jernbanen

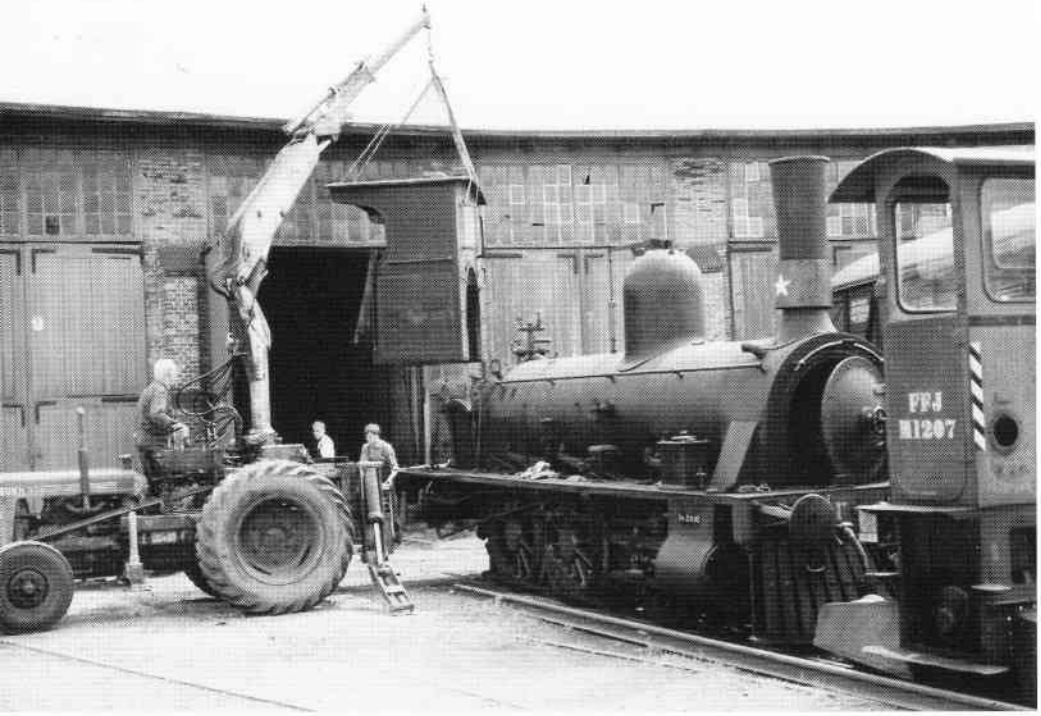
5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

OKTOBER-DECEMBER 1995

35. ÅRGANG

LØSSALG KR. 45,00



Forsiden. Mens vi venter på ER.... kører EA'erne videre på tiende år. Her er det EA 3019 under indkørsel til Skodsborg nordfra. Foto 10. maj 1993, Jan Forslund. Hvad ER-sættene angår, er der i skrivende stund endnu ikke fundet en permanent løsning på problemerne med støjstrømme, der får EA'erne til at sætte ud. På Sjælland er der derfor ikke foreløbig udsigt til mere end 3 stammer (á 3 sæt) i drift. På Fyn vil ER sandsynligvis blive indsat i Re-løb Odense-Fredericia primo 1996.

Indersiden. Øverst: Efter mange års tro tjeneste ved Museumsbanen har OHJ 5 de sidste par år været hensat. Nu har Museumsbanen i stedet kig på GDS 11, som DJK i mange år har haft forkøbsret til. På hovedbestyrelsesmødet 16/9 '95 blev det besluttet at tiltræde GDS' salgstilbud på kr. 7.500,-. Til gengæld er »5'eren« kommet til Aalborg, hvor man håber på, den ad åre kan blive et supplement til FFJ 34. 8/7 '95 løftedes førerhuset af, foto Martin Jakobsen. Derunder et foto fra D-maskinegruppens kørsler med ØSJS 6 mellem Slagelse og Gørlev. Foto i Høng 6/7 '95 - når DJK nu alligevel kørte, ville DSB da gerne have et par vogne med... Der var stor lokal opbakning til kørslerne, bl.a. opsatte turistforeningen skilte (til venstre, foto 27/7 '95). Begge fotos: Alf Blume.

Redaktionelt

»Jernbanen« redigeres på skift af 2 forskellige redaktører. Fra 1986 til 1994 var det Jan Forslund og Anders Riis, men med udgangen af 1994 gik Jan - som nævnt i »jernbanen« nr. 1, 1995 - af som aktiv redaktør. Inden da havde han nået at få anbragt undertegnede som sin afløser i redaktørstolen ved siden af Anders. Jan beholder dog stadig sin funktion som »jernbanens« hovedadresse.

Imidlertid har jeg ikke mulighed for at redigere mere end 1 til 2 numre om året. Anders har således stået for 6 numre i træk. Med det omfang, »jernbanen« har fået, er det lige i overkanten af, hvad én mand (der, i parentes bemærket, også forventes nu og da at passe sit job) kan klare, hvorfor en del numre da heller ikke har været ganske rettidige. På den baggrund kunne bladet godt have brug for endnu en ny redaktør. Vi hører i al fald gerne fra interesserede.

p.r.v. *Wilhelm Frendrup*

Smånyt

DSB

Tidsplan for ATC

Til december forventes ATC taget i brug på strækningerne Vordingborg-Rødby Færge og Fredericia-Esbjerg (jf. »jernbanen« 1/95 p. 22). I løbet af 1996 forventes Lunderskov-Padborg/Sønderborg at følge efter og i 1997-98 Århus-Aalborg samt Roskilde-Holbæk. For årene derefter arbejder DSB med planer om en fortsat udbygning på resten af Sjælland, Vejle-Struer, Langå-Struer og Esbjerg-Struer.

Nye S-tog

Arbejdet med det nye S-tog hos LHB/Siemens i Salzgitter er nu så langt fremme, at det første S-tog har været trukket rundt på tyske strækninger for at få foretaget prøvemålinger. Det første togsæt forventes til Danmark i midten af november, det andet ved årsskiftet. De første 3 måneder, muligvis mere, vil toget alene blive prøvekørt uden passagerer (jf. »jernbanen« 4/95, p. 126).

Gedser-Warnemünde

Som bekendt blev overførslen af jernbanevogne Gedser-Warnemünde indstillet ved overgang til K95 vinter. Men eftersom nedlæggelsen af en jernbanestrækning kræver folketingsbeslutning, er DSB foreløbig forpligtet til at opretholde trafikken mellem Nykøbing F og Gedser. Det sker med et enkelt togpar (4229/5328) om formiddagen mandag til fredag. Da det er svært at spå i almindelighed og om politik i særdeleshed, vil redaktionen afholde sig fra gætterier om, hvor længe det fortsætter...

Udland

Bad Doberan - Kühlungsborn

Sommeren igennem har der verseret rygter om, at det kendte udflugtsmål for danske jernbaneentusiaster med hang til smalsporsdamp ville indstille driften pr. 1. oktober. Nu tyder det på, at den 15 km lange bane vest for Rostock vil fortsætte, men i langt mindre omfang og til ganske andre priser end hidtil.

Kaliningrad

Indtil 1991 havde Sovjetunionen over 150 normalsporede damplokomotiver stationeret i Königsberg-enklaven (Kaliningrad) som »beredskabslokomotiver« (læs: til brug for felttog mod vest), mest tidligere Deutsche Reichsbahn-lokomotiver. De mange lokomotiver ophugges nu i Rosenau (russisk navn redaktionen ubekendt) og Insterburg (Chernyakovsk).

Wilhelm Frendrup

jernbanen
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

35. årgang nr. 5, oktober 1995

jernbanen
Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion
Wilhelm Frendrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN:
Wilhelm Frendrup

De af »jernbanens« læsere, der har hang til det sønderjyske, kan godt begynde at glæde sig. Efter sidste nummers meget fyldige DSB-nyt, er det artiklerne, der dominerer dette nummer. Sønderjylland og broer er de 2 dominerende temaer, men udlandsafdelingen kan også byde på en spændende lille sag fra Nicaragua.

Men først til Sønderjylland: mellem 1864 og 1920, hvor Nordslesvig var tysk, blev her bygget et stort antal jernbaner, blandt andre de 3 net af metersporede »Kleinbahnen« ved Haderslev, Åbenrå og på Als. »Småbanerne« gik ofte store omveje, hvad der førte til, at de stod dårligt i konkurrencen med bilerne, hvorfor alle 3 banenet måtte lukke allerede i første halvdel af 30'erne. På grund af den tidlige nedlæggelse, er der bevaret relativt lidt materiale om banerne. Derfor kan undertegnede godt bæve af en vis redaktørstolthed ved at kunne præsentere 3 interviews med tidligere ansatte ved Amtsbanerne på Als foretaget af Ole Linå Jørgensen i begyndelsen af 1970'erne. Det første interview bringes i dette nummer, de øvrige 2 i kommende numre af »jernbanen«.

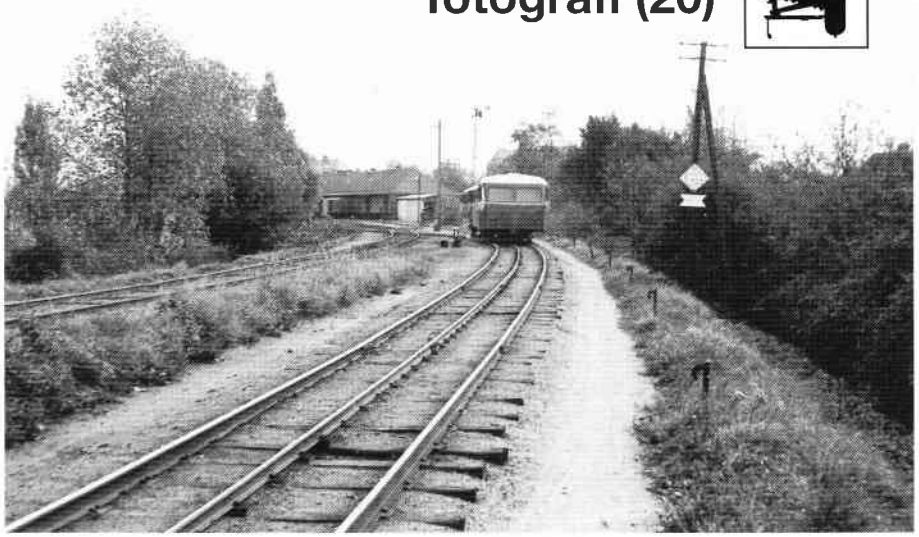
Den normalsporede jernbane Sønderborg-Mommark, der fra 1933 til 1962 erstattede Amtsbanerne på Als, kan man også læse om i dette nummer. Den cyklende sporhund - alias Frank Nielsen - har, udrustet med kamera og notesblok, krydset Sønderjylland fra Højer til Mommark for at opsnuse jernbaneminder.

Jernbaner er ikke kun tog og stationer. Også selve banelinien har sine særkender. Mest iøjnefaldende er de store broanlæg, som - især i udlandet - er nødvendige på grund af jernbanens krav om relativt små stigninger. I en længere artikelserie - første del bragtes i »jernbanen« 1/95 - ser Povl Skadhauge på brobygningens kunst. I dette nummer gælder det de murede broer. Andetsteds i bladet er emnet de imponerende stålkonstruktioner, der leder jernbanelinierne over Kielerkanalen.

Mens de mange artikler dominerer dette nummer, kan jeg love, at DSB-nyt vender tilbage i fin form i næste nummer. Lidt andre skandinaviske nyheder ligger også i støbeskeen. Den sædvanlige statistiske oversigt over privatbanerne, der manglede i nr. 4, er desværre heller ikke dukket op til dette nummer. Redaktøren kan kun - sammen med læserne(?) - udtrykke et lønligt håb om, at vor mand ved privatbanerne, inden decembernummeret af »jernbanen«, kommer i julehumør og får lyst til at delagtiggøre læserne i nyhederne fra den front.

/wf

Det gamle fotografi (20)



Treskinnebaner - en forsvunden kunstart

Nej, dette er ikke modeltog, fabrikat Märklin i 1:1. Tre (og fire-) skinnespor var tidligere en »kunstart«, der kunne ses mange steder i Danmark. Faxe Kalkbrugs bane, hvor ØSJS- og FJ-tog delte strækningen til Faxe Ladeplads, var nok den mest kendte, men også blandt andet Gørlev, Sønderborg og Lolland kendte til dette fænomen. Flest eksempler bod Lolland på i forbindelse med roebanerne, og det er da også her, Ole Jensen i oktober 1966 fandt vedstående motiv på Nakskov-Kragenæs Jernbanes strækning nærmest Nakskov. Som på den tilsvarende NRJ-strækning var det også her smalsporstogene, der fik længst levetid: Mens NKJ stoppede med udgangen af marts 1967, fortsatte roebanetogene på treskinnesporet frem til december samme år.

Helt op i 1980'erne dyrkedes treskinnetrafikken et andet sted på Lolland - i Holeby, hvor en smalsporet Pedershaab-traktor rangerede med normalsporede godsvogne på tidligere roebane-treskinnespor. Men nu er dette også historie...

Anders Riis

KONTINGENT 1996 - girokort er indlagt i dette nr.

Skulle det være faldet ud, kontakt da sekretariatet for at få et nyt.

For at svenske og norske medlemmer kan spare gebyrer, har DJK nu fået girokonti i de to lande - se numrene bag i bladet.

Indholdsfortegnelse

Smånyt ... 146
Treskinnebaner (det gamle foto) ... 147
Da Als havde jernbaner ... 148
Et kongeligt håndtryk (ABA) ... 149
På sporet af Sønderjylland ... 154
Sporhunden ... 159
At bygge bro 2 ... 160
Kielerkanalens broer ... 166
Nekrolog ... 168
Jernbaner i Nicaragua ... 169
Jernbanenyt - kort fortalt ... 172
• Veteranbanerne ... 172
DJK-nyt ... 174
Auktion ... 176

Nr. 6, 1995 ventes udsendt ultimo december 1995 under redaktion af Wilhelm Frendrup.
Nr. 1/1996 redigeres af Anders Riis.

Tidsfrister:
Sidste frist for stof til nr. 6/1995
1. november 1995
Sidste frist for stof til nr. 1/1996
20. december 1995

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 18. oktober 1995.

Da Als havde jernbaner

Indledning til tre erindrings-artikler, hvoraf den første bringes i umiddelbar følge, de andre i kommende numre

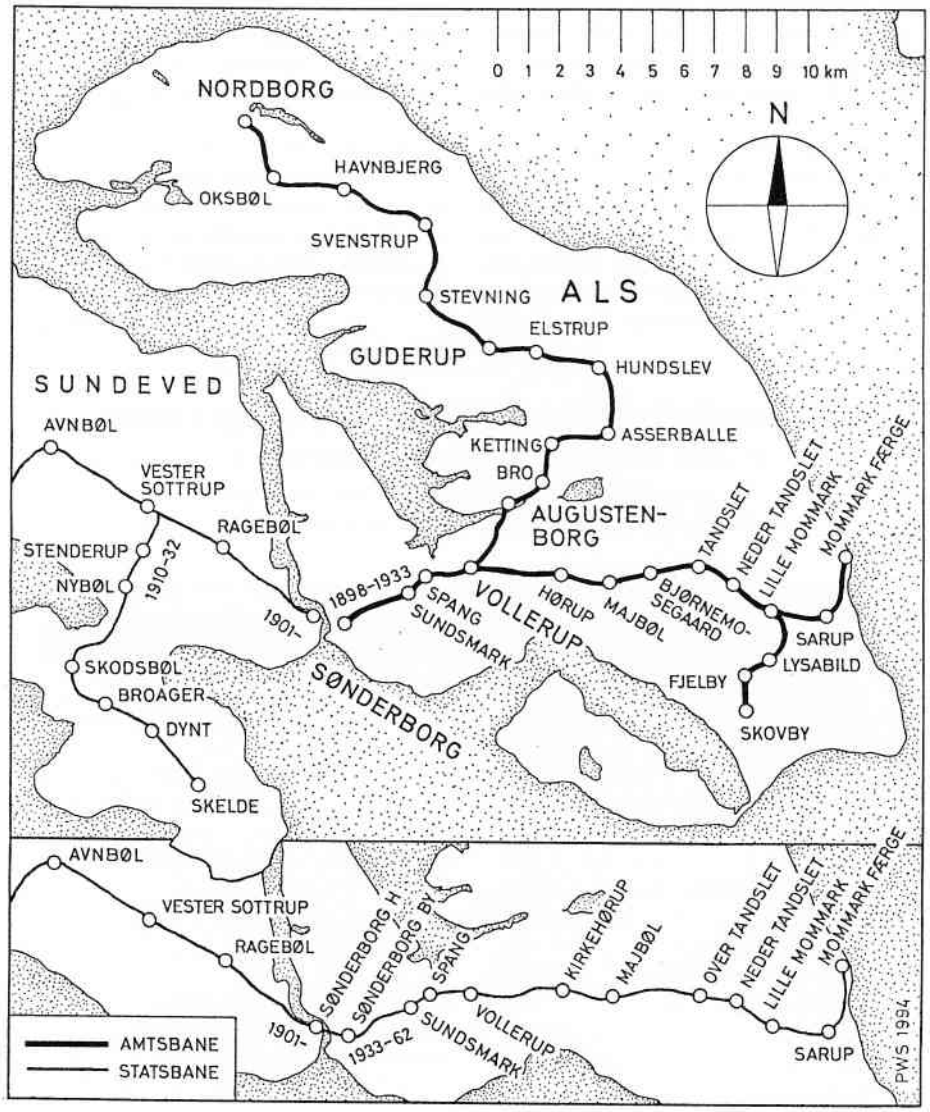
Af Povl Wind Skadhauge

Sammen med Flemming Andersen, der medbragte båndoptager og mikrofon, besøgte Ole Linå Jørgensen i sommeren 1971 tre veteraner fra Amts-Banerne på Als (ABA) og interviewede dem, dels i Vollerup (hvor den ene af dem, Fr. Brodersen, boede i den tidligere DSB-station) dels i Sønderborg. Ud af det kom der alt i alt næsten fem timers optagelser, som OLJ velvilligt har stillet til rådighed. Båndene er derefter udskrevet og det ved udskriften indvundne råmateriale bearbejdet gennemgribende. Noget af stoffet er helt udeladt, og det øvrige er omformet til artikler, hvorfra ikke alene gæsternes spørgsmål, men også de fleste af den adspurgtes fyldord, gentagelser og parallelformuleringer er bortskåret. Samtidig er det i nogen grad forsøgt at bevare den personlige karakter af det talte sprog, dog uden direkte reproduktion af dialekten.

Men er formen ikke længere den samme, er indholdet dog stadig autentisk; eftersom det altovervejende består af den pågældendes udtalelser, forkortet og sammenstillet med fuld respekt for deres mening. Det er derfor uden betænkelighed, de interviewede anføres som artikelforfattere (skønt dette for så vidt er et falsum).

Ved »indkogningen« er der først og fremmest sigtet på, at artiklerne kan indgå i *jernbanens* løbende erindrings-serie, hvori jernbane-ansatte af mange kategorier skildrer deres personlige oplevelser fra livet ved banerne og videregiver deres egen opfattelse af arbejdet og dets vilkår. Der er desuden arbejdet på at eliminere den mere trivielle del af de uundgåelige overlapninger. Som en bivirkning heraf må det så desværre tages med, at artiklernes »flow« måske ikke alle steder forekommer lige indlysende.

De interviewede er alle tre født i forrige århundrede. De var i 70erne, da deres viden blev høstet, og desuden var der gået næsten fire årtier, siden ABA ophørte. På den baggrund undrer det ikke, at der i udsagnene kan konstateres en del erindringsforskydninger. I arbejdet med artiklerne er det søgt at styre uden om eller ligefrem korrigere visse åbenbare fejl, hvorimod der ifølge sagens natur ikke er noget at stille op med de skjulte. Men man bør egentlig heller ikke forvente mere af erindringer end af impressionistiske malerier; de gengiver farver, fornemmelser og stemninger - det er hovedsagen - men er ikke så præcise i formtegningen som visse andre genrer.



Kortskitse af amtsbanerne på Als. Havne- og gasværksbane er ikke vist. Og standsningsstedernes forskellige status er ikke markeret - med undtagelse af, at hvor navnet står med større skrift, var stationen »besat« (Guderup dog ikke i hele amtsbanernes levetid).

For sammenhængens skyld er lidt af Sundeved samt Broager Land medtaget. Det bemærkes i den forbindelse, at amtsbanerne på Als allerede havde været i drift nogle år, da de preussiske statsbaners linie (fra Padborg) til Sønderborg omsider gav byen direkte forbindelse med det europæiske jernbanenet. Endvidere er det værd at huske, at de første initiativer til, hvad der langt senere blev statsbanelinien mellem Vester Sottrup og Skelde, var inspireret af de alsiske baner og gik ud på også at få en (isoleret) amtsbane som hovedtrafikåre i Broager Land.

Supplementet forneden tjener navnlig til at vise, at DSBs Mommark-bane havde en til dels afvigende tracé, og at visse stationsnavne blev ændret efter overtagelsen. Trinbrættet Bjørnemosegaard, der lå på et af de forlagte strækningsafsnit, blev ikke retableret.

Også med hensyn til de tre erindringsartiklers illustrering har Ole Linå Jørgensen været yderst behjælpelig. Hvor andet ikke fremgår, er de gengivne fotos stillet til rådighed af ham. Desuden er hosstående kortskitse samt lokomotivskemaet på næste side gennemset af OLJ.

Vedrørende artiklernes indhold skal der endelig peges på, at ikke alle navnes stavemåde har kunnet verificeres, samt at der til fuld forståelse er gjort nogle redaktionelle tilføjelser; de står i parentes.

Baggrund

Da amtsbanerne på Als blev nedlagt så langt tilbage i tiden, at de nu kun kan findes på de færreste landkort, bringes i tilknytning til nærværende artikel en kortskitse over de tre linier og deres stationer. Som supplement er også den senere Mommark-bane optegnet.

Det var i en 35-årig periode fra 1898 til 1933, de isolerede småbaner på Als var i drift. Gennem det meste af denne spillede disse skinneveje - der havde sporvidde 1000 mm - en afgørende rolle i det alsiske trafikbillede. Der skal ikke her redegøres for deres historie, men blot nævnes, 1) at Alsener Kreisbahnen (A.Kr.B.) - efter genforeningen ABA - havde forudsætning i den preussiske småbanelov fra 1892, og 2) at strækningen Sønderborg-Mommark efter ophøret af amtsbanedriften overgik til DSB og blev ombygget til normalspor, med en visse steder lidt ændret tracé.

Herudover er det nærliggende at henvise til følgende artikler, der tidligere er bragt her i bladet:

Mommarkbanen 50 år, P. Thomassen og Birger Wilcke, 5/1983 p. 108.

Amtsbanerne på Als, Birger Wilcke, 4/1986 p. 64, 6/1986 p. 132 og 1/1987 p. 13.

Som en hjælp ved læsning af erindringerne bringes foruden kortskitsen en fortegnelse over amtsbanernes damplokomotiver. Og en nødtørftig orientering om henholdsvis *Lenz & Co.* og *Vulcan* i Stettin gives her:

Metersporede damplokomotiver på Als				PWS 1994
Kilde: Danmarks Damplokomotiver af William Bay, København 1977				
1g	C	Vulcan	1897	Udrangeret 1933
2g	C	Vulcan	1897	Udrangeret 1933
3g	C	Vulcan	1897	1914 afgivet til militæret; ikke returneret
4g	C	Vulcan	1897	Udrangeret 1933
5g	C	Vulcan	1899	Udrangeret 1933
6g	C	Vulcan	1902	Udrangeret 1933
7g	C	Vulcan	1908	Udrangeret 1933
8g	C	Vulcan	1908	1933-52 ved Sønderborg Gasværk
9g	C	Vulcan	1910	Udrangeret 1933
21 1C	1C	Orenstein	1913	1914 afgivet til militæret; ikke returneret
22 1C	1C	Orenstein	1913	Udrangeret 1933
31 D	D	?	1910?	1920 ex Heeresfeldbahn; ikke overtaget
32 D	D	?	1910?	1920 ex Heeresfeldbahn; ikke overtaget
21	C	Jung	1903	1922 ex Haderslev Amtsbaner; udr. 1933
40	1C1	Vulcan	1927	1933 til Kolberger Kleinbahn
41	1C1	Vulcan	1927	1933 til Greifenberger Kleinbahn
42	1C1	Vulcan	1927	1933 til Greifenberger Kleinbahn

Lenz & Co.

Samme år, som den preussiske småbanelov trådte i kraft, stiftedes med hovedsæde i Stettin, senere Berlin, jernbanebygnings- og -driftsselskabet Lenz & Co., der kom ind i det aktuelle billede ved at få såvel bygning som drift af de alsiske småbaner i entreprise. Dette specialfirma, som efterhånden fik driftsafdelinger flere steder - foruden de allerede omtalte byer kan nævnes Breslau, Altona og Halle - fik hurtigt stor vækst og var til stadighed et af de største foretagender af sin art.

Omkring 1897 opstillede Lenz & Co. ligefrem sit eget program af (strengt økonomiske) lokomotivtyper med i et vist omfang standardiserede enkeltdele, for sporvidderne 1435, 1000, 750 og 600 mm. For 1000 mm var der tre typer: de B-koblede litra h og j med henholdsvis 7 og 6 t akseltryk samt den lidt større C-koblede litra g, som kun havde 5 t akseltryk. Heri ligger den enkle forklaring på det ellers lidt kryptiske »g« i forbindelse med numrene på de alsiske baners oprindelige lokomotiver. (På senere typer benyttede man ikke litra i samme forstand, men angav direkte hjularrangementet.)

Vulcan

Lenz & Co. fik bygget hovedparten af sine lokomotiver i Stettin hos Vulcan, skibsværftet og maskinfabrikken, der i sin tid var en af tysk industris sværvægtere. Vulcan var velrenommeret som lokomotivproducent og blev betroet adskillige af de preussiske statsbaners udviklingsopgaver. Som bare to eksempler herpå nævnes 2C2 tenderlokomotivet T 18, første byggeår 1912, og det trecylindrede 2C eksprestogslokomotiv S10², første byggeår 1914. Det var også fra Vulcan, ABA i 1927 fik sine sidste, nye damplokomotiver, som alle de tre interviewede kun har rosende ord om. ❑

Et kongeligt håndtryk

Forfatteren var trafikuddannet, men varetog i adskillige år bogholderiet og anskuer mest ABA fra den administrative side

Fr. Brodersen var født i 1899 og 16 år gammel, da han blev ansat ved A.Kr.B. Han fortsatte som DSB-ansat efter 1933, men hans beretning koncentrerer sig om amtsbanernes forhold.

Af Fr. Brodersen

Head-hunting i toget

Jeg var ansat ved kommunen først. Men nu kørte jeg jo hver dag - jeg er født i Tandslet; dér var mine forældre på mejeriet, far var mejeribestyrer i Tandslet, og jeg kørte jo med banen dér til rådhuset, da jeg havde fået den plads. Og så var amtsbanernes daværende driftsbestyrer - Jassmann, rigtig sådan en preussisk militærofficer - han var jævnlig med og reviderede i toget, og vi var sådan kommet i samtale med hinanden, og en skønne dag siger han, om jeg ikke havde lyst til at komme til banerne. Det var i krigens begyndelse, hvor de unge mennesker blev indkaldt til militæret, og de havde personalemangel; de kunne ikke få andre, for hvem skulle de gribe til? Og så forelagde han mig det spørgsmål. Det kan jeg ikke, siger jeg, jeg har jo lærekontrakt nede på rådhuset, ved kommunen, og det kan jeg da ikke. Men jeg havde nok lyst til at komme til jernbanen. Nu havde jeg selv - hjemme ved mejeriet havde vi et sidespor fra amtsbanerne, og der har jeg som barn gået og leget med de vogne, som var dér, frem og tilbage - fået en vis interesse for toget. Og resultatet var, at jeg blev ansat ved amtsbanerne 1. november 1915.

Lenz på banen

Det tyske firma Lenz & Co. varetog driften af amtsbanerne indtil genforeningen, hvorefter amtsrådet (i 1921) selv overtog administrationen af amtsbanerne. Kontrakten med Lenz kan man finde i amtsrådets arki-

ver. Så vidt jeg erindrer, var det en kontrakt, hvor de altså betingede sig leverancen af visse ting - det var jo et mægtigt firma over hele Tyskland. Og så administrerede de amtsbanerne fra deres Betriebsabteilung, driftsafdeling, i Altona, som havde den lokale ledelse for Slesvig-Holsten. Og de kom jævnligt, sådan en gang om måneden kom de da her, de forskellige dezernenter dernedefra, også med det tekniske. Dér havde de en ingeniør, Oberregierungsrat Ratke, kan jeg huske han hed. Det var for det rent maskinelle, og han havde driftsafdelingen under sig. Og det administrative, det var en Oberverkehrsinspektor Ortz. Dem kan man huske endnu, ikke. De kom, reviderede og...

Billetterne blev også leveret af Lenz & Co., det var de såkaldte edmondsonske billetter. Og sådan var der forskelligt, som de selvfølgelig selv skulle yde, og så havde de en nøjagtig kontrakt på, hvad de skulle have for at lede de baner. Og de betingede sig så en procentdel af overskuddet.

Indtægterne anvendes

Dengang kørte amtsbanerne med et mægtigt overskud. Det er derfor, de foretog de voldsomme investeringer i stationsbygningen i Sønderborg og oppe i Nordborg, og nyt værksted og... Det var udelukkende, fordi på det tidspunkt tjente amtsbanerne så kolossalt med penge. Og anlægskapitalen var fordelt dels hos den preussiske stat, dels på provinsen Slesvig-Holsten, og sidst kom amtet med sit beløb. Nu kan jeg ikke huske fordelingen, men det kan man finde ud af i amtsrådets arkiv. Og da man så mærkede, at - efter kontrakten - de tyske myndigheder, der havde investeret kapital, fik den største procentdel, så siger de danske heroppe, repræsentanterne: Vi er kede af at afgive broderparten af overskuddet til Tyskland. Pengene vil vi beholde herhjemme, at vi... Så er det meget bedre, at vi kommer i gang med at bygge, modernisere jernbanen og - de fik nyt rullende materiel osv. Det var den direkte årsag.

Og se, jeg tør nu ikke sige, om det er rigtigt, men man siger, at den daværende nye amtmandsbolig, eller landrådsbolig, henne på Løkken - som nu gennem mange år er benyttet af Invalidenævnet - man siger, at den er blevet bygget for amtsbanernes penge, for at få dem væk også.

Til at begynde med var der Heberleinbremser og bremsevogne. Da havde de jo ikke den automatiske vacuum-bremse. Man havde en bremsevogn, og der gik et spil over vognenes tage. Men i krigens tid begyndte de så at udbygge med vacuumbremser, dels de gamle lokomotiver, og dels personvognene.

Og man begyndte også udbygning af det rullende materiel med elektrisk belysning. Det var jo helt enestående - de gamle vogne! Og det gjorde man i vort eget værksted. Der var en dynamo under pakvognene og bestemte personvogne, ikke alle. Men sådan, at man kunne sammensætte en togstamme. Og så havde man batterier, for man skulle jo også have lys, når man holdt på stationerne. Det blev også gjort dér under krigen. Ja, der fik vi togbelysning. I hvert tilfælde var alle vogne eller alle togstammer elektrisk belyst ved genforeningen. Da var der ikke nogen petroleumsbelysning mere.

Agenter

Ud over Sønderborg var kun Vollerup, Augustenborg, Nordborg og senere Guderup besat, af tjenestemænd. På de andre stationer var det krobestyrerne, der tog sig af ekspeditionen. De blev kaldt baneagenter, og de fik en ussel betaling for det arbejde, de lavede; det var så lidt, det gjorde noget. De fik et fast beløb om året efter stationens størrelse, og så fik de procenter af omsætningen af vognladningsgods og billetter. Og det blev så udregnet hvert halve år; så fik de opgørelse.

Baneagenterne solgte billetter, men deltog ikke i sikkerhedstjenesten. Nej, det var fuldstændig overladt til togpersonalet, med krydsninger osv. Selve krydsningen blev fastlagt inde i Sønderborg, gennem telefonen. Der var tjenestetelefon på hver kro, til benyttelse for togpersonalet fortrinsvis. Men krobestyrerne ringede jo også ind til Sønderborg, enten til godsekspeditionen eller til kontoret, hvis de var i tvivl om et eller andet.

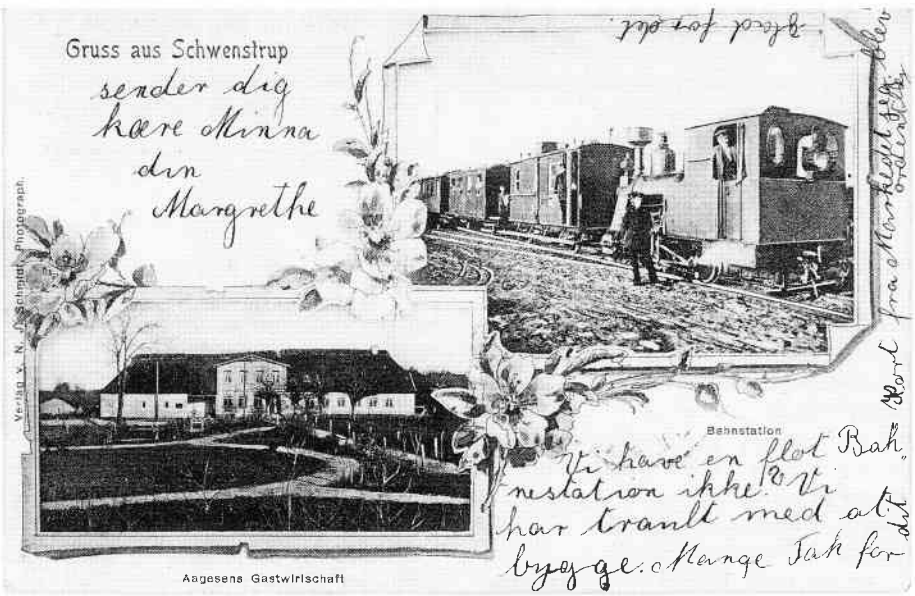
Baneagenternes virke var kun det forretningsmæssige, og det var selvfølgelig kontraktligt fastlagt hvad. Men med sikkerhedstjenesten havde de ikke spor at gøre, ikke det mindste.

Færgeforbindelse

Det var noget helt enestående, dengang vi fik forbindelsen fra Mommark Færge til Fyn. Så blev havnen udbygget med færgelejet og det ene og det andet. Og toget kom dernede. Tidligere kørte man kun ned til Mommark Færgegård i sommermånederne; om vinteren kørte man ikke derned. Det var en sidebane fra Lille Mommark station ned til Mommark Færge. Og så var der en lille bygning sådan ude på det fri; det område er nu også bebygget. Og dér holdt man så, og alle pinserejsende og sommergæster osv. steg ud dér. Da havde man enkelte tog, hvis køreplan passede til, hvor længe folk ville være dernede, inden de tog tilbage igen.

Man byggede jo så den nye Mommarkfærge, helt ny på Nakskov-værftet. Den eksisterer nu ikke mere. »Semifærgen« kaldte de den; den rystede altid. Derfor fik den kælenavnet »Semifærgen«. Det var ikke alle, der var særlig begejstrede for at komme med den, men den har klaret sig ganske enormt. Den klarede sig, helt indtil vi fik den nye Fynshav-færge.

Og De kan stole på, der kom rejsende. Alle fynboerne skulle jo over på Als og til Dybbøl. De har haft særtog dér, hvor de foruden færgen også satte både ind, fra Fåborg, fra Svendborg, ned til Mommark Færge. Så kørte de med toget ind til Sønderborg. Da var bilerne jo ikke så udbredte, som de er i dag. Det var en mægtig historie, så kolossalt. Særlig på søndage. Og modsat skulle alsingerne og sønderjyderne med færgen over til Fåborg. Men det var kun et par år.



På denne side: I Svenstrup blev den eksisterende kro station, idet indehaveren, gæstgiver Aagesen, påtog sig hvervet som baneagent. Som det indirekte fremgår af billedet til venstre, lå bygningen dog i nogen afstand fra sporet, ved hvilket fotografen har stået. På billedet til højre ses rullerne for Heberlein-bremsens line som krimskrams over vogntagene. Postkort fra ca. 1900, da romantikken endnu trivedes ovenud godt. Arkiv PWS.

På modstående side: ABA nr. 41 på vej over Alssund ved leveringen i 1927. Mon ikke mange af de implicerede har draget et lettelsens suk, da denne maskine og dens to søstre efter en sådan sørejse var kommet godt og vel i land og sporsat på Als-siden?

De nye lokomotiver

Tre lokomotiver (nr 40, 41 og 42) blev købt fra Vulcan-værket i Stettin i 1927. Dels for at få en bedre trækkraft - de gamle maskiner var blevet for små - og samtidig forøgede man hastigheden fra 30 til 45 kilometer i timen. Det var jo en stor stigning i hastigheden. Det kan De nok regne ud.

Det indvirkede på overkørsler osv., som loven nu krævede skulle være mere intakte, om man kan sige det på den måde.

De nye lokomotiver kom per jernbane til Sønderborg, ovre på Sønderborg H, altså på Sundeved-siden. Så meldte sig problemet: Hvorledes får vi dem nu over på Als-siden? Da havde vi ikke den faste bro; vi havde kun pontonbroen. Og så engagerede man sig med en entreprenør Dencker. Og så fik man en aftale med ham, at han skulle lodse dem - hvad skal man sige - sluse dem over Alssund. Sundet ligger jo lige neden for jernbaneterrænet. Så fik man dem læsset på flåder eller pramme og sendte dem her lige over til havnesporet for at sætte dem på sporet dér. Og så har man kørt dem på havnen og op på den daværende amtsbanestation.

Her skulle en tekniker fra Stettin-værket gøre dem køreklare. Han fyrede dem op, og vi skulle prøvekøre dem, før de kom i drift. Da de så endelig var færdige og skulle afleveres, havde amtsbanerne engageret en maskininspektør Kier fra Odense, fra Sydfyenske jernbaner. Han havde den tekniske tilsyn med alle lokomotiver, og der skulle jo årligt foretages lokomotiv-prøver osv., og der var han engageret til at foretage dem. Og selvfølgelig skulle han også give blåt stempel for de nye maskiner, at de nu kunne sættes i drift.

Knutzen og rutebilerne

Amtsbanen blev nedlagt den 28. februar 1933. Knutzen var en absolut dygtig mand for statsbanerne, man kan ikke sige andet. Jeg beundrede den mand. Nu havde jeg nemlig været med ved de forhandlinger, som foregik, under meget hemmelige forhold, inden det kom til et resultat. Ved De, hvad der var hans hensigt med overtagelse af det her i Sønderborg, ved De, hvorfor han gjorde det? Han havde kæmpet siden sin tiltrædelse ved statsbanerne som generaldirektør - han kom jo fra postvæsenet - han arbejdede på dette: Vi skal se at få fat i det med rutebilerne landet over.

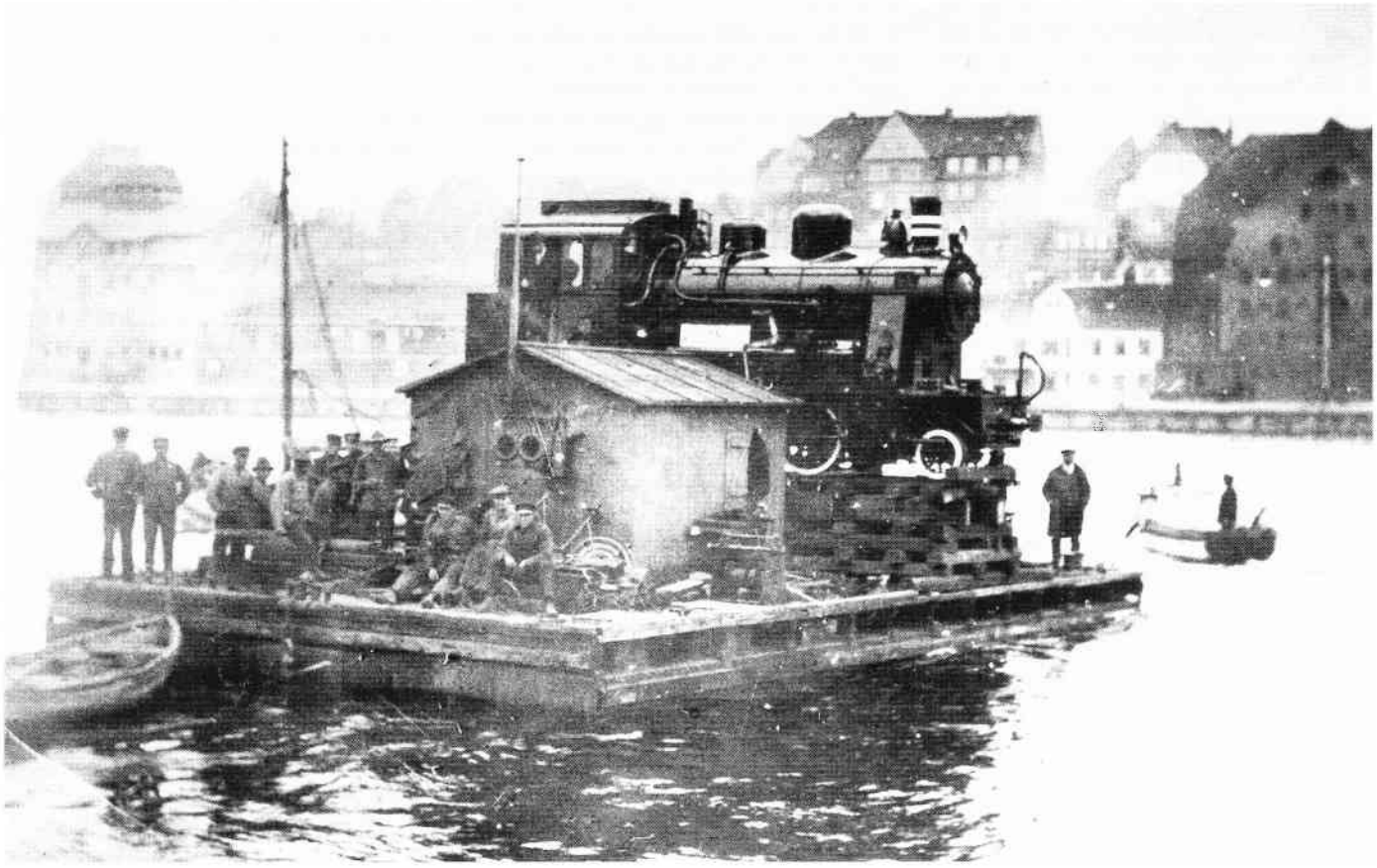
Og alle vegne, hvor han begyndte, var der jo allerede opstået en hel masse private rutebilejere, Hermansen her i Sønderborg bl.a. Og sådan kan man jo fortsætte. Og det lykkedes ham ikke. Han kunne ikke trænge igennem. Alle de private havde fået deres koncessioner, som de fik udstedt af amtsrådet. Og det var lokale interesser, der spillede ind. Ikke tale om, statsbanerne skal skam ikke - og sådan. Det vidste han.

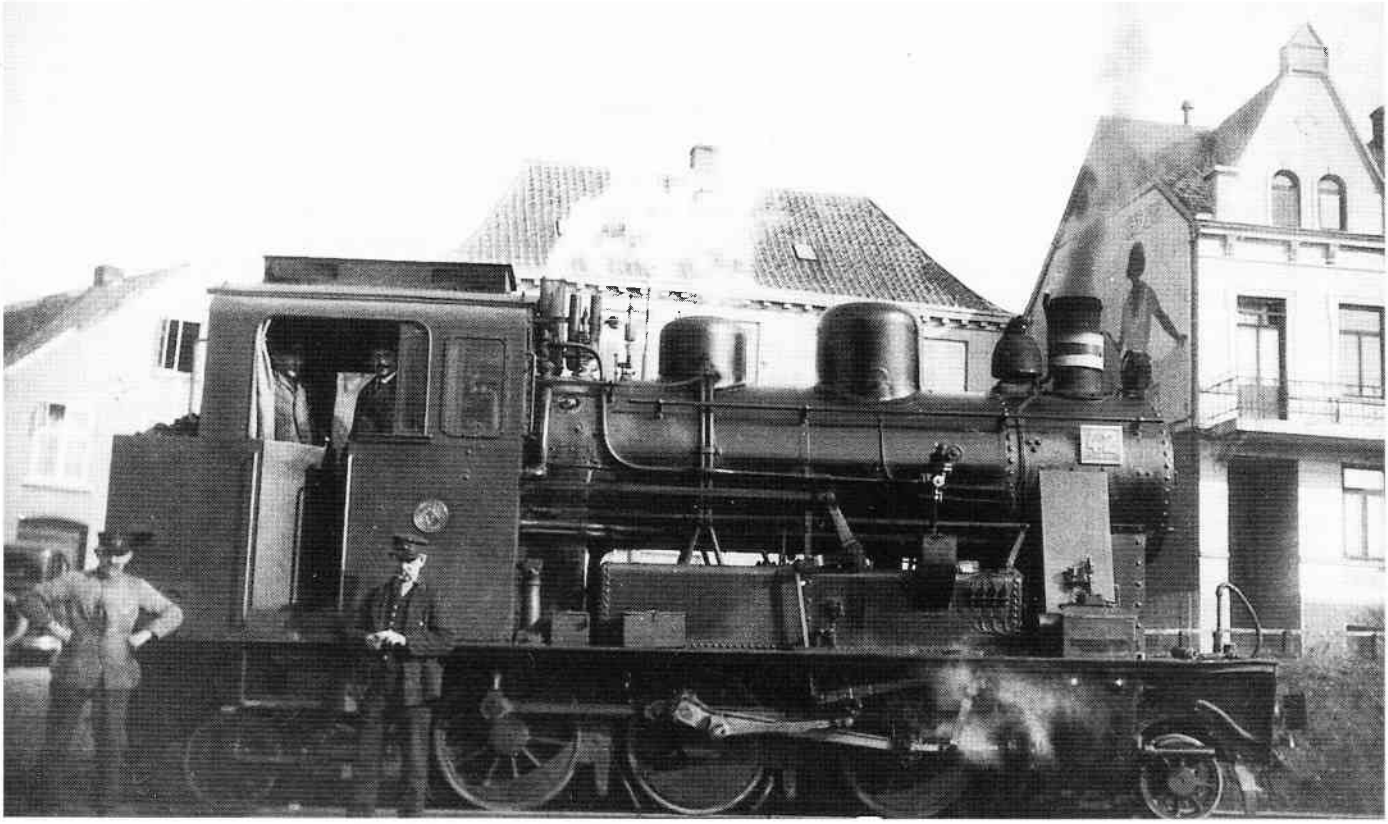
Og så var han så forudseende, at han tænkte: Hvis jeg nu køber de her amtsbaner, sådan som vi er inde på, strækningen til Nordborg bliver nedlagt, jeg udbygger - og det var jo også for at fedte for den stedlige befolkning - jeg udbygger - for dér var broen jo kommet; det var under den forudsætning, han kunne gøre det - så udbygger jeg strækningen fra Sønderborg med forbindelse ovre fra hovedbanegården over broen, Mommark-banen, ned til Lillebælt. Og det blev slået op, det var jo en flugtlinie, og hvad ved jeg. De første mange år gik det ganske glimrende. Men så udbyggede de vejen ved siden af, og så var det på lastbiler osv. Men Knutzen vidste, her er en foretning. Og han har tjent store penge her, med de rutebiler. Ikke med jernbanen. Men rutebilerne; det er den direkte årsag til, at han var interesseret i de amtsbaner.

Salg til Pommern

(Forhandlingerne om salg af de stadig forholdsvis nye lokomotiver nr 40, 41 og 42 blev gennemført og afsluttet allerede i 1932, altså inden amtsbanernes lukning.) Det var egentlig ganske mærkværdigt. Jeg var meget stærkt inde i billedet dengang, for at frembyde dem til salg i de tyske aviser. For her i landet havde vi kun tre smalsporede baner, det var Haderslev, Åbenrå, og så de bornholmske baner; de havde også 1000 milimeter. Den normale sporvidde er 1435. Og Mommark-banen blev så udbygget til 1435, da statsbanerne overtog.

Men de lokomotiver blev frembudt i de forskellige fagaviser og privatbanetidender osv i Tyskland, hvor man havde den største chance for at sælge dem. For der var mange mange 1000 milimeter smalsporede baner i Tyskland på det tidspunkt. Og der kom ikke noget bid på det hele; i realiteten var der ingen interesse. Nu var der også tilbagegang ved privatbanerne nede i Tyskland. Men så var der en bane nede i Pommern, som nu i mellemtiden er i den østlige zone. Ja, dér kan jeg også fortælle en meget sjov historie.





En skønne dag kom der en tysk jøde, som hed Grötzner. Han handlede med brugt jernbanemateriel og sådan noget; jøderne kan jo alt. Han viste sig en skønne dag og var meget interesseret i de her tre lokomotiver. Og forhandlede først med (driftsbestyrer) Jespersen. Det var fra Jespersen, han købte dem. Nu var der det, at den Grötzner havde allerede handlet med den tidligere driftsbestyrer, Tietze. Jo, det var det her jernbanemateriel, som Tietze købte for egen regning, krigsmateriel; det er nu en helt anden historie. Men Grötzner, han kom så frem i billedet og var interesseret i de her tre lokomotiver. Og da man så endelig kunne mærke, der var bid på det, så skulle han have den jernbaneforvaltning med op og se på lokomotiverne, og de var mægtig interesseret, og handelen blev også afsluttet.

Den fremmede værkmester

Og så kom der (i 1933) en værkmester deroppefra; han kom herned for at gøre rejseklar med de her truckvogne, specialvogne til transport af lokomotiver. Dem havde Danmark ikke. Ja, jeg ved ikke, om vi havde, men ikke på daværende tidspunkt. Det var altså tyskerne; de havde jo alt i den retning. Og han kom så herned, gjorde lokomotiverne klar og sådan, at de kunne glide op til. Og da han mødte op, havde vi allerede bestilt de her specialvogne hos statsbanerne; det går så videre ad ganske naturlig vej. (!) Men det varede en fjorten dage eller tre uger - det kan jeg ikke huske ganske bestemt - inden de vogne kunne leveres herop.

Og så stod han jo her. Det varede ikke mange dage, før han var færdig og klar til at rejse tilbage, men han ville jo gerne have de lokomotiver med hjem. Var for øvrigt også godt tilfreds med det; der var jo frygtelige forhold deroppe i Pommern, i forhold til Danmark, han var helt begejstret for at komme herop. Og så fik jeg til opgave at arrangere det sådan, at han ikke var overladt fuldstændigt til sig selv, at jeg skulle underholde ham om aftenen, når jeg var færdig med min tjeneste. Han kunne komme hos mig, og sådan, at jeg kunne være sådan lidt underholdning for ham. Han mødte gerne op sådan ved seks-syvtiden om aftenen og ville hilse på mig og spørge, hvad vi skulle i aften; vi gik spadseretur i Sønderskoven, vi gik over på Alhambra og nød en øl sammen, og sådan. Han var en mand i, jah, han har været i halvtredserne, en ældre mand.

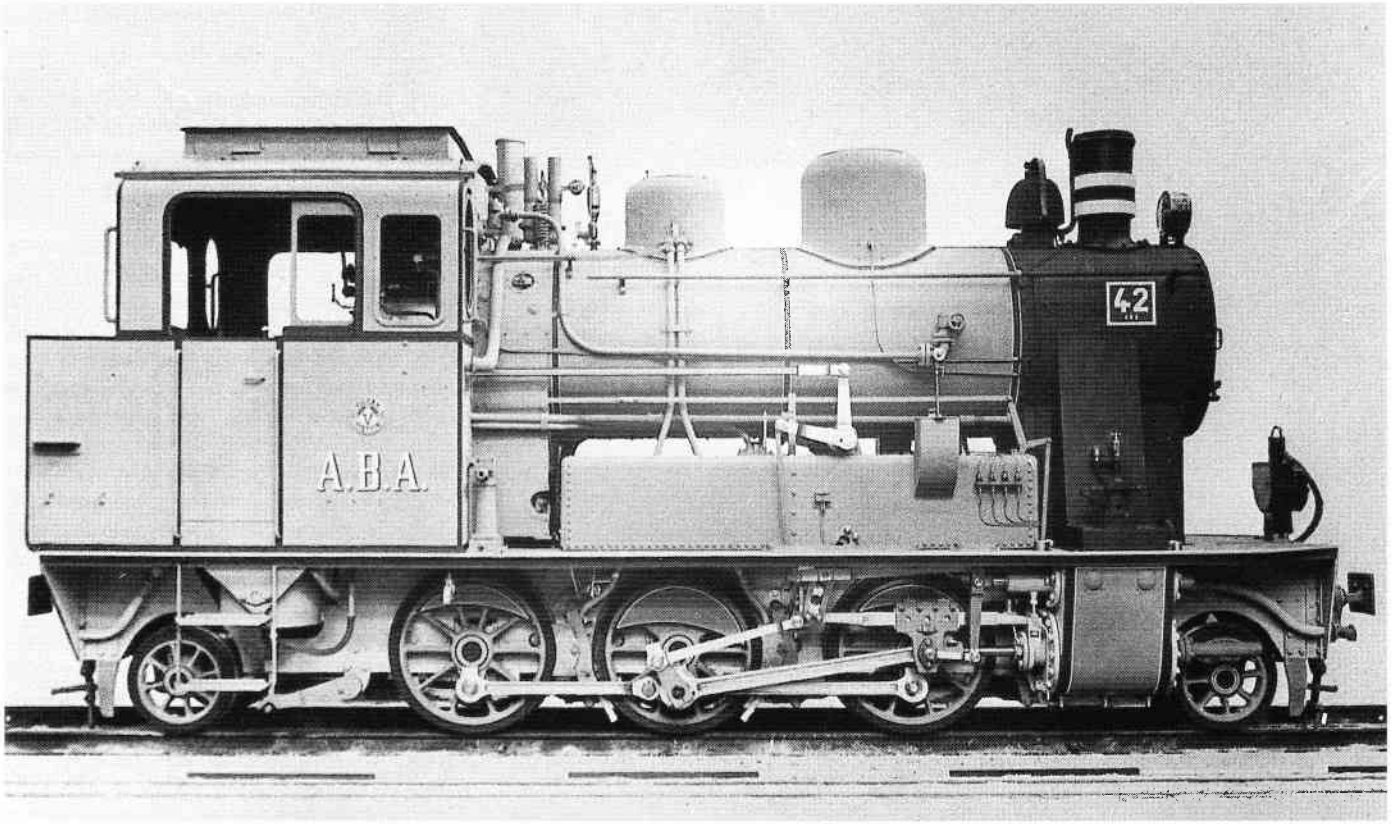
Kongebesøg

Men så en dag havde jeg læst i avisen, kongeparret kommer på besøg. Så siger jeg til ham: Ved du hvad, i morgen skal vi skam have den oplevelse, at vores konge, kongen med familien kommer i sit »Dannebrog«, hans skib, hertil, nede i havnen. Jeg kan desværre ikke komme med derned - for da var jeg tjenstligt optaget - men nu skal jeg nok, nu går vi ned til havnen, og så vil jeg vise dig ganske bestemt, hvor du skal stille dig op i morgen ved kongemodtagelsen. Og det kunne han slet ikke forstå, så siger han: Ja, men det går jo slet ikke; jeg kan ikke et eneste ord dansk, og hvis så de jager mig væk! Nej, det skal du ikke være bekymret for, det er slet ikke nødvendigt; de står jo ikke og føler hver på hjerter og nyrer, om han kan tysk eller engelsk eller det ene og det andet.

Det er en stor begivenhed, det her med kongebesøg. Åh, der var jo fyldt med mennesker, skolebørn osv. Og så havde han jo alligevel begivet sig derned og stillet sig op dér, hvor jeg var med ham, og det var jo netop der, hvor byens honoratiores skulle være. Byrådet og amtsrådets medlemmer osv kom han til at stå bagved. Og han var jo i den grad begejstret, da »Dannebrog« løb ind ad Alssund, kom oppefra, altså fra Arnkil, kom sejlende. Nu var det jo ualmindelig flot vejr.

Og så skete det mærkværdige, at han kom til at stå bag den daværende konsul Erichsen, altså ikke den nuværende i kulfirmaet, men hans onkel. Han var i bestyrelsen, og han havde været med ved de forhandlinger om de tre lokomotiver, hvor værkmesteren også var med, og hvor de havde fået en mægtig frokost, som banen gav nede på »Alssund«, da handelen blev afsluttet. Og da havde de jo fået både - han vidste slet ikke, hvorledes han skulle te sig ved det her store danske frokostbord med snaps osv. De her snapse kunne han nu godt lide, men de var jo lidt stærkere end de tyske snapse. Og det viste sig, da de så rejste hjem, at han blev så syg undervejs, at han måtte gøre ophold i Kiel og være der et

De to billeder i dette opslag viser under nogenlunde samme vinkel samme side af samme maskine, et af de alsiske amtsbaners store lokomotiver, som både direkte og indirekte spiller en væsentlig rolle i denne artikel. De bringes begge, fordi hvert af de to fotos har sine fortrin, og de således supplerer hinanden på bedste måde. Det er til dels ret forskellige informationer, man får ved at se nr. 42 under damp i Sønderborg henholdsvis med lys fotograferingsbemaling og bortretoucherede omgivelser i Stettin.



par dage. Der var han jo fuld, manden, men blev så mere og mere dårlig. Nå, det er sådan en lille sidebemærkning.

Et kongeligt håndtryk

Men nu tilbage til det her kongebesøg. Så kom kongen jo, og de andre, og de kom i land, og så hilser kongen jo først på børnene, eller hvad ved jeg. Men i alle tilfælde hilser han jo på veteranerne og byrådsmedlemmerne og amtsrådets medlemmer, hvor Knud Erichsen var blandt; han var for resten også medlem af byrådet. Og Knud Erichsen giver sig i snak med ham her værkmesteren. Knud Erichsen var jo i høj hat osv., men han havde jo almindelig påklædning. Og så, mens de står og diskuterer, da kommer kongen netop og passerer Knud Erichsen og hilser på ham og giver ham hånden. Og da stod værkmesteren ved siden af Knud Erichsen, og så giver kongen også ham hånden. Og så kom han jo farende op til mig på kontoret: Nej, sådan en fest jeg har oplevet; tænk, jeg har trykket jeres konge i hånden! Han var så optaget. Det kunne han jo slet ikke forstå, at det kunne lade sig gøre. Det var altså den største oplevelse, han havde i sit liv. Og så siger jeg: Ja, men ved du hvad, hvis det er tilfældet, det kan jo være, at - for der bliver jo fotograferet sådan en dag, de forskellige - det kan sandelig være, der kommer et billede i avisen af dig, at du er blevet fotograferet med. Sandelig nok, om han ikke var der. Ved De, hvor mange eksemplarer han købte? Det var i Dybbøl-Posten, kan jeg så tydeligt huske. Han købte 50 eksemplarer. Dem ville han have med, for de skulle se hjemme, at han havde hilst på kongen. Og mærkværdigvis blevet fotograferet netop, da han står og giver kong Christian X hånden. Nå, det var sådan en lille sidebemærkning.

Gemt i kedlen

Men så rullede de også, de her lokomotiver, han smuglede jo ved den lejlighed. Han fik købt nogen smør, og det gemte han nede i lokomotivets kedel. Smør - hvad var det mere, han havde da købt noget mere? Rugbrød! Jeg har aldrig hørt til ham siden; jeg vil da håbe, at han har fået noget udbytte af det. Så vidt jeg husker, var det en 10 pund smør, han købte for så at få lidt mere med hjem på bordet.

Det er nok ikke smeltet, for når den ikke er opvarmet, der er ingen brænde i osv. - den var jo tømt for vand - så er der jo faktisk koldt dernede i kedlen; det var jo en ret stor kedel. Hæ, hæ! Han har jo sikkert haft det indpakket i papir osv. Men det fik han altså puttet der ned i, og jeg kan huske endnu, det var nummer 40. Numrene var endnu på dem, de lokomotiver, at han ikke gik fejl af det, om det var 41 eller 42.

Men de gled så. Specialvognene kom jo ned på havnen her i Sønderborg. Og dér havde man jo dobbeltspor (firskinnespor 1000/1435); det havde man ikke fået væk endnu. Sådan, at de faktisk kunne blive kørt ned på havnesporet og med havnekranen dér direkte læsset over på de her specialvogne.

Likvidationen

Jeg var bogholder ved amtsbanen og gik så som assistent igen til statsbanerne. Ja, jeg var ganske vist udlånt til amtsbanerne i likvidation fra 1. marts - da overgik jeg til statsbanerne - og så til den 30. juni, for at være med ved selve likvidationen, forhandlingerne om det rullende materiel og det hele, afslutning af regnskabsforholdene med de forskellige stationer op ad banen osv. Da var jeg udlånt af statsbanerne til amtsbanerne i likvidation.

Likvidationen fortsatte faktisk efter de fire måneder, jeg har været med, jeg var der i marts, april, maj, juni. Og det fortsatte, for en del af stationerne osv. var ikke solgt endnu. Det blev så varetaget af Jespersen, som også overgik til statsbanerne og derefter ledede rutebilerne.

Her gik likvidationen forholdsvis hurtigt, og det var dels, fordi man ville se at få et punktum i det hele, have det hele afsluttet. Og nu tog statsbanerne jo det meste af det. Så var der kun tilbage strækningen til Nordborg. Der sagde man, alle de lodsejere, som i sin tid havde afgivet areal, de fik det tilbage gratis, hvis de ville have det. Der var enkelte, der ikke ville have det - hvor der var dæmninger osv., som faktisk var lidt uegnet til deres landbrugsbedrift. Ja, det har man jo også formået så enten at fylde op eller hvad. Det kan jeg ikke huske; det var efter min tid.

Men i hvert tilfælde er der ikke ret meget at se af den bane mere. Der er enkelte steder. Heroppe ved Hørup kan man se det gamle areal, som statsbanerne ikke ville have, bortset fra skinnerne; det beholdt amtsbanerne. Man kan se heroppe ved Paradisgård, der er sådan en strækning, som de har ladet ligge, og det er vokset op som en skov. Oppe i Nordborg er der noget lignende; det har man heller ikke kunnet få solgt. Det er så Nordborg kommune, der har overtaget det. ❑

Gråsten med dagens almindelige godstog.

På sporet af det forsvundne Sønderjylland

Af Frank Nielsen

Bare rolig, Sønderjylland er ikke blevet borte! Men det er til gengæld de fleste af jernbanerne. Når man ser bort fra Sønderborgbanen, er der kun de to længdebaner Bramming-Tønder og Lunderskov-Padborg tilbage i det sydligste Sønderjylland.

Engang gik der bane fra Tønder til Højer, der kørte persontog mellem Tønder og Tinglev, og der var fire gange flere stationer på Sønderborgbanen, end der er i dag. Der kørte også tog mellem Tørsbøl og Padborg, mellem Vester Sottrup og Skelde og mellem Sønderborg og Mommark. Om disse baner, som alle åbnede i tysk tid, handler denne historie.

Højerbanen

Banen fra Tønder til Højer Sluse åbnede i 1892. Fra havnen ved Højer Sluse var der skibforbindelse til Sylt (Sild), og det var denne forbindelse, der var banens eksistensgrundlag. Straks da Nordslesvig kom tilbage til Danmark i 1920, gav man sig til at bygge en jernbanedæmning mellem Sylt og det tyske fastland, og efter indvielsen af denne (Hindenburg-dæmningen) i 1926, døde trafikken på Højerbanen ud.

Der havde ellers kørt »korridor-tog« direkte fra Hamburg til Højer, så man undgik told- og paskontrol, men nu var der kun lokaltrafikken tilbage, og den var ikke stor. Allerede i 1935 standsede persontrafikken, og så lå banen hen som godsbane helt til 1962. Da var den også så nedslidt og misligeholdt, at man kun turde lade en af banetjenestens trojer flytte på de få godsvogne, der var at flytte med.

Højerbanen er nok en af de mest forsvundne baner, jeg har ledt efter. Det kræver nøje studier af både gamle og nye landkort, før man begiver sig afsted. Men det, man så ikke får set af nedlagte baner, får man set i flotte naturområder: Det flade marsklandskab, det gamle og det nye dige ved Vidå-slusen. Vadehavet i lavtstående sol en halv time efter ebbe er et flot syn.

Tønder—Højer.

Afstand fra Tønder					DL 530 P.			DL 532 B.			DL 534 P			1536 P.			DL 538 L. P.			DL 540 P			DL 542 P.			DL 544 P.			DL 546 P.			DL 550 P.		
					An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog
—		Tønder (Tdr)	—	—	—	5^{48}	—	—	6^{20}	—	—	7^{54}	533	—	9^{01}	538	—	10^{40}	151	—	14^{10}	—	—	17^{20}	—	—	18^{55}	543	—	21^{02}	—	—	22^{10}	547
3,3		Megeltønder (Mø) ▲	45	—	5^{58}	5^{58}	—	6^{36}	6^{42}	—	8^{02}	8^{02}	—	9^{09}	9^{09}	—	10^{49}	10^{50}	—	14^{18}	14^{18}	—	17^{28}	17^{28}	—	19^{03}	19^{03}	—	21^{10}	21^{10}	—	22^{18}	22^{18}	—
8,5		Daler (Dl) ▲	—	—	6^{01}	6^{02}	—	6^{48}	6^{50}	—	8^{07}	8^{08}	—	9^{14}	9^{15}	—	10^{56}	10^{57}	—	14^{24}	14^{24}	—	17^{34}	17^{34}	—	19^{08}	19^{09}	—	21^{15}	21^{16}	—	22^{23}	22^{24}	—
12,0		Højer (Her)	—	30	6^{08}	—	531	7^{00}	—	535	8^{14}	—	535	9^{21}	—	—	11^{03}	—	538	14^{30}	—	541	17^{40}	—	543	19^{15}	—	545	21^{22}	—	547	22^{30}	—	551
Toget er:					Motortog			Motortog			Motortog			Persontog			Motortog			Motortog			Motortog			Motortog			Motortog			Motortog		
Største tilladte Hastighed km i Timen					45			45			45			45			45			45			45			45			45			45		
Løber:					S			Hv			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			S		

Afstand fra Tønder					DL 531 L. P.			DL 533 P.			DL 535 P.			1537 L. P.			DL 539 B.			DL 541 P.			DL 543 P.			DL 545 P.			DL 547 P.			DL 551 P.		
					An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog	An.	Af.	Tog
—		Højer (Her)	—	—	—	6^{18}	530	—	7^{24}	532	—	8^{22}	536	—	9^{55}	—	—	11^{00}	539	—	14^{00}	540	—	18^{00}	542	—	19^{22}	544	—	21^{37}	546	—	22^{45}	550
3,3		Daler (Dl) ▲	45	—	6^{28}	6^{28}	—	7^{30}	7^{30}	—	8^{28}	8^{28}	—	10^{02}	10^{03}	—	11^{05}	11^{09}	—	14^{06}	14^{06}	—	18^{05}	18^{12}	—	19^{30}	19^{30}	—	21^{37}	21^{37}	—	22^{43}	22^{43}	—
6,7		Megeltønder (Mø) ▲	—	—	6^{36}	6^{38}	—	7^{36}	7^{37}	—	8^{34}	8^{35}	—	10^{10}	10^{11}	—	11^{17}	11^{19}	—	14^{17}	14^{19}	—	18^{20}	18^{25}	—	19^{40}	19^{40}	—	21^{45}	21^{45}	—	22^{50}	22^{50}	—			
12,0		Tønder (Tdr)	—	30	6^{40}	—	—	7^{45}	—	534	8^{41}	—	538	10^{20}	—	539	11^{28}	—		15^{01}	—	—	18^{34}	—	544	19^{45}	—	—	21^{52}	—	550	22^{58}	—			
Toget er:					Motortog			Motortog			Motortog			Blandet Tog			Motortog			Motortog			Motortog			Motortog			Motortog			Motortog				
Største tilladte Hastighed km i Timen					45			45			45			45			45			45			45			45			45			45				
Løber:					S			Hv			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			S			

Tjenestekøreplaner oktober 1931.

Højer Station med det udgåede elmetræ.

Ved Tønder kan man ikke finde banen mere. Ved Tved er der opstået et nyt villakvarter, og et lille parkanlæg følger fint banens kurve mod vest. I Møgeltønder blev stationen revet ned omkring 1980, og der står nu kun resterne af lidt pakhus tilbage. Banens forløb gennem den nordlige del af byen kan dog stadig anes.

Fra Møgeltønder til Daler er og bliver banen væk. Det skyldes til dels, at der er bygget en ny vej, hvor banen løb, men også, at det parallelle forløb med digerne langs »Lindskov Møllestrøm« er fuldstændig groet til. Daler station, som blev nyopført i 1925, ligger der antagelig endnu. Andre kan muligvis bekræfte det, men så skal man have lyst til at dreje ned ad noget, der muligvis er en indkørsel og forsvinde i junglen. Machete bør medbringes!

Fra Daler fortsatte banen langs møllestrømmen, og 13,3 km fra Tønder nåede den frem til Højer station. Stationsbygningen er der stadig, men helt symbolsk står der et udgået elmetræ på den side, hvor sporene lå. Efter stationen kan man endnu følge banens løb ud mod det gamle dige. Udfor en stor trælasthandel står endnu en siderampe og ser helt forladt ud.

Ude ved Højer Sluse var der indtil 1928 en stor stationsbygning i to etager helt bygget i træ. Området ved den tidligere station er nu bevokset af en lille lund. Eneste bygning på stedet er en toiletbygning for besøgende ved Højer Sluse.

Tønder (H) er i dag en skygge af sig selv. I sydenden ligger der dog nogle virksomheder med egne sidespor, som jævnligt bruges. Midt i det hele står lokomotivremisen og forfalder. Der er sat store krydsfinérplader for alle remiseportene, og på personaleindgangen omme på bagsiden, ind mod en stor fabrik, hænger et stort skilt: »Lukket lagerområde - henvendelse i ekspeditionen«. Bliver der ikke taget affære - og det er der intet, der tyder på - tror jeg bygningen lige så stille vælter af sig selv. Banen mod Niebüll på den anden side af grænsen er endnu tillyst driften, men de eneste tog, der kører her en sjælden gang, er som regel tyske militærsærtog til og fra Oksbøl.

Tønder-Tinglev

Den første jernbane til Tønder kom fra Tinglev i 1867. Den blev såmænd bygget af »Peto, Brassey & Betts«, som oprindelig aftalt med den danske stat. Banen sydfra til Vedsted/Hviding åbnede først i 1887, og samtidig fik banen fra Tinglev endestation på Tønder H. Indtil da havde den haft endestation på det, der nu kom til at hedde Tønder Nord - senere endnu Tønder Øst. Tønder Øst station blev revet ned i 1986. Nu ligger her en mere moderne ventesalsbygning, for her er stadig rutebilstation. De sidste sidespor forsvandt i 1977.

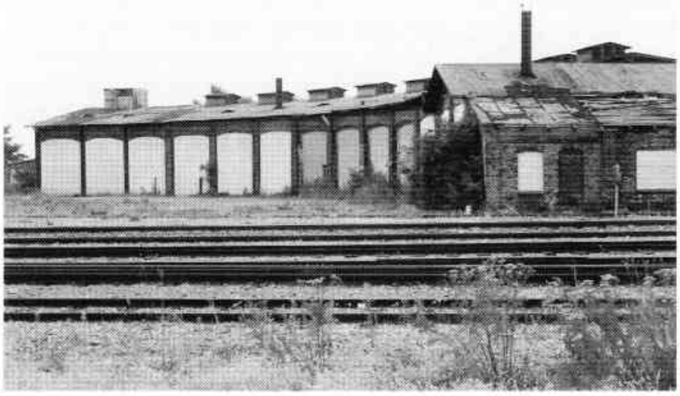
Tinglev-Tønder ligger i øvrigt stort set hen, som da persontrafikken blev indstillet i 1971. Da jeg var her i august 1994, kørtes der i reglen godstog en gang hver vej mandag til fredag. Men siden maj 1995 er trafikken helt indstillet mellem Bylderup-Bov og Tønder. Bylderup-Bov betjenes kun lejlighedsvist fra Tinglev, mens det er godstoget til Ribe, der får lov til at fortsætte til Tønder, når der er gods at hente her.

Første stop efter Tønder var Rørkær, som først blev rigtig station i dansk tid. Indtil da var der blot billetsalgssted. Der kom aldrig noget sidespor, og fra 1957 var der blot et trinbræt, som lukkede i 1963. Der er intet mere af det at finde.

I Jejsing var der station helt til 1969 og endnu i to år trinbræt. Godsvogne kunne udveksles helt til 1984. Stationsbygningen er nu forsvundet, men endnu findes der en perron med en lampestander på.

Bylderup-Bov har endnu sit offentlige læssespor; det er forholdsvis sjældent benyttet, og lige vest for stationen er der et privat sidespor. Også her er perronen intakt med én lampe på. Både den helt oprindelige stationsbygning og den nyere fra tyverne findes endnu.

Sidste station inden Tinglev var Terkelsbøl. Her er der to perroner, men ingen lampe! Stedet åbnede i 1878, men også hér blev der først efter overgangen til dansk sty-


Tønder remise.

Bylderup-Bov. Læssesporet ses længst til venstre.

Sønderborg—Tinglev—Tønder.

km fra Sønderborg		Station	[illegible]	[illegible]	3400 G. An.	Af.	X Tog	1404 P. An.	Af.	X Tog	3402 B. An.	Af.	X Tog	1474 P. An.	Af.	X Tog	1408 P. An.	Af.	X Tog	1412 P. An.	Af.	X Tog	1416 P. An.	Af.	X Tog
—	A	**Sønderborg** (Sdb)	—	—	—	—	—	—	6^45	—	—	7^40	1401	—	8^54	1473	—	9^57	—	—	11^54	—	—	14^47	
5,9?	A	Ragebøl (Rag) ▲ I	45	—	—	—	—	6^52	6^52½	—	7^51	7^56	—	9^01	9^01½	—	10^01	10^04½	—	12^01	12^01½	—	14^54	14^54½	
6,6?	Ao	**Vester-Sottrup** (Vt)	„	30	—	—	—	6^57½	6^58½	—	8^03	8^15	—	9^06½	9^20	1405	10^09½	10^10	—	12^06½	12^07	3401	14^59½	15^01½	1413
10,2	F	Avnbøl (Aw)	„	„	—	—	—	7^03½	7^06½	1401	8^25	8^33	—	Til Skelde		—	10^15	10^15½	—	12^12	12^16	1400	15^06½	15^07	
15,5?	F	Adsbøl T (Az)	„	—	—	—	—	X	7^13	—	—	8^39	—			—	X	10^22	—	X	12^22	—	X	15^13	
16,3?	Ao	Graasten (Gst)	30	30	—	—	—	7^17	7^17½	—	8^43	8^56	1405			—	10^26	10^27	—	12^26	12^26½	—	15^17½	15^19½	
19,9?	Ao	Rinkenæs (Rx)	„	„	—	—	—	7^24½	7^25	—	9^14	9^21	—			—	10^34	10^34½	—	12^33½	12^34	—	15^26½	15^27½	
24,5?	A	**Tørsbøl** (Tsb)	„	„	—	—	—	7^32½	7^33	—	9^32	9^44	—			—	10^42	10^42½	3401	12^41½	12^42	—	15^35	15^36½	
27,8?	C	Lundtoft B & S (Lt) I	45	—	—	—	—	7^38½	7^39	—	9^52	9^57	—			—	10^48	10^48½	—	12^47½	12^48	—	15^42½	15^44	
31,3?	F	Kliplev (Kw)	„	30	—	—	—	7^44½	7^45	—	10^04	10^15	3401	—	—	—	10^51	10^54½	—	12^53½	12^54	—	15^48	15^48½	
35,7?	E	Bjerndrup (Bje) ▲ I	„	—	—	—	—	7^51½	7^52	—	10^23	10^28	—	—	—	—	11^01½	11^02	—	13^01	13^01	—	15^55½	15^56	
41,3?	F	**Tinglev** (Tc)	—	30	—	6^23?	—	8^01	8^06	1405 1905	10^38	11^30	1409 1408	—	—	—	11^11	11^20	1409 1510?	13^10	13^18	1413	16^05	16^21	1417
45,6?	E	Terkelsbøl (Tk) ▲ I	45	—	[illegible]	[illegible]	—	8^14½	8^15	—	11^17	11^52	—	—	—	—	11^26½	11^27	—	13^24½	13^25	—	16^31	16^32	
52,9	D	Bylderup-Bov (Bü)	„	30	[illegible]	7^00	—	8^25	8^25½	—	12^01	12^10	—	—	—	—	11^37	11^37½	—	13^35	13^35½	—	16^43	16^44	
60,7?	F	Jejsing (Js)	„	„	7^14?	7^20?	1403?	8^35½	8^36	—	12^29?	12^13?	1413	—	—	—	11^47½	11^48	—	13^45½	13^46	—	16^55	16^56	
63,8?	E	Rørkær B (Rrk)	„	—	[illegible]	[illegible]	—	X	8^41	—	S	12^50	—	—	—	—	X	11^54	—	X	13^52	—	X	17^01	
67,0	F	Tønder Nord (Trn)	„	—	[illegible]	[illegible]	—	8^46	8^47½	—	12^56	12^57	—	—	—	—	11^59½	12^00	—	13^57	13^58	—	17^06	17^07	
67,9?		**Tønder** (Tdr)	—	30	[illegible]	—	—	8^50	—	—	13^00	—	—	—	—	—	12^03	—	1413	14^01	—	3415	17^10	—	
Toget er:					Ikke personf.			Persontog			Ikke personf.			Bland. Tog			Persontog			Persontog			Persontog		
Største tilladte Hastighed km i Timen					40			45			45			45			45			45			45		
Løber:					Hv			Daglig			Hv			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig		

Sønderborg—Tinglev—Tønder.

Station	3414 P. An.	Af.	X Tog	1418 Sdb-Tc P Tc-Tdr B An.	Af.	X Tog	1420 P. An.	Af.	X Tog	1422 P. An.	Af.	X Tog	1922 P. An.	Af.	X Tog	D L 526 P. An.	Af.	X Tog	1986 P. An.	Af.	X Tog
Sønderborg (Sdb)	—	15^10	1413	—	18^08	—	—	21^30	1419	—	22^35	3418	—	22^52	—	—	—	—	—	23^55?	
Ragebøl (Rag)	15^18	15^50?	—	18^15	18^16	—	21^37	21^37½	—	22^43	22^43	—	22^59	22^59	—	—	—	—	24^00	0^01	
Vester-Sottrup (Vt)	15^56	16^01	—	18^21	18^26	—	21^42½	21^44½	—	22^49	22^51	—	23^04	23^04½	1985?	—	—	—	0^06	0^12	1421
Avnbøl (Aw)	16^12	16^17	—	18^31	18^32	—	21^49½	21^50	3419	22^59	23^00	—	23^10½	23^11					Til Skelde		
Adsbøl T (Az)	—	16^23	—	X	18^38	—	X	21^56	—	X	23^07	—	X	23^17							
Graasten (Gst)	16^27	16^42	—	18^42	18^43	—	22^00½	22^02	—	23^12	23^14	—	23^21	23^22							
Rinkenæs (Rx)	16^51?	16^59	1417	18^50	18^51	—	22^09½	22^10	—	23^20	23^26	—	23^29	23^30							
Tørsbøl (Tsb)	17^08	17^28?	—	18^59	19^00	—	22^17½	22^19½	-	23^37	23^40?	1421	23^37½	23^40	1421						
Lundtoft B & S (Lt)	17^25	17^27	—	19^05½	19^06	—	22^25	22^26	—	23^47	23^47½	—	23^47?	23^47½							
Kliplev (Kw)	17^37?	17^42	-	19^11½	19^12	—	22^32	22^33	—	23^54?	23^55	—	23^54½	23^55							
Bjerndrup (Bje)	17^50	17^52	—	19^19	19^20	—	22^40	22^41	—	0^03	0^03½	—	0^03	0^03½							
Tinglev (Tc)	18^02	—	—	19^29	19^45	1419	22^50	23^02	1421	0^14	—	—	0^1?	—	—	—	0^25	525			
Terkelsbøl (Tk)	—	—	—	19^53	19^55	—	23^08½	23^09	—	—	—	—	—	—	—	0^31½	0^32				
Bylderup-Bov (Bü)	—	—	—	20^07	20^10	—	23^19	23^20	—	—	—	—	—	—	—	0^42	0^42½				
Jejsing (Js)	—	—	—	20^23	20^24	—	23^30	23^30½	525	—	—	—	—	—	—	0^52½	0^53				
Rørkær B (Rrk)	—	—	—	X	20^30	-	X	23^37	—	—	—	—	—	—	—	X	0^58				
Tønder Nord (Trn)	—	—	—	20^35	20^36	—	23^42	23^43	-	—	—	—	—	—	—	1^03	1^03½				
Tønder (Tdr)	—	—	—	20^39	—	—	23^46	—	—	—	—	—	—	—	—	1^06	-				
Toget er:	Ikke personf.			Bl. Tog			Persontog			Bl. Tog			Persontog			Motortog			Persontog		
Største tilladte Hastighed km i Timen	45			45			45			45			45			45			45		
Løber:	Hv			Daglig			Daglig			Hv			S			Nat efter S			S		

Graasten Teglværks Sidespor ligger mellem Adsbøl og Graasten.

Anm. Tog 3402 kan efter Behov standse ved Graasten Teglværks Sidespor for at optage eller afsætte Vogne.

Lundtoft station.

Nørre Smedeby station med brandtrappe.

re rigtig station. I 1958 blev stationen rykket ned til trinbræt, og da blev perronen på østsiden af overskæringen etableret. Stationsbygningen er væk.

Efter således at have fulgt den godt 26 km lange, »flade« bane kommer man til Tinglev. Her er al den fred og idyl, man lige har været vant til på sin vej fra Tønder, totalt forsvundet. Stationen er fuldstændig groet til med elmaster og mastebroer, og der foregår voldsomme ombygningsaktiviteter i forbindelse med udvidelsen af banen mod nord til dobbeltspor. Nok om det og videre mod Sønderborg!

Sønderborgbanen

Banen mod Sønderborg åbnede i 1901 og var oprindelig en sidebane, der i Tørsbøl stødte til banen fra Padborg, som også åbnede i 1901 (mere om Padborg-Tørsbøl senere). Sønderborgbanen havde indtil 1974 et hav af stationer og trinbrætter, men InterCity-systemet, som indførtes det år, betød farvel til dem alle undtagen Gråsten. Senere vendte Kliplev tilbage som trinbræt og Vester Sottrup havde i nogle år efter 1980 genåbnet et sidespor.

Banens stationsbygninger står endnu undtagen i Vester Sottrup, hvor den blev revet ned i 1986. De blev alle bygget i den samme tyske stil med to etager og høje tagrejsninger, og det kan hurtigt blive lidt ensformigt, når man har set to-tre næsten ens huse. Men her får man igen opvejet det kedelige med en storslået natur, idet banen efter Kliplev bevæger sig ind i randzonen fra iskalotten fra den sidste istid. Der kommer straks nogle flere bakker, men også nogle flotte udsigter. Fra Rinkenæs station er der bl.a. udsigt til både en fjord, et nor og et sund (Flensborg, Nybøl hhv. Egern...).

Første stop efter Tinglev var Bjerndrup, som blev trinbræt i 1962, fik fjernet sit sidespor i 1967 og lukkede endeligt i 1974. Kort før Kliplev lå indtil 1921 Årtoft Sidespor, hvorfra der hovedsagelig blev sendt skovprodukter fra Årtoft Plantage.

Kliplev station fik kun lov til at beholde sit sidespor efter 1974, men allerede i 1979 blev stedet genåbnet som trinbræt efter lokalt pres (se »jernbanen« nr. 4, 1979). Siden da er perronen ved hovedsporet blevet fornyet, og sidesporet er gået ud af brug. Ca. hvert femte år bliver det dog brugt intensivt, når »Det Danske Spejderkorps« holder landslejr ved Hostrup Sø nord for Kliplev. Sidst var i juli 1994 (19.7. og 28.7.). Fra Kliplev udgik der engang et godt 2,5 km langt spor mod sydøst til en grusgrav, og det er stadig til at ane i terrænnet, hvis man ved, hvor man skal kigge.

Ved den gamle hovedvej A10 står stadig Lundtoft station, som var trinbræt fra 1965. Kort før Tørsbøl kan man se svage spor af banen fra Padborg komme ind fra højre, og selve stationen fører nu en tilbagetrukket tilværelse. Den blev nedsat til trinbræt i 1969 og er gemt lidt mellem træer og buske. Rinkenæs station står og ligner en herskabsvilla også inde mellem høje træer. Her var der kun trinbræt allerede fra 1966.

Gråsten har endnu det hele i behold. Der er både havnebane og læssespor. Der er et billetkontor, som har åbent af og til, og så er »Gråstens Turistkontor« flyttet ind. Stationen er også togfølgestation. Man kan bl.a. se G7358 og Re3354 krydse her hver dag, men selvom stationen ingen udkørselssignaler har, kommer der ikke længere en stationsbestyrer ud og »svinger med spejlægget«, for trafikken på Sønderborgbanen er i dag radiodirigeret.

Kort efter Gråsten ligger et af områdets utallige teglværker. Dette havde eget sidespor 1907-1962. Omkring samme sted drejede »Åbenrå Amts Jernbaner«'s smalsporsbane fra mod Åbenrå indtil 1926. Det er umuligt at se længere.

Efter at have krydset den gamle hovedvej kommer man ved den næste overkørsel til trinbrættet Adsbøl, som lukkede i 1955. Så mange år efter er hér heller ikke andet at se end hovedsporet. Derpå passerer banen gennem Ladkær Skov og kommer frem til Avnbøl. Her var der også trinbræt fra 1966.

Midt inde i Sundeved kommer man så til Vester Sottrup med en flot, hvid kirke, der ses viden om. Stationen er dog jævnet med jorden, og der er absolut intet spor efter banen mod Skelde (også mere om den bane senere). Vester Sottrup beholdt sit sidespor indtil 1977, og det blev åbnet igen i årene 1979-1986. De efterladte skærver kan stadig ses gennem græsset.

Tørsbøl – Padborg.

km fra Tørsbøl			Maksimal-hastighed i km i kørestykkerne	Maksimal-hastighed i km i Vinterspor	Tilladeres benyttet af Vinterspor	1452 P. An.	1452 P. Af.	1452 P. X Tog	1454 B. An.	1454 B. Af.	1456 P. An.	1456 P. Af.	1456 P. X Tog	1958 P. An.	1958 P. Af.	1958 P. X Tog	1458 B. An.	1458 B. Af.	1458 B. X Tog	1460 P. An.	1460 P. Af.	1460 P. X Tog	1462 P. An.	1462 P. Af.
—	A F A	**Tørsbøl** (Tsb)	45	—	—	—	7 34	—	—	10 50	—	15 40	—	—	17 00	1457	—	17 20		—	19 06	1450 1950	—	22 20
3,9		Holbøl (Hol) ▲	„	—	740	740½	—	1058	1102	1546	1546½	—	1706	1708½	—	1728	1733	—	1912	1912½	—	2228	2226½
11,8		Smedeby (Nä) ▲	„	30	751½	752	—	1115	1123	1557½	1604	—	1717½	1718	—	1743	1755	—	1923½	1924	—	2237½	2238
14,8		**Padborg** (Pa)	—	„	8 00	—	1453	11 33	—	16 11	—	1457	17 25	—	—	18 05	—	1459	19 31	—	1461	22 45	—
		Padborg	—	—	—	8 39	—	—	11 52	—	16 51	—	—	—	—	—	—	—	—	20 21	—	—	23 35
		Flensburg	—	—	914	—	—	1218	—	1725	—	—	—	—	—	—	—	—	2047	—	—	0 01	—
Toget er:					Bl. Tog			Bl. Tog		Bl. Tog				Bl. Tog			Bl. Tog			Bl. Tog			Bl. Tog	
Største tilladte Hastighed km i Timen:					45			45		45				45			45			45			45	
Løber:					Daglig			Daglig		Daglig				S			Hv			Daglig			Daglig	

Vester-Sottrup–Skelde.

km fra Vester Sottrup			Maksimal-hastighed i km i kørestykkerne	Maksimal-hastighed i km i Vinterspor	1472 P. An.	1472 P. Af.	1472 P. X Tog	1474 B. An.	1474 B. Af.	1474 B. X Tog	1476 B An.	1476 B Af.	1476 B X Tog	1478 P. An.	1478 P. Af.	1478 P. X Tog	1480 P. An.	1480 P. Af.	1480 P. X Tog	1482 P. An.	1482 P. Af.	1482 P. X Tog	1484 P. An.	1484 P. Af.	1484 P. X Tog	1986 P. An.	1986 P. Af.
—	A Aa F Aue F E	**Vester-Sottrup** (Vt)	—	—	—	7 20	1471	fra Sdb 9 06½	9 20	—	—	12 27	1475	—	15 07	1477 1977	—	17 24	1479 1979	—	18 30	1481	—	21 45	—	fra Sdb 0 06	0 12
1,7		Stenderup T (Sto)	45	—	724	724½	—	X	926	—	X	1231		X	1510	—	1728	1728	—	X	1834	—	X	2149	—	X	016	
3,1		Nybøl (Nb) ▲	„	—	727½	728	—	930	932	—	1234½	1235		1514½	1516	—	1731	1731	—	1837½	1836	—	2152½	2153	—	019½	020
5,3		Skodsbøl (Sco) ▲	„	—	733	733½	—	939	941	—	1240	1240½		1521	1524	—	1736	1736	—	1843	1843½	—	2158	2158½	—	025	025½
5,2		Broager (Ok)	„	30	738½	739½	—	949	950	—	1245½	1246½		1529	1532	—	1740	1740½	—	1848½	1849½	—	2203½	2204½	—	030½	031½
0,0		Dynt B & S (Dt)	„	—	742½	743	—	958	959	—	1249½	1250		1535	1535½	—	1743½	1744	—	1852½	1853	—	2207½	2208	—	034½	035
2,4		**Skelde** (Ske)	—	30	749	—	1473	10 03	—	—	12 56	—		15 41	—	—	17 50	—	1481	18 59	—	—	22 14	—	1985	0 41	—
Toget er:					Blandet Tog			Blandet Tog			Blandet Tog			Blandet Tog			Persontog			Blandet Tog			Blandet Tog			Persontog	
Største tilladte Hastighed km i Timen:					45			45			45			45			45			45			45			45	
Løber:					Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Nætten efter S	

Tjenestekøreplaner oktober 1931.

Broager stationskro.

Dynt station med cykelstien på den gamle bane til højre.

Den sidste station inden Sønderborg lå i Ragebøl indtil 1956, hvor der blev trinbræt med sidespor. Begge lukkede i 1963. Ragebøl station er også gemt lidt af vejen inde i en stor have.

Sønderborg stations nuværende hovedbygning stammer fra 1967. Den er i samme stil som f.eks. Skive, Kalundborg og Nykøbing F, som også er bygget på den tid. Sønderborg er en relativt god godsstation. Bl.a. kører der fire dage om ugen et direkte tog fra »Magarinefabrikken Solo« til Lunderskov, hvor det sluttes til FDB-toget fra Vejen. Sønderborgbanens persontrafik er ikke stor, men de direkte IC-tog til/fra København tre-fire gange om dagen hjælper dog noget. I øvrigt indgår banen stadig i elektrificeringsprojektet.

Tørsbøl-Padborg

Som tidligere nævnt var Sønderborgbanens trafik oprindelig rettet mod Padborg-Flensborg, men dette blev der vendt op og ned på efter 1920. Strækningen Padborg-Tørsbøl blev fra da af betragtet som en sidebane. Der var efterhånden ikke meget at køre med, og persontrafikken blev indstillet i 1932. Strækningen Nørre Smedeby-Tørsbøl blev helt nedlagt, og resten til et sidespor tilsluttet Padborg station. Sidesporet endte i en stengrav lige nord for Nørre Smedeby station. Stengraven var tom i 1948, og så forsvandt det sidste af banen.

Denne bane er der heller ikke meget tilbage at finde af. Kun ved god brug af landkort kan man finde gennemskæringer - godt groet til med høje træer - og rester af dæmninger. Selv det nyeste geodætiske kort over området er blevet for gammelt, for markveje mellem Holbøl og Nørre Smedeby, som øjensynligt skulle følge banens forløb, er forsvundet under træer og buske.
Der var kun de to stationer - Holbøl og Nørre Smedeby - og Holbøl er der ikke mere. På stedet findes nu et mægtigt kornsiloanlæg. Herefter er banen på det nærmeste væk. Ved siden af en transformatorstation i nærheden af Øster Gejl kan man dog lige ane lidt bane, hvor den engang krydsede vejen. Først nede ved Smedeby Mark syd for »primærrute 8« dukker banen op igen i form af en skovvej, der fører lige hen til Nørre Smedeby station (indtil 1928 hed stationen egentlig kun Smedeby). Den er i dag en privat villa. At det er en gammel bygning ses på, at der er kommet brandtrappe på nordgavlen.

Fra Nørre Smedeby til Padborg kan man fortsætte ad en cykelsti på den gamle banedæmning. Der er en flot udsigt til Tyskland ned over Krusådalen. Den oprindelige linieføring det sidste stykke kan man ikke finde længere. Men den senere - omlagte - er også blevet til en god cykelsti. Linieføringen blev bygget om efter 1920. Faktisk var toggangen mellem Padborg og Nørre Smedeby indstillet helt frem til oktober 1921.

Nu om stunder er Padborg grænsestation. Her overleveres alle godstog fra Danmark til Tyskland eller omvendt. Stationen har et stort rangerterræn med »bjerg«, så her er en livlig aktivitet det meste af tiden. Men også her er der snart elmaster over det hele. Sådan vil jernbanemiljøet ændre sig - ligesom tiden(!).

Broagerbanen

Fra Vester Sottrup til Skelde kørte fra 1910 til 1932 en bane, der til daglig blev kaldt »Broager-banen«. Denne var både i tysk og dansk tid en decideret sidebane. Godstrafikken holdt sig oppe ved teglværksprodukter (der ligger endnu mange teglværker hele vejen rundt om Nybøl Nor), som dog det meste af tiden blev *sejlet* væk. Persontrafikken var rettet mod Sønderborg.

I tyverne slog privatbilismen igennem, og så var det ved at være sket. Ingen havde særlig meget lyst til at køre i tog fra Broager til Sønderborg, når man kunne køre i bil eller bus på den halve tid. Der blev endda forsøgt med direkte tog, men det var noget af en omvej via Vester Sottrup. Det tog også ekstra tid, fordi lokomotivet skulle løbe om dér.

Fra Vester Sottrup og ned til et godt stykke efter Nybøl er banen forsvundet under den nye forbindelsesvej, der blev bygget kort efter banens lukning. Her er godt at køre på cykel - nedad. I Peer Thomassens bog om banen findes en gengivelse af banens profil, og den viser, at stigningen/faldet var på mellem ti og fjorten promille. Man må have kunnet høre de damplokomotiver, der var på vej opad, langt væk.

Stenderup, som ved tilbagekomsten til Danmark fik tilføjet betegnelsen »Sundeved«, var første stop. Her var billetsalgssted (og begrænset stykgodsekspedition) indtil 1926, hvor det blev ændret til trinbræt. Gården, hvorfra billetsalget m.v. fandt sted, står stadig, men selve trinbrættet er der ingen rester af.

Nybøl havde station lige til 1932. Den lå lige dér, hvor der i dag er et stort vejkryds (før i tiden kaldte man det en korsvej). Stationen blev revet ned kort efter banens lukning for netop at skaffe plads til vejkrydset, så der er ikke mere at komme efter som jernbanearkæolog.

Ned ad bakke går det videre forbi en samling huse kaldet Smølled, indtil man finder »Nørregade«. Det er i virkeligheden Nørregade i Skodsbøl, som i hvert fald navnemæssigt går helt her ud til vejen ned mod Nybøl Nor. Nørregade har næsten samme forløb, som banen havde, men først helt inde i selve Skodsbøl finder man resterne af banen igen kort før stationen, som er der endnu midt i Smedegade. Skodsbøl fik også føjet »Sundeved« på navnet efter 1920.

Efter Skodsbøl slog banen en mægtig bue mod sydøst, indtil den nåede frem til Broager. Her står stationen også endnu. Den er blevet til kro alene. Tidligere var den begge dele. Huset er blevet til en blanding af gammelt og nyt. Hvem i Sønderjylland vil mon undvære sine parabolantenner, så man kan få så mange tyske TV-kanaler som muligt lige ind i stuen!

Dansk Veteran Jernbane Platte
flytter pr. 1. oktober 1995 til
Darupvej 105, 4000 Roskilde.
Tlf. 4237 2020

Fra Broager til Dynt kan man køre på banen ad en sti ud over en lang jernbanedæmning. Stien ender lige udfor Dynt station, som også har overlevet. Når man ser bort fra den pæne have, der er, hvor der engang lå spor, ser stedet ikke ud til at have forandret sig synderligt siden 1932. Efter stationen og vejen til Gammelgab fortsætter banen tydeligt på en lav dæmning, men for at følge den må man forcere et elektrisk hegn og en stor flok kvæg. Dét kan i hvert fald ikke anbefales cykelturister.

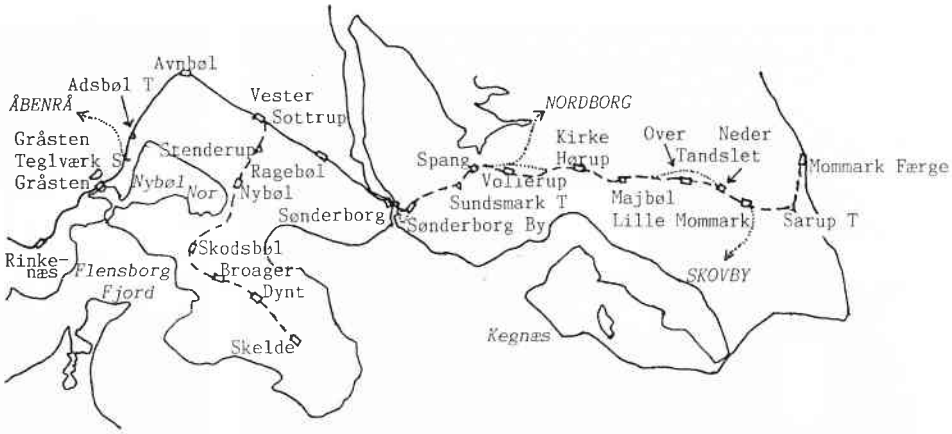
I Skelde finder man det tidligere jernbanehotel (gæstgiveri) på Stationsvej, mens stationen ligger lidt længere henne for enden af Vandværksvej (!). Den nederste del af det, der var et vandtårn til damplokomotiverne, står endnu og er stadig vandtårn.

Om alle de tilbageværende stationer fra Broagerbanen kan det siges, at de er pæne og velholdte i al almindelighed. Kun Broager er blevet om- og tilbygget en del - og så er den blevet malet gul.

Mommarkbanen

Fra Sønderborg by udgik fra 1898 »Amtsbanerne på Als« (ABA) til Mommark/Skovby og Nordborg. De var metersporede ligesom de to andre amtsbaneselskaber, der åbnede i tysk tid i Åbenrå og Haderslev. Omkring 1932 førte en række lokal- og landspolitiske forhandlinger til Als' amtsbaners lukning. Lukningen var kædet sammen med nedlæggelsen af Padborg-Tørsbøl og Broagerbanen samt etablering af et statsbanedrevet rutebilnet både i Sundeved og på Als. Desuden skulle strækningen Sønderborg By-Mommark bygges om til normalspor og drives som statsbane.

Denne ombygning var færdig i 1933 og fulgte næsten den oprindelige smalsporsbane. Kun ved Vollerup og Over Tandslet gik banen en anden vej bl.a. for at undgå at krydse hovedlandevejen i én uendelighed. Allerede i oktober 1930 var Christian X's Bro over Alssund blevet indviet. Det var (er) en kombineret vej- og jernbanebro, så nu kunne der køre tog fra selve Sønderborg by og over til statsbanegården. Det foregik fra den tidligere amtsbanegård som en art sporvogn ad Jernbanegade.



Mommarkbanen blev nedlagt i 1962 sammen med lukningen af Nyborg-Ringe og indstilling af persontrafikken Ringe-Fåborg. De flyvske planer om etablering af en lyntogsforbindelse til Sønderborg via færgeoverfarten Fåborg-Mommark blev kun ved det flyvske.

Der er ikke mange rester tilbage af Mommarkbanen. Det tydeligste er en del af stationerne og noget cykelsti ved Sønderborg. Amtsbanegården, som nu er rutebilstation, er den anden jernbanebygning på det sted. Den oprindelige station blev revet ned i 1912. Banen fortsatte mellem »Løngang« og »Mølby« (ordet »gade« synes at være sjældent i Sønderborg), hvorefter den fulgte Sundsmarkvej et stykke ved »Skt. Jørgens Hospital«. Fra Grundtvigs Alle er der en fin, asfalteret cykelsti, som fortsætter på banens løb helt ud til Vollerup.

Man passerer Sundsmark uden at finde spor efter hverken amtsbanestation eller DSB-trinbræt. Jeg vil gerne tro, at den ældre bygning på stedet kan have haft noget med amtsbanen at gøre, men det kan kun blive en formodning. DSB-trinbrættet lukkede i øvrigt allerede i 1955. Ved Spang var der en betjent DSB-holdeplads (station under ABA-tiden), men her har vejbyggeri slettet alle rester. Cykelstien følger pænt den nye Augustenborg Landevej.

Kort før Vollerup drejede amtsbanen over på nordsiden af landevejen mod Mommark. I selve Vollerup delte den sig i de to grene mod Mommark/Skovby og Nordborg. Der er ikke noget tilbage at se af dette, men DSB-banen kan man fortsætte sin cykeltur på, idet stien fortsætter sit forløb på sydsiden af landsbyen. Her ender den dog. Vollerup station nr. 2, som blev opført i den typiske stil fra 30'rne findes endnu. Men kig godt efter, for det er nemt at forveksle den med en lille, hyggelig bungalow inde bag ligusteren.

I Kirke Hørup står endnu den bygning, som både var amtsbanestation og DSB-holdeplads. Her er også kro endnu, og der er blevet bygget et stort selskabslokale ud over det stykke, hvor sporene lå.

Indtil næste by er banen helt væk. Det er ellers ikke et helt fladt landskab - det sydalske. I Majbøl finder man 50 m syd for landevejen en lille overgroet gennemskæring. En snak med en »indfødt« gav det udbytte, at det ikke kunne nytte at kigge efter resterne af stationen, for der var kun soklen tilbage. I øvrigt skulle jeg også kravle over et ca. 10 m højt skrotbjerg for at komme så langt. Gamle baneanlæg bliver brugt til meget!

Amtsbanen kom forbi Over Tandslet nord for byen, men også her blev DSB på sydsiden. Her kom også ny station; nøjagtig magen til Vollerups, og nu om dage også en privat villa. Midt mellem Over og Neder Tandslet - ved Tandsgårde - er der en stump banedæmning at se i form af en markvej. Neder Tandslet station står endnu, og her er det den oprindelige fra smalsporstiden.

Efter »Tandsletterne« gik banen lidt mod sydøst, hvor den nåede Lille Mommark. Her lå engang en station, og en smalsporsbane drejede fra mod Skovby. Men der er absolut intet tilbage. Stedet består i dag af fire

31. FÅBORG—MOMMARK FÆRGE—SØNDERBORG H

Alle færger Fåborg—Mommark Færge, se strækning 16.

Km fra Mommark Færge	Faldtid	Signalsystemet		Maks hastighed i km ad genemskørende spor	Maksimallast i ton ad sporet	130⊙ MP 112 An.	130⊙ MP 112 Af.	130⊙ MP 112 × tog	148 MP 112 An.	148 MP 112 Af.	148 MP 112 × tog	154 MP 112 An.	154 MP 112 Af.	154 MP 112 × tog	1158 MP 112 An.	1158 MP 112 Af.	1158 MP 112 × tog
			Fåborg (FÅ)	—	—	—	—	—	—	14^{45}	1167	—	—	—	—	19^{15}	1167
—			**Mommark Færge** (Mm) △	30	—	—	6^{52}	135	16^{10}	16^{20}		—	18^{35}	165	20^{40}	20^{50}	
2,4	09	A 6	**Sarup T** (Sat)	45¹	—	X	57	—	X	25	—	X	40	—	X	55	—
4,2	7	A 6	Lille-Mommark T & S (Lmm) ‡	45¹	—	$7^{00}\frac{1}{2}$	701	—	$28\frac{1}{2}$	29	—	$18^{43}\frac{1}{2}$	44	—	$58\frac{1}{2}$	59	—
5,5	0	A 4	**Neder-Tandslet** (Nt) ‡ .	45¹	—	$03\frac{1}{2}$	04	—	$31\frac{1}{2}$	32	—	$46\frac{1}{2}$	47	—	$21^{01}\frac{1}{2}$	21^{02}	—
6,9	14	F	**Over-Tandslet** (Ovt) ‡ .	45¹	—	06	07	—	$33\frac{1}{2}$	35	—	$49\frac{1}{2}$	50	—	$04\frac{1}{2}$	05	—
9,6	6	A 4	**Majbøl T** (Mab)	45¹	—	X	11	—	X	39	—	X	54	—	X	08	—
11,3	1	A 5	**Kirke-HørupT & S** (Ki) ‡	45¹	—	14	15	—	$42\frac{1}{2}$	43	—	$57\frac{1}{2}$	58	—	$11\frac{1}{2}$	12	—
14,4	14	F	**Vollerup** (Vop) ‡	45¹	—	$18\frac{1}{2}$	19	—	$46\frac{1}{2}$	47	—	$19^{01}\frac{1}{2}$	19^{02}	—	$15\frac{1}{2}$	16	—
15,0	5	B	**Spang** (Spg) ‡	45¹	—	22	23	—	$49\frac{1}{2}$	50	—	$04\frac{1}{2}$	05	—	$18\frac{1}{2}$	19	—
18,9	2	A 5	**Sønderborg By** (Sbb) ‡	30	—	28	29	—	55	56	—	10	12	—	24	25	—
19,9	12	F	**Sønderborg H** (Sdb) ..	15	15	7^{34}	—	—	17^{01}	—	—	19^{17}	—	—	21^{30}	—	—
Toget er:						Persontog			Persontog			Persontog			Persontog		
Største tilladte hastighed km i timen:						70			70			70			70		
Løber:						Hv			Daglig undt. Hv før S Færgen daglig			Daglig			S Færgen daglig		

§ Bremseprocenten skal dog mindst være 17.
¹ For lokomotiver. For motorvogne 70 km.
For afviklingen af toggangen mellem Mommark Færge og Sønderborg H samt for kørslen mellem Sønderborg By og Sønderborg H er der fastsat særlige bestemmelser i en af 2. distrikt udstedt instruks.

⊙ Tog 130 skal standse ved Mommark Færgegård for at optage rejsende.

Tjenestekøreplan oktober 1961.

Over Tandslet station (sml. foto i »jernbanen« 5/83).

store gårde og nogle småhuse. Man kan i det hele taget undre sig over, at her har været en station.

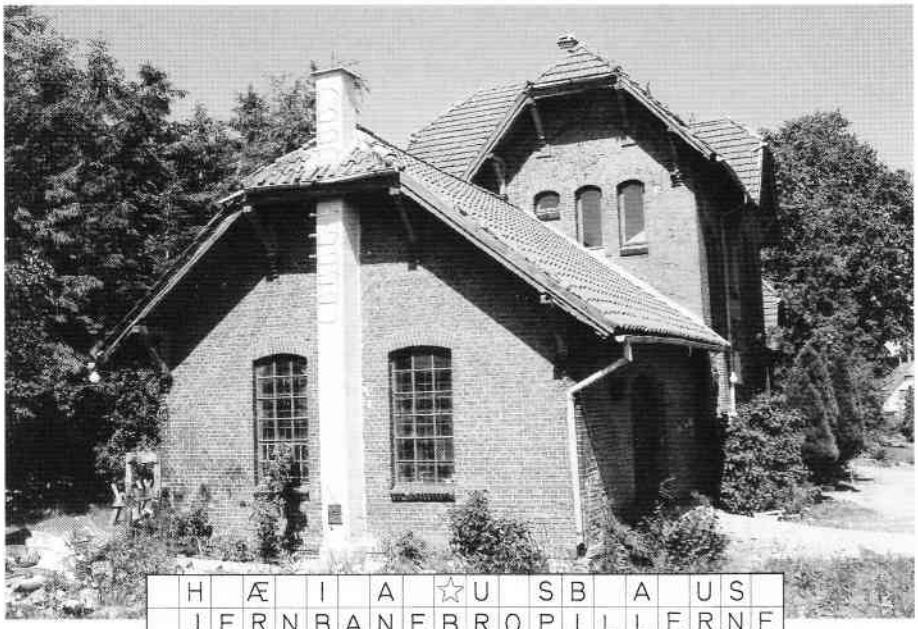
I Sarup var der station i ABA's tid og trinbræt i DSB-tiden. Kun lidt rester af en lav dæmning, der drejer i en stor bue mod nordøst, er hvad man kan se dér nu. Det sidste stykke inden Mommark byder på nogle små dæmninger og gennemskæringer, men de er ikke til at komme til p.g.a. sommerhuse og campingpladser.

Også stationsområdet i Mommark er campingplads i dag, men i sydenden står endnu den lille traktorremise. Havde jeg været et halvt år tidligere på færde, havde jeg også kunnet se det gamle færgeleje med den sporbelagte broklap, men lige præcis i denne sommer (1994, red.) er anlægget af et nyt færgeleje afsluttet og det gamle revet ned og erstattet af en stensætning. Det må i øvrigt også have været sjovt at stå hér og se og lytte til tog, der lagde ud mod Sønderborg. Det er en ganske pæn bakke opad. Således ankommet til færgen mod Ærø sluttede min jernbane-ekspedition. Som det fremgår bød den på lidt af alting. Det sydligste Sønderjylland er ikke det tættest befolkede område i landet, og jeg tror derfor, at det, jeg oplevede her i den første uge af august 1994, kan ses endnu om føje år. Men herligt er det da, at det er der stadigvæk. ❑

KILDER

Sigfred Nielsen: »... og så kommer toget, Trine!«
Niels Jensen: »Sønderjyske Jernbaner« og »Jernbaneminder fra Sønderjylland«
Peer Thomassen: »Broagerbanen« og »Forsvundne stationer«
Morten Flindt Larsen: »Flere forsvundne stationer«

Sporhunden



	H		Æ		I		A		☆	U		S	B		A		U	S
	J	E	R	N	B	A	N	E	B	R	O	P	I	L	L	E	R	N	E
B	Æ	L	T	E		N		N	A		D	A	N		E	D	D	E	R
	L			D	R	O	T		S	K	A		D	E	N			E	N
S	P	O	R	B	E	N	Y	T	T	E	L	S	E		☆	H	A	N	S
☆	E	G	E	R		Y	R	S	A		I	L	S	E	B	I	L		T
B	T		G	U	M	M	E				S	A	T		O			S	
	O		I	D	E		☆	E	L	E	K	T	R	O	M	O	T	O	R
I	G	L	O		S	K	Y		U	F			E	L	☆	K	Ø		O
	E	V	N	E	T		T	O	G	G	A	N	G		U	S	S	E	L
	N	☆	A	N	E	M	O	N	E		R	Ø		S	N	E		G	I
F	E	J	L	E	R		G	D		O	M	S	T	I	G	N	I	N	G

BILLETUDSTEDELSESPROGRAMDETALJE 19

Ordhunden i sidste nummer blev gættet af ganske mange læsere, og vinder blev Jørgen Wiedemann i Allerød, som har fået tilsendt en lille bogpakke i præmie.

Sporhunden har fartet land og rige rundt i den varme sommer, og har tilsyneladende fået en forkærlighed for nedlagte stationer, bedøm selv. De to stationer, som ligger rundt regnet 350 km fra hinanden, har engang været omgivet af rejseliv og masser af togstammer, men nu er funktionen en anden. (Begge fotos juli 1995 af Jan Forslund).

Gæt blot ét af stationsnavnene, thi hunden gør lidt om, at det vist nok er svært, og du er med i lodtrækningen, der finder sted den 20. november på redaktionsadressen »Vasevej 19 A, 2840 Holte«.

/JF

DANSKE JERNBANEVIDEOER

NYHED STREJFTOG 1995
bl.a. med privatbanernes Mx'ere, det Blå Kultog, persontog på Nordvestbanen og meget mere.
58 minutter ..... 295,- kr.

PRIVATBANEN HFHJ 1988
54 minutter ..... 348,- kr.

JERNBANEGLIMT 1990
53 minutter ..... 268,- kr.

PÅ DANSKE SKINNER ÅRET RUNDT 1992
54 minutter ..... 268,- kr.

TINGLEV T/R med Boye, Jørgen og Aage
45 minutter ..... 258,- kr.

GRIMSTRUP FILM I/S
box 159 - 3450 Allerød
tlf. 48 14 14 84 . fax 48 14 14 74

Videoerne kan også købes hos Trinbrætterne i Vejle og Århus, På Sporet -Kbh, Roskilde Togshop, Ishøj Bog & Idé, Felderbanen i Christiansfeldt.

Arven fra Rom

At bygge bro (2)

De murede jernbanebroer og -viadukter forbinder ikke blot et punkt med et andet, men også oldtid og nutid.

Af Povl Wind Skadhauge

Virkemåden af den murede bue - med eller uden bindemiddel i fugerne - er på den ene side nærmest indlysende og på den anden side genstand for meget komplekse teorier. Med disse to begrundelser bringes nærværende fristil forud for den bebudede »Statik for uindviede«, hvori der alligevel ikke vil være mulighed for at gå ind på emnet. I øvrigt er det måske navnlig ved buer med en vis højde, man umiddelbart fornemmer, at de kan bære. Det kniber mere med de flade buer, og virkemåden af det såkaldte lige stik med kun en eller nogle få centimeters pilhøjde forekommer i hvert fald ikke letfattelig; det synes snarere end noget andet at være indbildningskraften, der hindrer stenene i at forlade hinanden og falde ned.

Gennem det meste af sin historie har brugen af den murede bue - så vel til afslutninger af åbninger i en væg som til overdækning af et rum - alene været baseret på erfaring og intuition, og de eksisterende resultater viser for så vidt, at der ingen grund er til at beklage det. Men man kan i denne sammenhæng ikke forbigå, at masser af byggeri enten under opførelsen eller bagefter er styrtet sammen, både i oldtid, middelalder og senere endnu, fordi den teoretiske indsigt har manglet. Og selv, da man i forrige århundrede tog fat på at mure jernbanebroer og -viadukter, var udformning og dimensionering stadig i alt væsentligt en erfaringssag. (Teoridannelsen gryede dog endnu før århundredets midte.)

Desværre er det ikke overflødigt at nævne, at en trods århundreders erfaring hyppigt gentaget fejl er utilstrækkelig hensyntagen til det sidetryk, en bue (af hvad art den nu er) påvirker sine vederlag med. Det gælder den dag i dag, og der må altså alligevel være lidt, der mangler i den menneskelige forestilling om den murede bues egenart. (Hvem har ikke set eksempler på, at murværket revner over den yderste åbning (vindue eller dør) nær et hushjørne, hvor murpillen ikke er bred nok og derfor ikke kan hindre, at gavlen skubbes ud - og hvem kender ikke den af nød tilføjede stræbepille ved en gavl, hvor en port af funktionelle grunde er placeret helt ude i siden?) Men herudover ligger de væsentligste problemer i funderingsforholdene og murværkets frostsikkerhed og modstandsdygtighed over for klimaet i det hele taget.

Det må være stedet at erindre om, at ordet slutsten, der ofte bruges symbolsk med positiv betydning, refererer til den murede bue. Efter at man på den almindeligvis af træ udførte »buestilling«, som opsættes forud, har udlagt stenene nedefra og op i begge sider samtidigt, afsluttes buen i midten med slutstenen, som selvfølgelig skal passe nøjagtigt mellem de andre sten, men godt kan markere sig ved fx at være særlig høj og springe frem for murens plan. Og når slutstenen er på plads, kan buestillingen, eventuelt efter en vis ventetid, demonteres og efter behov genanvendes.

*

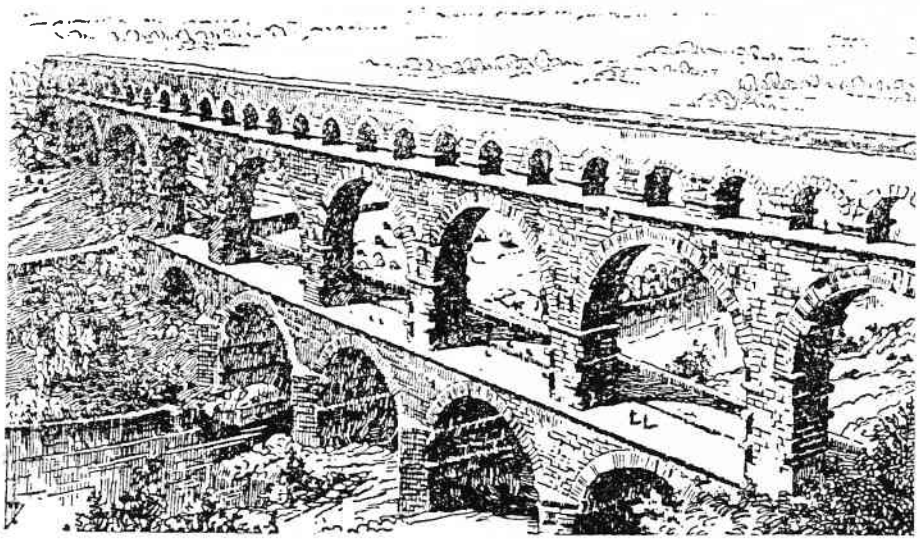
Det var sandsynligvis ikke romerne, der opfandt den murede bue, men de udviklede den og udnyttede de fleste af dens muligheder, både som ribbe og kappe. Det gjaldt en lang række bygningskategorier, også broer og akvædukter. Akvædukt betyder ordret oversat vandledning eller vandføring, og der blev i det romerske oldtidsrige bygget imponerende mange kilometer akvædukt, ikke bare til forsyning af Rom med vand fra kilder i bjergene uden for byen, men også andre steder i Middelhavsområdet, jf det afbildede og i billedteksten omtalte eksempel.

Ideen var at give vandet mulighed for at strømme af sted på kontrolleret måde hele vejen ved tyngdekraftens hjælp. Det betød, at der til stadighed skulle være fald, men stillede også krav om en vis egalitet i både linieføring og længdeprofil, og i dette er ligheden med underbygningen til en jernbane påfaldende. Terrænets ujævnheder kunne ikke bare (med beskedne modifikationer) følges som ved en almindelig vej for kørende, ridende eller gående, og man kunne ikke krydse et vandløb eller noget som helst andet ved hjælp af en bro i et højere niveau end det, man ellers befandt sig i.

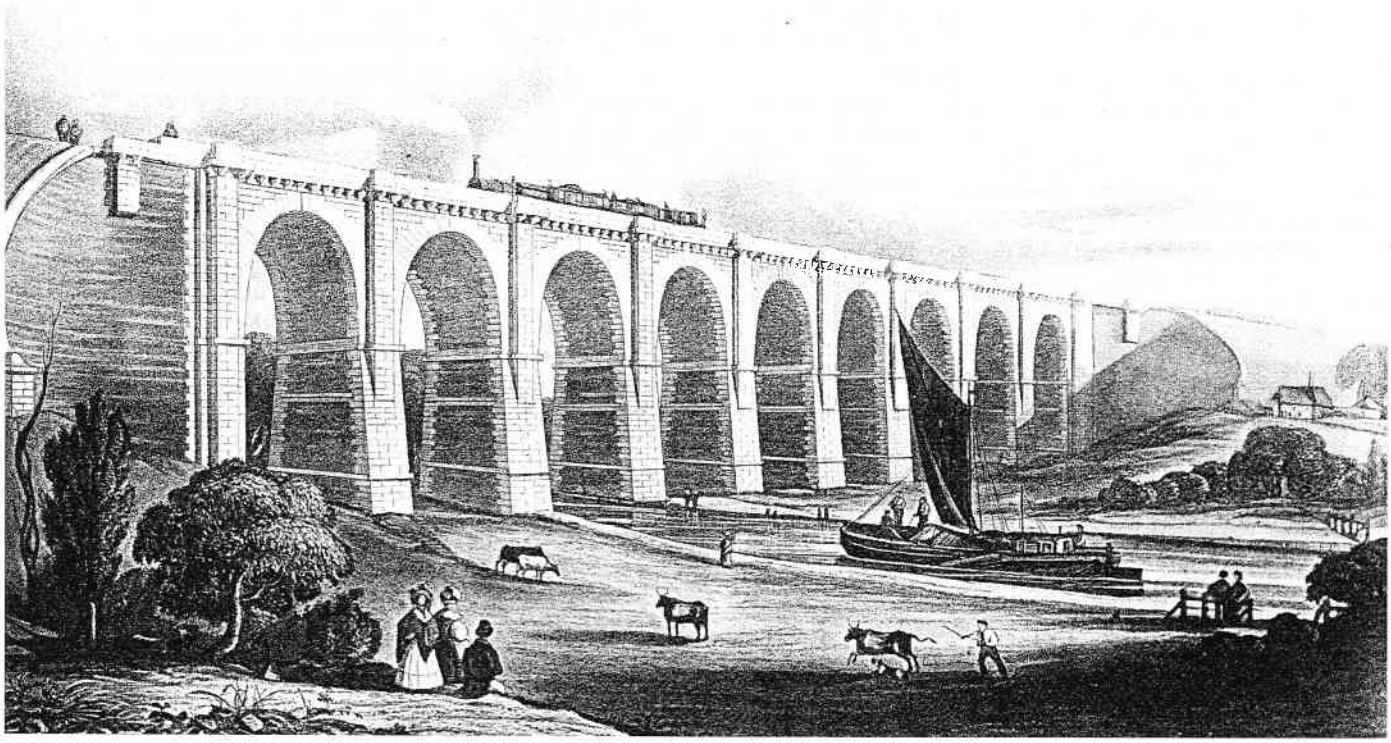
Ordet viadukt, der kan oversættes ved vejføring (hvilket ganske vist ikke på dansk har den rigtige betydningsnuance), er dannet i analogi med akvædukt, og der foreligger altså tillige en analogi i selve den fysiske form, så længe det drejer sig om murede bygningsværker. Men trods alt er der forskelle; en akvædukt behøver ikke samme bredde foroven som viadukten for en jernbane, der oven i købet kan have flere spor, og kravene til længdeprofilet er ikke helt ens.

*

De første rimelig store »moderne« viadukter blev opført på jernbanen mellem Liverpool og Manchester, projekteret og gennemført



Et af de bedst bevarede partier af akvædukter fra den romerske oldtid er Pont du Gard, der fører over floden Gard (som også kaldes Gardon) 17 km nordøst for den franske by Nimes. Med det formål at skaffe vand til det gamle badested og helligdommen Nemausus blev den pågældende akvædukt etableret omkring år 19 f Kr på foranledning af general Agrippa (fra 21 f Kr svigersøn af Augustus). Konstruktionen, som danner bro over floden (pont = bro) er 260 m lang og 49 m høj - og står i tre etager med henholdsvis 6, 11 og 35 buefag. - Pont du Gard ses normalt under mere imponerende synsvinkler end i denne anonyme tegning, der er valgt, fordi den til gengæld er mere anskuelig.



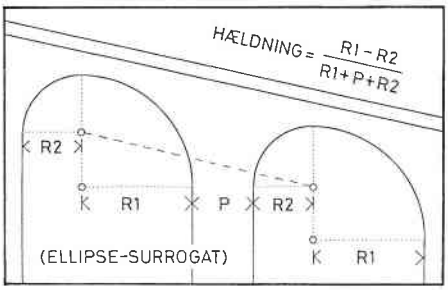
Liverpool & Manchester Railway blev ført over Sankey-dalen og den deri liggende kanal for fragtsejlads med denne på samme tid enkle og elegante viadukt bygget af mursten med naturstensbeklædninger. Der var - og er, for bygningsværket eksisterer stadig - ca 18 m fri højde under hvælvene. Hver pille blev fundret på et par hundrede pæle, rammet indtil 9 meter ned i undergrunden. I de tilgrænsende støttemure er buers virkemåde også udnyttet, men i et andet plan. Efter en i 1831 udgivet (koloreret) akvatinte, baseret på en tegning af T T Bury.

af George Stephenson. Denne strækning, der åbnedes officielt 15. september 1830 (lokomotivkonkurrencen ved Rainhill var afviklet 11 måneder før) var den første på mange områder, fx var der dobbeltspor i hele længden, lokomotivdrift var norm, og persontrafik var organiseret efter en egentlig køreplan. Det var også her, alle mulige tekniske problemer for første gang fandt en løsning, og det er egentlig utroligt, at man på dette tidlige stadium af jernbanens udvikling har turdet investere så kolossalt.

I de fleste sammenhænge er det tunnelbygningen og funderingsproblemerne i Chat Moss, der gives den fremtrædende rolle, og man hører ikke så meget om viadukterne. Men af dem blev én udført ved Newton og en anden over Sankey-dalen, nogenlunde midtvejs mellem Liverpool og Manchester. Begge fortsatte på bedste måde den klassiske tradition for muret byggeri i stor målestok - med den tilføjelse, at den arkitektoniske artikulation var lidt mere udpræget end ved akvædukterne i almindelighed og ved adskillige af de senere jernbane-viadukter.

De sidstnævnte kom der i løbet af de næste hundrede år mange af, både på britiske og kontinentaleuropæiske jernbaner samt visse andre steder. Selv i USA, hvor den jernbanetekniske udvikling på så mange måder forløb anderledes end på den europæiske side af Atlanterhavet, vandt murede viadukter og broer indpas. Der drejer det sig dog kun om forholdsvis beskedne antal; til gengæld betragtes nogle af dem nærmest som nationale mindesmærker.

Som berørt i hovedteksten er USA ikke kemisk renset for buebroer af sten. Her er et eksempel: den i 1883 ibrugtagne bro over Mississippi i Minneapolis, Minnesota, opført af Great Northern Railway (det hed den dog først fra 1890!). Med de noget sjuskede omgivelser i samme blik ville en gammel romer muligvis have set dette bygningsværk som en aristokrat blandt plebejere. Broen er godt 600 m lang; den er nemlig ført over floden på skrå og har en kurve i hver ende. (Koloreret) postkort, antagelig fra omkring 1910.



Ved længdefald på en muret viadukt eller bro kan de asymmetriske buers geometri fx være fastlagt på denne helt enkle måde. Det er langt lettere at tildanne buestillingerne efter cirkelslag end i form af en ellipse. Skitsen, der for tydelighedens skyld overdriver hældning og forskelle i radius, behøver næppe nærmere forklaring.

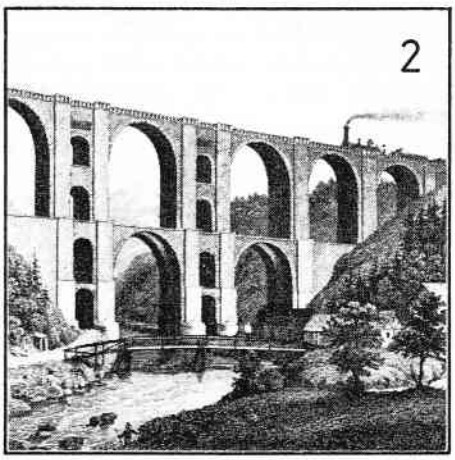
Bygning af større broer og viadukter (såvel som mindre) har i mange regioner været en afgørende betingelse for, at jernbaner overhovedet kunne anlægges og danne de ønskede forbindelseslinier; i talrige tilfælde skulle disse nødvendigvis gå på tværs af terrænets højdedrag, og på visse linier i bjergegne, fx alperne eller det franske centralmassiv, vrimler det ligefrem med murede viadukter. Det er i nødvendighedens lys, man må se de enorme investeringer i arbejdskraft og materialer, som de store broer og viadukter repræsenterer.

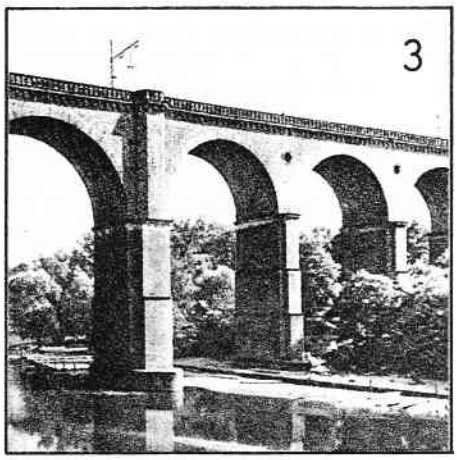
De murede konstruktioner er oven i købet også ofte valgt til trods for, at udviklingen af jern- og stålbroer var nået så langt, at anvendelsen af dem ville have gjort anlægget både hurtigere og billigere. Men her har vedligeholdelseshensyn åbenbart vejet tungt (de eventuelle politiske grunde forbigås.)

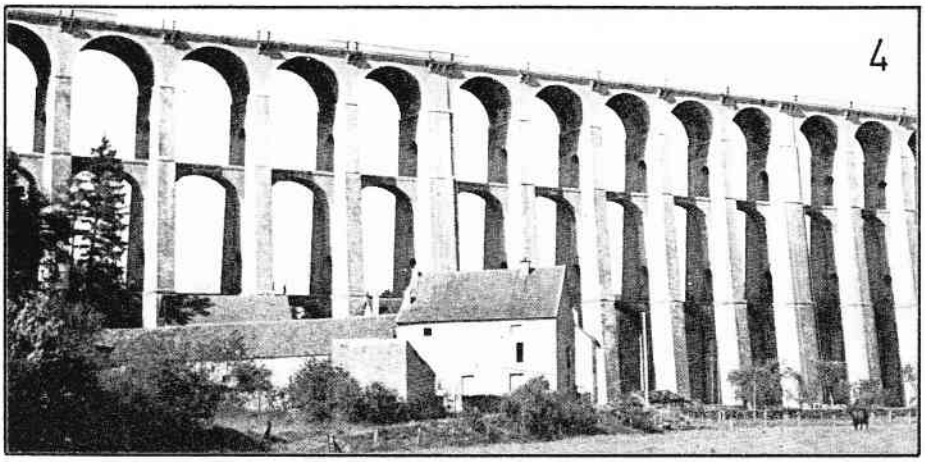
Både teglsten og natursten - granit, sandsten og visse skifre - har fundet anvendelse, alt betinget af leveringsmuligheder og transportafstande. Rent teknisk udviser murværket i øvrigt variationer, som ikke er synlige i den færdige bygning. Visse partier kan være i egentlig forstand hule, og fordelingen mellem rigtig massiv mur og kassemur er yderst forskellig. (Kassemur, der i stor udstrækning også forekommer i middelalder-byggeri, kan beskrives som en slags udstøbning med de opmurede ydersider som blivende forskalling.)

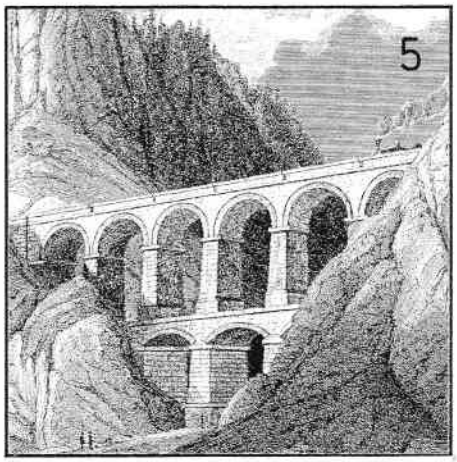
Af de murede viadukter er der mange, der kan betragtes som søskende til Sankey-viadukten. Andre - med flere etager og/eller en mere varierende rytme - er snarere fætre eller kusiner, og igen andre må opfattes som endnu længere ude i familien; den er stor. Der kan være fladbuer i stedet for rundbuer, helt eller delvis. I nogle tilfælde har man på raffineret måde draget konsekvensen af, at de vandrette kræfter fra to nabo-buer ophæver hinanden, og gjort mellempillerne så slanke, at det minder om en tryllekunst. Til gengæld er der så et par gange i forløbet indført en særlig svær »gruppepille«. I andre situationer, fx på den østrigske Semmering-bane, er viadukterne som hovedregel beliggende i kurve med ret lille radius, og det har ført til en særdeles kraftig dimensionering af alle pillerne i begge viadukt-etager, hvoraf den nederste tilmed er markant bredere end den øverste. De vælter ikke!

Visse viadukters pilleforsider er kraftigt hældende, andre er aftrappede. Viaduktens vandrette konstruktionselementer kan være betonet på bekostning af de lodrette eller omvendt. Trafik i et andet plan og af en anden art end den, viadukten skylder sin oprindelse, kan være tilgodeset ved gennembrydninger i pillerne, som i andre tilfælde kan være »spaltet« alene for at spare materiale, der statisk set ikke udnyttes rationelt. Den lange lagunebro fra Mestre til Venezia (taget i brug 1846 og senere flere gange udvidet i bredden) er opdelt i 6 hovedafsnit (stadier), der hver for sig yderligere er behandlet på en sådan måde, at helheden bliver en opfattelig balance mellem det alt for ensformige og det alt for varierede, altså mellem det kedelige og det rodede.

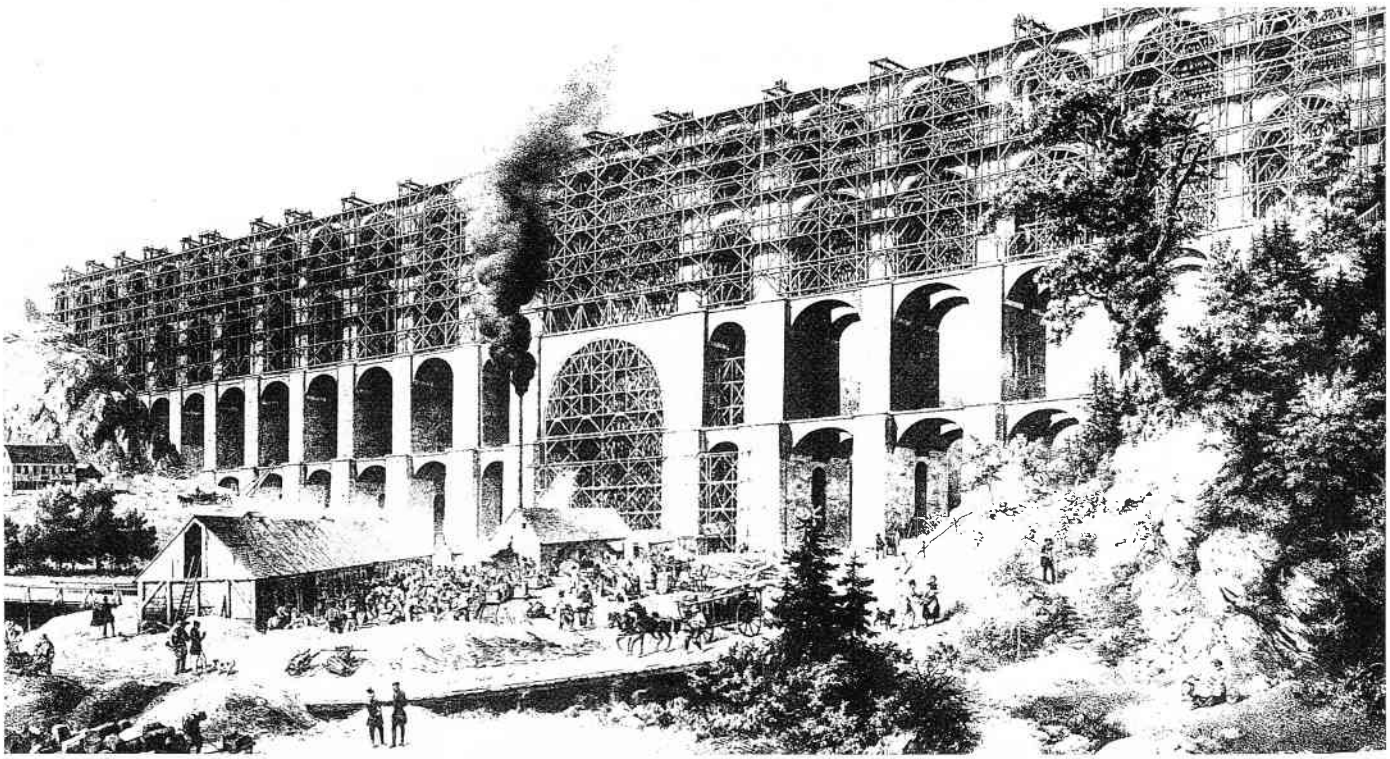








Eksempler - bare nogle få - på variationer af temaet den murede viadukt, vist i udsnit med undtagelse af nr 5, der ses i fuld udstrækning. De er alle fra midten af forrige århundrede. I øverste række tre tyske floddalsbroer: Nr 1 er viadukten over Enz ved Bietigheim i Württemberg, taget i brug 1853, nr 2 over Weisse Elster ved Jocketa, i brug 1851, og nr 3 over Neisse ved Görlitz, i brug 1847. Herunder som nr 4 den meget store franske viadukt ved Chaumont, åbnet 1857 efter kun 18 måneders byggetid; den blev udført som skifteholdsarbejde! Endelig vises som nr 5 en af de talrige viadukter på den østrigske Semmering-bane, åbnet 1854, og i modsætning til flertallet af denne strækning viadukter ikke beliggende i kurve.



Den storslåede viadukt over Göltzschtal, der gennemgås i hovedteksten, set i en af den femårige byggeperiodes senere faser. I forhold til billeder, hvor man kun betragter det færdige bygningsværk, forstærkes indtrykket af en næsten ufattelig indsats her ved det arbejdende mandskab samt stilladser og redskaber. Udsnit af et samtidigt litografi.

Temaets variationer er så mange, at det ville sprænge artiklens rammer at komme ind på dem alle. I stedet gennemgås et enkelt eksempel lidt nærmere. Og for visse af de fx fra Schweiz kendte nyere typer, hovedsagelig anvendt i 1900-tallet - typer, hvor adskillige små buer står efter hinanden oven på en enkelt meget stor og vidtspændende, og for hvilke omfattende statiske beregninger og et meget detaljeret projektmateriale ligger til grund - henvises foreløbig til »jernbanen« nr. 6/1977, hvor bl.a. disse i en artikel om jernbaneanlæg i Tyrkiet er genstand for en kort, men illustreret omtale.

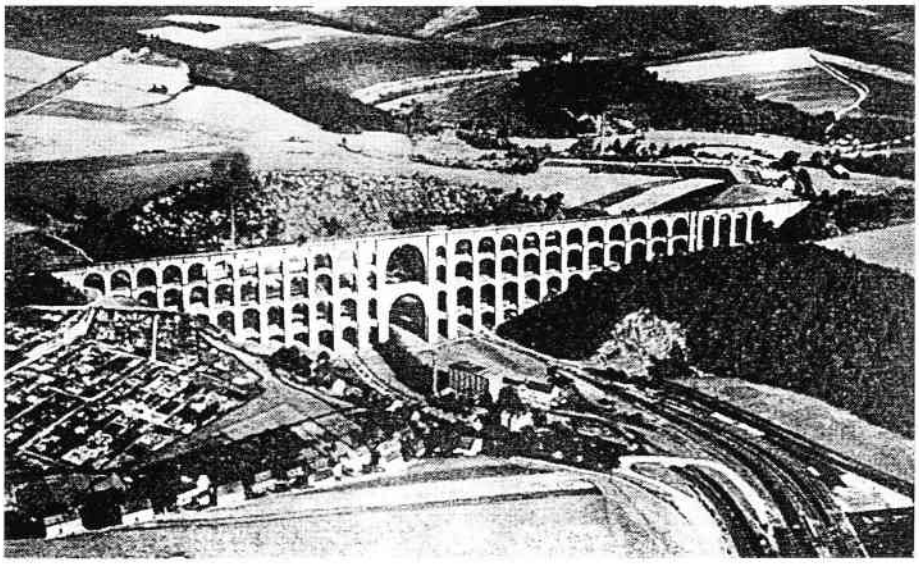
*

Den skotske Forth-bro ses undertiden omtalt som jernbanebroernes dronning. Det forekommer forfatteren, at man analogt kunne kalde den tyske Göltzschtalbrücke viadukternes, i hvert fald de murede jernbaneviadukters dronning, og det er derfor denne, der her er valgt til en nærmere omtale - knyttet til de ledsagende illustrationer.

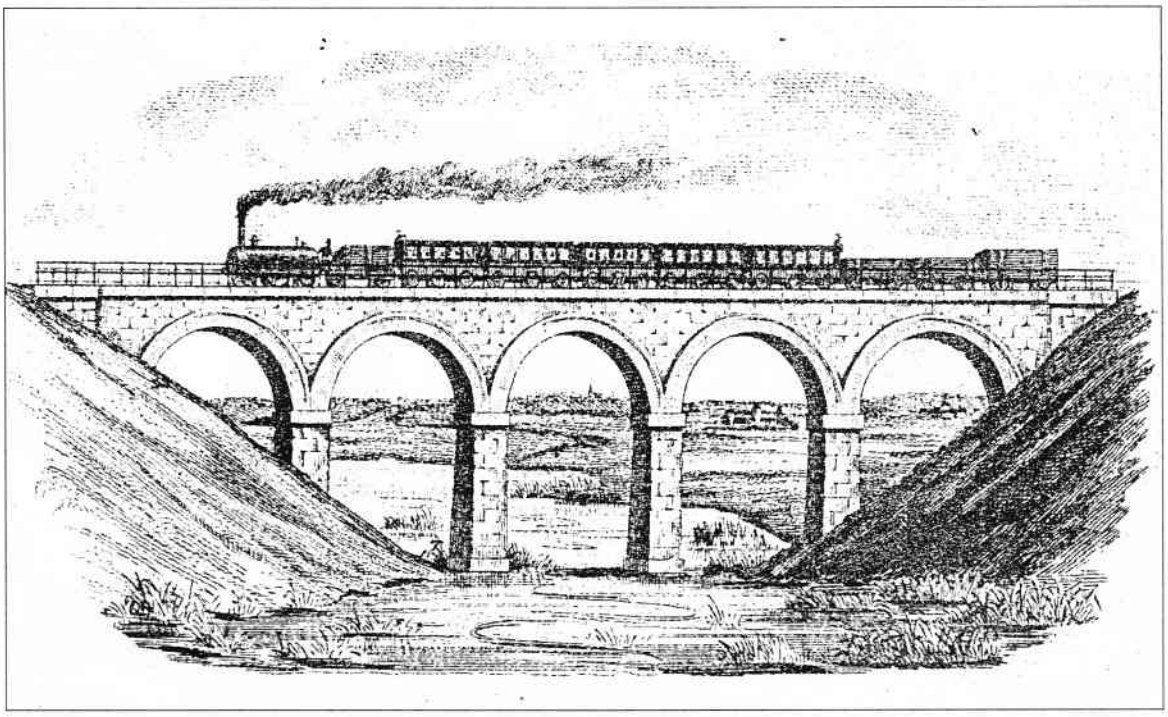
Göltzsch (syv konsonanter og én vokal) i det sydvestlige Sachsen er en lille biflod til Weisse Elster (som selv er en biflod; den løber i to grene ud i Saale). Men dalen - Göltzschtal - er bred, og for at etablere jernbanestrækningen mellem Reichenbach og Plauen og dermed forbinde det sachsiske jernbanenet med det bayerske, måtte man bygge en virkelig stor viadukt: 574 m lang og indtil 78 m høj. Den indeholder 135.600 m^3 murværk og er formentlig nu som dengang verdens største murede jernbanebro. Opførelsen fandt sted 1846-51.

Forud var der i løbet af 1845 afviklet en projektkonkurrence, som blev udskrevet i januar og afgjort 30. december. I betingelserne blev det oplyst, hvilke materialer man kunne regne med at have til rådighed, og bl.a. krævet en bredde foroven på 9 m, samt at broen skulle kunne bære lokomotiver med 18 a 20 tons vægt. Dette sidste var ikke meget efter nutidig målestok, men giver anledning til at nævne, at man inden for det rimeliges grænser kunne have ansat en næsten hvilken som helst lokomotivvægt, uden at dette ville have gjort nogen forskel. Ved sådanne store murede konstruktioner er det disses egen tyngde, der spiller den vægtmæssigt afgørende rolle; i sammenligning kan togvægten nok give anledning til en ny version af historien om elefanten og musen, der gungrede.

Der indkom 74 rettidige og 7 forsinkede



Göltzschtalbrücke i sin fulde udstrækning, set fra luften. Apropos luft: Afstanden fra Leipzig er 90 km - i luftlinie. - Hvad mon nutidens miljøforkæmpere for resten ville have sagt, hvis de havde haft mulighed for at kommentere planerne om dette bygningsværk, da de kom frem for næsten halvandet århundrede siden?



»Viaduct over Vaarby-Dalen« på en fremstilling fra dens ungdom. Hovedindtrykket er korrekt, men kunstneren har taget sig visse friheder. Bl.a. var pillehøjden forholdsvis mindre end vist og granitkvadrene ikke nær så store. Alligevel er der grund til begejstring. Jernbanemuseet.

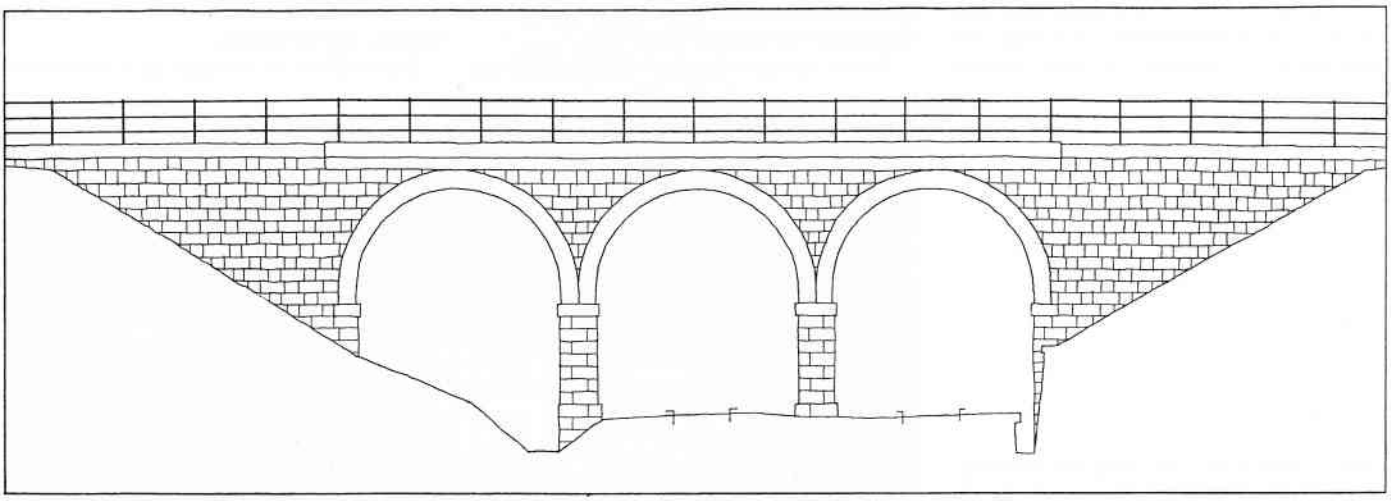
forslag. Den opførte viadukt svarer imidlertid ikke direkte til et af dem. Det projekt, man valgte til udførelse, havde et system af ensartede buer over det hele - et raster, kunne man sige - bortset fra en lille afvigelse i den ene ende, hvor en type med en lidt anden buebredde og pillehøjde med fordel kunne anvendes i et kortere afsnit. Det ville være blevet ubehagelig monotont at se på, og det må derfor betragtes som en stor lykke, at den klippegrund, man funderede på, et bestemt sted - og kun der - viste sig at ligge anderledes dybt under terræn end ellers. Det kunne man godt opfatte som et vink med en vognstang, og det gav i hvert fald anledning til en markant projektændring. Man undgik at placere en pille her, hvorved fremkom buer i dobbelt bredde og højde. De flankeres af piller i en særlig udformning, og i stedet for fire almindelige fag fik man et i bedste forstand særlig flot broafsnit, der ved sin accentuering tiltrækker sig opmærksomheden. Det virker som et midterparti, men er det strengt taget ikke.

Største buebredde er 30,9 m, og den normale buebredde er 14,2 m. Bygningsværket har ingen særskilte dekorationer; alene pillernes fremspring, dimensionsforskellene mellem etagerne og i det hele taget udformningen og afslutningen af de konstruktive led er det, der bringer den arkitektoniske kvalitet frem. Af fortræffelig virkning er, at afstivningsbuerne er todelt; det beriger formen og tilfører den en vis lethed (samt giver visse associationer til gotikken).

Der er anvendt sandsten til pillernes sokler og granit i hvælvene foroven. I øvrigt er byggematerialet hårdtbrændte teglsten. Til at holde sammen på det hele er der kun brugt mørtel, ingen ankre eller klammer. Efter forfatterens erfaring fra restaureringsopgaver må også denne omstændighed betragtes som en stor lykke, for efterhånden som indmuret jern ruster og på den måde udvider sig, sprænges det omgivende murværk, hvor godt det end måtte være i sig selv. En større reparation - navnlig tætning - blev foretaget i 1930, og en vis løbende vedligeholdelse har selvfølgelig ikke kunnet undværes. Til gengæld tjener Göltzschtalbrücke stadig det formål, den er bygget til.

*

Det danske landskab har (desværre?) ikke gjort det nødvendigt at bygge jernbaneviadukter og -broer af den størrelse og karakter, der foran er behandlet. Kun et eneste hjemligt bygningsværk har i nogen måde mindet om de mange og store udenlandske



En af Korsørbanens »englænderbroer«, bygget 1854, fører vejen fra Slagelse mod vest til Hejringe over sporene. Broens nordøstside vises her på en redigeret kalke af DSB baneafdelingens tegning FH 01 095 822/00 fra april 1982. Sporet ligger i kurve og har overhøjde. Tegningen anskueliggør, hvorledes man ved tilkomsten af 2. spor med støttemure og et særegent profil af vandrenden kunne udnytte det ene sidefag sådan, at en egentlig udvidelse (forlængelse) af broen ikke blev nødvendig. Den har oven i købet stadig i behold det meste af den skønhed, der følger med det naturlige og enkle (men må dog have været kønnere i oprindelig stand). - En anden af englænderbroerne figurerer i foto på forsiden af »jernbanen« nr. 1/1982.

Vårby å-broen fotograferet i 1899, efter at opførelsen af dens afløser var påbegyndt. Man ser afskærmninger på gamle piller og det nederste af de nye pilleskafter. Hvad mere er: Man ser de sprængværker, som den gamle bro var forstærket med i 1880erne. Ved broens nedbrydning viste det sig dog ifølge oplysninger fra banechef H. Flensborg, at sprængværkerne havde været uvirksomme; de havde ikke »båret med«! Men mon ikke de alligevel har fået en og anden ansvarlig person til at sove bedre om natten? Jernbanemuseet, foto: N.F. Worm.

- og det eksisterer endda ikke mere. Det var broen over Vårby å vest for Slagelse, fuldført til Korsørbanens åbning 1856 og afløst allerede ved århundredskiftet. Man må derfor tage til takke med de endnu i brug værende »englænderbroer« fra Korsørbanens anlæg, skønt de ikke er sporbærende og således ikke »rigtige« jernbanebroer. Men de giver på trods af deres langt mindre størrelse et vist begreb om det tabte. Formsproget og materialerne er de samme, så man kan faktisk med stor sikkerhed slutte sig til, hvordan - hvor godt - den første jernbanebro over Vårby å har taget sig ud.

I øvrigt har der været og findes stadig en del temmelig små danske jernbanebroer med murede hvælvinger. Det ville være proportionsforvrængende at gå nærmere ind på dem, og blot et enkelt eksempel præsenteres i foto. Men trods alt hører de med til arven fra Rom. ❑

Godt 1 km vest for den tidligere Thorsager station krydser jernbanen mellem Århus og Grenå Ryom ås nordgående (øvre) løb på en muret bro af den type, der lige så vel kan opfattes som en tunnel. (Det kan mange broer; der er ikke nogen fast grænse. Blot kan de to betragtningsmåder ikke bruges samtidig.) Under alle omstændigheder fremtræder den med sin 4-dobbelte cirkelbue-hvælving af tegl og det øvrige i rustikke granitkvadre som et gedigent stykke landskabsinventar. Kun gelændrenes betonstolper virker ikke helt overbevisende i sammenhængen. Foto i juli 1977: Ole Linå Jørgensen.

Højbroen ved Rendsborg (postkort).

Kielerkanalens broer

Hvis krydsninger mellem vej og bane volder problemer, er det for intet at regne mod de udfordringer, ingeniørerne står over for, når der bliver gravet en kanal på tværs af en banelinie. Vi ser på broerne over en jubilerende vandvej.

Af Erland Egefors

En rejse gennem Slesvig og Holsten byder ikke på udsigt til bjerglandskaber; landskabet er langs hovedbanen Flensborg - Hamborg uden større bakker. Der er dog ét sted på banen, der giver en oplevelse som en rejse i et bjerglandskab. Det er i bogstaveligste forstand rejsens højdepunkt, når toget arbejder sig opad rampen mellem Rendsborg og Kielerkanalen for i 50 meters højde at køre over kanalen.

Kejseren havde bestemt, at alle broer over »Kaiser Wilhelm Kanal« skulle have en frihøjde på 42 meter, der skulle være fri passage fra flådebasen i Kiel til Nordsøen. Sporene er anlagt ovenpå en gitterdragerkonstruktion, som i sig selv er 8 meter høj.

Banegården i Rendsborg ligger 600 meter fra kanalen og kun 7 meter over dennes vandspejl (hvilket er lig havets overflade), og der måtte derfor et helt særligt arrangement til, førend der i årene 1910-13 kunne bygges højbro over kanalen. Banegården blev hævet 4,5 meter, og der blev anlagt en 2213,75 meter lang rampe på øen mellem Obereider og kanalen. Rampen er anlagt som dels en jordrampe og dels som en jernrampe. Jernrammen er på nordsiden 1260,15 meter lang og på sydsiden 908,50 meter lang. Selve broen er 317,60 meter lang, i alt er broen 2485,25 meter lang. Det giver en stigning på cirka 8,5 promille, hvad der ikke er nogen voldsom stigning for hovedbaner. Stigningen måtte ikke være over 1:150. Men da stigningen forløber i en lang sløjfe, der fra Rendsborg og mod syd kører rundt mod uret, er det særdeles spektakulært, når man fra parken Kleingarten ser et tog arbejde sig op gennem sløjfen. Faktisk gav banen navn til en helt ny bydel: Schleife.

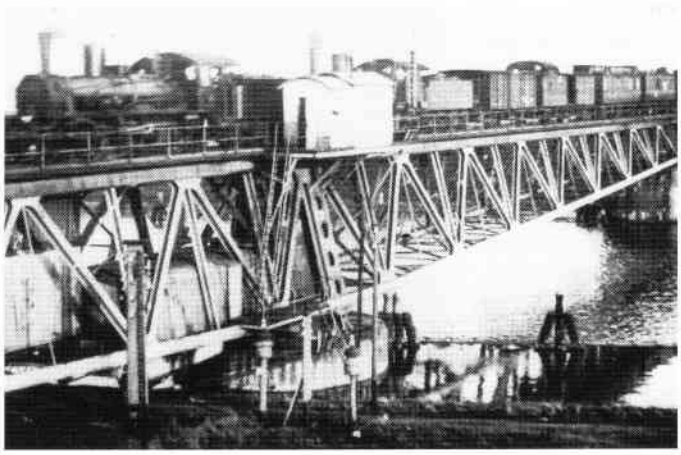
Den 20. juni 1895 indviede Wilhelm II »Kaiser Wilhelm Kanal«, den er senere omdøbt til Nord-Ostsee Kanal. Og den 20. juni 1995 gled en 25 km lang skibskortege gennem kanalen fra slusen ved Brunsbüttel til Holtenå ved Kiel. Forrest sejlede det britiske kongeskib »Britannia« og skolesejlskibet »Gorch Foch«. Selvfølgelig skulle der køre veterantog over broerne, når skibene passerede, ikke mindst over Rendsborgs højbro. Men så skulle det ikke være. Der er tæt trafik over broen, der kører gennemsnitligt et tog hvert kvarter, så der er ikke plads til damptog. Der blev dog kørt med damptog over kanalen, nemlig over broen ved Hochdonn, som fører banen Hamborg-Husum-Nibøl over kanalen. I dagene 17.-18. juni kørte et damptog fra Hamborg klokken 8, som indtil Brunsbüttel standsede i Pinneberg, Elmshorn, Glückstadt og Itzehoe, ankomst Brunsbüttel kl. 9.30. Klokken 17.30 returnerede damptoget til Hamborg. Det var et led i de mange festligheder i anledning af kanalens 100 års jubilæum, som hovedsageligt blev afholdt omkring slusen i Brunsbüttel.

Før Kielerkanalen

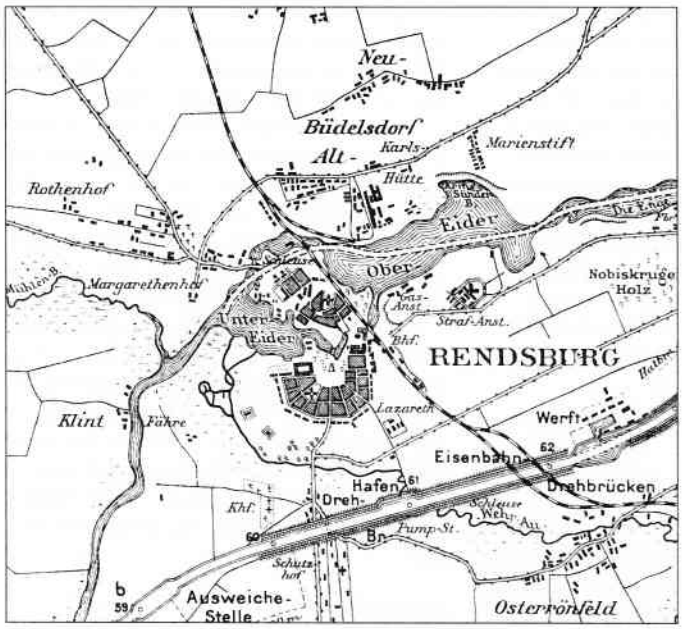
Der var mulighed for gennemsejling af Jyllands »rod«, førend Kielerkanalen blev bygget 1887-95. Ejderen, der har sit udspring 15 km nordøst for Neumünster, var sejlbar fra Flemhudersee til udmundingen ved Tønning. Ved gravning af en kanal fra Holtenå ved Kiel til Voorde blev der gennemsejling til Østersøen. Ejderkanalen kunne tage skibe på op til 27 meters længde, en bredde på 7,3 meter og en dybgang på 3 meter.

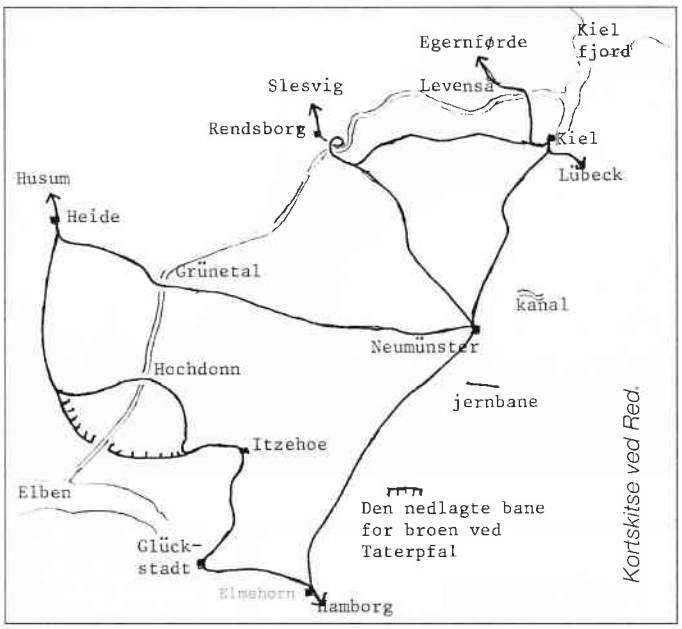
Fra Holtenå ved Kiel til Rendsborg har Kielerkanalen overtaget Ejderkanalens tracé, når undtages et sving ved herregården Knoop. Efter Audorfer See svinger Ejderkanalen vestpå og passerer Rendsborg som Obereider og Untereider, der derefter går mod syd og tangerer Kielerkanalen, således at de to kanalsystemer danner en ø udenom Rendsborg.

Kong Christian den VIIIs Østersøbane, dvs. banen Altona-Kiel, som blev indviet den 14. september 1844, fik den 18. september 1845 en sidebane fra Neumünster til Rendsborg. Denne bane havde endestation, hvor den nuværende banegård i Rendsborg ligger, banen krydsede altså ikke Ejderkanalen. Og banen fra Flensborg til Rendsborg, som blev indviet den 6. oktober 1854, krydsede heller ikke Ejderen, for den havde endestation i bydelen Büdelsdorf nord for Rendsborg. Først da Kielerkanalen blev åbnet for trafik, kunne de to baner sammenkobles med en lav bro over Ej-



Den oprindelige drejebro ved Rendsborg, som var i brug 1894-1913.





Kort over drejebroerne ved Rendsborg kort tid efter kanalens anlæggelse.

deren, der jo på det tidspunkt havde mistet sin betydning som vandvej.

De første broer

Men syd for Rendsborg blev banen hugget over af Kielerkanalen, og da der på grund af det lave terræn ikke umiddelbart var mulighed for en højbro, blev der bygget to svingbroer. Af militærstrategiske grunde blev den dobbeltsporede bane ført over kanalen på to svingbroer, som var placeret med en indbyrdes afstand på 150 meter. Broerne svingede omkring en pille i kanalen og kørte på en drejekrans på land. De gav en gennemsejling på 50 meter. Broerne var via et rørsystem forbundet med højtrykspumper på land, altså den oprindelige form for hydraulik. Ved opblanding med glycerin i forholdet 4:5 var vandet til hydraulikken beskyttet mod frost. Svingbroerne blev bygget af Ph. Holzmann & Co. i Frankfurt am Main, kostede 1350.000 Mark og blev taget i brug i april 1894.

Ligesom disse svingbroer er historie, er også højbroen ved Grünental forsvundet, den blev taget i brug den 15. december 1892 og blev nedrevet i firserne. Det var en 163 meter lang bro med en spændvidde på 156,60 meter, hvorved den dengang var Tysklands største højbro. Det var en stålbuebro, der var anvendt 1.277 ton stål, og den var bygget af Brückenbauanstalt Gustavberg i Mainz. Landanlæggene, som hævede broen op til de forskriftsmæssige 42 meter, var murede viadukter med to tårne på hver side. Broen var en kombineret vej- og jernbanebro for banen Heide-Neumünster og landevejen Albersdorf-Hademarschen.

En bro af lignende konstruktion blev bygget til banen Kiel-Egernførde og landevejen Kiel-Gettorp ved Levenså, i dag det nordlige Kiel. (Åen Levenså eller Levensau forsvandt ved kanalens anlæg). Denne bro er stadigvæk i brug til banen, hvorimod vejtrafikken har fået en ny bro, som fører B 76, Olof Palme Damm, over kanalen. Ved Taterpfal ved Brunsbüttel var der for banen Hamborg-Husum oprindelig en svingbro som de to ved Rendsborg-Osterrönfeld.

Højbroer

Broen ved Taterpfal blev i 1920 erstattet af en højbro ved Hochdonn. Broen, der altså er den yngste af Kielerkanalens højbroer, er 2,218 km lang. På grund af den nye bro kom banen til at slå et stort sving mod nordøst, men på den måde kunne man udnytte de naturlige højdeforskelle til at vinde højde.

At bygge lange broer er ikke videre problematisk, hvis de, ligesom Vestbroen mellem Knudshoved og Sprogø, bygges med forholdsvis korte spand. Den længste viadukt i Storbritannien er den 6,4 km lange bro af 878 murede brobuer ved London Bridge, bygget til London & Greenwich Railway.

Det er de lange og frie spand, der giver problemerne. Vejbroer kan bygges som hængebroer, men da de ikke er stabile i sidevind, egner de sig ikke til jernbaner.

Den 28. december 1879 rasede en stiv kuling i Skotland, som i de lange og smalle fjorde, de såkaldte firths, blev presset yderligere op i fart og styrke. Da et tog kørte over den 3,15 km lange og 26,84 meter høje Tay Bridge, kunne broens overbygning ikke modstå vindens pres, den blev revet fra hinanden og tog i faldet hele toget med sig. 27 menneskeliv gik tabt. Begivenheden er skildret af digteren McGonogalli »Beautiful Railway Bridge of the Silvery Tay« og Cronins roman »Hatter's Castle« (»Hattemagerens Slot«). En række af pilleskafter, som akkurat rager op af fjordens vand, minder i dag de rejsende om den tragiske hændelse.

Tay Bridge blev indviet september 1877 og kaldtes High Girders på grund af den specielle konstruktion. Broen hvilede på piller af dels murværk og dels støbejern, overbygningen var lavet som kassedragere, som den ensporede bane var anlagt ovenpå. Dog var det midterste stykke lavet som en slags »tunnel af jerndragere«, 8,235 meter høje og 4,27 meter brede gitterbroer med frie spand på henholdsvis 74,725 meter og 69,235 meter. Da der ikke var jerndragere, som kunne optage sideværts tryk mellem gitterbroen og kassedragerne, kunne en storm rive gitterbroen ned.

Med denne katastrofe in mente forstås det, hvorfor den 2.5 km lange bro over Firth of Forth, som har 4 spand på hver 521 meter, har dette enorme gitterværk af ståldragere og er udført helt stiv som en cantileverbro, også kaldet Gerbers princip. Lillebæltsbroens ståldragere er også et eksempel på en cantilever-bro.

Når Tay Bridge nævnes i denne sammenhæng, skyldes det ganske enkelt, at højbroerne over Kielerkanalen ved Rendsborg og Hochdonn er opbygget på denne

Oplev nogle af verdens mest fantastiske landskaber og jernbaner. Bjergbaner mellem sukkertop-bjerge i Sydkina, 600 mm-sporede sidebaner, den fantastiske franskbyggede 1 m-bane ind i Vietnam og 1726 km ned gennem det smilende land. Afr. starten af nov. 1996, varighed ca. 20 dage, pris ca. kr. 21.000.
Få program - send frankeret (5 kr.) A5/A4 svarkuvert til: Rail Tours/John Poulsen, Nørregade 21, 4690 Haslev

Hængefærgen under broen ved Rendsborg. Ser man godt efter, kan man se, at »skibet« ikke kun er udstyret med redningskranse, men også med radar til navigation i tåge! Til højre anes »banesløjfen« ned mod stationen. Foto: Finn B. Paulsen 22/7 1987.

Nekrolog
Johan Jørgensen

Den 21/8 modtog vi i remisen det triste budskab om, at vor kasserer gennem en årrække, Johan Jørgensen, var afgået ved døden efter få dages sygdom.

Johan var gennem hele livet beskæftiget indenfor regnskab og revision, og det var derfor helt naturligt for ham at sige ja til opfordringen om at overtage funktionen som Museumsbanens kasserer, og siden 1989 passedes dette hvert med kyndig hånd. Altid vidste han hvordan det stod til med økonomien. Også andre nød godt af evnerne, idet Johan også var kasserer for Museumsbanens støtteforening og for DJKs lokalafdeling, og alle steder administreredes der så foreningerne fik mest muligt ud af deres sparsomme midler.

Johans store jernbaneinteresse startede med den lokale bane til Nysted og udvidedes hen ad vejen til at omfatte medlemsskab i foreninger i ind- og udland, derunder også DJK. Mange udflugter til baner i det ganske Europa har haft Johan som deltager, især efter pensionsalderen gav mere tid, og det kunne af og til være svært at træffe ham hjemme, for der var altid en udflugt til nære eller fjerne mål, som havde interesse.

Sommerens tur til åbent hus i Randers måtte Johan meget mod sin vilje melde afbud til, fordi benene begyndte at svigte for alvor.

Som medlem af driftsudvalget satte Johan sit præg på banens aktiviteter, og ved sin rolige facon skabte han respekt om sig. Kun få gange er stemmen blevet hævet, men så har der også været god grund til det.

Johan, der boede alene i Maribo, blev 68 år.

Museumsbanen, DJK og jernbanerne har mistet en god kammerat. Æret være Johans minde.

Arne Jørgensen,
Museumsbanen

måde. Togene kører ad ramperne ovenpå overbygningen og på det midterste stykke gennem en »tunnel af jern«, en gitterbro. Men det er kun overfladisk set, der er lighed. Tay Bridge havde piller, der var opbygget af 6 tynde og lodretstående søjler af støbejern, der var boltet sammen med lasker af smedejern. Friedrich Voss, der stod for højbroen ved Rendsborg, opbyggede en vridningsstiv konstruktion af skråstivere, som overbygningen hviler på. Ramperne bæres af ialt 51 piller og hovedfaget over kanalen bæres af to pyloner med 2 dobbeltpiller. Der medgik ialt 17.500 ton jern og 3,2 millioner nitter til broen, prisen var 13,5 millioner Mark. Da broen blev bygget samtidigt med en udvidelse af kanalen, blev jordramperne simpelthen lavet ved indpumpning af sand.

I Osterrönfeld syd for kanalen herskede der stor utilfredshed med brobyggeriet, fordi stationen var blevet flyttet og hævet 14 meter over terrænet. Derfor blev der ophængt den specielle svævefærge under broen, den blev sat i drift den 2. december 1913 og har »sejlet« lige siden.

Det er formodentlig den eneste færge i verden, der, selvom den er fuldtud udstyret som et skib, ikke kommer i berøring med vandet. Befordringen er gratis, fordi det efter tysk lov skal være gratis at blive transporteret over kunstige vandveje.

Nu, da der efter ikrafttræden af K95 sommer igen er gennemgående tog Frederikshavn-Hamborg, er det let at komme til Rendsborg. Efter få minutters vandring ad Bismarck Strasse langs banegården kommer man til Kleingarten, hvor togene buldrer afsted højt oppe over byen. Når man har taget turen over med svævefærgen til Osterrönfeld, kan man gå vestpå ad en sti langs med kanalen til Am Alten Schützenhof. Derfra kan man via den 270,5 meter lange fodgængertunnel under Kielerkanalen gå tilbage til Rendsborg. Tunnelen er bygget 1962-65, tunnelrøret er 131 meter langt og er på midten 21, 36 meter under kanalens vandspejl. Den 55,90 meter lange rulletrappe ned i tunnelen er den længste i Vesteuropa.

I forbindelse med store bygningsværker opstår der gerne myter. En myte påstår, at Friedrich Voss skulle være modstander af svingbroer. Men banen blev ført over Kielerstrasse nord for banegården på en svingbro, som til stor lettelse for de vejfarende blev erstattet af en viadukt i 1961.

En mere makaber myte vil vide, at Voss ikke havde stor tillid til sit bygningsværk, og derfor begik selvmord, da det første tog kørte over broen ved indvielsen den 27. september 1913. Det står i modstrid til det faktum, at Voss døde i 1953. Han fødtes i 1872 og var leder af Brückenbauamtes.

Når der efter ibrugtagen af forbindelsen over Storebælt vil køre flere godstog via Fyn og Jylland, vil højbroen ved Rendsborg blive endnu mere belastet. Formodentlig vil den blive aflastet af en tunnel til den gennemgående trafik, således at også den vil opleve sit 100 års jubilæum i 2013. Måske der så til den tid vil køre damptog over broen?

LITTERATUR:

Møller, Flemming: Ejderkanalen 1784-1984. Tønning 1984.
Prebble, John: The High Girders, London 1956.
Rambusch, H.H. A. En gammel Jernbanemands Erindringer 1854-1882, Kbh. 1916 og 1977.
Rasch, Aage: Ejderkanalen, Åbenrå 1978.
Schulz, Walter: Der Nord-Ostsee-Kanal, Eine Fotochronik der Baugeschichte, Heide 1987. Der Nord-Ostsee-Kanal vor dem ersten Weltkrieg, Heide 1989.
Tabbert, Kurt: Eiserne Giganten, Rendsburg 1953.

TIDSSKRIFTER:

Mahrt, Knut: 75 Jahre Eisenbahnhochbrücke in Rendsburg, i: Rendsburger Jahrbuch 1989.
Lawrenz, Dierk: 100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal, Die Eisenbahn-Kanalbrücken, i: Eisenbahn-Kurier, nr. 6, 1995.
Die DB in Farbe 1950-1990, Bahn-Extra nr. 1, 90, München 1990.
Christoffersen, Kjeld: Den svævende færge, i: Århus Stiftstidende den 22.1.1989.
Schäffer, Peter: Kejserens kanal, Kielerkanalen - verdens travleste vandvej - fylder 100 år, i: Århus Stiftstidende den 20.6.1995.
Handler, Jens: 100 år med verdens travleste vandvej, i: Flensborg Avis, den 17.6.95. Samt avisen Nordschleswiger den 17., 18., 19. og 21.6. 1995.

Rettelse til nr. 3/95

Side 85. Bo Lindhardtsen i Struer har studset over køreplanen for Løgstørbanen. I bladet stod, at opholdet i Løgstør er fra 11.00 til 11.00 - ikke megen tid til at rangere! Ankomsttiden er ganske rigtigt 11.00, men afgangstiden 12.00; dog må det understreges, at planen kun er vejledende.

Side 87. Fra modelbanefolket har »jernbanen« modtaget en tilføjelse til artiklen om DII. Den præcise optagedato for billedet af D 873 på Lillebæltsbroen er 30. juni 1935 - altså få måneder efter broens åbning. Søren Monies fra DMJK's fotoarkiv skriver, at det pågældende billede findes i modelbaneklubbens arkiv sammen med tre andre fra samme dag forestillende D 857, D 862 samt D 873 på vej tilbage til Fyn.

På jernbaneopdagelse i Nicaragua

Information og foto: Annelise Jensen
Bearbejdning: Niels Erik Jensen

Managua september 1992

Efter 3 måneder på sprogskole (spansk) i Guatemala skal de to næste år bruges på et projekt på et hospital, her i hovedstaden i Nicaragua (Mellemamerika). Fritiden, ja den skal bruges bl.a. til at se lidt på landet.

Ved afrejsen fra Danmark sagde en af mine venner som noget af det sidste: Se lige efter om der er jernbaner.

Managua september 1993

Efter et år er det efterhånden lykkedes at finde ud af, hvordan man skaffer sig oplysninger. Folk er generelt meget flinke, men - og der er et stort men - man skal ikke regne ret meget med hvad de svarer. Angående jernbaner, så er det ikke ret meget de lokale kan fortælle. På spørgsmålet, om der findes jernbaner, svarers altid »ja«. Dette »ja« rummer 3 muligheder:

1. Ja, der findes jernbaner.
2. Jeg ved det ikke.
3. Nej, men for ikke at gøre dig ked af det, så svarer jeg ja.

Dernæst opstår problemet, idet de lokale ikke af sig selv begynder at fortælle. Man skal spørge om alt, og helst på en måde så der kan svares ja eller nej, og svaret bliver jo som regel »ja«. For at finde ud af om der overhovedet er en jernbane her i byen, er der forsøgt med spørgsmål på følgende måde: Er der jernbane her i byen? Går jernbanen gennem byen? Ligger stationen i centrum? Er der flere jernbaner? Når så man har fået »ja« til alle spørgsmål, så går turen ind til centrum for at lede efter jernbanen. Stiller man spørgsmålet: »Ved hvilken plads ligger stationen?«, så forstår de ikke spørgsmålet, efter yderligere spørgsmål smiler de til en og siger, at de ikke rigtig forstår det sprog man taler.

På nuværende tidspunkt er byens efter sigende eneste station fundet, der er set tog køre ude i landet og en kollega har oplyst, at der også er en metro.

København november 1993

På et besøg i Danmark aflægges beretning til min danske jernbaneentusiast. Der findes tilsyneladende én jernbane tilbage; den går fra Granada i syd, gennem hovedstaden og et godt stykke ud i landet mod nord. Hvor langt den går mod nord, er der tvivl om, idet uroligheder i det nordlige område periodevis har sat jernbanen ud af drift. Har på stationen spurgt efter en køreplan; det findes ikke, men hvis jeg selv har papir og kuglepen, vil de da gerne skrive en tid ned for mig, mod at de får kuglepennen. Vil man have oplysning om flere togforbindelser, kan dette ikke lade sig gøre. Det virker som om de kun kan overskue toggangen et halvt døgn frem i tiden. Ankomsten til det sted, man ønsker, kan ikke oplyses, men det tager nok så og så lang tid. Der er ikke set persontog, kun godstog, hvor folk rejser med i de vogne, hvor der nu er plads.

Metroen skulle gå fra hovedstaden til en nærliggende by, men der skulle kun køre et tog igen den anden vej om aftenen. Denne har intet med U-bane eller andet storbyagtigt at gøre: der skulle køre et almindeligt tog, og der findes ingen tunnel eller højbane.

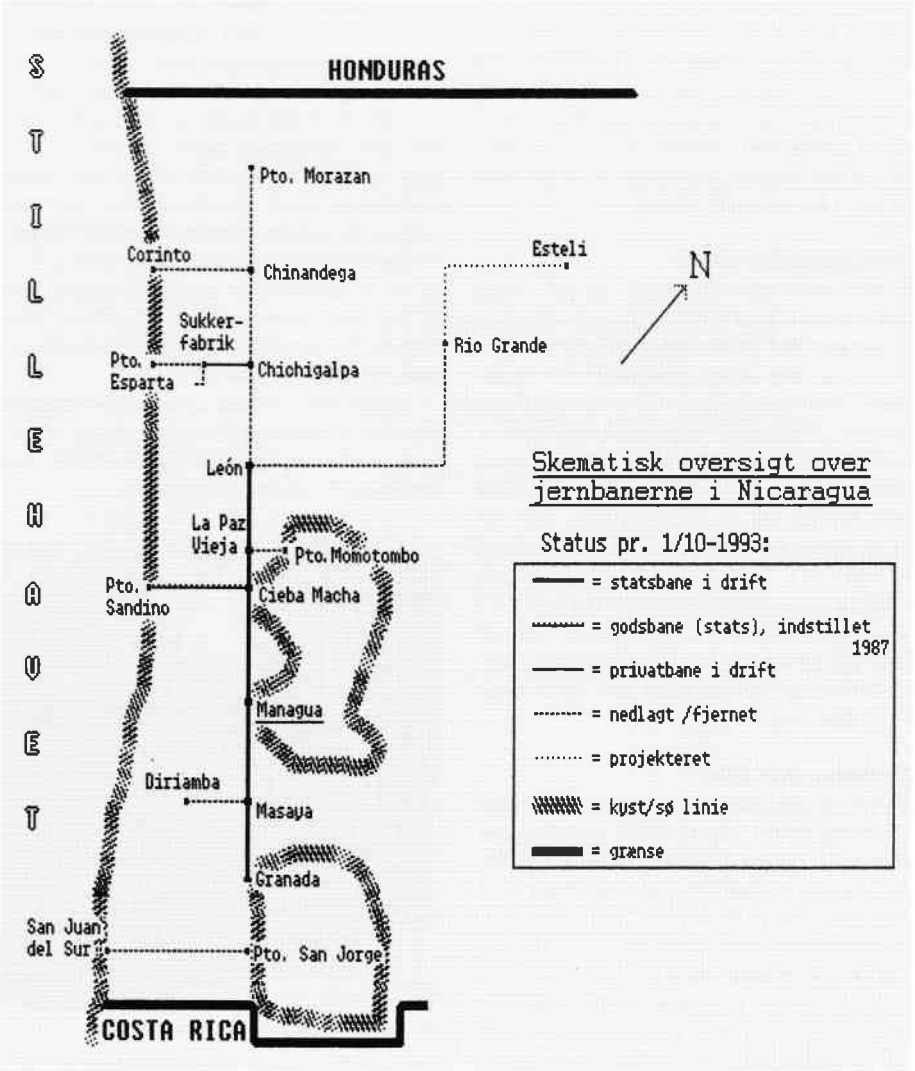
I et forsøg på at skaffe oplysninger om landets historie er en jagt gået ind på at finde museer. Der er kun fundet et nationalmuseum. De ansatte virker meget imødekommende, når man dukker op; det er som om, det er sjældent, der er gæster. Det er lykkedes at skaffe en bog om landets historie; heri fortælles meget lidt om landets jernbaner (1/2 side), mens der bruges en del sider på at fortælle om en kanal, der aldrig blev bygget færdig. (En kanal med samme betydning som Panama-kanalen).

Managua nytår 1993/94

Der har været en 2 måneder lang transportstrejke, jernbanen har holdt stille i hele perioden, og der går rygter om, at den bliver nedlagt i løbet af januar 1994.

Managua 10/1-94

Aviserne skriver, at jernbanen lukker i løbet af januar. Det må vist betegnes som en officiel lukning, idet der ikke har kørt tog siden den 23/12-93. Det stemmer ikke overens med oplysningen om, at der har været strej-



Canadiskbygget diesellokomotiv midt inde i »demonstrationstoget« midt i Managua.

ke i 2 måneder, men sådan nogle små unøjagtigheder må man vist finde sig i på disse kanter. Der er hensat en lang række godsvogne og et enkelt lokomotiv ude på strækningen her i byen. Det er ret praktisk, da man så kan få nogle billeder af materiellet. Samtidigt spærres der for en del veje, der krydser banen. Banen løber på det sted langs med en af hovedfærdselsårerne ud af byen, og da der kun findes niveauskæringer, så er der skaffet en god spærring. Materiellet blev dog fjernet i løbet af dagen i dag, men hvorhen vides ikke.

Managua 20/1-1994

Har fået snakket med nogle ansatte på stationen. Der findes ikke køreplaner, og de mener ikke, der har været det i meget lang tid (flere år). Der findes tilsyneladende ikke papir på nogetsomhelst, idet man husker alt udenad, mange kan jo ikke læse. Materiellet findes ikke i Managua, og det siges, at det skal sælges som skrot (skal jeg købe noget?) for at skaffe penge.

Managua 30/1-1994

Vagtmanden på stationen er blevet meget meddelsom og er kommet med mange oplysninger. (Set i bakspejlet må han vist bare betegnes som en god fortæller, da de senere oplysninger ikke stemmer med det han fortalte.) Normalt er persontransporten foregået i lukkede godsvogne, hvor de øverste brædder i siderne manglede. Da det er den fattige del af befolkningen, der har brugt toget, og deres rejsebehov har været at komme til byen for at sælge deres forskellige produkter, ja så har befordring i vogne uden sæder været praktisk. Årsagen til nedlæggelsen af banen oplyses som værende manglende penge til olie, og så kører der ingen tog.

Managua 8/2-1994

Banen skulle råde over 7 canadisk-byggede diesellokomotiver fra 1954 og 40 vogne. Aviserne bringer masser af artikler om banen og om et fremtidigt jernbanemuseum, der skal åbne i 1995.

Samtidig i København

I et udenlandsk jernbaneblad opdager min bekendt en annonce, der tilbyder køreplaner fra Nicaragua. For 10 DM kunne det da være meget sjovt at se, om man kunne erhverve en gammel køreplan, den kunne måske indeholde et kort over landet, så det var muligt at finde ud af, hvor banerne har gået. I løbet af marts 1994 modtages i København en kuvert fra Tyskland indeholdende en køreplan fra Nicaragua gyldig fra 1/2-1994. Det viser sig, at et firma i Tyskland siden 1989 mindst hvert halve år har udgivet en køreplan for Nicaragua, indeholdende jernbaner, indenrigsfly, busser mellem byerne samt bybusser i de større byer. En sag på 72 sider, der for jernbanedelen er meget interessant, idet ikke blot de eksisterende baner er medtaget, men også de, der er nedlagt inden for de sidste 10-15 år. De enkelte planer for disse nedlagte baner indeholder alle standsningsstederne og kilometerangivelser. Ved hjælp af dem og et udmærket kort, hvor disse også er indtegnet, er det muligt at få et godt overblik over de tidligere baner i landet. Et vedlagt katalog indeholder tilbud om ældre køreplaner, fotos og billetter. Der var også indlagt en »nedlæggelses«-køreplan for perioden 1/11-31/12-1993, samt tilbud på en af de sidste billetter solgt i Managua den 31/12-1993. Fint at kunne tilbyde en billet fra den 31/12, når jernbanen tilsyneladende kørte sidste gang den 23/12!

Køreplanen omtalte ud over de nedlagte statsbaner også en 6 kilometer lang privatbane mellem en by og en sukkerfabrik, der skulle køre i bedste velgående.

Managua april 1994

Efter at have modtaget alle disse oplysninger fra Danmark er jagten gået ind på resterne af banerne og materiellet samt på den endnu kørende privatbane. På denne privatbane foretoges en fotoekspedition en af de sidste dage i marts. Til den daglige drift (7 dobbeltture) råder banen over et diesellokomotiv og 3 vogne til persontransport. Men toget kørte ikke, idet et tandhjul i gearkassen var knækket, og det skulle skaffes hjem fra udlandet; det koster penge, endda mange, så hvornår driften bliver genoptaget vides ikke. Banen har 2 gamle damplokomotiver stående, udstillet/hensat.

Managua maj 1994

Aviserne skriver en del om, hvad de gamle stationsbygninger skal bruges til - og stadig om det kommende jernbanemuseum. 23/5 bringer avisen en annonce med salg af materiel fra banens værksted.

Managua september 1994

Det meste af banen er tilsyneladende allerede pillet op, mange ting er solgt, alt i et fortvivlet forsøg på at få penge i kassen, det vil i sidste ende sige statskassen. Folk har stort set kun et transportbehov, når de skal have transporteret deres varer til de større byer for at sælge dem. Jernbanen var den billigste transportform, da der ikke skulle betales for det medbragte gods, i modsætning til transport med busser, hvor der skal betales for alt medtaget gods. Derfor har nedlæggelsen af jernbanen medført, at mange mennesker er afskåret fra at sælge deres varer. Landet har store økonomiske problemer, så staten vil spare alle de steder, den kan komme til det. De efterfølgende små eksempler giver et indtryk af, hvorfor jernbanen nedlagdes.

Busserne er ikke ejet af staten, men drives af kooperativer, som ikke får økonomisk støtte af nogen art. Der er ingen styring af hvor mange busser, der kører; det eneste, der gøres fra statens side, er tilsyneladende at blande sig i billetpriserne, idet der hele tiden bliver lagt nye ekstraskatter på benzin og diesel. »Busselskaberne« sparer alt hvad de kan, men alligevel er de nødt til at hæve

Sukkerfabrikkens lokomotiv. Til venstre gavlen af en personvogn. Lokomotivet er tilsyneladende døbt »Locomotora Ole« - mon Plum også har været her forbi?

billetpriserne med 50% (sommer 1994), hvis de skal have det til at løbe rundt. Da en busbillet i Managua idag koster mellem 10 og 20% af en minimumsdagløn, så er der ikke megen opbakning fra befolkningen vedrørende billetprisen. Til gengæld er der stor opbakning når busserne holder stille i protest mod de stigende ekstraskatter, og når der kommer forslag om, at staten skal give økonomisk støtte.

De regionale busruter kan se frem til voldsomme problemer i fremtiden. Der er ikke råd til at vedligeholde vejene, så det meste af den vedligeholdelse, der foregår, er ved hjælp af bistandshjælp fra andre lande. Nu er vejvedligeholdelse noget helt andet i Nicaragua end i Danmark; landevejene bliver mange steder bliver til floder i regntiden, for derefter i tørketiden enten at være helt væk, eller også så fyldt med store mudderhuller, at de med danske øjne er næsten ufremkommelige. Dette forhindrer dog ikke busserne i at komme frem, da man ikke så let giver op over for disse problemer. Denne kørsel slider meget på køretøjerne, hvilket ofte giver anledning til alvorlige ulykker. Når vejene bliver mere vanskeligt passable, så bliver hastigheden også det lavere, med deraf følgende større risiko for overfald undervejs.

Når der ingen økonomisk støtte kommer udefra, har man ingen ny asfalt at lægge ud på vejen, og man kan heller ikke aflønne arbejdere til at betjene de vejmaskiner, landet råder over. Derfor sælger man ud af maskinerne, det giver penge i statskassen. Hvis ikke vejene vedligeholdes, vil store dele af landevejsnettet være ødelagt inden for de nærmeste få år, busserne vil blive endnu mere usikre at køre med, og befolkningen vil blive endnu mere afskåret fra transport. Dermed vil befolkningen have endnu sværere ved at sælge deres varer.

Til slut lidt om jernbanerne, som kunne udledes af den køreplan, der blev importeret fra Tyskland. Det skal lige bemærkes, at køreplanens navne og linieføringer ikke altid stemmer overens med de virkelige forhold i landet!

Data om FCN (Ferrocarril de Nicaragua)

Banerne er anlagt mellem 1875 og 1936.

Strækningen Managua-Leon var den sidste strækning, der blev nedlagt (31/12-1993). 82 km lang, de sidste måneder trafikeret af 2 persontog i hver retning dagligt (undtaget under strejker).

Fortsættelsen af denne strækning fra Managua til Granada lukkede den 1/11-1993 og var 49 kilometer lang. Det var vistnok denne strækning, der omtaltes som »metro«. Disse strækninger gik igennem Managua på den led, hvor byen er længst. Inden for 14 kilometer lå der 10 stationer/holdesteder til at betjene de ca. 600.000 indbyggere, hvor arbejdsløsheden stærkt nærmer sig 70%!

På strækningen til Granada udgik indtil 1988 en sidebane på 43 kilometer, der i dag er fjernet.

2 tankvogne, en personvogn, samt en åben godsvogn i »demonstrationstoget« i Managua.

På strækningen til Leon udgik indtil 1987 en 25 kilometer lang godsbane til Pto. Sandino, der angives at være indstillet, og derfor sikkert ikke fjernet. En meget kort strækning ned til Managuasøen (Pto. Momotombo) er nedlagt for mange år siden.

Fra Leon udgik tidligere to strækninger. En 84 kilometer lang strækning til Rio Grande, der nedlagdes i september 1993; den er nu allerede fjernet. Da denne strækning lukkede, skabte det alvorlige problemer for den lokale befolkning. Jernbanen blev nemlig brugt til at transportere vand til de mindre byer i tørketiden. Derfor er en stor del af befolkningen i banens opland nødsaget til at finde andre steder at bosætte sig. Strækningen var projekteret til at skulle fortsætte til Esteli, men blev aldrig bygget. Området har i de senere år i øvrigt været et af de mest urolige hjørner af landet, hvor der til tider har hersket borgerkrigslignende tilstande. Ved udgangen af maj 1994 var al kommunikation med området afbrudt, idet højspændings- og telefonmaster var fældet, og landevejene periodevis har været forsynet med vejspærringer, lavet af pressionsgrupper.

Den anden strækning, der udgik fra Leon, gik over Chichigalpa (privatbanetilslutning) og Chinandega til Corinto og var 56 kilometer lang. Denne bane nedlagdes i 1982 og er helt fjernet. En strækning fra Chinandega til Pto. Morazan er sikkert nedlagt før 1980.

Tilsammen giver det et jernbanenet på 339 kilometer med sporvidden 1067 mm. Med skinnehøjden ca. 10,5 cm, bredden 6 cm og en længde på 10 meter, svarer det stort set til DSB type III (32 kg/m) på træsveller. Ingen sikringsanlæg, men der er dog set rester af sporskiftedrev eller sporskifteaflåsning.

Materiellet bestod af dels af de ovennævnte diesellokomotiver til gods- og blandettog, dels af et antal motorvogne til rene persontog. Til disse motorvogne hørte også et antal personvogne (med sæder i) i samme byggestil, der også anvendtes i blandettog. Godsvogne fandtes som delvist lukkede (de benyttedes også som personvogne), som åbne vogne og som tankvogne. Alle vogne var 4-akslede vogne.

Ud over ovennævnte strækninger har der også tidligere været en bane mellem Stillehavet og Nicaraguasøen (San Juan del Sur - Pto. San Jorge), men hvornår, den har eksisteret, har ikke kunnet opklares. Som det ses på kortet, har jernbanenettet ikke haft forbindelse til nabolandene, og har aldrig indgået i en samlet baneforbindelse mellem de mellemamerikanske lande, da banernes væsentligste transportopgave har været at transportere kaffe og bananer ud til havnene på kysten. ❑

Nyheder fra HOLSUND

På sporet af 1995 **Udkommer 1. december**

I årbogen om de danske jernbaner - den niende i rækken - får du atter 64 sider sprængfyldt med information om og illustrationer af begivenhederne i 1995. Læs bl.a. om "Kampen om Løgstørbanen", renoverede MH-lokomotiver, elektrificering i Sønderjylland, elektriske tog på Fyn, "Togdøgn" i Esbjerg, nyt lynettedesign i farver, tog ved storebæltsforbindelsen og meget mere. **Pris kr. 120,-**

Multimediebogen "Jernbanens ABC" **Udkommer 1. december**

Så er den her - den første, danske jernbanebog til din computer ! Få svar på alskens spørgsmål blot ved et klik med musen ! Med tekst, billeder, animationer og lyd ! Find eksempelvis informationer om trækkraft, trafikforhold og privatbaner. Bliv dus med signalsystemer og en mængde andre emner gennem et omfattende instruktionsstof. Lyt til afgangsfløjt - eller test din viden i programmets indbyggede Quiz. Kræver en IBM-kompatibel PC med Windows 3.1. Leveres på disketter, men bliver bogen en succes, forventes en løbende opdateret udgave på CD.

Introduktionspris kr. 200,-

Køb bøgerne ved at ringe på 42 42 04 52 eller indsæt beløbet på giro 2 99 88 66 (Forlaget Holsund, Burholt 20, 9560 Hadsund). Husk at anføre, hvad beløbet dækker.

Vigerslev (nord) 20/8 1995. MO 1848-Eh-Cu-Cu-Cu. Foto Alf Blume.

Limfjordsbanen

Plantogssæsonen 1995 er nu overstået. Derfor er der nu tid til igen at berette lidt fra det nordjyske.

Sommersæsonen 1995 kan vi på ingen måde klage over. Sæsonstarten gik over al forventning, stopfyldte tog og flot vejr. Desværre var vejret så godt, at vi, næsten som sædvanligt, fik præsenteret et dampforbud. Det forhold at dampen måtte blive i remisen, og at det fine vejr lokkede turisterne til de nordjyske strande, gjorde, at vi med det personvognsmateriel, vi har i drift, kunne klare at få alle fremmødte med.

Vi oplever ellers efterhånden flere gange i løbet af sæsonen det luksusproblem, at vi dårligt har plads til alle, der vil med.

Derfor er det med stor glæde, vi kan konstatere, at arbejdet med personvognen AHJ DC 72 (1916), der udføres i Hjørring, skrider fremad i et tempo, der vil noget. Vi forventer her i efteråret at skulle afhente en vognkasse, der næsten er klar til at modtage de første rejsende. Tilbage står så at få gjort undervognen driftsklar. Hvornår vognen så kan sættes i drift, afhænger til dels af arbejdsiveren blandt de fremmødte i remisen.

Udover DC 72 arbejdes der også en del på SB F3 (1936); denne vogn vil formentlig tilgå driften før DC 72. Første klasse-afdelingen er sendt til ompolstring ude i byen, og der forestår en del arbejde med at genopbygge rygerafdelingen, inden vognen kan sættes i drift. Ligeledes er der en del arbejde tilbage i postrummet.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: Veteranbanerne

D-maskinegruppen

Rundt om København

For sjette år i træk kørte D-maskinegruppen ture »Rundt om husene« eller som de de sidste to år har heddet »Rundt om København«. Den oprindelige titel på turene stammer fra dengang, der kørtes godstog med stop og rangering fra Godsbanegården til Østerport med ophold ved Grønttorvet, Vigerslev, Nørrebro og Lersøen m.m. Disse ture hed dengang »Jorden rundt« eller »Rundt om husene«.

DJK's ture blev i 1990 og '91 kørt af K 564 og de følgende to år af D 826. I 1994 blev vi ramt af dampforbud, her kørtes togene af MT, og da vi i 1995 stod uden en stor dampmaskine, da både D og K samt OHJ nr. 38 er ude af revision, blev det besluttet at køre med motortog på 1995-turene. Mo 1848, som i foråret '95 havde nogle problemer med at fremføre sine tog med overbevisende kræfter, har i løbet af 1995 fået fjernet nogle af sine svagheder og fremstår efter sommeren med de fleste af sine oprindelige hestekræfter klar til brug.

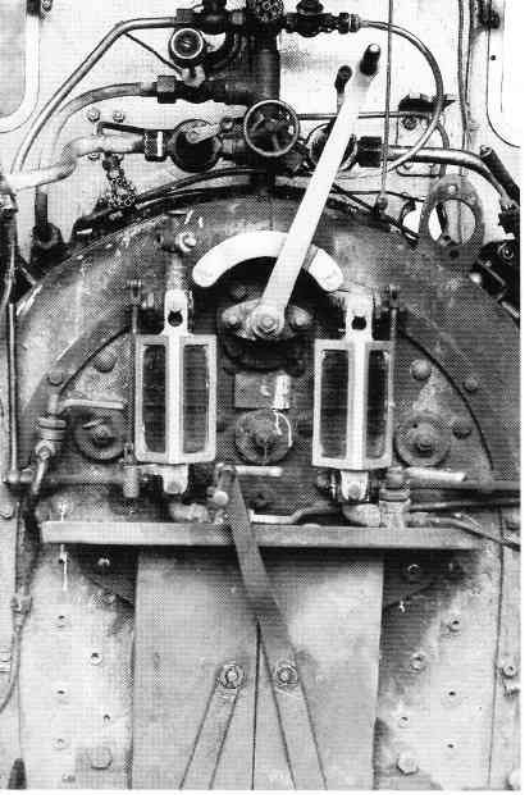
Der var da også, da august oprandt, udstedt dampforbud på alle strækninger, så det var held i uheld, at vi havde sat Mo 1848 på opgaven, som den da også løste til fuld tilfredshed. Maskinen fik ros fra alle førere for sin fine motorgang og bløde kørsel, selv om man indrømmede, at den stadig ikke var helt så god i optrækket, som det burde være muligt.

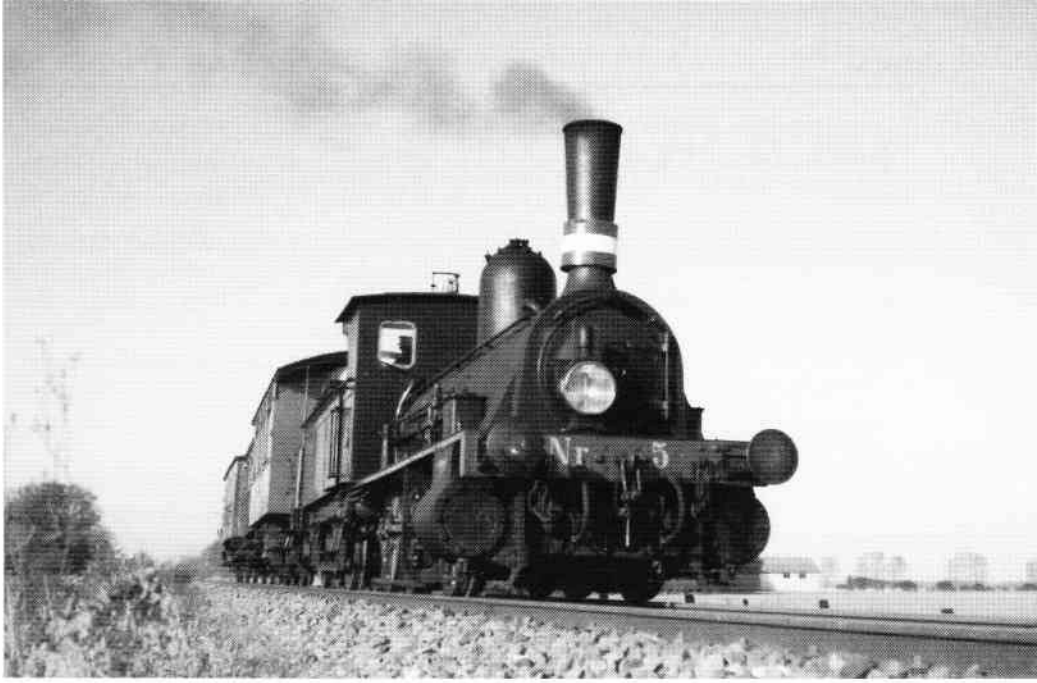
De fleste aktive i D-maskinegruppen og de entusiaster, vi snakkede med under kørslerne, ville helst have set Mo 1848 med et par Cl-vogne eller Cp-vogne efter sig, da det er det, de fleste af os opfatter som et autentisk Mo-tog. Men der er vist ikke den oprangering, der ikke har historiske fortilfælde bag ved Mo-vognene: alle typer af stålvogne, både med gummibælg og harmonika, iblandet pak-, post- og godsvogne. Men også det tog, vi kørte »Rundt om København« med i år, Mo-Eh-Cu-Cu-Cu, er set i plantog på DSB-strækninger; f.eks. Frederikssundbanen i tiden omkring 1948-50. Der har åbenbart været perioder, hvor man ikke har haft Cr-vogne nok.

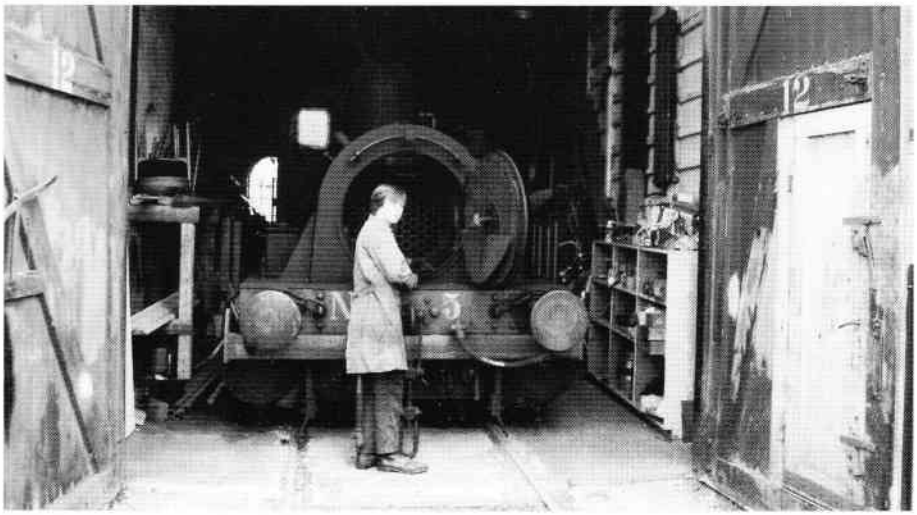
D-maskinegruppen har foruden disse ture kørt åbne tog mellem Slagelse og Gørlev med stor publikumstilstrømning, så der har i tilgift til de lukkede særtog været nok at se til.

I 1996 håber vi i D-maskinegruppen, at der vil være en del at gøre i forbindelse med Kulturby 1996, dels i forbindelse med »Åben by«-arrangementerne, dels rene transportopgaver for andre arrangementer. I Københavnsområdet vil der også i 1996 være åbne særtog, som det er vores håb at rigtig mange af DJK's medlemmer vil benytte, bl.a. turene »Rundt om København«.

Alf Blume







***OHJ 5** har skiftet opholdssted fra Maribo til Aalborg. Umiddelbart ovenfor et kig på førerpladsen, foto i Maribo 8/6 '87, OCMP. Til højre studerer Limfjordsbanens Michael Julsrud det indre af OHJ 5. Der forestår mange timers arbejde, inden det kan blive et kønt syn. Foto i Aalborg 1995, Ove Thomsen. Øverst til højre OHJ 5, som vi forhåbentlig igen kommer til at opleve den; her fanget af Finn B. Paulsen 25/10 1987 syd for Fiskebæk i forbindelse med filmoptagelser (derfor »forklædt« som DSB-maskine).*

OHJ 5 til Aalborg

Af de lidt mere krævende arbejder, vi har raget os til, er OHJ 5 (1901). Lokomotivet kom til Aalborg i maj efter flere års hensættelse på sydhavsøerne. Forhåbentlig kan »5'eren« med tiden blive et supplement til FFJ 34 (1916), der i dag er vores eneste køreklare damplokomotiv.

OHJ 5 blev vurderet til ikke at være egnet til transport på egne hjul, så en stor del af rejsen foregik på en blokvogn. Rust har det jo med at løsne sig ved rystelser, så vi var bange for, at lokomotivets egenvægt var blevet omtrent halveret, hvis det var blevet trukket til Aalborg...

Lokomotivet er blevet skilt ad, dvs. at kedlen er blevet løftet af og placeret på et par skinnebusboggier. Undervognen er blevet renset ved hjælp af højtryksspuling, og der foregår nu en vurdering af, hvordan genopbygningen skal foregå og hvilke opgaver, vi vil forsøge at få lavet ude i byen. Vi kan allerede nu se, at der skal ske udskiftninger af selv vitale dele af lokomotivet, idet mange års drift ved Museumsbanen ikke er gået sporløst hen over lokomotivet.

Ved siden af alt det andet arbejdes der også med SB M6's motor samt med almindelig vedligehold af driftsmateriellet. Limfjordsbanen er et sted, hvor der er mange opgaver og projekter at tage fat på, så der er nok til alle.

Ove Thomsen

Museumsbanen

Vi har haft en ganske travl sæson. Det skyldes især mange særtog, så Museumsbanen har fra 1. okt. 1994 til midten af september 1995 haft hele 65 driftsdage.

De fleste særtog har været persontog med selskaber på udflugt. Andre særtog har været lidt mere specielle. Midt i maj blev Maribo remise sat under bevogtning af Jernbanehjemmeværnet (det var en øvelse) bag sandsække og pigtråd. Vi havde en del særtog i samme periode, så vores personale oplevede nogle ekstraordinære foranstaltninger med »kontrolkort« for personalet, undersøgelse af togene for bomber etc. Det krævede også lidt tilpasning for vores personale den ene dag at køre præsentationstur for turistbureauernes personale med udflugtsvogn og madkurv, og et par dage senere at medtage hjemmeværnsfolk på en åben godsvogn i silende regn.

Midt i august brugte vi en smuk aften og nat på at optage en reklamefilm for Told & Skat. Måske har »jernbanens« læsere bemærket resultatet i OBS-udsendelser for forskudsregistrering.

Tørken i august måned ramte Lolland så hårdt, at driftsudvalget i 2 weekender besluttede at indskrænke dampdriften. Det er ellers ikke sket på Museumsbanen i mands minde. Togene til Bandholm fremførtes af diesellokomotiv, mens rangering i Maribo udførtes af damplokomotiv. Derved fik alle rejsende mulighed for at opleve et damplokomotiv i drift.

Materiel

Damplokomotivet OHJ 5 er efter gensidig aftale overført fra Museumsbanen til Limfjordsbanen, og første etape var en transport til Nakskov i eget særtog 26/2-95.

Museumsbanens andet store damplokomotiv - LJ 19 (1920) - er stadig under reparation, men nogle skarpe hjørner blev rundet i sommerens løb. Kedelen blev koldtvandsprøvet i juli - og godkendt af Privatbanetilsynet! Siden har kedelen også været opfyret. En lang og sej arbejdsindsats giver sig nu synlige udslag.

Som reserve for LJ 19 - i stedet for OHJ 5 - har DJK besluttet at udnytte sin forkøbsret til GDS 11 (1907). Damplokomotivet har været lejet af DJK siden 1964 for en leje på 10 øre pr. km, som lokomotivet har kørt under egen damp, så det har ikke været nogen regnskabsmæssig belastning. GDS 11 disponeres således fremover af Museumsbanen.

Carsten Buhl

Nyt fra DJK

Møder i København

Tirsdag den 31. oktober 1995
kl. 19.00 til 22.00
Åbent hus på Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Onsdag den 22. nov. 1995 kl. 19.30
»DSB i dag og i den nærmeste fremtid«. Adm. direktør Henrik Hassenkam, DSB, vil give en orientering om DSB's situation og planer for fremtiden.
Mødet finder sted på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Tirsdag den 28. nov. 1995
kl. 19.00 til 22.00
Åbent hus på Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Onsdag den 13. dec. 1995 kl. 19.30
Julebanko.
Mødet finder sted på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

BJ, SB, KJ

Nordjysk Afdeling

Alle møder holdes på Forchhammersvej 7 i Aalborg.

Onsdag den 8. nov. 1995 kl. 19.00
Mo-ture til København. Skinnebus til Handest. Damp i Harzen. GM-lyde på norsk.

Onsdag den 29. nov. 1995 kl. 19.00
DJK-Nordjysk Afdeling afholder GENERALFORSAMLING. Dagsorden ifølge lovene.

Onsdag den 10. januar 1996 kl. 19.00
Martin har været i Indien og præsenterer damplokomotiver på smalle og brede spor. Kavalkaden i Odense.

Onsdag den 7. februar 1996 kl. 19.00
Ove og Martin viser film fra deres Norgestur. Furka-Oberalp. Limfjordsbanen, portræt af os selv.

Onsdag den 6. marts 1996 kl. 19.00
HFHJ med damp og diesel. Kina damp.

Onsdag den 3. april 1996 kl. 19.00
Skinnebusser på tysk. Mariazellerbahn. Farvel til dampen.

Ændringer kan forekomme!

Frank Sørensen, tlf. 98 24 00 54

Blovstrød afdeling

Der indkaldes til GENERALFORSAMLING, i velfærdslokalet i Blovstrød *lørdag d. 25. november 1995 kl. 11.00.*
Adgang kun mod forevisning af gyldigt medlemskort til DJK (girokvittering).
Dagsorden ifølge Banens vedtægter.
Husk - at forslag til pkt. 4 (valg) og pkt. 5 (forslag) skal være bestyrelsen i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen.

p.b.v. *Ebbe Makholm*

HUSK!
DJK's billetrabatordning.
Henvendelse til sekretariatet
33 93 20 02

Midtjysk afdeling

Onsdag den 25. oktober 1995 kl. 19.30
på Hovedbiblioteket i Århus. Afdelingens ordinære generalforsamling med dagsorden ifølge vedtægterne.
Fredag den 17. november 1995 kl. 19.30
i mødelokalet på Randers station (indgang fra perronen). »Julemøde«.

Alle er velkommen - også ikke-medlemmer!

Bestyrelsen

DJK udflugter

Lørdag den 11. nov. 1995 kl. 10.45
Midtjysk afdeling arrangerer særtog Århus H-Odder-Århus med HHJ DL 11 (»marcipanbrød«), MHVJ's personvogn HHJ C 27 (+ evt. AHB C 45) samt en eller flere godsvogne. Der er mødetid på Århus H 10.45, hjemkomst ca. 16.30. I Odder besøges Odder museums udstilling om nedlagte baner på Odder-egnen, og der vil tillige være mulighed for at bese HHJ's værksted. På ud- og hjemtur bliver der fotostop på stationer. I toget sælges øl, sodavand og kaffe - medbring selv madpakke.

Tilmelding sker ved at indbetale *kr. 95,- på giro 8 71 53 94,* Dansk Jernbaneklub, Midtjysk afdeling, Olaf Rudes Vej 41, 3., 8270 Højbjerg, *senest 4. november 1995.* Beløbet dækker befordring med særtoget og adgang til museets udstilling.

JERNBANE BØGER

Nyheder

70 ÅR MED HØJERBANEN
Best. nr. 0711. Pris kr. 95,-
Af Steen Thunberg og Flemming Wraae
Ca. 64 sider, ca. 100 ill.
Udgives af forfatterne.
Bogen har hovedvægten lagt på fotografier, tegninger og arkivmateriale, men beskriver også banens betydning for lokalområdet gennem øjenvidneberetninger, fortællinger og »sandfærdige overdrivelser«. Persontrafikken forsvandt i 1930'erne, og Højerbanen endte som en overgroet godssidebane, der lukkede i 1962.

DSB MUSEUMSTOG, RANDERS 1995
Best. nr. 0712. Pris kr. 25,-
I forbindelse med åbent hus hos DSB Museumstog i Randers er der fremstillet et hæfte, der beskriver det materiel, der var til stede ved arrangementet.

Hæftet er på 40 sider med 34 billeder og 6 tegninger. Udgivet af DSB Museumstog, A5-format.

Svend Jørgensen dias

I midten af 1960'erne havde DJK nogle velbesøgte udflugter til bl.a. DDR og nedlægningstruede privatbaner i Danmark. Svend Jørgensen deltog i mange af disse udflugter, så vi håber, at hans billeder fra nogle af udflugterne bliver vel modtaget - også blandt yngre medlemmer af DJK, da billederne viser miljøer, som nu er forsvundet. Pris pr. serie kr. 65,-

Beløbet bedes forudbetalt sammen med bestillingen til Jernbanebøger inden den 15. november, giro nr. 3 17 91 76. Vi vil bestræbe os på at sende de bestilte dias inden jul.

Serie 13. Næstved-Præstø-Mern banen
1. NPMB M 6 med beskedent godstog, 1960, Tappernøje?
2. NPMB Sp 51 skinnebus, Præstø?
3. NPMB 3 damp, hensat, Præstø.
4. NPMB 4 under damp med DJK udflugtstog på strækning.
5. NPMB 4 ved Nygård.
6. NPMB 4 ved perron, Præstø.
7. NPMB 4 under bro, udkørsel mod Mern.
8. NPMB 4 tager vand i Præstø.
9. NPMB 4 på lille dæmning.
10. NPMB 4 for fuld damp, set fra siden.

Serie 14.
1. DR 99.552 med p-tog mellem Jabelitz og Neundorf, Rügen, 19/9-1965.
2. DR 99.552 rangerer ved Wittower Fähre.
3. DR 99.4653 for p-tog og 99.4603 hensat, Fährhof, Rügen.
4. DR 99.4653 sideskud på strækning.
5. DR 99.4525 ved kulgården i Altenkirchen.
6. DR 99.570 med stort godstog ved Altenkirchen.
7. DR 99.4653 med udflugtstoget ved Altenkirchen.
8. DR 99.587 med godstog ved Wittower Fähre.
9. DR 99.553 med p-tog i Trent.
10. DR 99.587 krydser med 99.553 i Trent.

Serie 15. Ebeltoft-Trustrup
1. D 900 for DJK særtog i Balle, 21/4-1963
2. D 900 ved kalkværket ved Balle.
3. D 900 i Rosmus.
4. D 900 ved Gravlev, strækningsbillede.
5. ETJ M 1 ved træremisen i Ebeltoft, 21/4 1963.
6. VLTJ 7 damp i Trustrup, 24/9-1967.
7. VLTJ 7 ved kalkværket ved Balle.
8. VLTJ 7 i gennemskæringen ved Gravlev.
9. VLTJ 7 set bagfra i gennemskæringen ved Gravlev.
10. ETJ M 6 triangelmotorvogn ved remisen i Ebeltoft, 24/9-1967.

Birger Bruun

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

jernbanen
Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

Wilhelm Frendrup, Nakskovvej 62 A,
2500 Valby, 36 46 22 55

Medarbejdere

Erik B. Jonsen
(DSB)
Box 188,
2900 Hellerup

Ole-Chr. M. Plum
(Privatbanerne)
Åby Bækgårdsvej 18,
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 33 86 97

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 fejlekspeditioner 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 maskinskrevne. 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,
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 1996 og indbetaling

Ordinære medlemmer	kr.	260,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1995)	kr.	175,00
Husstandsmedlemmer	kr.	175,00
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

Norsk giro 0806 190 4833
Svensk giro 547137-0

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen,
  Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.
- **Næstformand:** Ole-Christian Munk Plum,
  Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj
  Tlf. 86 75 25 40.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen,
  Solbærvangen 39, 2765 Smørum.
  Tlf. 44 65 73 13.
- **Sekretær:** Klaus Jørgensen
  Durosvej 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 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- ° Peter Kastrup, D-maskinegruppen,
  Christian Winthersvej 6, 6100 Haderslev.
  Tlf. 74 52 20 71.
- ° Hans Meyer, Limfjordsbanen,
  Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup.
  Tlf. 98 38 31 27.
- ° John Rasmussen, Mariagerbanen,
  Trøjborgvej 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 Helsinge.

- 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,
Bygaden 15, Torrild, 8300 Odder. Tlf. 86 53 13 21.

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.
Driftsbestyrer: Tonny Ring Nielsen,
Pilevej 4, 8850 Bjerringbro. Tlf. 86 68 08 58.

Arbejdshold i Mariager, Århus, Viborg og Frederikshavn.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm
Oscar Meyer, Holløselund Strandvej 9,
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Bloustrød Teglværksvej 10,
Bloustrød, 3450 Allerød. Tlf. 48 17 08 18.
Giro: 3 46 56 16.

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

D-maskine gruppen
Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise
Henning Møller, T. Tonnesensvej 7,
6740 Bramming. Tlf. 75 17 23 91.

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

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

Flintholm station (Frederiksberg)
Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 31 74 70 32.

Fra foreningens arkiver samt fra dødsboer, som foreningen har arvet/opkøbt, kan vi hermed udbyde en række bøger og tidsskrifter vedrørende jernbaner på auktion. Giv et rask bud på én eller flere varer senest tirsdag den 14. november 1995.

I forbindelse med denne auktion, hvor der bl.a. udbydes en række sjældenheder, skal vi gøre opmærksom på, at foreningens bibliotek og arkiv i forbindelse med overtagelsen af disse dødsboer ikke mindst er blevet suppleret med ikke så få interessante bøger. Auktionen omfatter altså overskydende bøger m.m.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brevkort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der ved hver vare anført størrelsen af det mindste bud, der accepteres. Brevkort/breve skal være

Dansk Jernbane-Klub,
Salgsafdelingen,
Kalvebod Brygge 40,
1560 København V

i hænde senest tirsdag den 14. november 1995. Mærk brevkort/brev med »Auktion, efterår 1995«. Vore portofri bestillingskort kan ikke benyttes til at indsende tilbud på.

Alle, der afgiver bud på én eller flere varer, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf de endelige salgspriser vil fremgå.

Omkring den 1. december 1995 vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varen/varerne (Maksimalt 32,- kr.). Regningen skal være betalt senest 14 dage efter modtagelsen.

Med venlig hilsen
Ole-Chr. M. Plum

Giv et rask bud på én eller flere varer <u>senest tirsdag den 14. november 1995</u>.

1. DJK 5: Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 2. del af P. Thomassen og Birger Wilcke, 1965, 45 sider ..... 10,00 kr.
2. DJK 11: Nakskov-Kragenær Jernbane 1915-1965 af B. Wilcke og P. Thomassen, 80 sider ..... 20,00 kr.
3. DJK 24: Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969 af P. Thomassen og B. Wilcke, 92 sider ..... 20,00 kr.
4. DJK 35: Odsherreds Jernbane 1899-1974 af Ole-Chr. M. Plum, P. Thomassen og B. Wilcke, 1974, 136 sider ..... 40,00 kr.
5. Danske damplokomotiver - som jeg så dem. Kai Mose Nielsen billeder, 1978, 128 sider ..... 50,00 kr.
6. DSB, Lillebæltsbroen, 14. maj 1935, 84 sider ..... 40,00 kr.
7. DSB, Storstrømsbroen, 26. september 1938, 92 sider ..... 40,00 kr.
8. DSB, Oddesundbroen, 15. maj 1938, 48 sider ..... 30,00 kr.
9. Kystbanen 1897-1972 af P. Thomassen, 312 sider ..... 50,00 kr.
10. Motormateriel 1: Jernbanemotormateriellet fra Triangel, 1976, 136 s. 80,00 kr.
11. Lokomotivets mænd, af E. Greve Petersen og H. Larsen-Bjerre, DLF 1899-1979, 184 sider ..... 45,00 kr.
12. En kystbanepiges notater af Birgit Gents, 1979, 176 sider ..... 10,00 kr.
13. Jernbanerne i krigen 1864 af E.L. Parbøl, 1964, 72 sider ..... 10,00 kr.
14. For fuld damp - lokomotivforerhistorier af Hans Gerner Christiansen, 1977, 100 sider ..... 8,00 kr.
15. Helsingør Jernbaneklub og materiellet, 1980, 74 sider ..... 7,00 kr.
16. Strejftog III, Jens Bruun-Petersens jernbanebilleder 1958-64, 64 s. ..... 50,00 kr.
17. Aabenraa Amts Jernbaner, 1889-1926 af L.H. Hansen, 1982, 304 sider ..... 80,00 kr.
18. Lundtoftebanen af P. Thomassen, 1974, 28 sider ..... 10,00 kr.
19. Fra Damphest til Lyntog af Carlo Andersen, 1947, 148 sider ..... 25,00 kr.
20. Livet langs banen. Med Frederikssundsbanen i 100 år, 1979, 104 sider ..... 45,00 kr.
21. Erindringer fra Gribskovbanen og Hornbækhanen, 1963, 40 s. ..... 20,00 kr.
22. Frederikshavn Jernbanestation, af Lauge Bock, 1979, 80 sider ..... 30,00 kr.
23. Jernbaneminder fra Sønderjylland af Niels Jensen, 1981, 48 s. ..... 20,00 kr.
24. Danske Jernbaners Byggeri, 1844-1984 af Mads Østerby, 1984, 118 sider ..... 35,00 kr.
25. Vognfabrikken Scandia i Randers 1861-1961 af Georg Nørregaard, 190 sider ..... 100,00 kr.
26. Danske Statsbaner 1847-1947, DSB 1947, 732 sider, rigt. ill. ..... 400,00 kr.
27. Jernbanens Hvem, Hvad, Hvor, Politikens forlag 1959, 320 s., ill. ..... 20,00 kr.
28. Betænkning nr. 144 afgivet af Privatbanekommissionen, 1954, 656 sider ..... 30,00 kr.
29. En gammel Jernbanemands Erindringer, 1854-1882 af H.H.A. Rambusch. 214 sider. Genoptryk fra 1977 ..... 14,00 kr.
30. Storebælt, fra Smakke til Bro, 1965, 160 sider ..... 25,00 kr.
31. Locomotives of the private railways of Denmark af William Bay, 104 sider ..... 40,00 kr.
32. Railway Locomotives of Britain, 1957-edition, 284 sider ..... 5,00 kr.
33. Railway Locomotives of Britain, 1958-edition, 286 sider ..... 5,00 kr.
34. Our Railway History of Rixon Bucknall, 1970, 234 sider ..... 30,00 kr.
35. Trains af S.P. Gordon, 1976, 192 sider ..... 30,00 kr.
36. Modern Trains of John Dunn, 156 sider ..... 35,00 kr.
37. Railways af C. Hamilton Ellis, 1974 ..... 38,00 kr.
38. Railways af Howard Loxton, 1963, 152 sider ..... 30,00 kr.
39. Steam Railways af C. Hamilton Ellis, 1975 ..... 25,00 kr.
40. The fastest trains in the world af G.F. Allen, 1978, 160 sider ..... 30,00 kr.
41. The steam locomotives of Eastern Europe af A.E. Durrant, 1972, 160 sider ..... 30,00 kr.
42. The last steam locomotives of Eastern Europe af P. Ransome-Wallis, 1974, 128 sider ..... 30,00 kr.
43. Trains Annual, 1967, af Ian Allan, 96 sider ..... 20,00 kr.
44. Railway World annual, 1981, af M. Harris, 130 sider ..... 20,00 kr.
45. The lost pleasures of the Great Trains af Martin Page, 1975, 238 sider ..... 25,00 kr.
46. Great Trains of the World af P.B. Whitehouse, 1975, 256 sider ..... 25,00 kr.
47. The Pictorial story of Railways af E.L. Cornwell, 1974, 256 sider ..... 25,00 kr.
48. Steyrtalbahn - Erzbergbahn - Waldviertelbahn af Jean-Michel Hartmann, 176 sider ..... 40,00 kr.
49. Star unter den Dampflokomotiven S 3/6, 1970, 142 sider ..... 30,00 kr.
50. Dampflokomotiven af Rolf L. Temming, 1985, 64 sider ..... 20,00 kr.
51. Nordens Järnvägar 1974, redigeret af Frank Stenvall, 120 sider ..... 40,00 kr.
52. Statens Järnvägar 125 år, 1981, 144 sider ..... 35,00 kr.
53. DSB, Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1953 ..... 25,00 kr.
54. DSB, Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1961 ..... 20,00 kr.
55. Kursbuch, Deutsche Reichsbahn, 1980-81 ..... 8,00 kr.
56. Lollandsbanen 1874-1974 af B. Wilcke og P. Thomassen, 272 sider, rigt ill. ..... 50,00 kr.
57. DSB - vor virksomhed, 10. udg. 1972, 128 sider ..... 10,00 kr.
58. DSB i 80'erne, 1984, 60 sider ..... 10,00 kr.
59. Nørrejyske jernbanebyer af Vigand D. Rasmussen, 1981, 144 s. ..... 25,00 kr.
60. Hornbækbanen 1906-1916-1966, Jernbanehistorisk Selskab, 64 sider ..... 22,00 kr.
61. Kalvehavebanen 1897-1959 af Ib V. Andersen, 1967, 58 sider ..... 25,00 kr.
62. Dansk Lokomotivmands forening, 1899-1949, 240 sider, ill. ..... 25,00 kr.
63. Dansk Jernbaneforbund, 1899-1949, 416 sider, ill. ..... 20,00 kr.
64. The Pictorial Encyclopedia of Railways af Hamilton Ellis, 1968, 592 sider, rigt ill. ..... 20,00 kr.
65. Jernbanebladet, 34. årgang, 1977, 12 numre, ill. ..... 20,00 kr.
66. Jernbanebladet, 35. årgang, 1978, 12 numre, ill. ..... 20,00 kr.
67. Jernbanebladet, 36. årgang, 1979, 12 numre, ill. ..... 20,00 kr.
68. Danmarks Jernbaner, køreplan 22. maj - 2. okt. 1937, Omslag løst ..... 50,00 kr.
69. DSB-bladet, årgang 1977, 10 numre ..... 20,00 kr.
70. DSB-bladet, årgang 1978, 10 numre ..... 20,00 kr.
71. DSB-bladet, årgang 1979, 10 numre ..... 20,00 kr.
72. DSB-bladet, årgang 1980, 10 numre ..... 20,00 kr.
73. Danske Statsbaners damplokomotiver, 1847-1959, DLF 1959, 46 sider ..... 8,00 kr.
74. DSB, årshefter 1950-1954, 5 hefter rigt ill. ..... 25,00 kr.
75. DSB, årshefter 1955-1958, 4 hefter rigt ill. ..... 20,00 kr.