beskadiget ved en brand i juni sidste år, er nu afsluttet. Efter mange og omhyggelige forbedringer - først og fremmest af hensyn til borebissernes sikkerhed - kunne reparatio-

nen begynde midt i februar. Der er i alt placeret 25 ringe bestående af støbejernselementer inden i de 11 beskadigede tunnelelementer; yderligere 11 ringe er monteret for at give den optimale sikkerhed.

Tunnelboremaskinen »Fionia«, der står overfor den brandhærgede »Dania« i en afstand af 58 meter (svarende til 35 ringe), startede igen i uge 12 - og afslutter nu boringen af nord-røret. »Fionia« blev i sin tid stillet, da man ikke ville risikere, at rydstelserne fra maskinen skulle forplante sig gennem jorden og forøge skaderne på »Dania«-tunnelelementerne.

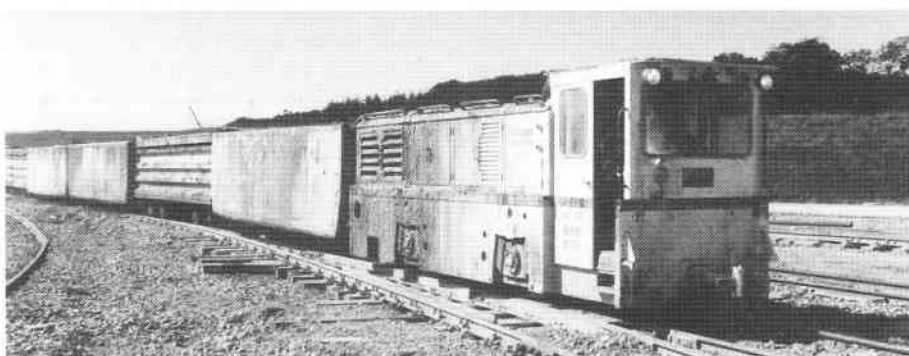
I tunnelens sydlige rør er der nu fuld gennemgang i det såkaldte junction-område, hvor Prins Joachim i oktober, som den første rejste de otte kilometer under jorden mellem Sprogø og Sjælland. Det er den samme type støbejernselementer, købt af det britisk-franske Kanaltunnel-konsortium og brugt til »Dania«s reparation, som er monteret inden i tunnelboremaskinerne »Jutlandia«s og »Selandia«s skjolde.

Arbejdet på selve den rå tunnel, der udføres af MT Group som hovedentreprenør, og de banetekniske installationer, der udføres med DSB bane som hovedentreprenør, fortsætter med at køre i et intenst parløb. Alle ressourcer er sat ind på at skaffe DSB-personalet adgang til tværtunneler, kabelkanaler m.m.

★

Øresundskonsortiet modtog i begyndelsen af marts tilbud på to af de store entrepriser til Øresundsforbindelsen. Det drejer sig om sænketunnelen mellem Kastrup og de to kunstige øer syd for Saltholm, den såkaldte Drogden-tunnel, samt på uddybninger og opfyldninger i Øresund. Den 1. juni 1995 modtager konsortiet tilbud på broerne over Flinterenden: Højbroen og de to tilslutningsbroer. Derefter foretages en samlet vurdering (tid, teknik, kvalitet, miljø og økonomi) af de fire store entrepriser, og først på det tidspunkt kan der således foretages en vurdering i forhold til Øresundsforbindelsens totalbudget. Når det er sket, vil de enkelte kontrakter blive tildelt de fire vindende konsortier.

Arbejdet med anlæg af de to tunneler under Storebælt nærmer sig raskt sin afslutning, hvorfor den smalsporede entreprenørbane snart må vige for DSB's anlæg af normalspor. MT Group har solgt de 30 smalsporede lok til Schöma (type CFL200D-CL), som skal renovere dem og som allerede har afsat de 28 til et tunnelprojekt på Taiwan og de 2 til en metro i Portugal. Det vides dog endnu ikke (januar 1995), om der er sendt nogen afsted fra Storebælt endnu. På fotoet ses MT 45-39, Schöma 5315/93 (231 HK/35 tons!), i Halskov 28. august 1993. (Oplysninger og foto stammer fra Peter Andersen).



Tilbuddene på den 3.750 m lange »Drogden-tunnel« lå fra ca. 3,8 mia. kr. til ca. 5,6 mia. kr. i dagens priser. Tilbuddene på uddybninger af havbunden og opfyldninger til de to kunstige øer ligger fra ca. 1,4 mia. kr. til ca. 2,9 mia. kr. og indeholder, ligesom for tunnelens vedkommende, antagelser og forbehold, der kan påvirke priserne i løbet af tilbudsevalueringen.

Alle tilbud ser ud til at leve op til de stillede krav om tid, kvalitet, teknik og miljø, men medens tilbuddene for uddybning og opfyldning ligger på linie med budgetforudsætningerne, ligger det laveste tilbud på tunnelen ca. 15 pct. over budgetforudsætningerne, og der er i begge entrepriser tale om store forskelle mellem højeste og laveste bud.

Drift og administration

Ny styreform i DSB

DSB skal fremover ledes af en professionel bestyrelse sammen med den administrerende direktør. Lov om styrelsen af DSB blev fremsat som et led i gennemførelsen af rammeaftalen for DSB for årene 1995-98. Formålet med loven er, »at DSB skal omstilles til en virksomhed, der er mere forretningsmæssigt styret«. DSBs status som en statsvirksomhed bliver uændret. Dog udskilles DSB rederi og DSB busser som bekendt i to statsejede aktieselskaber.

Bestyrelsen er ifølge loven den øverste ledelse i DSB og vil bestå af ni personer. Trafikministeren beskikker seks af de ni bestyrelsesmedlemmer, herunder formand og næstformand. Tre bestyrelsesmedlemmer vælges af DSBs medarbejdere.

Bestyrelsen får over for trafikministeren ansvaret for at overholde de bestemmelser, der gælder for DSB, samt de direktiver, som trafikministeren fastsætter for virksomheden for at tilgodese samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn. Den daglige ledelse varetages af den administrerende direktør. Rollefordelingen mellem bestyrelse og den administrerende direktør skal svare til, hvad der gælder i aktieselskaber.

Lovene, der omdanner DSB rederi og DSB busser til statsejede aktieselskaber, præciserer vilkårene for de 2.700 medarbejdere i rederiet og de 1.575 i busvirksomheden.

De overenskomstansatte medarbejdere, som udgør ca. 900 i rederiet og 730 i busvirksomheden, overgår umiddelbart efter selskabernes stiftelse til de nye aktieselskaber. Det sker på grundlag af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsomstrukturering. Uanset at den lov ikke gælder for skibe, vil de overenskomstansatte med arbejderne i rederiet blive omfattet af den. Det er der nemlig taget højde for i aktieselskabsloven.

De 1.800 tjenestemænd i DSB rederi og de 845 i DSB busser har efter selskabernes etablering fået tilbudt ansættelse i de nye aktieselskaber. De tjenestemænd, der ikke vælger ansættelse i aktieselskaberne, vil fortsat være ansat i DSB med pligt til at lade sig udlåne til aktieselskabet. Tjenestemænd, der overgår til ansættelse i aktieselskabet, bevarer deres pensionsret samt retten til rådighedsløn m.v. ved eventuel stillingsbortfald i aktieselskabet.

Tysklandsforbindelserne

DSB er langt fremme med planerne om at føre godstog og internationale nattog til/fra Hamburg via Storebælt men er endnu ikke færdig med de markeds-mæssige overvejelser af dagtrafikken sydpå fra 1997.

Foreløbige undersøgelser viser, at med den faste forbindelse over Storebælt vil rejsetiden mellem København og Hamburg være nogenlunde den samme over Storebælt som over Østersøen. For ikke at gøre Rødby-Puttgarden til en trafikal blindtarm har DSB rederi imidlertid en idé til nedsættelse af rejsetiden mellem København og Hamburg til 3 timer og 30 minutter ved indsættelse af en »fregatfærge«, der kan krydse Femerbælt på 30 minutter. Færgeren, med en dødvægt på 250 t, en længde på 96 meter og en bredde på kun 12 meter, bliver uden apering og passagerfaciliteter men med plads til to IC3 tog på to spor. Den vil kunne skyde en fart af 38 knob med et fremdrivningsmaskineri, der skal kunne yde 20.000 kW. Fartøjet, med en byggepris anslået til 160-180 mio. kr., tænkes bygget i stål og beregnet til at sejle i let is.

Storebælt og risici

DSB har offentliggjort en vurdering af risikoen for ulykker med farligt gods i tunnelen under Storebælt. Risikoen for en ulykke med farligt gods, som vil betyde et langvarigt stop for togtrafik i tunnelerne, er beregnet til én ulykke pr. 8.000 år. Den tilsvarende risiko som følge af eksplosion i tunnelerne er beregnet til én ulykke pr. 500.000 år. Tunnelerne ventes at kunne holde i 100 år.

Risikoanalyserne er udarbejdet af A/S Storebæltsforbindelsen, som er bygherre. Analyserne fokuserer alene på sikkerheden uden at skele til økonomien.

På baggrund af erfaringerne efter bran-

den i det nordlige tunnelrør vil DSB overveje sikkerhedsforholdene for hver enkelt type farligt gods. DSB ser endvidere på, om der skal være forbud mod kørsel med andre tog i begge tunnelrør samtidig med visse typer af farligt gods. F.eks. vil det være muligt at begrænse mængden af eksplosiv-stoffer til fem tons pr. vogn og dermed begrænse skaderne ved en eventuel ulykke.

Biltog sommer 1995

DSB rejsebureau tilbyder til sommer biltog til München både fra København og fra Kolding. I 1994 introducerede DSB biltog fra København, og de fem afgangene i løbet af skoleferien var næsten udsolgt. Derfor udvides antallet af afgangene i år til seks både fra København og fra Kolding og retur. Første biltog kører fredag den 16. juni.

Biltoget indgår i »Ferieekspresen«, hvis jyske afdeling starter/ender i Århus. Passagerer med biler kører om bord/fra borde i Kolding. I København læsses bilerne på Østerport station, og de to tog kobles sammen i Hamburg. Bilisterne sættes af i München. Prisen for en bil med op til fem personer er 6.500 kr. t/r inkl. forplejning m.v.

Fælles takst tog/bus i Århus amt

Fælles takster for tog og bus har hidtil været forbeholdt Hovedstadsområdet, men nu gøres et forsøg i Århus ud fra det samme princip. Med støtte fra Trafikministeriet igangsætter DSB, Århus Sporveje og Århus amt nu et forsøg fra sommerkøreplanen i år. Forsøget betyder, at der på Århus-Grenaa banen bliver fælles takster tog/bus for alle typer af billetter og abonnementskort, medens ordningen i den øvrige del af amtet alene gælder abonnementskort.

Forsøget er 3-årigt og støttes af Trafikministeriet. Støtten skal bl.a. bruges til salgs- og distributionssystemet, herunder indlægning af de fælles takster i DSBs billetsystem ROSA. Det kan dog først ske med virkning fra vinterkøreplanen, den 24. september i år. Desuden er der afsat penge til markedsføring og til en undersøgelse af, hvad forsøget har betydet, f.eks. hvilke forskydninger, der er sket mellem tog og bus. Endelig kan der blive tale om en kompensation, hvis en eller flere af parterne må konstatere tab på det fælles takstsystem.

Færre medarbejdere

DSBs personaleforbrug er i 1994 faldet med 350-400 ansatte, viser den seneste prognose. I 1994 har DSB beskæftiget, hvad der svarer til 20.000 fuldtidsansatte.

Ny passagerdirektør

Allan Koch (39 år) hedder den nye passagerdirektør i DSB. Allan Koch kommer fra en stilling som markedsdirektør i Realkredit Danmark, og han tiltrådte den 20. februar.

Allan Koch var ansat i DSB fra 1982-1988, hvor han bl.a. var chef for generaldirektørens sekretariat. I kreditforeningen har han været kommunikationsdirektør og senest markedsdirektør med ansvar for privatmarkedet, reklame og presse.

Bane og vej til Øresund

A/S Øresundsforbindelsen har udgivet en ny og forbedret udgave af »Bane og vej til Øresund« (2. udgave, 1995) på 40 sider i liggende A4-format.

Hæftet, der indeholder et væld af detaljer (bl.a. kort over/tegninger af jernbaneanlæggene, stationen i Kastrup) kan - så langt oplaget rækker - fås ved henvendelse til: A/S Øresundsforbindelsen, Vester Søgade 10, 1601 København V - tlf.: 33 14 32 00.

Udbud af busruter

Fyn og Bornholm er de områder i Danmark, hvor DSB busser har den største udbredelse. På Fyn bliver dækningen nu 100 pct. hvad angår de regionale ruter. Det blev resultatet af det udbud, som Fyns amt foretog i februar. DSB fik hele kørslen.

I alt udbød Fyns amt kørsel med 108 busser. DSB kørte i forvejen med de 99 busser, men fra 28. maj står der også DSB på de sidste ni. Kontrakten gælder for de kommende fem år og lyder på 97 mio. kr. om året. DSB skal naturligvis ansætte flere chauffører for at klare kørslen. Ifølge lov om virksomhedsoverdragelse kan chaufførerne på de hidtidige private ruter overgå til DSB. Det samme gælder busserne, hvis rutebiljerne ønsker det.

Resultatet af Nordjyllands amts udbud af busruter i Vendsyssel, et område der - bortset fra et kraftigt indslag af Hjørring Privatbaners busser - stort set hidtil udelukkende har været betjent af private vognmænd blev, at 17 ruter gik til DSB busser, medens andre 18 (herimellem bybusserne i Hjørring - hidtil drevet af Hjørring Privatbaner - og Frederikshavn) gik til »Swebus Danmark A/S«, som er et datterselskab af Statens Järnvägar. Swebus' andel af kørslen i Vendsyssel udgør 39 pct. og er en opgave til 39 mio. kr. pr. år - udført af 43 busser. Et fællesselskab af nordjyske vognmænd, »Jyd-ske busser«, vandt kun fire ruter - og heraf er ingen af dem, de fire initiativtagere i flere generationer har betjent.

Ordningen træder i kraft, den 28. maj - og amtet sparer 19,5 mio. kr. på årsbasis.

Danbus

Persontrafikområdet har godkendt fire nye, private busruter tværs gennem Danmark. Ruterne er Ringkøbing-Gedser, Ringkøbing-Helsingør, Tønder-Gedser og Tønder-Helsingør. Fjernbusserne stopper og tager passagerer op i større byer undervejs. Dog må busserne ikke bruges til lokale busrejser inden for Vestsjællands amt. Persontrafikrådet gav selskabet Danbus tilladelse til busruterne foreløbig for en fem-årig periode. Premieren finder sted den 28. maj.

DSB støtter de fire ruter som en forsøgsordning frem til år 2000, idet det forudsættes, at Danbus holder sig til de køreplaner, standsningsmønstre og takster, som er aftalt. Succeskriteriet for Danbus-ruterne er, at to trediedele af passagererne skal bruge busserne som fjernbusser dvs. rejse over ca. 100 km. Tilsvarende skal de fleste passagerer være nye kunder i den kollektive trafik.

Der bliver to daglige afgangene i hver retning på alle fire ruter. Odense bliver knudepunkt med gode forbindelser til og fra Inter-Citytog og mellem busruterne. De tre busvognmænd bag Danbus-samarbejdet er Poul Erik Thinggaard, Ole Søndergaard og Jens Erik Abildskou.

Jernbaner i krig

DSB Jernbanemuseet i Odense har valgt at markere 50-året for befrielsen med en særudstilling (museets hidtil største): »Jernbaner i krig«.

Udstillingen åbnede den 9. april - og vil være at se resten af 1995. Forud for åbningen kørte et »tysk militærtog« fra København til Odense, på Sjælland fremført af R 963, med materiel istandsat af DSB museumstog og med »udstyr« udlånt af Tøjhusmuseet. Flere detaljer i »Jernbanen«, nr. 3/95.

Færgenyt



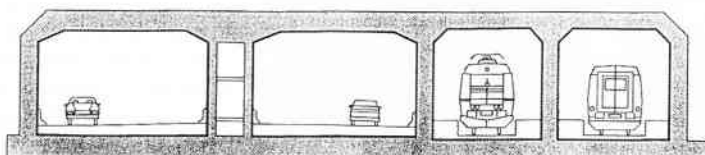
Nye sikkerhedskrav

DSB regner med, at formentlig 23 færger skal have forbedret sikkerheden. Kravene kommer fra Søfartsstyrelsen efter »Estonia«s forlis, hvor flere end 900 passagerer omkom.

De nye krav fra Søfartsstyrelsen er forstærket skalkearrangement (lukkemekanisme) på færgernes bovport, forbedret afløb på dækket, og et alarmsystem, der går i gang, hvis der kommer større mængder vand på dækket. Desuden er der nye styrke- og belastningskrav til bovportene.

Søfartsstyrelsen har sat to tidsfrister for forbedringerne. 1. juli i år skal skalkearrangementer, afløbsforhold og alarmer være forbedret. Bovportene skal leve op til de nye krav, formentlig fra 1. oktober. Foreløbig har DSB afsat 50 mio. kroner til at forbedre sikkerheden på færgerne.

Tværsnit af sænkettunnellen under Drogden. Tegning: Øresundskonsortiet.



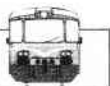
»Romsø« trimmet

Storebælts-færgen »Romsø« er blevet lettere at manøvrere. »Romsø«s forrør er ændret, så færgen er lettere at styre, når den sejler over agterenden - dvs. bakker. Ændringen udførtes under værftsophold først i 1995. Også trimkapaciteten er forbedret, så det er muligt at flytte ballast - vand - under sejlads og dermed lettere at styre ind og ud af havnene. Forbedringerne har kostet ca. to mio. kr.

På grund af den forholdsvis store overbygning har »Romsø« været svær at styre, når vindstyrken er høj. Specielt indsejlingen til Knudshoved har voldt problemer ved vind fra sydøst.

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

Privatbanerne



Hornbækbanen

Fra sommerkøreplanen indfører HHGB 20 minutters drift på hverdage i visse dagtimer, således at der opnås forbindelse med Kystbanetogene. En ny krydsningsstation ved Højstrup indvies i samme anledning. Den nye krydsningsstation er beliggende ca. 200 meter øst for det nuværende trinbræt, men stadig i umiddelbar nærhed af Teknisk Museum.

Dronningmølle station er renoveret såvel ind- som udvendigt, og publikumsskranken er gjort stor, lys og kundevenlig.

På Hellebæk station er der opsat to nye læskure, magen til det på Sommariva opsatte. Hornbækbanens nye læskure er lidt af en arkitektonisk nydelse og tilmed funktionelle, holdt i banens gamle kendte farver rød/grøn. Også på Havnepladsen i Helsingør er der opsat et venteskur, dog i en mere strømlinet udgave. Overkørslen ved Gilleleje station har længe stået til udskiftning. Beliggenheden tæt op ad den befærdede »omfartsvej« har medført flere små uheld. En rundkørsel er nu etableret i umiddelbar nærhed, og cyklister og fordgængere har fået deres »eget signal« for forbi kørende tog. Det nye signalanlæg er af den nye miljøvenlige type d.v.s. grønne på bagsiden.

Gribskovbanen

Gaffelbanen gennem de naturskønne områder i Nordsjælland er nu blevet landets største passagermæssigt. Gribskovbanen har altid stået i skyggen af storebror HFHJ, men i 1994 blev GDS nr. 1 med hele 1.787.515 passagerer, hvilket er ca. 60.000 flere end på Frederiksværkbanen. I forhold til 1993 er der tale om en fremgang på ca. 218.000 passagerer (næsten 15%), og årsagen skal naturligvis findes i den nye intensiverede køreplan.

I 1997 modtager GDS tre nye IC2-tog fra ABB Scandia i Randers. Med sine 130 passagerer vil de i de fleste tilfælde kunne gå ind og erstatte et traditionelt tovgøns-lynet-

tetog, men sammenkobling er også en mulighed. Gribskovbanen skal ikke afgive nogle af de gamle lynettetog til andre privatbaner. I øvrigt er samtlige lynettetog af første levering fra 1965 levetidsforlænget (incl. nye Mercedesmotorer) og påmalet det nye logo.

Også godsmængden steg i 1994, men er fortsat minimal. Der køres sæsonbestemt godstog til Helsingør med især træ og gødning.

Frederiksværkbanen

Dyssekilde station er for tiden under spormæssig ombygning, og vil ved sommerkøreplanens ikrafttræden stå klar som ny krydsningsstation. Det indebærer, at HFHJ da vil kunne køre med »skarp« halvtimesdrift. Der planlægges med en udvidet køreplan, således at der mandag-fredag køres halvtimesdrift mellem kl. 6 og 18.

Når den nye hurtigrute mellem Hundested og Grenaa indvies til maj regner Frederiksbanken med, at en del transitkunder vender tilbage til toget. Den nye færge har dog ikke samme passagermæssige kapacitet som gamle Djursland.

Rørvigsporet er halvvejs renoveret med nye skinner, og ventes tilendebragt inden årets udgang. Banen vil som GDS modtage tre nye IC2-tog i 1997.

Privatbanenyt redigeres af Ole Chr. M. Plum
De Nordsjællandske baner skrives af Jan Forslund

Udland



X 2000 Malmö-Stockholm

Fra den 6. marts trafikeres »Södra Stambanan« i sin fulde udstrækning: Malmö-Stockholm af »snabb-togsæt« X 2000. I perioden frem til sommerkøreplan 1995 med to løb i hver retning på mandage-fredage og én dobbelttur på hhv. lørdage og søndage. Rejsetiden med disse tog er krympet til 5 timer og 15 minutter fra 6 timer og 30 minutter (for konventionelle lokomotivtrukne tog) - og når BANVERKET har afsluttet moderniseringen af strækningen (nye spor, ombygning af en række stationer, modernisering af signalanlæg, etablering af manglende fjernstyring mellem Alvesta og Nässjö samt etablering af over-/underføringer til erstatning for niveauoverkørsler), hvilket påregnes at ske i august 1996, vil rejsetiden kunne bringes ned til 4 timer og 15 minutter, idet højeste hastighed på store dele af strækningen da vil være 200 km/h.

X 2000 (den kommercielle betegnelse) trafikerer pt. endvidere strækningerne (Uppsala) Stockholm-Göteborg, Stockholm-Karlstad, Stockholm-Jönköping og Stockholm-Falun. Siden premieren i september 1990 har mere end to millioner passagerer rejst med X 2000 togsættet, som har vakt stor international interesse, da det i modsætning til konkurrenterne, fx franske TGV og tyske ICE, kan opnå den høje hastighed på traditionelt spor. X 2000 har været af-

prøvet af Amtrak i U.S.A. (hvorfra ABB Traktion stadig håber på en ordre) og afprøves i forår/sommer 1995 af jernbaneforvaltninger i Australien.

Statens Järnvägar råder over 22 togsæt (den tekniske betegnelse er X2), bestående af en trækraftenhed, en styrevogn og fire mellemvogne - samt (under levering) 14 togsæt, litra X2-2 (trækraftenhed, styrevogn og to mellemvogne), der anvendes på regionalstrækninger, fx Göteborg-Kalmar/Karlskrona, hvor indsættelsen i øvrigt er blevet en så stor succes, at yderligere mellemvogne har måttet bestilles.

X 2000 togenes nuværende afgangstider fra Malmö er ikke så gunstige for danske passagerer; eksempelvis afgår første tog på mandage-fredag kl. 6.27, hvor første DSØ flyvebåd først ankommer kl. 6.45 (lørdage: Kl. 7.33/kl. 7.45). Man kan til gengæld - på mandage-fredage - rejse fra København Havnegade med DSØ kl. 15.00 - og være i Stockholm C. kl. 21.53 (søndage: kl. 16.00/kl. 22.47). I den modsatte rejseretning er der - på mandage-fredage - en gunstig forbindelse med afgang fra Stockholm C. kl. 7.18 med forbindelse til DSØ flyvebåd, Malmö Skeppsbron afg. 13.00 (25 minutter overgangstid).

Fra 8. januar 1996 er antallet af X 2000 forbindelser mellem Malmö og Stockholm steget til seks i hver retning, og til den tid vil - under forudsætning af rettidig leverance fra ABB Scandia - tre Y2-togsæt (IC3), bestilt af SJ og trafikelskaberne i Kristianstads og Blekinge len, blive indsat som forbindelsestog mellem Hålsjöholm og København H. via Helsingborg, som et midlertidigt arrangement, indtil Øresundsforbindelsen står færdig i år 2000 - og X 2000 togsættene kan køre direkte via den faste forbindelse - hvilket naturligvis kræver trækraftenheder med traktionsmotorer for to strømsystemer - og bl.a. to ATC- og radiosystemer, som det også vil være tilfældet med de kommende »Øresunds-togsæt«.

★

Tekniske detaljer om bl.a. X2-togsættene findes i den nyligt udkomne 10. udgave af: »Svenska Lok och Motorvagnar 1994«, som er den klassiske fortegnelse over samtlige svenske lokomotiver, traktorer, motorvogne, tunnelbanevogne og sporgvogne. Håndbogen, der er på 320 sider, indeholder 186 fotos (alle i farver), fortegnelser over køretøjer og lenstrafikelskaber mv. - og er i A6-format i plasticbind.

For ikke-medlemmer af Svenska Järnvägsklubben koster håndbogen SEK 235,- og den kan bestilles ved indbetaling af beløbet på svensk postgirokonto 60 65 77-5, SJK Bokförsäljning, Box 1229, S-183 12 Täby (mærk talonen: »SLM 1994«).

De to energiske redaktører: Ulf Diehl og Lennart Nilsson, der har stået for SLM-serien siden første udgaven i 1969, udfylder nu også »hullet« mellem udgivelsesårene (hvert tredje) med en årbog om det rullende materiel i Sverige. Pr. 1. januar 1995-udgaven kommer til efteråret. Erik B. Jonsen



MY-lokomotiver danner grundlaget for DSBs beregninger om Løgstørbanen, der viser, at en fire-dobling af togantallet kræver en syv-dobling af togpersonalet. I dag kører godstogene normalt med MT, der - i modsætning til MY - IKKE har udstyr for multipelkobling. Her et eksempel fra 11. marts 1993 på, hvordan én lokomotivfører kan håndtere fire lokomotiver på én gang - 7275 HK, svarende til knap 15 gange den normale Løgstørbane-MT's kræfter. Foto af MY 1152, 1153, 1147 og MX 1012 nord for Glumsø: Allan Støvring-Nielsen.

Læserne skriver

Løgstørbanen - endnu engang!

I Jernbanen nr. 1, februar 1995, opstiller Mogens Duus og Frits Sørensen (i det følgende benævnt MD/FS) en ny model, hvor godsmængderne »kun« skal stige med 230%, hvor DSBs beregninger viste et behov på knapt 3.000% i tilvækst, hvis omkostninger og indtjening skulle gå i nul. Som det fremgår, er de 230% imidlertid stadigvæk ikke nok til at banen går i nul. Skal man følge MD/FS' beregninger, kræver det noget i retning af 800% mere gods på Løgstørbanen og det er så under den forudsætning, at:

- læsningsgraden forøges med 23%
- DSB ikke har kapitalomkostninger
- DSB ikke har forøgede lokomotivfører- og rangeromkostninger.

I det følgende gennemgås de enkelte punkter i MD/FS' indlæg.

Akseltryk

Når DSB gods har valgt ikke at lade læsningsgraden stige, skyldes det dels, at DSB generelt kun kører med 20 tons pr. vogn, dels at undersøgelser hos kundepotentialet ikke har kunnet påvise noget reelt behov for akseltrykforøgelse, idet man stort set var tilfreds med nuværende læssemuligheder.

Trækraftbehov

Indregning af kapitalomkostninger skyldes, at de lokomotiver DSB i dag råder over er meget

gamle. DSB gods har valgt mellem at skrotte dem eller enten reinvestere i nye lokomotiver eller renovere de gamle lokomotiver. Da DSB ikke mener, at nye lokomotiver kan komme på tale (nypris ca. 35 mio. kr.), er man ved at vurdere muligheden for at totalrenovere gamle MY'ere/indkøbe brugte lokomotiver i udlandet. Det billigste er at renovere de gamle, hvilket vil kræve en investering på ca. 2,5 mio. kr. pr. lokomotiv. Ved DSBs rentabilitetsmodel for Løgstørbanen regnes med betjening 4 gange dagligt, idet DSB mener, at denne model på en realistisk og økonomisk måde beskriver, hvordan en fremtidig køreplan kan udformes ud fra den teoretisk beregnede godsmængde og det deraf afledte antal tog.

Lokomotivføreromkostninger

Forøgelsen af omkostninger til lokomotivfører, rangering m.m. er en naturlig følge, når der skal køres flere tog på strækningen.

DSB gods har ved optimum-modellen øget godsmængden med ca. 3000% og som ovenfor nævnt regnet med betjening 4 gange dagligt, hvilket medfører, at antallet af nødvendige lokomotiver med tilhørende lokomotivførere stiger med ca. 700%.

Det er muligt, at DSB kunne rationalisere driften, således at omkostningerne til lokomotivførere ikke stiger med samme takt, men det vil kræve en nøje detaljeret turplanlægning, der også må omfatte godstog på andre strækninger.

Den helt store regnefejl

Ved at betragte Løgstørbanen som en isoleret

enhed kan det ud af rapporten læses, at de 1,3 mio. kr., som banen i 1993 tilførte DSB gods på øvrige strækninger, ikke tilnærmelsesvis dækker banens underskud på 2,5-3,5 mio. kr. Hertil kommer, at Løgstørbansens trafik er præget af enkeltvogne, som ikke indgår i et samlet system (f.eks. heltog). Det betyder, at hver enkelt vogn - også på DSBs øvrige strækninger - skal behandles for sig, hvilket er meget omkostningskrævende, og således giver et meget lille dækningsbidrag. Da der endvidere på Viborg-Løgstør banen udelukkende kører godstog, skal disse alene bære omkostningerne til drift og vedligeholdelse af banens infrastruktur.

Med hensyn til det i notat af MD/FS anførte om Løgstørbansens berettigelse kan det supplerende oplyses, at trafikken, der i kalenderåret 1993 udgjorde 1.558 læssede vogne, i kalenderåret 1994 udgjorde 1.035 læssede vogne, svarende til ca. 4 vogne pr. dag. Af de 1.035 vogne udgør transporterne for Carlsberg A/S ca. 300 vogne (i 1993 ca. 400 vogne). Grundet ændret transportform hos bryggerierne vil transporterne bortfalde helt i løbet af 1995.

Hertil kommer, at den udvikling som sker nationalt og internationalt inden for tilrettelæggelse af godstrafik med forskellige transportmidler desværre ikke taler til gunst for godsbanens fremtid.

Da en opretholdelse af driften på Løgstørbanen - også efter en reinvestering på 55 mio. kr. - således mange år fremover vil belaste DSB gods med et årligt driftsunderskud på mellem 2,5-3,5 mio. kr., og udsigterne til at fastholde hhv. erhverve yderligere transporter synes minimal sammenholdt med, at DSB gods skal være mindst i balance i 1998, er det vurderingen i DSB gods, at driften bør indstilles og banen nedlægges.

Til slut skal jeg bemærke, at det *personligt* ikke er videre tilfredsstillende at arbejde med nedlæggelse af jernbaner, når man selv har stor interesse i jernbanedrift, herunder fotograferer, samler litteratur og effekter m.m. samt - også af interesse - har arbejdet i virksomheden i snart 40 år - dvs. herunder også oplevet »den gamle/rigtige jernbane«!

Ole Wesenberg, DSB gods

- mangeårigt DJK-medlem og tidligere sekretær i LBU (Løgstørbaneudvalget)

DJK-nyt

Møder i København

Lørdag den 27. maj 1995, kl. 13.00

Besøg på DSB Museumstogs værksteder i København. I det gamle malerværksted på det, der tidligere hed Centralværkstedet, har DSB Museumstog og Jernbanemuseet indrettet værksted for istandsættelse af museumsmateriel. Under kyndig vejledning vil der blive lejlighed til at se nogle af de vogne m.m., som mange har hørt om men kun de færreste har set. Vi mødes ved indgangen ved Port 7, Otto Busses Vej (ved fodgængertunnelen fra Enghavevej), kl. 13 præcis.

BJ.

Sydjysk Afdeling

DJKs Sydjysk afdeling afholder generalforsamling mandag den 29. maj 1995 kl. 19.30 i Bramming Remise.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om sidste år og planer for næste år.
3. Godkendelse af regnskab.
4. Valg til bestyrelsen.
5. Indkomne forslag.
6. Eventuelt.

Forslag under punkt 5 skal være formanden i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen.

Bjarke Boldt

DJK skifter telefonnumre

Som følge af mange henvendelser til foreningen og Jernbanebøger har det været nødvendigt at rokere rundt på vores telefonnumre. Fremover...

Dansk Jernbane Klub	33 33 86 97
Jernbanebøger	33 93 20 02
Telefonavis	86 75 20 98

(Ansvar: Ole Plum)

Ændringerne er gældende straks. Der er telefon svarer på, så læg trykt en besked når vi ikke er der.

Flemming Jakielski



jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

Wilhelm P. Frendrup, Nakskovvej 62 A,
2500 Valby, 36 46 22 55

Medarbejdere

Erik B. Jonsen Ole-Chr. M. Plum
(DSB) (Privatbanerne)
Box 188, Åby Bækgårdsvej 18,
2900 Hellerup 8230 Åbyhøj

Bent Jacobsen (DJK-nyt)
Maj Allé 62, 2730 Herlev

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

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 5 55 38 30

Distribution

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

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen. »jernbanen« udsendes ultimo: februar, april, juni, august, oktober og december til medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof og fotos

Arbejdet med skrivning og redigering af »jernbanen« foregår som alt andet DJK-arbejde udelukkende på frivillig og ulønnet basis. Tilsendelse eller overdragelse af fotos og manus samt øvrigt materiale til »jernbanen« er derfor ensbetydende med, at indsenderen samtykker i, at det sendte uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale. Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom med ordet »retur« og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i DJK's arkiv. Indlæg der ikke er signeret af ét eller flere bestyrelsesmedlemmer tegner ikke nødvendigvis DJK's holdning.

Oplag: 2.400 eksemplarer.

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 99

ISSN 0107-3702



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Flemming Jakieski, Kalvebod Brygge 40,
1560 København V. Tlf. 33 33 86 97

Foreningens telefonavis: 86 75 20 98

Med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.
(Ansvarshavende: Ole-Chr. Munk Plum)

Medlemskontingent 1995 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 250,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1995)..... kr. 165,00
Husstandsmedlemmer kr. 165,00
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. 44 65 73 13.
- **Sekretær:** Klaus Jørgensen
Durusvej 4, 2. tv., 2800 Lyngby
Tlf. 45 88 43 04.
- Søren Bay, Koldinggade 17, 3. tv.,
2100 København Ø. Tlf. 31 38 46 79.
- Birger Bruun, Platanvej 18,
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Anders Bruun, Museumsbanen,
Gl. Kongevej 87, 3. th.,
1850 Frederiksberg C. Tlf. 33 25 54 25.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Borkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Peter Kastrup, D-maskinegruppen,
Christian Winthersvej 6, 6100 Haderslev.
Tlf. 74 52 20 71.
- Ole-Christian Munk Plum,
Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj
Tlf. 86 75 25 40.
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trojborgvej 2C, 3. tv., 8200 Århus N.
Tlf. 86 16 03 08.
- Alf Blume (suppleant),
Paltholmterr. 46D, 3520 Farum.
Tlf. 42 95 53 92.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingør.
Tlf. 42 95 53 92.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- betyder valgt af banerne.

»Jernbanebøger«

Salgsafdelingen i DJK

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 93 20 02, Postgirokonto 3 17 91 76.
Ved: Birger Bruun og H.C. Halvard.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsudvalget

V. Alf Blume, Keld Haandbæk og Preben Clausen
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.

DJKs fynske afdeling

Frank L. Sørensen, Holbergsvej 29,
7000 Fredericia. Tlf. 66 10 79 51.

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen, Skovvænget 4,
4900 Nakskov. Tlf. 53 92 73 37.

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 3, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.
Driftsbestyrelse: 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« Bloustrød Teglværksvej 10, Bloustrød,
3450 Allerød. Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag)
Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Borkop. 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. Merløse.
Tlf. 53 60 15 57.

Arbejdshold Fredericia

Peter Kastrup, tlf. 74 52 20 71.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

