



jernbanen

3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

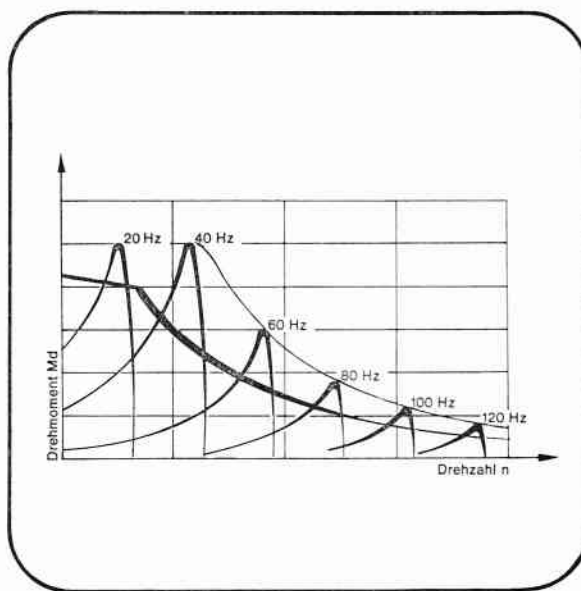
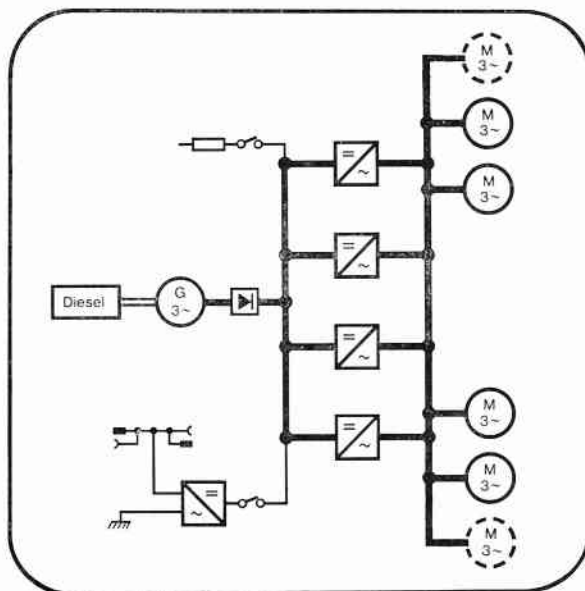
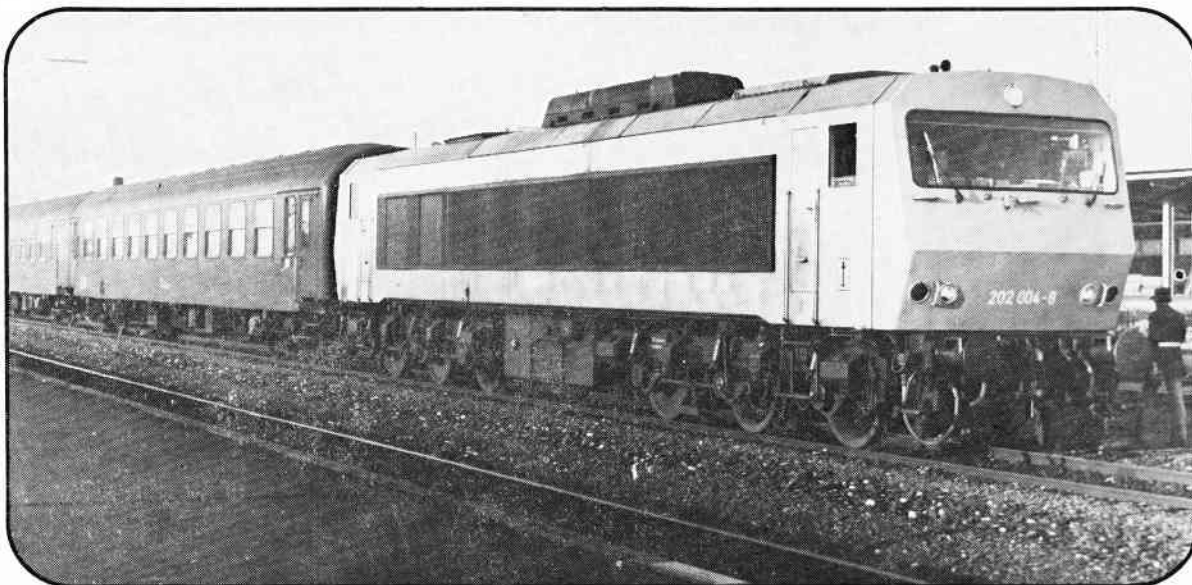
19. ÅRGANG

JULI 1979

KR. 10,50



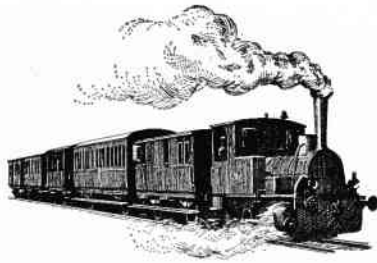
BBC-asynkronteknik til elektriske og dieselelektriske lokomotiver



Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på M_d/n -kurven.

BBC
BROWN BOVERI

BBC Nordisk Brown Boveri A/S · Afd. E · Vester Farimagsgade 7 · 1606 København V · Tlf. (01) 15 62 10



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatters egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

Museumstoget – september 1978 – i Bandholm bestående af damplokomotiv ØSJS nr. 2, KIØGE, personvognen ØSJS D 11, pakvognen ØSJS E 26 og godsvognen LJ Lc 195. Materiellet fra Østbanen leveredes til banens åbning for 100 år siden. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

19. årgang

Juli 1979

Nr. 3

NÅR TO PRIVATBANER FYLDER 100 ÅR

I 1974 blev Lollandsbanen som den første af de resterende privatbaner 100 år, og den 1. juli 1979 kan endnu en levedygtig privatbane, nemlig Østbanen, fejre sit 100 års jubilæum. Ikke længe efter – den 20. juli – kan Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane fejre 100 års jubilæum for strækningen mellem Vemb og Lemvig, mens Thyborøn-strækningen »kun« bliver 80 år.

Sammen med landets øvrige privatbaner er de to jubilerende baner vigtige dele af det kollektive trafiksystem, som gennem de seneste år har oplevet en renæssance.

Efterkrigstidens gyldne år frem gennem halvtredserne og tresserne, hvor privatbilismen var årsag til adskillige banenedlæggelser, er blevet afbrudt af tider med energiknaphed, og som følge deraf er den kollektive trafik blevet »interessant« på ny.

Østbanens fremtid synes sikret bl.a. gennem S-togenes gennemførelse til Køge i 1983, og allerede nu har Østbanen oplevet en stigning i rejsetallet efter udbygning af køreplanen og anskaffelse af nyt tidssvarende materiel.

Lemvigbanen synes også at have en fremtid for sig, og dette er bekræftet ved, at såvel staten som kommunerne har bevilget moderniseringsstøtte til banen, hvor man i jubilæumsåret bygger nyt remise- og værkstedsanlæg i Lemvig samt foretager store spormoderniseringer.

Østbanen fik nyt persontogsmateriel i 1974 og året før kunne Lemvigbanen glæde sig over en udskiftning af de danske skinnerbusser med brugt svensk skinnerbusmateriel.

Imidlertid må man – som bruger af den kollektive trafik i Danmark – kun håbe på, at begge baners jubilæumsønske: **Nyt persontogsmateriel**, snart må blive opfyldt. Skal banerne fortsat være med i et passende trafikudbud, turde opfyldelsen af disse ønsker være en nødvendighed.

Med ønsket om, at de to jubilerende privatbaner sammen med landets øvrige privatbaner inden for overskuelig tid får bevillinger til nyt materiel, håber jeg, at såvel Østbanen som Lemvigbanen hver især må få mulighed for på bedste måde at betjene banernes opland godt i fremtiden.

Ole-Chr. M. Plum

Et gammelt baneforslag

Af Birger Wilcke

Ved Østbanens jubilæum kommer man til at mindes de mange mere eller mindre fantasifulde forslag om baner i det sydøstlige hjørne af Sjælland, der har vakt røre i sindene på egnen.

Allerede inden Sydbanens anlæg var der i 1867 to planer om baner fra København over Køge gennem det østlige Sjælland til enten Kalvehave eller Vordingborg. Som bekendt endte det anderledes. Ved et typisk dansk kompromis fik man både en bane fra Roskilde til Køge og en bane, der gik over Næstved, hvorved banelængden rigtignok også blev 120 km i stedet for den direkte linies 90 km. Som følge af Gardes og Tietgens initiativ lykkedes det at afhjælpe savnet af en bane i egnen syd for Køge, hvorimod egnen ned mod Præstø og Kalvehave forblev baneløs endnu i mange år, og Møn aldrig fik andet end nogle roespør på østegnen.

Planerne i de følgende tiår fordelte sig i to grupper, der gik ud på at skaffe Kalvehave/Møn, henholdsvis Præstø, lokale baner til det nærmeste punkt på Sydbanen, og de der gik ud på at anlægge en sydøstsjællandsk længdebane rettet mod Køge og København.

I forbindelse med Østbanen er det naturligvis kun den sidste gruppe, der har interesse. Som fremhævet af forfatterne for en sådan bane, var det rigtigt, at den vestlige rute Sydbanen tog syd for Køge, gjorde det naturligt at anlægge en østligere linie, men da der næppe var nogen baggrund for anlæg af en direkte bane mellem København og Køge i det mennesketomme område langs Køge Bugt, var planerne slemt hæmmede af, at man alligevel ikke fik en direkte forbindelse til København, men skulle omvejen over Roskilde. Alligevel spøjte de op gennem årene og aller stærkest i 1886, da den kendte ingeniør P. V. P. Berg, bror til folketingets daværende formand, Christen Berg, fremsatte »Forslag og plan til nye jærnbaneanlæg i Præstø Amt«.

Allerede stavemåden viste Berg som den nye tids mand, 60 år før det blev fastsat af myndighederne, brugte han således små bogstaver til navneord, men også hans synspunkter på jærnbaneanlæg og -drift var på mange måder forfriskende nye. Han var således den, der som driftsbestyrer for den umulige Kolding-Egtved bane, indførte en art containere, der kunne overføres fra banens metersporede vogne til normalsporede undervogne, og også i sin baneplan for Sydsjælland havde han adskillige ideer, der i hvert fald afveg fra hidtidig praksis, bl.a. ville han i vidt omfang undgå egentlige stationer og derved billiggøre driften. Ser man på hans baneplan for Præstø amt, kan man dog næppe undlade at give stationsforstander Vilhelm Hansen ret i hans udtalelse om, at i nogle tilfælde gjorde Bergs uvidenhed om stedlige forhold hans projekter bevisligt umulige.

Planen gik ud på anlæg af ialt 3 baner:

1. Fakse B (Stubberup)–Rosendal–Bækkeskov–Tappernøje–Præstø–Mern,
2. Masnedsund–Vordingborg–Nyråd–Liliendal–Mern–Viemose–Kalvehave og
3. Koster–Stege–syd om noret over Svendsmark–Borre og Klintholm Havn til Store Klint, de sidste to baner forbundet med en dampfærgefart fra Kalvehave til Koster.

Symptomatisk nok var planen udfærdiget og underskrevet hos familien Scavenius på Klintholm, og givetvis inspireret af kulturministeren, kammerherre Jacob Scavenius, der havde stor interesse i at styrke den østsjællandske jernbane, til hvis forstærkningsfond han som ejer af Gjorslev havde tilskudt store midler. Banen sydpå fra Stubberup kunne da også kun være en fordel for Østbanen, ligesom 50 år senere rutebilforbindelsen sydpå fra Fakse blev det, idet trafikken fra Præstø og egnen nord herfor herved ville blive trukket over Østbanen, hvorimod det nok var tvivlsomt om rejsende fra København ville vælge denne vej til Kalvehave, når de fik en forbindelse til hurtigtogene i Masnedsund, hvorved de kun skulle køre godt 20 km med lokalbane i stedet for de 60 km med lokalbane over Fakse.



I 1900 kunne strækningen Næstved-Præstø åbnes for drift. Tretten år senere forlængedes banen til Mern. På billedet ses NPMB nr. 5 med tog i Præstø, sommeren 1940. Foto: Birger Wilcke.

Banerne syd for Præstø var dels et kompromis mellem Præstø og Vordingborgs krav om, at ingen af byerne skulle tilrane sig opland på den andens bekostning, dels begrundet i et ønske fra Bergs side om at skabe en god forbindelse fra den nye Tysklandsbane fra Gedser og dermed Berlin til den store turistattraktion Møns Klint. At det var en meget stor omvej at køre over Mern mellem Masnedsund og Kalvehave, og at Vordingborg utvivlsomt ville stjæle opland fra Præstø, synes Berg at have overset. Man mindes blot den vrede, det senere vakte i Præstø, da



Det Bergske projekt til anlæg af baner i Sydsjælland og på Møn indtegnet på et kort, 1886.

Kalvehavebanen kom til at slå et knæk op om Skovhuse og Viemose i stedet for at gå direkte mod øst over Petersgårds jorder.

Banen over Møen var ligeledes et kompromis, denne gang mellem en linie, der skabte den bedst mulige forbindelse til klinten og en linie, der kunne opnå den størst mulige lokaltrafik. At den ville komme til at gå en slem omvej ved at skulle gå syd om Stege nor, og at dette nødvendiggjorde, at Stege station anlagdes som rebroussementsstation med derved nødvendiggjort omløb af lokomotiverne, så Berg stort på.

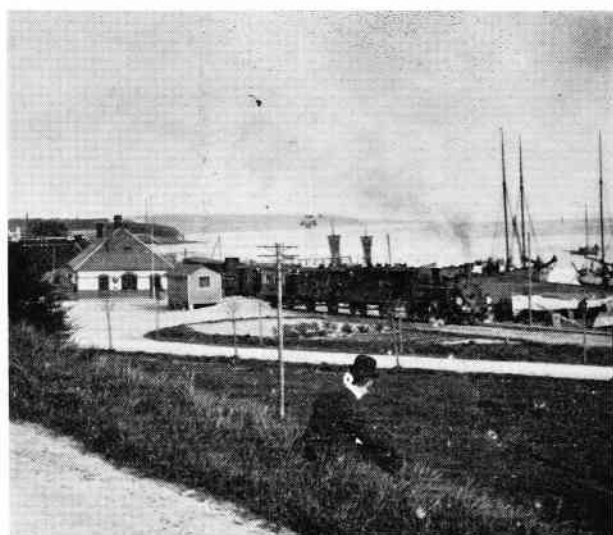
De tre banelinier regnede Berg med at kunne anlægge som lette normalsporede banelinier i stil med de eksisterende baner mellem Odense og Bogense, Århus og Odder samt Horsens og Juelsminde for 220.000 kr. pr. banemil

eller ialt 2.536.600 kr. for de 11,53 mil, som banernes længde ansloges til, hvilket dog forudsatte, at staten ville betale halvdelen af ekspropriationsomkostningerne, således som man havde gjort det ved en række jyske jernbaner. Dampfærgelejerne regnede han ligeledes med, at staten ville anlægge, medens jernbanen skulle overtage driften. Midlerne til jernbaneanlægget skulle iøvrigt skaffes ved aktietegning og obligationsudstedelse, således at amtet og kommunerne garanterede for aktiernes forrentning, således som staten havde gjort det ved Østbanen.

Den politiske baggrund herfor var imidlertid nok meget ringe. Østbanens resultat, hvor hele forstærkningsfonden allerede på dette tidspunkt var gået til, og statens garanti blevet aktuel, opfordrede unægteligt ikke til sådanne garantier, og Bergs beregninger af det forventede overskud på godt 14.000 kr. pr. banemil, der byggede på

resultaterne fra de tre nævnte fynske og jyske privatbaner, virkede mildest talt ikke overbevisende. At han ikke nævnte resultaterne fra Østbanen, var næppe en ren forglemmelse. Havde han haft disse med, måtte han jo enten have erkendt, at forholdene i Sydsjælland næppe var så gunstige som af ham gjort gældende, eller også havde røbet, at Østbanen var dårligt drevet, hvilket næppe var blevet gunstigt modtaget af hans velynder Scavenius, der var medlem af banens bestyrelse.

Præstø kommune og nogle af de mønske og sydsjællandske kommuner viste sig interesserede, hvorimod de nordlige kommuner var ligeglade og Næstved naturligt nok stærkt fjendtlig. Være var det dog, at amtsrådet ikke viste større interesse og værst af alt, at det ville være politisk umuligt at få planen gennem rigsdagen, idet man var midt i visnepolitikken, hvor venstres folketingsflertal satte sig mod alle regeringens forslag, og hvor man næppe ville kunne få en bevilling hverken til ekspropriationsomkostningerne eller færgeløjerne. Det var næppe helt urimeligt, når man fra visse sider opfattede hele Bergs plan som et forsøg fra Jacob Scavenius' side på at bringe venstre i en vanskelig situation ved at skulle stemme mod en plan, der ville være en stor fordel for Møn, nemlig gennemførelsen af en dampfærgerute og en eller anden jernbaneforbindelse til Sydbanen. At Christian Bergs bror ville lade sig udnytte til noget sådant hører til de mange gåder i vor jernbanepolitiske historie, der endnu ikke er løst.



Kalvehavebanen blev åbnet i 1897. Dette stemningsbillede fra 1908 viser Vordingborg havnestation med tog. Foto: Stender.

Bergs plan indeholdt en række interessante synspunkter på den trafik, der kunne opnås. Han regnede her med 22.000 klinterejsende om året, hvoraf 4.500 fra Møn, 1.000 fra de 3 sydsjællandske købstæder, 3.000 fra den øvrige del af Præstø amt, 1.500 fra Lolland-Falster, 5.000 fra København, 2.000 fra det øvrige Danmark og 6.000 fra Tyskland, tal, der vel næppe selv under datidens forhold var ganske urealistiske og som skulle medføre en samlet indtægt på 66.000 kr. Af sukkerroer til den nye sukkerfabrik i Stege ventede han at transportere for 38.000 kr., og den almindelige trafik ventedes at indbringe 196.000 kr., således at man ialt endte med indtægter på 301.000 kr. årligt, medens udgifterne ansloges til 138.000 kr. og over-

skuddet til 169.000 kr. At der var fire havne på strækningen, der snarere stjal trafik end tilførte banen en sådan, overså han ganske, ligesom at banen adskillige steder havde en retningslinie, der var på tværs af trafikens naturlige retning, således i Præstø, hvor den naturlige forbindelse var til Lundby eller Næstved, medens trafikken mod København og især Køge måtte spille en mindre rolle.

Driftsmateriellet synes han nærmest at have tænkt sig noget i retning af de to jyske privatbaners, hvilket næppe var særlig praktisk til så lange strækninger som der her var tale om. Køreplanerne viste 4 tog om sommeren på alle strækninger og om vinteren ligeledes 4 på Vordingborgstrækningen og 3 på de to andre baner. Køretiden mellem Vordingborg og Kalvehave 3,01 mil sattes for det hurtigste tog til 45 minutter, mellem Fakse B og Mern 3,97 mil til 65 minutter og for de 4,55 mil på Møn til 68 minutter. For at få gode forbindelser til København over Fakse B udarbejdede han en plan for Østbanen med 5 tog i hver retning og med en køretid fra Køge til Fakse B, der for det hurtigste tog kun udgjorde 1 time, hvilket det næppe ville være muligt at gennemføre i praksis med denne banes eksisterende lokomotiver.

Bergs plan vakte megen diskussion og Berg rejste rundt fra møde til møde uden tilsyneladende at få noget for al sin møj, men interessen døde hurtigt hen. Planerne vågnede påny til live i 1895 og igen i 1907, men med ringe håb om gennemførelse efter at Præstø-Næstved banen og Kalvehavebanen var åbne, og man havde en efter forholdene tilfredsstillende dampskibsforbindelse mellem Kalvehave og Stege.

HAARLEV KRO
ØNSKER
ØSTBANEN
TILLYKKE

Østbanens modernisering og udbygning 1950-71

- KORT FORTALT

af fhv. direktør Ejner Nielsen

Modernisering af materiel og spor

I 1949 vedtog kommunerne en 10-årig garantiperiode og 22 by- og landkommuner, samt Præstø amtskommune vedtog et moderniseringsprogram, bestående af et 750 hk diesellokomotiv, 2 skinnebusmotorvogne med en reservemotor og 2 påhængsvogne og fornyelse af ca. 20 km spor og 9 sporskifter.

Dette program blev i 1950 ændret til 2 stk. 375 hk diesellokomotiver, 3 skinnebusmotorvogne og 2 påhængsvogne, 20 km spor og 13 sporskifter, samt udvidelse af remiserne i Hårlev og Stubberup.

Endvidere omfattede programmet ombygning og forstærkning af 3 store og 4 mindre broer.

Skinnebusmateriellet blev leveret til vinterkøreplanen 1952. Diesellokomotiverne i juli og september 1953.

Spor- og broombygningen foregik i årene 1951-1954.

Ved en mindre modernisering i 1956 overtoges fra Kalvehavebanen 2 skinnebusmotorvogne og en skinnebuspakvogn.

For driftens midler er senere indkøbt 3 skinnebusmotorvogne og 2 pakvogne fra andre privatbaner.

Efter disse køb er 1 motorvogn og 1 påhængsvogn af 1. serie, bygget i 1946, ophugget, hvorefter 7 motorvogne og 4 påhængsvogne af 2. serie, bygget i 1952, er til rådighed for driften.

Endvidere er indkøbt 2 brugte motorvogne til brug for godstogskørsel på Rødviglinien, samt en del 15 t's godsvogne til erstatning for 6 t og 12,5 t vogne fra banens bygning, hvilke vogne er ophugget.

For driftens midler er senere indkøbt ca. 12 km spor og 5 sporskifter af samme type og alder som anvendt ved moderniseringen - 27,5 kg pr. meter.

Sporet består herefter af ca. 32 km 27,5 kg pr. m (1951-1952), 5 km 42-43 kg pr. m (1942-43) og 9 km 24,4 kg pr. m, heraf ca. halvdelen, 12 m lange skinner er taget i brug i 1925 ved Maribo-Torrigbanen og halvdelen - 15 m lange er købt som nye i 1936.

Det oprindelige spor fra 1879 bestod af 17,4 kg skinner. Dette spor har altså holdt i ca. 70 år.

Ved udvekslingen er en del 24,4 kg skinner og sporskifter fra hovedsporet anvendt til udveksling af 17,5 kg skinner

ner i sidesporene. Hertil er endvidere indkøbt en del 24,4 kg og 22,5 kg skinner samt sporskifter.

Sporet er tilført ca. 6000 m³ ny ballast for driftens midler.

Blinklyssignaler m.v.

30 med bomme og led betjente overkørsler er erstattet med betjening ved automatiske blinklyssignaler. Der er oprettet blinklyssignaler ved ny omfartsvej i Rødvig.

Ved alle stationer er håndbetjente armsignaler udskiftet med fremskudte elektriske daglyssignaler, der betjenes fra kontorerne. Ved 11 trinbrætter er oprettet elektriske daglyssignaler.

Betalingen er afholdt af driften med ca. 40.000 kr. og resten ved salg af 22 ledvogterhuse.

Håndbetjente bomme ved hovedgaden i Hårlev er erstattet af elektrisk betjente bomme.

Bygninger og stationspladser

Til Rødvig station er foretaget en tilbygning, hvorved kontor og ventesal samt stationsforstanderlejlighed er udvidet og ombygget.

Til Karise st. er foretaget tilbygning, der er indrettet til landpostværelse og rejsegodsekspedition. Kontor og ventesal er ombygget og moderniseret.

På Hårlev st. og hovedkontoret er kontorer og ventesal ændret og moderniseret.

Efter værkstedsbranden i 1963 er opført nyt værksted og ny værkmasterbolig. I tidligere vognværksted er indrettet bilværksted. Der er indkøbt moderne værkstedsmaskiner, såsom 2 drejebænke, høvl, presser og boremaskiner, samt nyt håndværktøj. Trykluftanlægget er fornyet og løbekran anskaffet. Smøregreve er udvidet og uddybet og elektricitet til lys og smøregrej er installeret.

Der er opført ny remisebygning i Stubberup og foretaget tilbygning til remisen i Hårlev.

Til ledvogterhuset i Store Heddinge er bygget nyt udhus i forbindelse med huset og installeret vandtoilet. I stuehuset er gulvene fornyet, ligesom taget er fornyet. På 5 stationsbygninger, hvor taget var træspån, er dette fornyet med eternit. Der er indlagt centralvarme i værkstedsbygningen, der forsyner værkmasterbolig, opholdsværelse, station, hovedkontor og direktørbolig.



Hårlev station efter overgangen til skinnebusdrift på Østbanen.

I Store Heddinge er indlagt centralvarme til station, postkontor, postmesterbolig og stationsforstanderbolig. Endvidere er indlagt centralvarme i Rødvig, Klippinge og Vallø stationer, samt i 2 lejeboliger i Rødvig.

Der er indlagt vandtoilet i samtlige stationsbygninger med boliger og 7 lejeboliger, og badeværelser i Vallø, Klippinge, Store Heddinge og Rødvig. Ved 6 stationer er perronerne opfyldt og forkant er støbt til erstatning for lave perroner med smal træperron. På stationspladserne er ubenyttede sidespor taget op eller afkortet. Forpladser og perroner er asfalteret.

Tokkerup st. er nedlagt og overgået til ubetjent trinbræt. Stationsforstanderstillingerne i Fakse, Karise og Klippinge er omdannet til stationsmesterstillinger og en meget betydelig reduktion af stations- og togpersonalet har fundet sted.

Baneafdelingen

Til sporvedligeholdelsen er indkøbt 1 motordreven stoppe-maskine, og sammen med anden privatbane, motordrevne håndstopper.

1 ældre godsvogn er ombygget til sprøjtevogn til bekæmpelse af ukrudt på sporet.

Sporets »svævende« stød er erstattet af dobbeltsveller til faste stød, der har billiggjort vedligeholdelsen og givet en bedre kørsel. Hegnet langs banen er fjernet, idet dette fordrede dyr vedligeholdelse og megen arbejdskraft, ligesom det gav læ for snesamling på sporet. I 1950 bestod baneafdelingens mandskab af 18 mand, der blev bibeholdt under spormoderniseringen og etablering af blinklyssignaler, der, bortset fra det rent tekniske, udelukkende blev udført af eget mandskab. Herefter er mandskabet reduceret til 11 mand.

Værkstedets vedligeholdelse af materiel

Udover daglig vedligeholdelse er oprindelige Frichs motorer i skinnebusvognene og oprindelige benzinmotorer i 4 motorvogne fornyet med Leyland-dieselmotorer. På skinnebusvognene er udført udvendigt pladearbejde, opretning af vinduespartier, nye gummilister og betrækket på sæderne er fornyet.

Der er installeret oliefyr i 11 skinnebusvogne.

Køge-Ringsted Jernbane

Østbanens direktør og hovedkontor havde i ca. 8 år ledelsen af denne bane. Efter nedlæggelsen i 1963 var direktøren forretningsfører for likvidationsudvalget og hovedkontoret udførte alt skriftligt arbejde.

Ved nedlæggelsen oprettedes et kommunalt rutebilselskab, hvoraf Østbanen overtog drift og ledelse.

Rutebildriften

er stærkt forøget. Antal rutebiler er forøget fra 6 til 12. Der er i en årrække, udover de faste ruter, udført betydelig turistikørsel.

Der er foretaget visse omlægninger mellem tog- og rutebilkørslen af hensyn til befolkningen udenfor stationsbyerne og for billiggørelse af trafikken. Den samlede trafik, udtrykt i kilometer, er mere end fordoblet.

Lastbilbefordringen

Afhentning og udbringning af stykgods er udbygget, således at ikke alene stationsbyerne, men hele banens opland har mulighed for at bruge denne service.

Endvidere blev udbygget en vognmandskørsel for større godspartier, som det ikke var muligt at erhverve til bane-transport. Denne sidstnævnte aktivitet har dog måttet ned-sættes noget de sidste år på grund af mangel på lastbil-chauffører.

Østbanens pensionerede direktør, Ejner Nielsen, som stod for den daglige ledelse af banen i årene 1950-1971, lavede denne redegørelse i 1974. Den giver glimrende indtryk af aktiviteterne – udover den daglige drift – ved en privatbane – i særdeleshed Østbanen – gennem en næsten 25 år lang periode.



Når man som virksomhed runder et så skarpt hjørne som et 100 års jubilæum, er der god grund til at standse op, trække vejret, og give sig lejlighed til at se både tilbage – og frem.

Dansk Jernbane-Klub har ved sin jubilæumsbog om Østbanen gjort sig den store umage at se tilbage på de første 100 år, og det er blevet mig forundt at få lov til at søge at skue ud i begyndelsen på de næste 100 år.

Ved den i 1972 forlængede kommunale driftsgaranti, blev det muligt med betydelige investeringer for Østbanen til nyt tog- og bilmateriel, omfattende stationsmoderniseringer, ombygning og forstærkning af strækningsspor, radio med fjernstyring samt sporskiftmoderniseringen på godt 2 mio. kr. sidste år.

Disse mange projekter blev, bortset fra anskaffelsen af Y-togene, den 1. serie svenske skinnebusser og sporskifterne afholdt over driften, samt i mindre omfang over banens fonds.

Udgifterne hertil har været meget belastende for de sidste års driftsresultater, men så meget des mere er der grund til at glæde sig over, at disse projekter nu er gennemført. De har dels været nødvendige, dels været en vigtig faktor i det primære mål: at udvikle Østbanen og dermed sikre virksomhedens fremtid.

Ferier der huskes

Togrejse til Prag

Rejs på ferie til Prag og oplev de mange interessante seværdigheder.

Pris kr. 995,-

Med fly til naturskønne Tjekkosllovakiet

Rig lejlighed til at møde mennesker fra alverdens lande.

2 uger, pris kr. 2.245,-

Specielle grupperejser for jernbaneentusiaster arrangeres gerne.



Af direktør Poul Rich

At Østbanens eneretsbevilling i 1979 blev forlænget til 1999 fulgt op af kommunal driftsgaranti indtil 1991, var delmål, der vil give virksomheden gode muligheder inden for de økonomiske rammer, som samfundet vil afstikke for den kollektive trafik.

Og samfundet har netop gennem de sidste år kraftigt forøget virksomhedens mulighed for fortsat eksistens og udvikling. Lovene om kollektiv personbefordring i og uden for hovedstadsområdet har sammen med busloven givet Østbanen fornødne muligheder.

Samarbejdet med HT har videreudviklet passagerfremgangen, og Østbanen venter nu blot på, at STS (Storstrøms Trafikskelskab) begynder sin virksomhed med øget kollektiv trafikudbud i nøje sammenhæng med et passagerventligt takstniveau i bedste HT-stil. Amtets trafikskelskab begynder vinterkøreplan 79 og allerede i løbet af 1980 følger det sidste amt med i Østbanens område, nemlig med trafikskelskabet VT (Vestsjællands Trafikskelskab).

Samarbejdet med de 3 trafikskelskaber, HT, STS og VT, betyder, at disse køber Østbanens trafik, hvad enten det drejer sig om tog eller bus, herunder godtgør togdriften det indtægtstab, som det lave takstniveau medfører. Denne trafikpolitik vil forstærke passagerfremgangen.

På et mere generelt plan blæser der mere milde vinde på det kollektive trafikområde, kraftigt forstærket fra 1973 med energikrisen, og sidst, men ikke mindst, ved de forestående olie/økonomiske problemer, for at tale om mangel på olie, vil nok være et for letkøbt postulat.

Der tales meget om, at den kollektive trafik skal udvikles, men ved tale alene bliver det på ingen måde. Mens det tidligere kunne være et rent kommunalt spørgsmål, om en privatbane skulle moderniseres, er det nu helt tydeligt, at det er statsmidlerne – eller rettere mangelen på samme – der i høj grad forhindrer den udviklingstakt, som Østbanens bestyrelse og kommuner fastlagde så tidligt som i 1975.

Det blev desværre **ikke** til det strækningsspor, vi allerede i 1977 søgte om, og **ejheller** det yderligere Y-togsmateriel, der i dag ville give passagerer og medarbejdere bedre forhold fremfor de 25-30 år gamle svenske skinnerbusser, der desværre er et nødvendigt surrogat for noget bedre.

Samfundet forventer i dag en del af den kollektive trafik, og det vil være beklageligt, hvis Østbanen af økonomiske grunde ikke får mulighed for at leve op til de forventninger, som de mange nuværende og de forhåbentligt endnu flere nye passagerer måtte have.

Og hvad venter Østbanen sig så af de nærmeste år?



Fra Köln-Bonner Eisenbahn har Østbanen i 1979 lejet et 650 HK MAK-lokomotiv, KBE V 17. Hårlev april 1979. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

På det **investeringsmæssige** område arbejdes for tiden på en fortsættelse af den langtidsplan, der blev godkendt i 1975. Heri indgår det supplerende Y-togsmateriel som en vigtig faktor, nemlig med 2 dobbelttog samt 2 ekstra styrevogne til de nuværende enkeltkørende motorvogne. Vi håber, dette materiel kan indsættes senest i 1981. S-toget i Køge i 1983 vil så vise, om der bliver behov for yderligere materielindkøb.

Nye tog skal helst have gode skinner, og efter alle sole-mærker at dømme påbegyndes Østbanens spormodernisering i 1981 med 4-5 km langskinnerspor. Til den tid har banen selv over driften, og i samarbejde med Vejdirektoratet, fuldført godt 7 km nyt strækningsspor, ganske vist i småbidder, nemlig ved tænd- og slukkesteder. I løbet



Moderniseringen af såvel stationsplads som sporareal på Hårlev station kan afsluttes i forbindelse med jubilæet, april 1979.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

af godt 10 år fra 1981 skulle Østbanen således have et moderne, tidssvarende spor og derved mulighed for afgørende besparelser på sine vedligeholdelseskonti.

Et 1300 HK dieselloko står på programmet i 1983, men denne anskaffelse må nøjere afvejes i forbindelse med den stagnerende godstrafik og det faktum, at Østbanen i 1979 har lejet et 650 MAK loko, som vi er meget tilfredse med, og som vi derfor gerne vil beholde. Et nyt dieselloko kunne dog også indgå som et væsentligt supplement til passagertrafikken, idet yderligere indkøb af en Bn og en Bns-vogn ville give en ekstra togstamme i myldretiden.

Vedligeholdelsen af tog, busser og lastbiler er af afgørende betydning for driftens regularitet. Et nyt togværksted, placeret enten i Hårlev eller på en af endestationerne, har de sidste år været på Østbanens ønskeseddel, men har af økonomiske grunde endnu ikke rigtigt kunnet komme længere end på beddingen.

Men når disse mål er opfyldt, står Østbanen også med et helt tidssvarende transportapparat til rådighed for sin egen.

Det **driftsmæssige** område er også af afgørende betydning. Her ventes der primært på en forbedret DSB-plan på strækningen Køge-Roskilde, og vi har god grund til at tro, at dette skulle lykkes i 1981. Det er her påregnet, at Østbanen morgen og eftermiddag gennemfører 2 togpar mellem Køge og Roskilde. Og hvem ved, om netop fremtiden ikke vil betyde et endnu mere nøje samspil mellem DSB og Østbanen med denne kørsel, så denne f.eks. udføres i pulje, og hvor DSB-tog fremføres til f.eks. Fakse Ladeplads.

2 år senere – ultimo 1983 – sker det næste meget spændende for Østbanen, nemlig at S-toget tilsluttes Køge. Herved skabes der et virkeligt godt alternativ til privatbilen med hurtige regionale S-tog til Hillerød over København. Vi tror, at der virkeligt bliver mylder i Østbanens tog og busser senest fra dette tidspunkt.

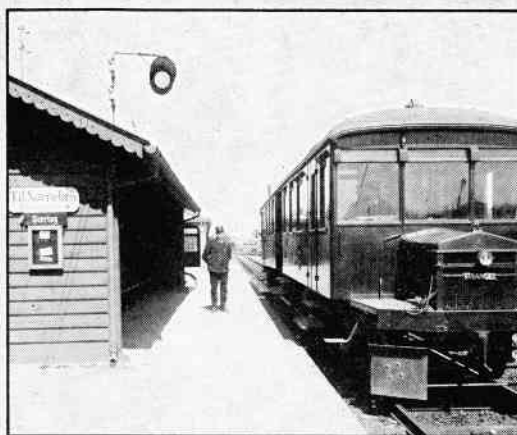
Og dette vil tydeligere bekræfte, at de første 100 års kamp for Østbanen ikke var forgæves.

Så Østbanen og dens medarbejdere kigger derfor fremad mod flere jubilæer!

BREMSE-UDRUSTNINGER



KNORR-BREMSE GMBH



DIESELTOG



WAGGONFABRIK UERDINGEN A. G.
Werk Uerdingen

BREMSEBELÆGNINGER



LOKOMOTIVER



THYSSEN HENSCHEL

PUFFERE

KARL GEORG

KOBLINGER



SCHARFENBERGKUPPLUNG GMBH

FRIKTIONSRIJEDRE/TRÆKTØJ



RINGFEDER G.M.B.H.

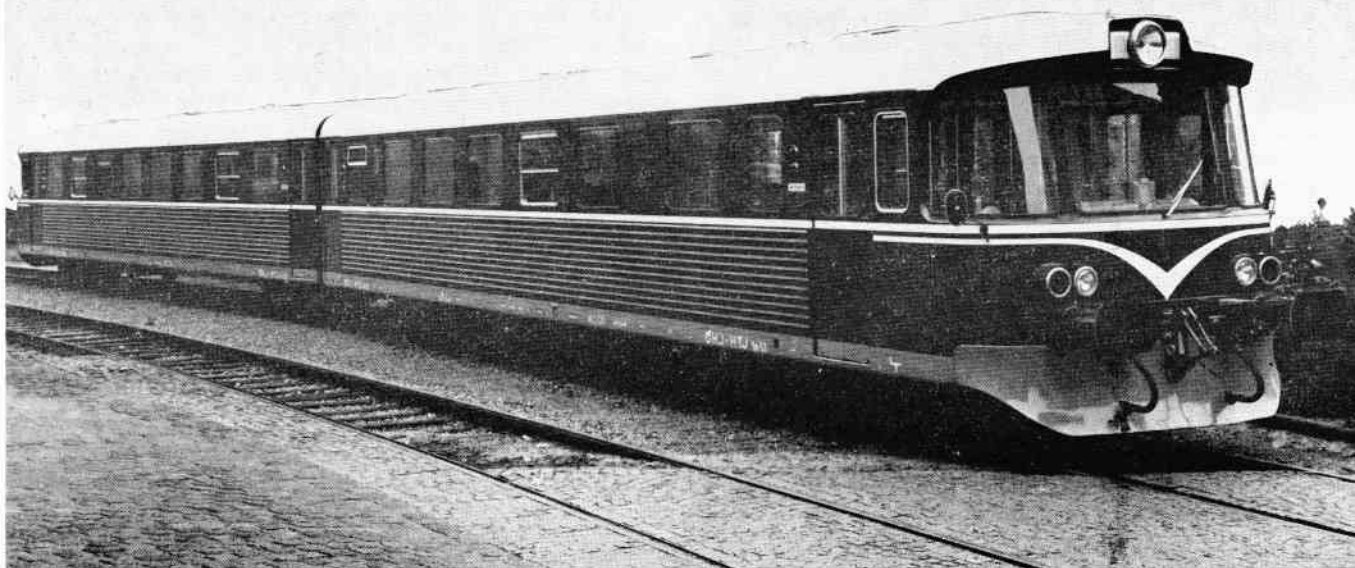
Transporttekniske løsninger i næsten et sekel

Det begyndte
med Knorr Bremse.
Siden har vi udbygget
programmet til at omfatte en
række velkendte leverandører
til jernbanesektoren.
Optimale transporttekniske
løsninger i næsten et sekel.



Harald V. Lassen I/S
Handels- og Ingeniørfirma
Transportteknisk afdeling
2500 Valby

Grundlagt 1881



Noget gammelt om VLTJ

Af P. Thomassen



Lemvig station med tog i banens første år.

Arkiv: P.T.

Den jubilerende banes forhistorie er ikke helt almindelig, og dens »åbning« er nok enestående. Den officielle åbningsdato – 20. juli – er kendt nok, men alt, hvad der blev foretaget i dagens anledning, var nogle annoncer i Lemvigs aviser nogle dage før. Her meddeltes, at banen ville blive åbnet for **almindelig** drift nævnte dato.

Man havde nemlig tyvstartet! Det begyndte med, at nogle foreninger i Lemvig gerne ville til Vemb den 6. juli, hvor der skulle være en større folkefest i anledning af 30 års dagen for Fredericiaslaget, og da banen forlængst var såvidt færdig, at driften kunne begynde, ville man forespørge, om der kunne arrangeres et særtog med billige billetter. Det var der ikke noget i vejen for, og der kørtes et par særtog på dagen; at der så opstod en del forvirring ved hjemreisen, er en anden historie.

VLJ havde imidlertid fundet ud af, at man lige så godt dagene i forvejen kunne begynde at lade togene på »prøvefart« befordre både passagerer og gods mod betaling, hvilket kundgjordes i annoncer. Der kørtes to daglige togpar i begyndelsen og fra 10. juli tre i den plan, der kom til at gælde. Det gik altsammen rigtig godt indtil 17. juli, da der pludselig annonceredes med, at der kun kunne beføres et begrænset antal passagerer i prøvetogene. Det viste sig, at ministeriet var kommet under vejrlig med, at

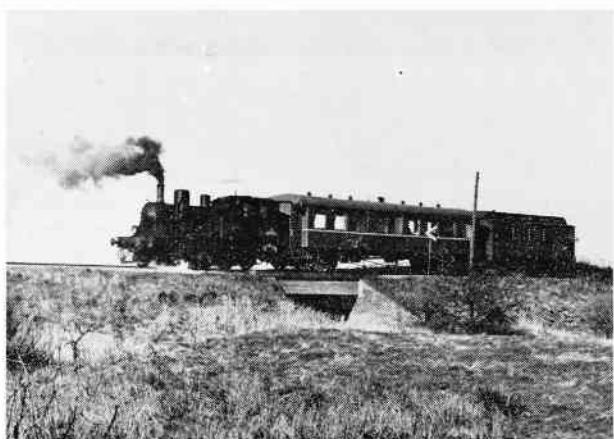
banen var begyndt at tjene penge, for alt var synet. Det måtte den ikke, men den måtte gerne medtage passagerer gratis, og det var jo ikke så morsomt for banen, der derefter kun medtog én personvogn.

En åbningsfest ville hverken aktionærer eller ledelse snydes for, og den blev da afholdt 4. august – en måned efter, at banen havde begyndt driften »i smug« og 14 dage efter den officielle åbning. Der var stor middag på Jespersens Gæstgiveri – det nu så kendte Jespersens hotel – efter den nødvendige køretur fra Lemvig til Vemb og tilbage. På udturen besøgte man stationsbygningerne og de tilhørende gæstgivergårde; i Vemb skyndte toget sig at vende, for banens ledelse var ikke stolt af VLJs egen station, der først nu var under opførelse. VLJ havde håbet at få fuld optagelse på DSBs station i Vemb, men det blev for dyrt for VLJ, som i sidste øjeblik fik dette meddelt, og så måtte privatbanen opføre sin egen station, som først i oktober var færdig. I mellemtiden havde VLJ indlogeret sig på gæstgivergården i Vemb, og i det lokale, hvor al ekspedition foregik samtidig med meget andet, var der et festligt kaos.

Da driften skulle være så billig som mulig, ansattes ikke stationsforstandere el.l.; »stationsexpedienten« var gæstgiver, og hans arbejde for banen blev provisionsløn-

net. Det medførte, at folk betragtede gæstgivergården som den egentlige station, for i banens bygning var der oprindeligt ingen ekspedition for publikum. Det medførte flere pudsigheder, idet Bonnets ekspedient annoncerede med, at der var dans i Bonnet station! Han fik straks over nakken af Aubeck (banens næstkommanderende, kendt fra sine erindringer fra sine 3 år ved tertiærbanen), som forklarede, at det selvfølgelig var i gæstgivergården, der var dans. Senere annoncerede ekspedienten med, at Bonnet station var til salg! Denne gang var det driftsbestyreren, der gav ham en reprimande, og han har sikkert selv måttet betale den dementerende annonce, der fortalte, at det var gæstgivergården, der gjaldt.

Anlægget af VLJ var helt opsigtsvækkende, for det var noget ganske nyt, der skulle prøves. Programmet var udarbejdet af overingeniør Tegner (i en periode DSBs generaldirektør), og det ventedes, at andre baner ville blive anlagt efter samme billige principper. Kun Thybanen (Struer-Thisted) projekteredes på samme måde som VLJ, men det blev kun til det meget lette spor (17 kg skinner) og uden indhegning.



Ved VLJ råder man stadig over et damplokomotiv, VLJ nr. 6. Det ses her med tog ved Strande, april 1973. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Tegner havde været fremsynet nok; han regnede med, at banen for i det hele taget skulle blive til noget, måtte anlægges billigst muligt – så måtte den indføre forbedringer efterhånden, som den tjente penge til det. Således gik det da også, men det kneb rigtignok af og til med økonomien. Det var navnlig sporet, der voldte en mængde kvaler og kostede mange penge at vedligeholde. VLJ købte et større parti jernsveller, der var blevet tilovers fra baneanlæg på Fyn, og de lå i VLJs spor i en snes år. De lå bare ikke roligt, og sporet var vanskeligt at holde ordentligt justeret. Da VLJ efter århundredskiftet fik råd til at købe ordentlige sveller, lykkedes det at få solgt jernsvellerne til Kolding-Egtved Jernbane, som også havde måttet starte med billige uholdbare sveller, og det blev en rigtig monkey-business. KEJ købte jernsvellerne som brugelige sveller, og VLJ solgte dem som gammelt jern! En del var for rustne og nogle bøjede og kassable, og driftsbestyrerne var ved at blive uvenner. Alt ordnede sig, da Egtvedbanen fik en dekord på 180 kr.

Anskaffelsen af rullende materiel var også sket under devisen: billigst og lettest muligt. Den gamle historie om

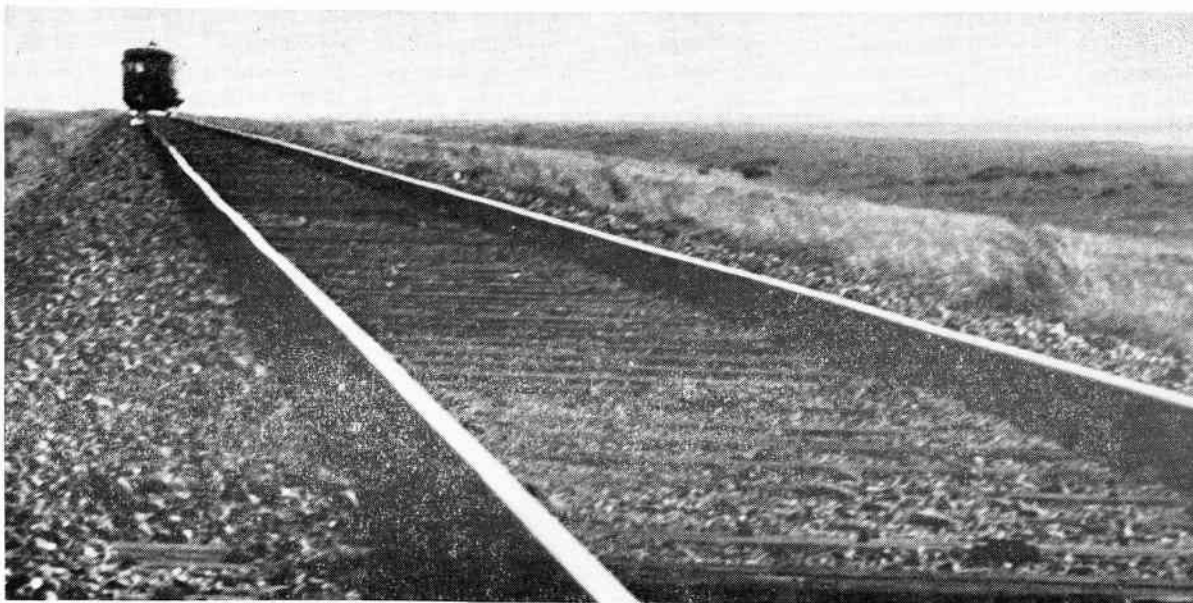
vognene, der ikke kunne bygges lettere, hvis de i det hele taget skulle have hjul, er kendt nok; mindre kendt er historien om VLJs 3. lokomotiv, som ikke var magen til de to første, og ingen har villet tro, at det var bygget i 1872, men det er nu rigtigt nok. Der var faktisk kun tale om, at banen skulle have to lokomotiver; Tegner havde på sin studierejse set tyske baner klare sig med så få, men han var dog klog nok til at få VLJ til at købe det entreprenørlokomotiv, der var anvendt ved vestkystbanens anlæg, for at bruge det til VLJs ballastering og så senere overtage det. Det var en Krauss, og »hun« hed »Clara«. Sidst i 1879 blev maskinen klargjort til normalt brug, pudset op, forsynet med dampklokke (i stedet for fløjte) og et fint navneskilt med HARBOØR og nr. 3. Banen brugte den i 10 år, men ikke ret meget. Desværre haves intet billede af den; den har sandsynligvis mindet om Faxe Jernbanes nr. II, og der skal nok eksistere fotos af den, da den efter salget i 1890 har været hos mindst 5 entreprenører. Så sent som i 1927 har den skiftet ejer. Mon nogen af læserne kender gamle »Clara«?

*Skønhed, som
De ikke aner,
findes langs
private baner*



*Vemb - Lemoig -
Thyborøn jernbane*





Til hele verden via VLTJ

VLTJ er et vigtigt led i eksporten fra Cheminova, der sælger mere end 99% af sin produktion til 60-70 lande verden over.

Til mange kunder i Europa transporteres Cheminovas produkter direkte til kunder med bane.

Til kunder i oversøiske lande transporteres produkterne til en dansk eller udenlandsk udskibningshavn og sendes derfra med skib til bestemmelseslandet.

Transport af en stor del af de råvarer, som anvendes i Cheminovas produktion, foregår med bane til Rønland station, hvorfra råvarerne transporteres til fabrikken med vognbjørn.

CHEMINOVA

A/S CHEMINOVA
POSTBOKS 9

7620 LEMVIG
TEL.(07) 83 41 00



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 3 . 1979

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Baunevej 129, 2630 Taastrup
Tlf. (02) 52 00 02 (normalt kl. 18-19).

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01) 64 22 09.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind
Bent Nathansen
Eigil Neergaard
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær)
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt

DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Information og bestilling af særtog:
John Krouel,
Mønsvej 11, 4600 Køge. Tlf. (03) 66 15 85.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

H. J. Fredberg,
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

Limfjordsbanen:

Information og bestilling af særtog:
E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

Medlemskontingent for året 1979:

Ordinære medlemmer kr. 75,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1979) kr. 50,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
- og kontingentindbetalinger sker på det under »Kassereren« angivne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt«
må være sekretariatet i hænde

mandag den 30. juli 1979

Kommende udflugter:

Lørdag den 25. august og søndag den 26. august 1979:

Udflugt med DSB MO fra Fredericia til Niebüll over Tinglev og Tønder og videre til Westerland, udflugt på privatbanen Niebüll-Dagebüll samt kørsel med DSB MO fra Tønder til Esbjerg og tilbage til Fredericia.

Planen for udflugten ser således ud:

Lørdag den 25. august 1979:

Fredericia (særtog med Mo-Cp)	afg.	9.45
Tinglev	afg.	11.30
Tønder	afg.	12.30
Niebüll	ank.	12.50
Niebüll (særtog NVAG)	afg.	14.00
Dagebüll	afg.	15.30
Niebüll	ank.	16.00
Niebüll (særtog med Mo - Cp)	afg.	16.20
Westerland	ank. 17.00, afg.	17.40
Niebüll	ank. 18.20, afg.	18.50
Tønder	ank.	19.20

Der overnattes på Missionshotellet i Tønder, hvor man indkvarteres på dobbeltværelser.

Søndag den 26. august 1979:

Tønder (særtog med Mo-Cp)	afg.	8.40
Esbjerg	ank.	10.30

Efter tog 442s afgang fra Esbjerg Havn, rangeres vort tog til havnen, hvor det vil være muligt at besigtige DFDS' Engelsbåd.

Esbjerg	afg.	15.15
Fredericia	ank.	17.15

Pris for deltagelse:

Fredericia - Tønder - Niebüll - Westerland - Niebüll - Tønder - Esbjerg - Fredericia ..	kr. 175,00
Overnatning på dobbeltværelse i Tønder (incl. morgenmad)	kr. 115,00
Tilslutningsbillet København - Fredericia og retur (gyldig 24., 25. og 26. august 1979) ..	kr. 75,00
Tilslutningsbillet Århus - Fredericia og retur (gyldig 24., 25. og 26. august 1979) ..	kr. 37,00

Fripas og frikort er ikke gyldige til særtogene.

Det er en betingelse for at deltage i udflugten, der bl.a. går til Vest-Tyskland, at man medbringer gyldigt pas.

Tilmelding sker ved senest den 1. august 1979 at indbetale beløbet for Deres udflugt (se beløbene ovenfor) på postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Husk at anføre på talon til modtageren, hvad beløbet dækker.

Tilslutningsbilletter vil blive tilsendt hver enkelt deltager. Postkvitteringen medbringes på turen, hvor den ombyttes med udflugtsbillet.

Yderligere oplysninger vedr. dette udflugtsarrangement fås hos Preben Clausen, tlf. (05) 86 91 20.

PC/PSR/POR

Dansk Jernbane-Klub kører damptog på de to jubilerende privatbaner i juli måned 1979

På såvel Østbanen, der fylder 100 år den 1. juli 1979, som Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, hvor delstrækningen Vemb-Lemvig bliver 100 år den 20. juli 1979, skal DJKs damptog køre i forbindelse med jubilæumsfestlighederne.

På Østbanen vil der blive kørsel med damptog i anledning af jubilæet søndag den 1. juli 1979. Naturligvis skal damplokomotivet ØSJS nr. 2, KIØGE, der stammer fra banens åbning, køre på Østbanen denne dag. Toget, der i løbet af søndagen vil køre en dobbelttur på Østbanens strækninger, vil blive oprangeret af materiel fra Museumsbanen på Lolland, og naturligvis vil personvognen ØSJS D 11 og pakvognen ØSJS E 26 være at finde i togstammen.

Damplokomotivet OHJ nr. 5, der også hører til på Museumsbanen på Lolland, vil også komme til Østsjælland i anledning af jubilæumsfestlighederne, og med en vognstamme bestående af DSB Cu - Cxm - LJ Ca 16 vil lokomotivet ligeledes gennemkøre Østbanens strækninger den 1. juli.

Køreplanen for de to vil blive tilrettelagt således, at der vil blive krydsninger med togene i Hårlev flere gange i løbet af dagen. Yderligere oplysninger om køreplaner, billetpriser m.v. for jubilæumstogene på Østbanen er i videst muligt omfang udsendt sammen med ekspeditioner fra Salgsafdelingen.



Dansk Jernbane-Klub har med Lemvig Turistforening indgået aftale om kørsel med damptog i anledning af Lemvigbanens jubilæum. Kørslen vil finde sted på selve jubilæumsdagen, den 20. juli 1979 og lørdag den 28. juli, søndag den 29. juli samt lørdag den 4. august og søndag den 5. august 1979.

Toget på Lemvigbanen vil blive fremført af damplokomotivet D 826 og i øvrigt oprangeres togstammen af DSB Cu - Cxm - Cp - LJ Ca 16.

På de enkelte køredage bliver der tale om to dobbeltture mellem Lemvig og Thyborøn. Nærmere oplysninger om køreplan, billetpriser m.m. kan fås efter den 1. juli 1979 ved henvendelse til Lemvig Turistkontor, tlf. (07) 82 03 72.

Naturligvis håber vi, at mange DJK-medlemmer og jernbaneentusiaster i øvrigt vil få glæde af at komme og køre med i jubilæumstogene på de to privatbaner, men for en god ordens skyld skal der gøres opmærksom på, at togene er tilgængelige for alle, og at det altså ikke er almindelige foreningsudflugter med fotostop etc.!

OCMP/JEK/PC.

Museumsbanen

I begyndelsen af maj var OHJ 5 atter i Gedser for at deltage i optagelserne til TV-serien »Matador«. Med sig havde nr. 5 bl.a. vognene DSB Cxm 4528, Cu 4011, OMB B 5 og den smukt istandsatte Do-vogn, der var stillet til rådighed af MHVJ. Vi er meget taknemmelige for, at det var muligt at låne vognen til dette arrangement - at den var nødvendig fremgår af, at den i de næste 6 afsnit af »Matador« har en selvstændig »optræden« - dog ikke som gennemgående figur.

ØSJS nr. 2, KIØGE blev den 12. maj befordret pr. vognbjørn fra Maribo til Hårlev - en lidt nedværdigende form for transport for et gammelt damplokomotiv, men netop på grund af KIØGEs høje alder er det os magtpåliggende at skåne lokomotivet så meget som vel muligt. Foruden KIØGE er vognene KSB C 20, GDS C 40, ØSJS D 11 og E 26 placeret i Hårlev indtil kørslerne i anledning af ØSJS' 100 år den 1. juli er vel overståede.

Allerede den 17. maj kørte KIØGE med vogne første gang, og KIØGE beviste, at køreplanen fra 1879 (ca. 35 minutter Køge-Hårlev) stadig kan holdes.

Driften mellem Maribo og Bandholm varetages i øjeblikket af lokomotiverne ØG 3 og OHJ 5 samt vognene LB C 21 - OMB B 5 - GDS C 31 - MBJ A 1 - HHGB D 1 m.fl. Planerne for sommerens reparationsarbejder omfatter istandsættelse af post- og bagagevognen fra Præstøbanen, NPMB E 41, samt den tilsvarende personvogn NPMB C 31.

Foruden de meget omfattende arbejder med klargøring af lokomotiver og vogne til de forskellige arrangementer samt til sommerens drift, er der i maj måned blevet afviklet omkring 15 særtogsarrangementer mellem Maribo og Bandholm.

Vi forventer en fin sommersæson, og håber at mange af foreningens medlemmer i sommerens løb vil finde til Maribo (eller Bandholm) og tage en tur med det lille tog.

John Krouel.

Med dette nummer af Jernbanen følger en brochure med køreplaner for Danmarks Veteranbaner og Sporvejsmuseet. - Brug den ved planlægningen af en familietur. - God ferie!

Køreplaner for foreningens tre baner

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Juni 1979: kun søndage.

Juli 1979: torsdag, lørdage og søndage.

August 1979: lørdage og søndage.

Maribo	afg.	11.00	13.45	15.35
Bandholm By	ank.	11.28	14.14	16.02
Bandholm Havn	ank.	11.31	14.17	16.05
Bandholm Havn	afg.	11.40	14.35	16.20
Bandholm By	afg.	12.01	14.48	16.30
Maribo	ank.	12.25	15.12	16.54

Togene kan endvidere standse ved Grimstrupvej og Maglemer.

Alle tog er damptog.

Mariager-Handest Veteranjernbane

Søn- og helligdage i perioden 3.6.-26.8. 1979:

Tog nr.		M 12	P 14	M 16	P 18	M 20
Mariager	afg.	12.10	13.30	14.35	16.00	17.00
True	ank.	12.34	13.54	14.59	16.24	17.24
True	afg.	12.35	13.55	15.05	16.25	17.30
V. Tørslev	afg.	12.45	14.05	15.15	16.35	17.40
Handest	ank.	13.00	14.20	15.30	16.50	17.55

Tog nr.		M 11	M 13	P 15	M 17	P 19
Handest	afg.	10.45	13.25	14.40	15.55	17.05
V. Tørslev	afg.	11.00	13.40	14.55	16.10	17.20
True	ank.	11.09	13.49	15.04	16.19	17.29
True	afg.	11.10	13.55	15.05	16.25	17.30
Mariager	ank.	11.35	14.20	15.30	16.50	17.55

M = motortog. - P = damptog.

Togene kan endv. standse ved Lunddalen, Fjeldsted, Brødløs, Frugtplantagen og Glenstrup, såfremt der er rejsende at optage eller afsætte.



Lørdage i perioden 23.6.-28.7. 1979:

Mariager	afg.	14.35	16.00
True	ank.	14.59	16.24
True	afg.	15.05	16.25
Mariager	ank.	15.30	16.50

Disse tog fremføres som motortog.

**Støt vore annoncører -
de støtter os!**

Limfjordsbanen

Kørsel fra Aalborg station til Grønlandshavnen søndage i perioden 17.6.-12.8. 1979.

Fra Aalborg station kl. 14.00.

Turens varighed: 1 time og 50 min.

SALGS 

Nyheder

DJK 42: Østbanen 1879-1979 af Birger Wilcke. I forbindelse med Østbanens 100 års jubilæum har Dansk Jernbane-Klub udgivet et jubilæumsskrift på 270 sider med mere end 170 illustrationer. Her har De muligheden for en god jernbane-bog til de »grå« feriedage. Pris: kr. 148,- + 5,00 kr. i porto.

Med Lemvigbanen gennem 100 år af P. Thomassen. Forfatteren P. Thomassen har stået for udgivelsen af jubilæumsskriftet for VLTJ. Bogen, der er på 256 sider med mere end 200 illustrationer, skildrer Lemvigbanens mere end 100 år lange historie. Pris: kr. 160,- + 5,00 kr. i porto.

Dansk Jernbanearkiv, bladsæt 13. Så er det næste bladsæt til Dansk Jernbanearkivs »Driftsmateriellet« udkommet. Pris for bladsæt nr. 13 er incl. forsendelse kr. 35,- gennem DJKs Salgsafdeling.

Postkort. I forbindelse med Østbanens og Lemvigbanens 100 års jubilæer har Salgsafdelingen ladet fremstille 12 nye farvepostkort:

- 5107: ØSJS nr. 2, KIØGE, med ØSJS D 11, E 26 og LJ Lc. 195.
- 5108: ØSJS nr. 2, KIØGE, med ØSJS D 11, E 26 og LJ Lc 195 i Bandholm.
- 5109: Damplokomotiverne OHJ nr. 5 og LJ nr. 19 ved remisen i Maribo.
- 5110: Motorvognen ØSJS M 3 med blandettog i Stubberup.
- 5111: Dansk skinnebustog i Hårlev.
- 5112: Faxe Jernbanes damplokomotiv nr. 1 under rangering med mellemvogn.
- 5113: Damplokomotiv D 826 med tog ved Grubberholm på ØSJS.
- 5114: VLTJ M 4 med VLTJ Ep 58 og C 2 mellem Rønland og Harbør.
- 5115: Damplokomotiv D 826 med blandettog i Lille Skensved.
- 5116: VLTJ nr. 6 fra 1910 med tog i Harbør.
- 5117: Lemvig station med svensk skinnebusmateriel.
- 5118: Damplokomotiv D 826 med persontog i Søllested.

Prisen for kortene er kr. 1,50 pr. stk. Der leveres kun ordrer på mindst 12 stk., og forsendelsen er da inkluderet i prisen.

De ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af de anførte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.**



Salgsafdelingen holdes lukket i perioden 15. juli–15. august 1979. I ovennævnte tidsrum ekspederes der kun bøger og postkort lejlighedsvis.

OCMP.

Dansk Jernbane-Klubs publikationer

En væsentlig del af Dansk Jernbane-Klubs virksomhed består i udgivelsen af skrifter om danske jernbaner. Alle indtægter ved udgivelsen går til DJK, der betales intet forfatterhonorar, og alle udgifter til udarbejdelse, trykning, distribution m.v. afholdes af DJK.

Af de hidtil udsendte publikationer kan følgende leveres så længe lager haves (tidligere prislister udgår):

- | | |
|--|-----------|
| 11. Nakskov–Kragenæs Jernbane 1915–1965 .. | kr. 20,00 |
| 29. Haderslev Amts Jernbaner II: | |
| Becherer bygger videre | kr. 60,00 |
| 30. Altona–Kiel Jernbane | kr. 23,00 |
| 31. Horsens–Tørring Banen | kr. 35,00 |
| 32. Hillerød–Frederiksværk–Hundested | |
| Jernbane 1897–1947 | kr. 60,00 |

- | | |
|--|------------|
| 33. Hillerød–Frederiksværk–Hundested | |
| Jernbane 1947–1972 | kr. 30,00 |
| 34. Hillerød–Frederiksværk–Hundested | |
| Jernbane, III del (rullende materiel m.v.) | kr. 30,00 |
| *) 36. Lollandsbanen 1974 – 1. juli – 1974 | kr. 135,00 |
| 37. Næstved–Præstø–Mern Banen (2. udgave) | kr. 63,00 |
| 38. Nærumbanen 1900–1975 | kr. 78,00 |
| 39. Hornbækbanen 1906–1916–1976 | kr. 68,00 |
| 40. Høng–Tølløse Jernbane 1901–1976 | kr. 80,00 |
| 41. Vestbanen 1903–1978 | kr. 85,00 |
| 42. Østbanen 1879–1979 | kr. 148,00 |



- | | |
|--|-------------------------|
| Motormateriel, bind 1, Triangelvogne (inkl. porto) | kr. 110,00 |
| Mariagerbanen 50 år | (inkl. porto) kr. 85,00 |
| Museumsbanen Maribo–Bandholm . | (inkl. porto) kr. 12,00 |

Da publikationerne som nævnt udgives på idealistisk basis, og da DJK benytter ulønnet arbejdskraft, kan ovenstående publikationer kun erhverves ved forud indbetaling på **postgiro 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er 4,00 kr. (dog nr. 36, 38, 41 og 42 5,00 kr.). Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højest 10,00 kr.

*) Udgivet af P. Thomassen og B. Wilcke.



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Platterne sælges til støtte for
Dansk Jernbane-Klub's arbejde



De kan endnu erhverve

- | |
|---|
| Jernbaneplatte nr. 2 – 1975, Litra G. 625 |
| Jernbaneplatte nr. 4 – 1977, FFJ nr. 34 |
| Jernbaneplatte nr. 5 – 1978, Litra F. 663 |
| Jernbaneplatte nr. 6 – 1979, Litra E. 978 |

Platterne er udført i Bing & Grøndahl's smukke blå underglasur design .–

Leveres i smuk gavekarton – **Pris kr. 112,– pr. stk.**



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Kildebakkegårds Allé 59 A
2860 Søborg – Tlf. (01) 67 68 44
Postgiro nr. 4 21 10 73

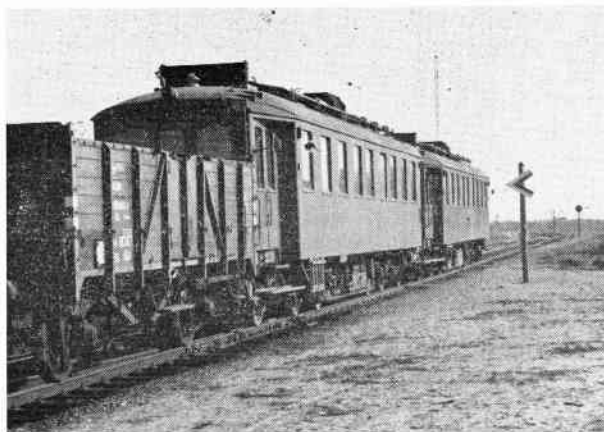


100 års jernbanejubilæum

Af direktør J. Frandsen



Svensk skinnebus, VLTJ YBM 12, i Vemb, juni 1976. Foto: Erik Buus.



Lemvigbanen har fortsat tre ældre motorvogne med maskinbogie midt under vognen. Her er VLTJ M 6 og M 4 under udkørsel fra Vemb, maj 1977. Foto: Erik Buus.

Fremsynede vestjyske mænd arbejdede for godt 100 år siden på at få oprettet en jernbane fra Vemb til Lemvig, og i perioden omkring 100 års jubilæet har de bevilgende myndigheder, stat, amtsråd og kommuner godkendt en modernisering af jernbanen foreløbig med godkendelse af 12 km nyt 37 kg langskinnespor lagt ned i skærver og bøgesveller til erstatning af 24 kg spor.

Arbejdet udføres af banekolonnen.

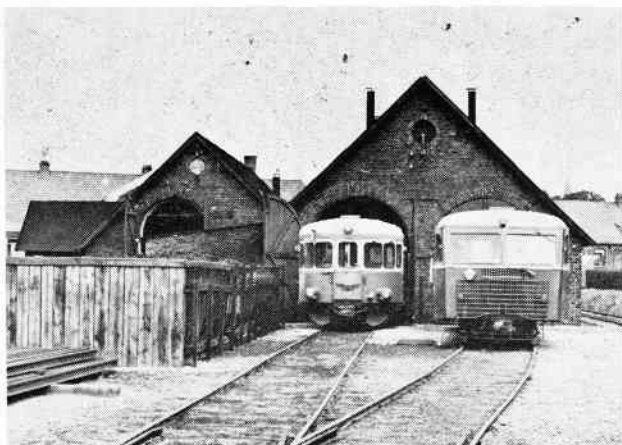
I forbindelse med sporlægningen foretages af vejdirektoratets banesignalafd. en modernisering af banens overkørselsanlæg samt nedlægning af strækningkabel, hvorved fejl på overkørselsanlæg markeres på et panel på Lemvig station.

Endvidere er godkendt en ny værksteds- og remisebygning til erstatning af de bestående værksteds- og remisebygninger, hvoraf de ældste er fra 1879.

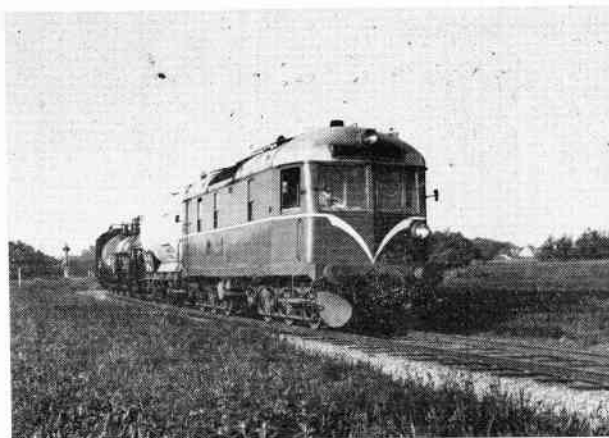
Værkstedsbyggeriet er overdraget J. L. Byg, Lemvig, og påbegyndtes i december 1978 og ventes færdigt i slutningen af indeværende år.

Værkstedsanlægget består af en værkstedshal med 3 spor:

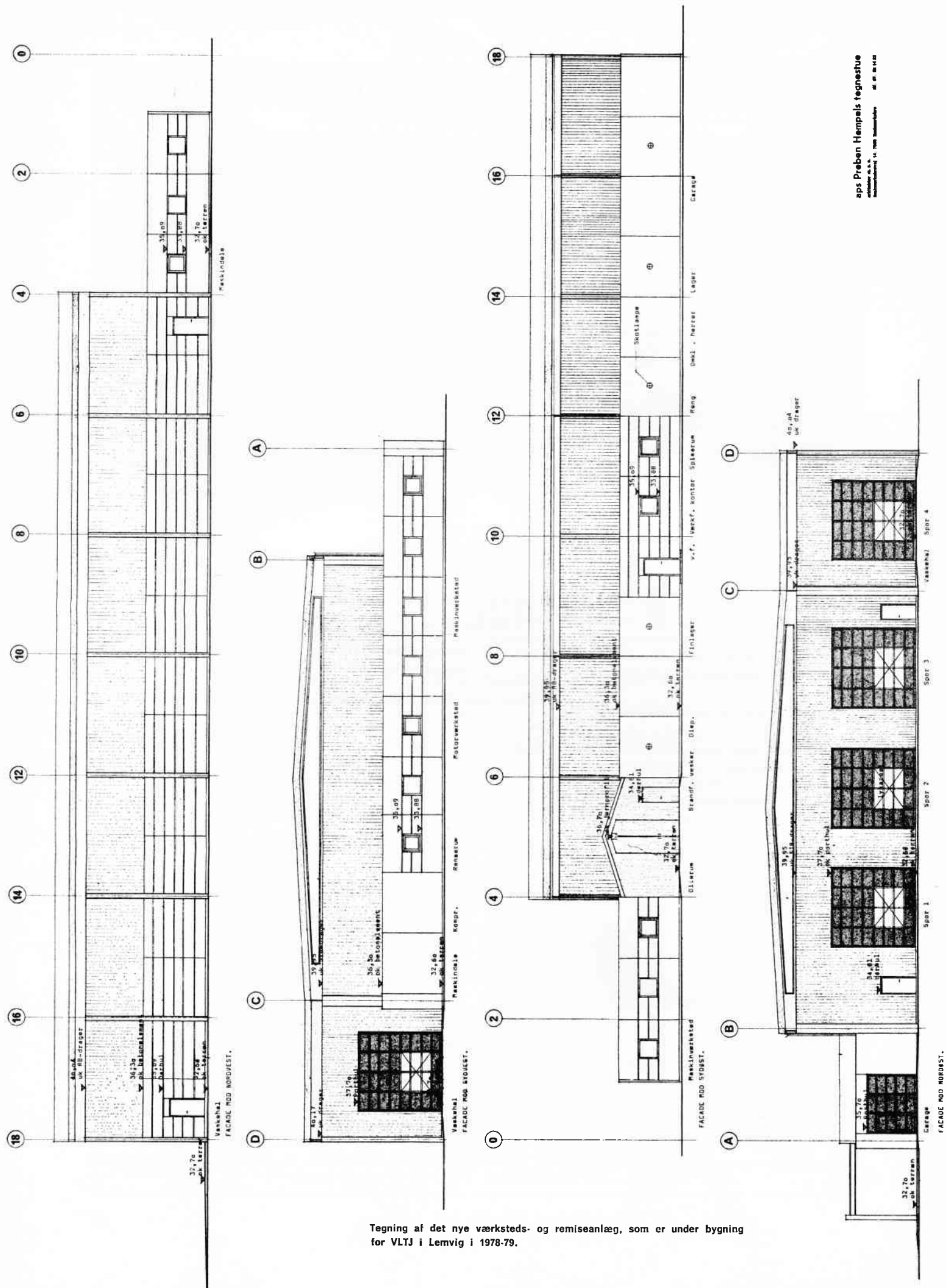
- 1 søjlespor
- 1 spor med grav
- 1 alm. spor med kranoverbygning
- endvidere 1 vaskehal med 1 spor for togvask og gennemkørselsmuligheder for rutebiler.



De gamle remiser ved stationen i Lemvig er nu nedrevet, juli 1973. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

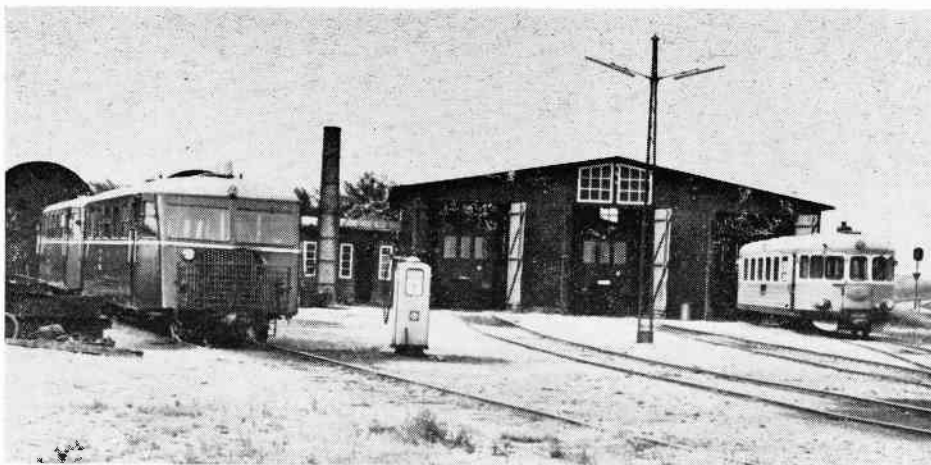


Godstrafikken på VLTJ klares hovedsagelig af diesellokomotivet VLTJ MI 12, der her ses ved Vemb, juni 1976. Foto: Erik Buus.



Tegning af det nye værksteds- og remiseanlæg, som er under bygning for VLTJ i Lemvig i 1978-79.

Også de gamle træremiser i syd-
enden af Lemvig station er nedre-
vet i 1978. Billedet stammer fra
juli 1973 - kort efter det svenske
skinnebusmateriels indsættelse på
banen.



For enden af værkstedshallen findes lave bygninger med maskin- og motorværksted, remise og lager og på siden lave bygninger med velfærdslokaler og værkmeesterkontor.

Yderligere har banen ønsker om 3 Y-tog sammen med de øvrige privatbaner, og i forbindelse med radiostyring af toggangen, der blev indført for nogle år siden, påtænkes indført fjernstyring af krydsningsstationerne. Disse

kan dog ikke planlægges, før der foreligger konkrete køreplaner for den vestjyske længdebane, hvortil banen har tilslutning.

På baggrund heraf samt på en stigning i både passager- og godsbefordring går banen med fortrøstning ind i en ny 100 års periode.



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE og DANSK JERNBANE-KLUB

Har De sikret Dem en af de smukke jubilæumsplatter for Østbanen og Lemvigbanen?

Hvis svaret hertil er nej, så kan De nå det endnu.

Pris (inkl. forsendelse): 95,00 kr. pr. stk. (ved forudbetaling)

Platterne, der er fremstillet af Bing & Grøndahl, bestilles hos:

DANSK JERNBANE-KLUB, SALGSAFDELINGEN

Holmevej 8, 4340 Tølløse, postgiro 3 17 91 76

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I oktober kvartal er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Fra »Waggonfabrik Uerdingen A.G.«, Krefeld-Uerdingen er leveret 8 stk (4 sæt) diesel-hydrauliske motorvogne, litra MR 4023-4030.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 8 stk. (4 sæt) diesel-hydrauliske motorvogne, litra MR 4033-4040.

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 2 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8564, 8565 og 2 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8064, 8065.

Diesel-hydraulisk rangerlokomotiv, litra MH 330 er udrangeret (efter driftsuheld).

18 stk. elektriske motorvogne, litra MM 791, 795, 796, 798, 800, 803, 806-810, 812, 814-819 - samt 18 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne), litra FS 936-938, 940, 942-951, 995, 996, 998, 999 er udrangeret. (Hermed er samtlige vogne af 1.-5. levering taget ud af drift; materiellet henstår dog stadig ultimo maj 1979 ved Depotværksted Enghave).

Fra Sverige er indkøbt (brugte) 8 stk. beholdervogne (privatejet: »Kommunekemi A/S«): 070 1, 088, 089, 093-098.

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt - 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: Ag 17-61, 038, 045-047, 050 til »17-44« - B 20-84, 064, 091, 131, 153 til »20-83« og Bg 29-63, 054, 056, 057, 059, 064, 068, 072-075 til »29-44«.

Følgende 21 stk. personvogne er udrangeret: ABh 38-61, 274, 277, 278, 282 - ABh 38-21 264 - Bah 27-21, 012, 016, 021, 024, 072 - Bah 27-61 040 - BDh 82-24 265 - CI 29-25, 508, 578, 591, 593, 607, 611, 617 - Cle 82-25, 684, 689. (Litra ABh, Bah og CI er hermed udgået af »driftsmateriellet«).

Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1977« (»Jernbanen nr. 1/78 - side 21/22) kan á jourføres efter ovenstående.



Pr. 31. december 1978 - ved finansårets afslutning - rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	6
Rangerlokomotiver	1

Motormateriel:

Toglokomotiver	165
Rangerlokomotiver	136
Traktorer	93
Lyntogsmotorvogne	11
Lyntogsbivogne	32
Motorvogne	100

Elektrisk materiel:

Motorvogne	278
Bivogne	276

I afsnit »damplokomotiver« omfatter »toglokomotiver«: C. 1 stk., E: 2 stk., P: 1 stk., R: 1 stk., S: 1 stk. - »rangerlokomotiv«: F: 1 stk.

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: MV: 5 stk., MX: 45 stk., MY: 54 stk., MZ: 61 stk. - »rangerlokomotiver«: MH: 119 stk., MT: 17 stk. - »traktorer«: M.A.N.-Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., Frichs (Köf-type): 40 stk. samt 5 stk. diesel- og 2 stk. benzin-mekaniske »småtraktorer« - »lyntogsmotorvogne«: MA: 11 stk. - »lyntogsbivogne«: AM: 10 stk., BM: 6 stk., BMk: 6 stk., BS: 10 stk. - »motorvogne«: MO: 60 stk., MR: 40 stk.

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: MM: 213 stk., MU: 65 stk. - »bivogne«: FS: 211 stk., FU: 65 stk.



Pr. 31. december 1978 bestod vognparken af:

859 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I oktober kvartal er der udrangeret 21 vogne.

105 stk. post- og bagagevogne. Vognantallet er uforandret i forhold til det foregående kvartal.

5306 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en afgang på 28 vogne.

2803 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en afgang på 7 vogne.

569 stk. tjenestevogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 8 vogne: Nr. 372-374 »Transportvogne for hjulsæt« (Mafd.), nr. 618, 619 »Mandskabsvogne for sporingeniøren« (Bafd.), nr. 710 »Mandskabsvogn for svejseingeniøren« (Bafd.), nr. 714 »Værkstedsvogn for sporingeniøren« (Bafd.), nr. 843 »Transportvogn for dieselmotorer« (Mafd.) - og en afgang på 1 vogn: Nr. 559 (Bafd.).

603 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er sket en tilgang på 21 vogne: 070 1, 088, 089, 093-098 (»Kommunekemi A/S«),

081 6, 000-005 («SAJYKA», Herning), 081 6, 100-104 («Syd-jysk Kartoffelsektion», Brørup), 097 0, 100, 101 («Hobby-lageret A.m.b.a.», Viborg).



Pr. 1. januar 1979 var følgende rullende materiel i ordre:

- 22 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse), litra MR 4041-4062.
- 8 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum) (2. klasse), litra MC 6501-6508,
- 8 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne) (2. klasse), litra FC 6001-6008,
- 7 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 381 - 20-84 887,
- 7 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 545 - 29-84 551,
- 4 stk. personvogne (kupétype - for lyntogssæt), litra Af 10-74 000 - 10-74 003,
- 4 stk. personvogne (storrumsstype/styrevogn - for lyntogssæt, litra Bfs 29-74 100 - 29-74 103,
- 2 stk. personvogne (catering/specialkupétype - for lyntogssæt), litra Cf 84-74 000, 84-74 001,
- 50 stk. container-bærevogne, litra Sgs 444 0 050 - 444 0 099.



I januar kvartal er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 12 stk. (6 sæt) diesel-hydrauliske motorvogne, litra MR 4041-4052 og 9 stk. container-bærevogne, litra Sgs 444 0 050 - 444 0 058.

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt - 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: Ag 17-61, 043, 044, 048, 049, 051, 052 til »17-44« - B 20-84, 039, 042, 044, 061, 066, 069, 070, 081, 085, 087, 090, 100, 111, 136, 140 til »20-33«.

Samtlige vogne med »RIC-el-varme« (8 litra A, 20 litra AB, 40 litra B og 10 litra BD) er overført fra Værkstedsområde øst (København) til Værkstedsområde vest (Århus).



Pr. 31. marts 1979 bestod vognparken af:

859 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). Vognantallet er uforandret i forhold til det foregående kvartal.

105 stk. post- og bagagevogne. Vognantallet er uforandret i forhold til det foregående kvartal.

5253 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en afgang på 53 vogne.

2807 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 9 vogne - og en afgang på 5 vogne.

573 stk. tjenestevogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 6 vogne: Nr. 421 »Togforvarmingsvogn« (Mafd.),

nr. 708, 709 »Værkstedsvogne for svejseingeniøren« (Bafd.), nr. 836-838 »Transportvogne for troljer« (Mafd.) - og en afgang på 2 vogne: Nr. 706, nr. 1190 (begge Bafd.).

599 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: 070 1 071, 072 («Kommunekemi A/S» - tidl. ud-rangerede beholdervogne købt af »Gulf Oil A/S«) - og en afgang på 6 vogne: 075 1, 395, 398, 401-403, 405 («BP Gas A/S«).



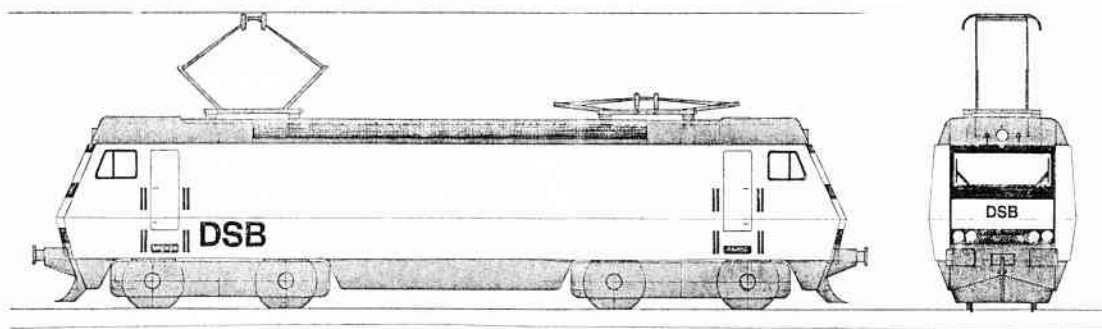
DSB indgik den 31. marts kontrakt med »Thyssen Industrie A.G. Henschel« og »Scandia-Randers A/S« om levering af 7 stk. diesel-elektriske lokomotiver. Det første leveres i december 1980. Hele den nye serie lokomotiver skal anvendes øst for Storebælt.

Kontrakten var udformet således, at ordren inden 5 måneder kunne udvides med levering af yderligere 8 stk. lokomotiver i umiddelbar fortsættelse af de første. DSB udnyttede denne »option« i slutningen af maj. En hårdt tiltrængt forøgelse af lokomotivparken er baggrunden for, at DSB bestiller flere diesellokomotiver, selv om der forestår en elektrificering af hovedstrækningerne. Med den nye leverance opnås en forøgelse af de knappe reserver og en aflastning af de ældre lokomotiver.

De femten nye lokomotiver, der gives **litra ME** - og numrene 1501-1515, forsynes med 16 cylindrede 3300 HK dieselmotorer af »General Motors« fabrikat, som nøje svarer til de motorer, der er leveret til tidligere MZ-lokomotiver af 1. og 2. serie (1401-1426). Højeste hastighed bliver 160 km/h.

ME-lokomotivets elektriske styringssystem og banemotorerne er af ny type, udviklet af »Brown Boveri«, Mannheim. Dette system bygger på de seneste elektrotekniske landvindinger på området, hvor bevægelige elektromekaniske enheder (kontraktorer, elvarmegeneratorer, relæer m.v.) i udstrakt grad er erstattet af såkaldt styrede halvledere, der frembyder driftssikre komponenter med ringe vedligeholdelsesbehov. Ved anvendelse af trefasede vekselstrømsbanemotorer (asynkronmotorer) undgås helt de elektriske overslag, som forekommer i de eksisterende jævnstrømsbanemotorer, og som ofte har givet anledning til forsinkelse i driften. Endvidere er det muligt at opnå større trækraft ved lavere hastigheder og lokomotivet kan bygges ca. 11 tons lettere, således at man med den mindre 16 cylindrede dieselmotor kan opnå praktisk taget samme køretider som med den større 20 cylindrede dieselmotor, der er indbygget i de nyeste MZ-lokomotiver af 3. og 4. levering. Ligeledes giver den mindre dieselmotor lavere vedligeholdelsesomkostninger. Systemet indebærer også, at den elektrodynamiske bremse kan udnyttes bedre end den i dag udnyttes på litra MZ, hvilket skåner hjul og tryklufsbremse. Dette forhold har specielt betydning i den sjællandske regionaltrafik.

Lokomotiverne forsynes med ITC-anlæg, strækingsradio og forberedes for ATC-anlæg; de vil uden begrænsninger kunne anvendes i flæng med eksisterende lokomotiver, herunder forspandskørsel med litra MX, MY og MZ.



Projekttegning af kommende el-lokomotiv til DSB. Det påregnes at bestille 12 stk., der skal være klar til indsættelse i driften på Kystbanen i 1984. Lokomotivkassen på de nye diesel-elektriske lokomotiver, litra ME, får en tilsvarende udformning. Tegning: DSB.

Lokomotivkasserne er udformede således, at de nøje svarer til formgivningen af de under udvikling værende nye lyntogsvogne. Udoover at opnå de ovennævnte fordele er formålet med at ændre lokomotivtype på falderebet til indførelse af elektrisk drift at få erfaring med den nye teknologi, som også for elektriske lokomotiver ser meget lovende ud. De nye lokomotiver er yderligere egnet for senere ombygning til elektriske lokomotiver.

»Scandia-Randers'« leverance omfatter bygning af lokomotivkasser og bogier, hvilket udgør en arbejdsmæssig andel på ca. 60% af det totale arbejde på den mekaniske opbygning og montage.



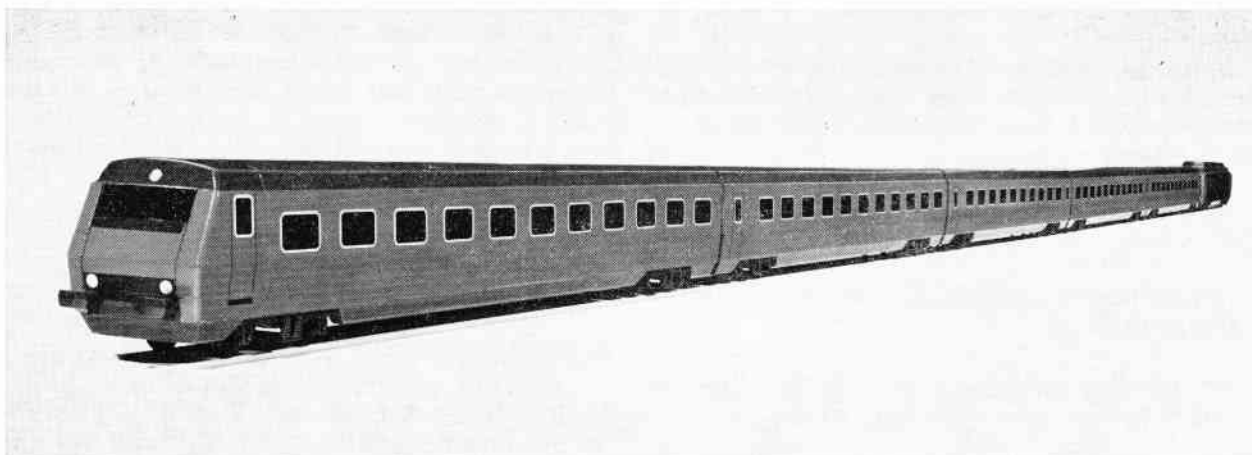
Provekørsel med nyt S-togsmateriel, litra MC/FC blev indledt i midten (12.) af juni måned, foreløbig ved kørsel om natten mellem Tåstrup og Glostrup. Når afprøvninger af teknikken og el-støjmålingerne (fra »chopperreguleringen«) er overstået, kan togene afgives til driftsafprøvning i planløb. Prototyperne kan kun anvendes på strækningen Tåstrup-Farum i »S-79-køreplanen« på grund af manglende »immunisering« af visse strækninger. Prøvekørslerne skal være afsluttet senest i april 1980, på hvilket tidspunkt ordren på serieleverancen skal afgives, for at levering kan ske inden »S-82«. Prototyperne leveres som bekendt med motorer og elektrisk udrustning af to forskellige fabrikater (GEC og ASEA) – efter anskaffelsen af serieleverancerne vil to 4-vognstog af prototyperne have en anden elektrisk udrustning end den øvrige MC/FC-vognpark. En fuldstæn-

dig normalisering af de to 4-vognstog – med den elektriske udrustning, der **ikke** blev valgt – er nødvendig, inden disse vogne kan blandes med den øvrige vognpark. Det påregnes, at serieleverancen kommer til at omfatte 24 vogne (seks 4-vognstog).

S-togsdriften har i længere tid haft to MM-vogne (7705 og 7793) i overskud, efter at FS 7205 udrangeredes i 1974 (kollisionen ved Østerport, marts 1973) og FS 7293 udrangeredes i 1976 (efter brand). Det har været overvejet at anskaffe to nye FS-vogne for at gøre vognparken komplet, men det har været vanskeligt at skaffe de nødvendige investeringsmidler, hvorfor der er valgt en helt anden løsning: Ombygning af den svært beskadigede MM 7699 (kollisionen ved Valby Langgade, maj 1978) til FS-vogn. Vognparken vil derefter bestå af 212 stk. 2-vognstog, litra MM/FS (samt 65 stk. MU/FU-sæt).



Den hidtidige strategi, der muliggjorde fuldstændig overgang til elektrisk opvarmning i »øst-området« fra K-82, er ændret, idet det ikke er fundet hensigtsmæssigt at foretage store investeringer i indbygning af el-varmeaggregater i diesellokomotiver af litra MX og MY, da disse vil blive udrangeret i takt med indførsel af elektrisk drift. Den nye strategi muliggør el-varme i 70% af alle tog i »østområdet« (heraf 50% af myldretidstogene) og i 50% af Ic-togene i »vestområdet« fra K-82. Den nye strategi reducerer komfortforbedringen i den sjællandske regionaltrafik, men den muliggør en forbedring for en stor del af



Modelfoto af nyt lyntogssæt bestående af storrumsvogn (styrevogn), litra Bfs - kupévogn, litra Af - servicevogn, litra Cf - kupévogn, litra Af - storrumsvogn (styrevogn), litra Bfs - samt elektrisk eller diesel-elektrisk lokomotiv. Foto: DSB.

de lange øst-vest rejser – også i »vestområdet«, hvilket ikke var muligt med den hidtidige strategi.

El-varmeaggregater er p.t. installeret i 15 stk. litra MZ (4. serie), i 12 stk. litra MZ (3. serie) samt i 2 stk. litra MY. Installationen af aggregater er planlagt udført i de resterende 8 stk. litra MZ (3. serie) – herudover installeres aggregat i 16 stk. litra MZ (2. serie), hvilket i forbindelse med levering af 15 stk. litra ME medfører, at behovet kan dækkes indtil elektrificeringen af strækningen Helsingør-København-Korsør er gennemført (1984/87), således at indbygning af el-varmeaggregater i 10 stk. litra MZ (1. serie) kan undgås.

Indbygningen af el-varmeanlæg i personvogne vil foregå hurtigst muligt for at undgå begrænsninger i trækraftanvendelsen. Ved indbygning af el-varmeanlæggene bibeholdes dampvarmeanlæg. Alle personvogne i **gruppe 1 nær** (An, Bn(o) og Bns) er forsynet med såvel el- som dampvarmeanlæg. Inden midten af 1980 vil alle vogne i **gruppe 1 fjern** (A, AB, B, Bf, Bk og BD) have fået indbygget el-varme. Indenfor samme termin vil anlæg være indbygget i 13 stk. Bgc-liggevogne (som i øvrigt samtidig design-lakeres) og i 49 stk. postvogne (P, Ph og Pmh) af hensyn til indsættelse af de nye Storebæltsfærger, der ikke udstyres med dampvarmeanlæg.

Af de 163 stk. vogne i **gruppe 2** er 52 stk. (12 Ag, 15 ABg og 25 Bg) udstyret med el-varmeanlæg; disse vogne benyttes i Ic-tog samt internationale tog i »østområdet«; i løbet af 1979 forsynes yderligere 20 stk. Bg-vogne med el-varme (for anvendelse i internationale tog i »vestområdet« fra K-80 i henhold til aftale med DB). Inden K-81 vil 20 ABg, 40 Bg og 5 BDg blive forsynet med el-varmeanlæg, og de resterende 26 stk. gruppe 2-vogne udrangeres antagelig på dette tidspunkt (15 stk. af disse vogne er p.t. under deklassering til rene 2. classes-vogne, **nyt litra Bv**). Bagagevognene, litra Dh, forsynes med gennemgående el-varmeledning (vognene har egenvarmeanlæg); de kombinerede post- og bagagevogne, litra DPh, vil antagelig blive udstyret med el-varmeanlæg i forbindelse med vognenes modernisering (ombygning til rene postvogne; P&T disponerer allerede i dag over vognenes totalareal).



I forbindelse med indbygning af »dansk« el-varme i B-vognene 20-84 145 – 20-84 154 fjernes RIC-mærkningen.

Som følge af en UIC-beslutning er der foretaget en ændret fordeling af antal pladser for ryger/ikke ryger (én ryger-kupé pr. vogn ændret til ikke ryger) og ændring af pladsnumre i en række personvogne af litra A, AB (kun omnummerering og kun i 1. klasse-afdeling), ABg (kun omnummerering og kun i 1. klasse-afdeling), B, Bk og BD (samt for ensartethedens skyld omnummerering i lyntogsbivogne af litra AM). Ændringerne er udført i forårsmånederne (og atter forsynet med midlertidige overklæbninger af aftageligt folie) for at kunne iværksættes fr.o.m. 27. maj (overgang til sommerkøreplan). Derudover vil der lejlighedsvis blive »byttet om« på ryger-/ikke ryger-afdelingerne i Bhl- og Bhs-vognene.



Strækingsradioanlæg blev sat i drift på strækningerne Langå-Struer og Skanderborg-Herning den 14. januar. Ra-

diocentralerne er placeret henholdsvis i FC Viborg og FC Silkeborg. Etablering af strækingsradio på de to strækninger er først og fremmest sket af hensyn til indsættelse af MR-togsæt. Ved kørsel med MR-tog betragtes de nævnte strækninger normalt som fjernstyrede – men kun med delvis virksomt linieblokanlæg, idet togsættene ikke under alle forhold kan påregne at kortslutte strækningssporisolationerne. Til sikkerhed for, at der ikke indlades nyt tog eller arbejdskøretøj i et af et MR-tog befaret blokafsnit, inden MR-toget har forladt blokafsnittet, skal der derfor afgives ankomstmelding til de pågældende FC – uopfordret af lokomotivføreren ved stationer, hvor krydsning skal finde sted og på visse større stationer i henhold til instruks – og i øvrigt på forlangende af FC. Selv om radioanlægget i et MR-tog bliver uvirksomt under kørslen, skal de nævnte ankomstmeldinger gives (f.eks. over signaltelefon).

Kørsel med HKT-blokafstand og »betinget stop« (se »Jernbanen«, nr. 5/78 – side 133) indledtes den 19. februar på strækningen Valby-Ballerup (sidstnævnte station eksklusive, idet sikringsanlægget er af ældre type, der ikke kan tilkobles HKT). Valby station er fortsat overgangsstation for kørsel på ydre signaler for tog mod Tåstrup.

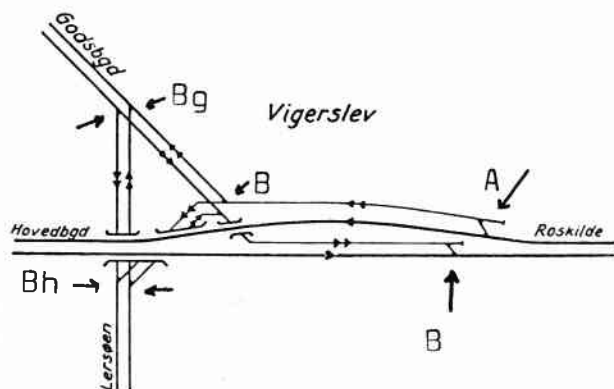
Den ny bro over Enghavevej (se »Jernbanen«, nr. 1/79 – side 13) i vestenden af Københavns Godsbanegård blev taget i brug den 2. april.

Strækingsradioanlæg for strækningen Vejle-Holstebro blev taget i brug den 16. maj – af samme årsag, som anført for strækningerne Langå-Struer og Skanderborg-Herning. Arrangementet er dog af midlertidig karakter – indtil strækningssikringsanlægget er udvekslet. Derfor anvendes »rangerdelen« i MR-togenes indbyggede strækingsradio til angivelse af ankomstmeldingerne. Der er på F-signalerne anbragt skilte med angivelse af den rangerradiokanal, der skal benyttes på pågældende station. De faste radioanlæg på strækningen adskiller sig derfor fra de andre strækninger ved, at der ikke er fuld strækingsdækning, og forbindelse mellem tog og FC kan kun påregnes etableret, når toget befinder sig på stationsområdet (indenfor I-signalerne).

Et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1972) blev taget i brug den 20. maj på »ny« **Hvidovre fjern** station (togfølgestation for begge køreretninger Valby/Vigerslev-Glostrup). Selve sikringsanlægget og stationsbestyreren er placeret på Hvidovre S-station. Samtidig bortfaldt Vigerslev station som togfølgestation i højre spor mellem Valby og Glostrup. Vigerslev er fremtidig kun togfølgestation på Godsforbindelsesbanen (»signalstationerne« Valby Gasværk og Harrestrup er udgået af tjenestekøreplanen og instruktionsstoffet i øvrigt). To nye transversaler mellem spor 1 og 2 på Hvidovre fjern blev taget i brug samme dag. Valby station nedlagdes som togfølgestation for fjerntrafiksporene, den 24. maj (og betragtes nu i sikkerhedsmæssig henseende som trinbræt beliggende på fri bane). Nødtransversalerne mellem sporene i Valby vil blive fjernet.

Ombygningen af Hellerup station fortsætter (se »Jernbanen«, nr. 4/77 – side 95). Den 20. maj blev et nyt spor mod Lersøen (beliggende til højre for det tidligere) taget i brug.

Samtlige køreledningsanlæg på strækningen Hundige-Solrød Strand blev sat permanent under spænding den 28. maj. Prøvekørslerne med S-tog begyndte den 11. juni. De første tekniske prøvekørsler (under Kørestrømssektionens ansvar) fandt allerede sted den 12. februar.



Skematisk sporplan over den tredobbelte forgreningsstation ved Vigerslev på Vestbanen - Godsforbindelsesbanen, som indtil den 20. maj 1979 bestod af de sammenhængende togfølgestationer: »Hvidovre Fjern« (mrk. A) for forgreningen mod Valby hhv. Vigerslev og »Vigerslev« (mrk. B) for forgreningen mod Valby Gasværk (mrk. Bg) hhv. Harrestrup (mrk. Bh) og sammenløbet af Vestbanen - Godsforbindelsesbanen.

Tegning: DSB - Bafd.

På strækningen Århus H.-Hornslet (den kommende Århus Nærbane) blev nye relæsikringsanlæg taget i brug på Århus Ø., den 16. maj - på Torsovej, den 17. maj (Sindalsvej sidespor er nu beliggende indenfor denne stations område) - på Lystrup, den 15. juni - på Skødstrup, den 17. maj - og på Hornslet, den 13. juni. Sikringsanlæggene er af »forenklet type« og stammer fra diverse nedlagte stationer. De nævnte stationer, der kun er forsynet med I-signaler (3 lanterner) (foran Skødstrup endvidere et F-signal, i køreretningen Århus-Grenå), fjernstyredes fra nyt FC Århus øst fr.o.m. de ovennævnte datoer. Stationerne Torsovej og Skødstrup ibrugtages først til persontrafik i forbindelse med oprettelsen af Århus Nærbane den 5. august, hvorfor de indtil da alene fungerer som fjernstyret togfølgestation til afvikling af toggangen. Et særligt sikringsanlæg for de sidespor, der fra hovedsporet udgår til Århus havn, blev taget i brug den 7. juni. Kørslen mellem Århus H. og Århus Ø. foregår dog indtil videre efter reglerne for rangering.

Radiodirigeret trafikafvikling indførtes på strækningen Århus H.-Hornslet fr.o.m. den 27. maj. Radiodirigeret trafikafvikling er en driftsform, hvor togenes fremførelse sikres ved radiomeldinger - såvel ankomstmeldinger som køretilladelser - mellem FC og togene. Strækninger med radiodirigeret trafikafvikling er fjernstyrede, men ikke udstyret med linieblokanlæg. Fjernstyringen og kontrollen af den enkelte stations sikringsanlæg sker via det offentlige telefonnet. Alle tog og arbejdskøretøjer, der befarer strækningen, skal være udstyret med mobilt radioanlæg. Radiodirigeret trafikafvikling tænkes endvidere anvendt på strækningerne Struer-Thisted, Holstebro-Esbjerg, Bramming-Tønder og Herning-Skjern. Strækningerne Odense-Svendborg, Tinglev-Sønderborg og Skanderborg-Herning kan også komme på tale.

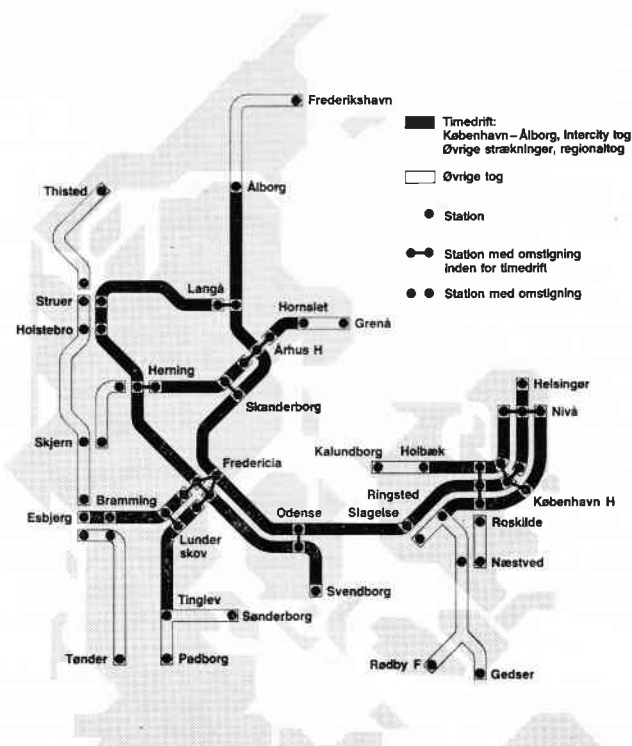
Den ny »SAS-terminal« på Københavns Hovedbanegård (og de tilhørende udvidelser i form af bar, restaurant, bagerbutik og vindfang) blev taget i brug den 1. april.

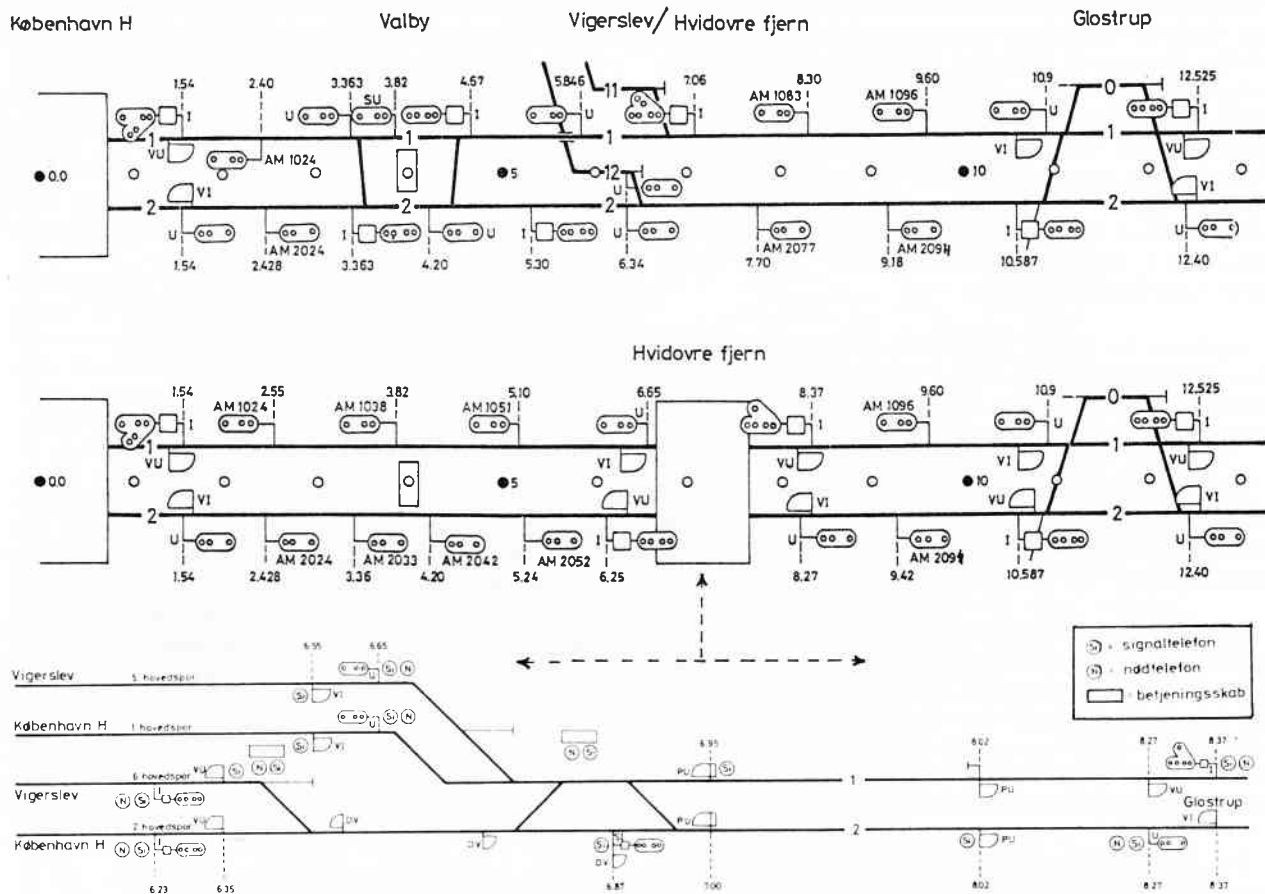
»Banegårdscentret« i Herning blev taget i brug den 27. april, men en række DSB-arbejder mangler, inden stationen kan betragtes som færdig (sporflytninger, perronmøblering, etablering af endelig kommandopost (herunder nyt fjernstyringsanlæg m.v.)), ligesom Herning kommune (for Vejdirektoratet) mangler den endelige færdiggørelse af »aflastningsgadeanlægget«. Den officielle ibrugtagning sker den 30. november 1979.

★

Dronningen underskrev den 23. maj 1979 **Lov nr. 206 om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved DSB**: Lovens tekst er: »Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at gennemføre de fornødne foranstaltninger til indførelse af elektrisk drift på de fjerntrafikstrækninger ved DSB, hvor forholdene efter ministerens skøn taler herfor.« Finansministeriet har meddelt DSB, at en udvidelse af investeringsrammen (på ca. 107 mio. kr.) til elektrificeringsprojektet først kan ske i budgetåret 1981. Som følge heraf er tidsplanerne forskudt, så der nu regnes med påbegyndelse i marken i 1982 og ibrugtagning af første strækning (Kystbanen) i 1984. Ibrugtagningens årene, der er anført i »Jernbanen«, nr. 3/78 - side 64, forskydes således med 2-4 år.

Med køreplan 1979 udgik den ene Ic-forbindelse, der kørte via Skanderborg-Silkeborg-Herning, idet denne strækning herefter betjenes med MR-tog i timedrift i tilslutning til Ic-togene i Skanderborg. Der er stadig en daglig forbindelse til og fra Thisted via Vejle-Herning-Struer. Ud fra de fleste kriterier må de berørte byer hermed siges at have fået en bedre trafikbetjening, da rejsetiderne ikke





Skematiske spor- og signalopstillingsplaner for strækningen København H.-Glostrup, der viser situationen for 20. maj 1979 (øverst) - den nuværende situation (i midten) - og detaljeret plan af signalopstillingen på Hvidovre Fjern (nederst). Tegning: DSB - Elektrotjenesten.

forøges, og der bliver flere daglige forbindelser. Ålborg og Vendsyssel betjenes med endnu ét Ic-tog, hvorved der sker en yderligere tilnærmelse til den faste timedrift på Ålborg.

I regionaltrafikken øst for Storebælt sker der ingen væsentlige ændringer i den nuværende 1/2-, 1- og 2-times drift. I den stærke myldretidstrafik mod København om morgenen etableres der et nyt tog fra Korsør med stop kun i Slagelse og Sorø og ankomst til København kl. 8.15, samt et tidligt tog fra Næstved over Haslev-Køge med ankomst til København kl. 6.16. Foranstaltningen, der fr.o.m. 19. marts indførtes for at stabilisere den sjællandske regionaltrafik, hvorefter maskin- og stammeløbene ændredes, således at der er 34 minutters vendetid i Nivå istedet for tidligere 4 minutter, er nu indarbejdet permanent i planerne.

I regionaltrafikken vest for Storebælt kører MR-togsætterne (25 stk. i omløb) i timedrift mellem en række købstæder og fjerntrafiknettet. Timedriften er udtyndet om aftenen og i week-enden. Der er tale om en markant forbedring af hele den jysk-fynske trafikbetjening. MR-togene og Ic-togenes køreplaner er koordineret, således at overgangstiderne næsten uden undtagelse ligger mellem 5 og 12 minutter. Den del af det regionale trafiknet (sidebanerne), som endnu ikke betjenes med det nyeste materiel, har også fået ny tilpasset køreplanstruktur. I denne struktur er der ikke tale om ren timedrift, men om en

tilpasning til MR forbindelserne og de lokale trafikbehov. I forbindelse med Køreplan 1979 nedlagdes 20 standsningssteder (se nedenfor), som enten var af helt underordnet trafikal betydning eller betjenes med bus. Der oprettes også nye standsningssteder på Århus Nærbane og i Sønderjylland.

Den langvarige vinterperiode bevirkede, at Århus Kommunes meget omfattende anlægsarbejder på havneområdet ikke kunne afsluttes til den 27. maj 1979. Det er derfor nødvendigt at udskyde åbningen af Århus Nærbane, Århus H.-Hornslet, til søndag den 5. august 1979. I den mellemliggende periode udføres kørslen mellem Århus H. og Grenå efter en overgangskøreplan med to-timedrift baseret på den planlagte køreplan mellem Hornslet og Grenå. Mellem Århus H. og Grenå standses kun ved de hidtidige standsningssteder - med undtagelse af Koed trinbræt. Der er udarbejdet tillæg til DSB Køreplan, omfattende strækningen Århus H.-Hornslet-Grenå, for perioden 27. maj-4. august. Tillægget udleveres gratis sammen med DSB Køreplan. Det nye takstsystem i samarbejde med Århus sporveje gennemføres lokalt som planlagt fra den 27. maj 1979 dækkende overgangskøreplanens standsningssteder.

Et nyt sidespor, benævnt Lundby Jylland, i km 15,2 mellem Avlum og Tvis blev taget i brug den 18. december.

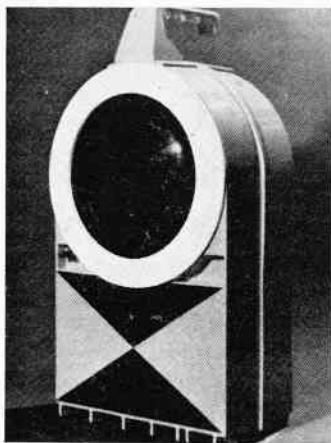
Ved overgang til sommerkøreplan, den 27. maj, omdannes følgende trinbrætter med sidespor til sidespor (offentligt læssespor): **Brabrand, FASTERHOLT, GADBJERG, HASSELAGER og NØRRESUNDBY** – følgende trinbrætter nedlægges: Farre, Handbjerg, **Hinnerup, HøRNING**, Koed, **Kølkær**, Møslund, Pjødsted, **Rønbjerg**, Sparkær, Stilling, Sønderport, Tange og **Tvis**. (Dagstrup trinbræt (på Grenåbanen) skulle ligeledes have været nedlagt ved køreplansskiftet, men trinbrættet har fået en frist indtil åbningen af Århus Nærbane, den 5. august, men standsningerne er ikke annonceret i publikumskøreplanen).

Ligeledes fra den 27. maj omdannes **Århus Ø.** station til trinbræt, medens Kliplev sidespor omdannes til trinbræt med sidespor (og således atter åbnes for persontrafik).

NB: Stationsnavne trykt med **fed type** i de to foregående afsnit angiver, at ekspeditionsstedet stadig i sikkerhedsmæssig henseende fungerer som fjernstyret togfølgestation.

Ved overgang til sommerkøreplan indstilledes færgeruten mellem Århus havn og Kolby Kås (herunder bådtilslutningen til Tunø Kattegat). DSB måtte dog udføre en del ture i perioden indtil den 15. juni i henhold til aftale med Århus amtskommune, da den private Hov-Sælvig rute ikke havde modtaget en bestilt færge, der var nødvendig af hensyn til kapacitetsudvidelsen.

Det særlige arrangement, hvorefter Hjulby, Ullerslev, Langeskov og Marslev betjentes af et morgentog (se »Jernbanen«, nr. 3/77 – side 70), bortfaldt fr.o.m. den 27. maj.



Den ny UIC-slutsignallygte, der påsættes vogngavlen.

Foto: DSB.

En ny type slutsignallygte blev taget i brug den 3. december 1978. Lygten, der er udviklet i UIC-regi (fremstillet til DSB af »Dansk Signal Industri« (DSI)), har i forhold til den »gamle« lygte bl.a. følgende fordele: 1) synligheden er forøget væsentlig på grund af et bedre elektrisk system samt bedre udformning af reflektor og lysåbning, 2) brændetiden er forøget med ca. 50%, 3) vægten er reduceret med ca. 1,5 kg, 4) udformningen gør den nemmere at håndtere. Den »gamle« lygte må efter den ovennævnte dato principielt kun benyttes i de tilfælde, hvor der ikke

findes slutsignalholdere for den nye lygte på gavlen. En del DSB person- og godsvogne – og ikke mindst en større del tjeneste- og tjenestegodsvogne mangler stadig den ny type holder. Den første levering af de nye slutsignallygter omfattede 1.000 stk.

I Korsør har der den 19. maj atter været afholdt UIC-rangerforsøg (lastning og losning) med vogne med automatisk kobling (FS-personvogn og FS-godsvogn (litra Eaos)).

Højby station, hvor krydsningssporet er retableret af hensyn til MR-timedriften på Odense-Svendborg banen, kunne ikke etableres som fjernstyret togfølgestation som beregnet ved overgang til sommerkøreplan, den 27. maj, på grund af manglende levering af teknisk udstyr. Samtlige krydsninger, der skulle have været afviklet i Højby, må indtil videre forlægges til Årslev.

DSBs ældste færge, M/F »Svea« fra 1920 (moderniseret i 1958), er solgt til ophugning. Færgen har ikke været anvendt siden 1976, og det ville koste flere millioner kroner at sætte den i driftsklar stand. Afgørende for beslutningen om udrangering har også været, at overførselsbehovet på Helsingør-Helsingborg overfarten, hvor »Svea« gennem mange år har gjort tjeneste, kan klares med de øvrige seks færger.

DSB præsenterede sin nye 5-årsplan 1981-85 (den »rulende plan«), den 22. maj. I næste nummer af »Jernbanen« bringes et uddrag heraf – med vægt på årets nyheder.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

Nye bøger

E. Greve Petersen & H. Larsen; red.: **Lokomotivets Mænd**. 11 kapitler bl.a. om DSB, My og flg. lok, jernbanen i billeder. 184 s. 14 farvefot. 139 fot. 25x21 cm ib. Kr. 160,-.

H.-J. Gaida: **Dampf zwischen Weser und Ems**. Die Geschichte der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn. 174 s. Ill. Ib. Kr. 145,50.

Birgit Gents: **En Kystbanepiges notater**. 176 s. 18 fot. 1 kort. Kr. 69,50.

H. W. Rogl: **Die Ostthannoverischen Eisenbahn**. 116 s. A5. 6 farvefot. 144 fot. 5 planer. 2 kort. Kr. 72,75.

W. Sonntag: **Grüss von der Bahn**. 218 s. historie om postkort med jernbanetilknytning. 62 farveill. 106 ill. Ib. Kr. 157,25.

R. Zintl: **Die letzten Bayerischen**. Billeder og tekst. 253 s. 240 fot. Ib. Kr. 153,75.

H&SE

Dansk og
Udenlandsk
Boghandel

Løvstræde 8 – 1152 København K – Tlf. (01) 11 59 99

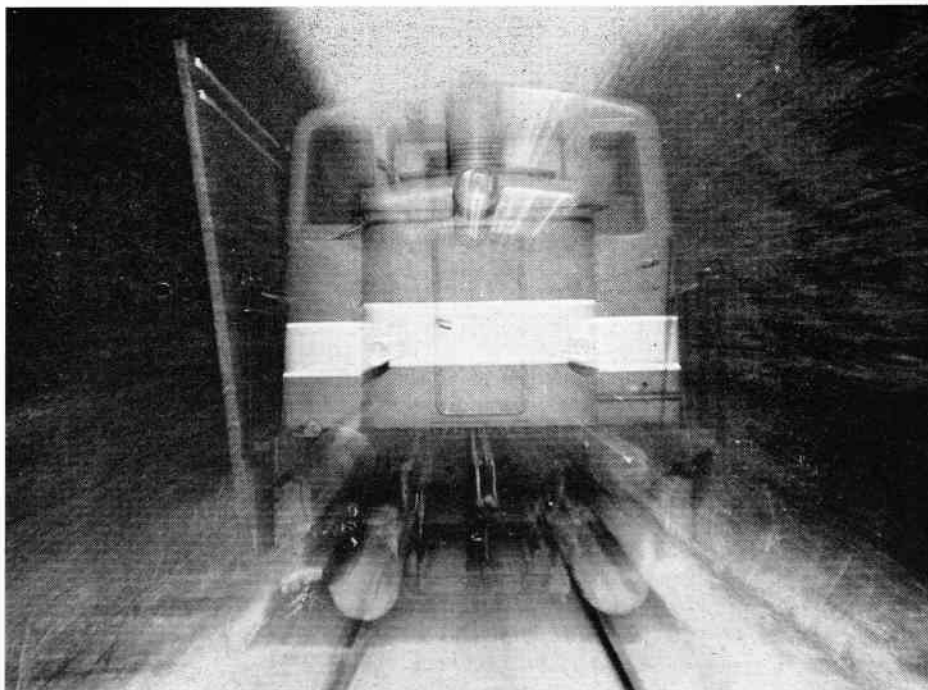
100 år med dampen oppe

Østbanen, dens materiel, miljø og mennesker

Af Eigil V. Christensen

Østbanens diesellokomotiv M 3 er med dette billede blevet »blikfang« for udstillingen »100 år med dampen oppe«, og det er således anvendt på plakaten for udstillingen.

Foto: Torben Ahlborn.



Under ovennævnte titel er der i øjeblikket og frem til 15. juli en udstilling i rådhusen på Køge Rådhus, Torvet 1 (hjørnet af Vestergade, gennem porten).

Udstillingen, der er arrangeret i samarbejde med Østbanen, er kommet i stand på foranledning af en lokal fotogruppe under Folkeligt Oplysnings Forbund: FOF – Fotoworkshop, der består af et aftenskolehold, der har valgt at arbejde på et udstillingsprojekt. Man blev enige om at prøve Østbanen som motiv – i øvrigt uden, på daværende tidspunkt at vide, at banen havde jubilæum i år.



På udstillingen findes et sporstykke sammensat af skinner af forskellig vægt for at vise, hvordan sporet på ØSJS var i 1879, og hvorledes nyt spor er i dag.

Foto: Torben Ahlborn.

Gruppen har arbejdet et halvt år med udstillingen, fra planlægningen over fotoarbejdet til monteringen.

Udstillingen beskriver banens forhold i jubilæumsåret suppleret med ganske lidt ældre materiale samt en del effekter, såsom signallygter, uniformsgenstande, et trinbrætskur, 25 m spor (fra 17,4 kg/m fra banens start til moderne betonsvellespor) og meget andet. Disse ting er stillet til rådighed af Østbanen, og monteret af bane-tjenesten.

Det bør bemærkes, at fotoholdet – såvidt vides – ikke tidligere har beskæftiget sig med jernbanefotografering og ikke er jernbane-entusiaster i sædvanlig forstand. Dette faktum har givet udstillingen et meget spændende og usædvanligt indhold. Man er ligesom trængt om bag banens og teknikkens »facade« og har fanget moderne jernbanedrift på en måde som meget sjældent ses på sædvanlige jernbanebilleder.

Det hele er med: materiel, stationer, værkstedet, busdriften, postbefordringen, selve banen, naturen langs linien og meget mere. Udstillingens undertitel: »Østbanens materiel, miljø og mennesker« lover absolut ikke for meget.

Det, der gør denne udstilling til noget særligt, er netop, at man ikke kun fæstner sig ved det ydre, såsom stationer og materiel, men forsøger at beskrive dagligdagen ved banen, selvfølgelig dels set fra passagerernes synspunkt, men i høj grad også banen som arbejdsplads, noget der



Udstillingen er bygget op i sektioner, der behandler hver sit tema. Her ses hvorledes spormoderniseringen - specielt skinnesvejsning - sker på Østbanen.
Foto: Peter B. Christensen.

måske forsømmes lidt fra jernbane-entusiasternes side. Selv på det tekniske område har man fået indlagt nye sider i stedet for det nøgternt-tekniske, der sædvanligvis kendetegner den slags udstillinger.

Nogle vil måske savne noget historisk materiale, idet der næsten ikke er noget ældre materiale med, men sådan som det er lagt op fra arrangørernes side, mangler man det ikke særligt.

Alt i alt er det en god og meget spændende udstilling, der på det varmeste kan anbefales alle, jernbane-entusiast eller ikke. Man kan roligt tage hele familien med, og jeg vil meget håbe, at så mange af foreningens medlemmer som muligt lægger vejen om ad Køge Rådhus inden den 15. juli, det fortjener både banen og FOFs Fotoworkshop - der er virkelig lagt et meget stort arbejde bag - og jeg tør godt love en udbytterig tur. Rådhushallen er åben på hverdage mellem 10 og 16 og på søndage mellem 13 og 16.

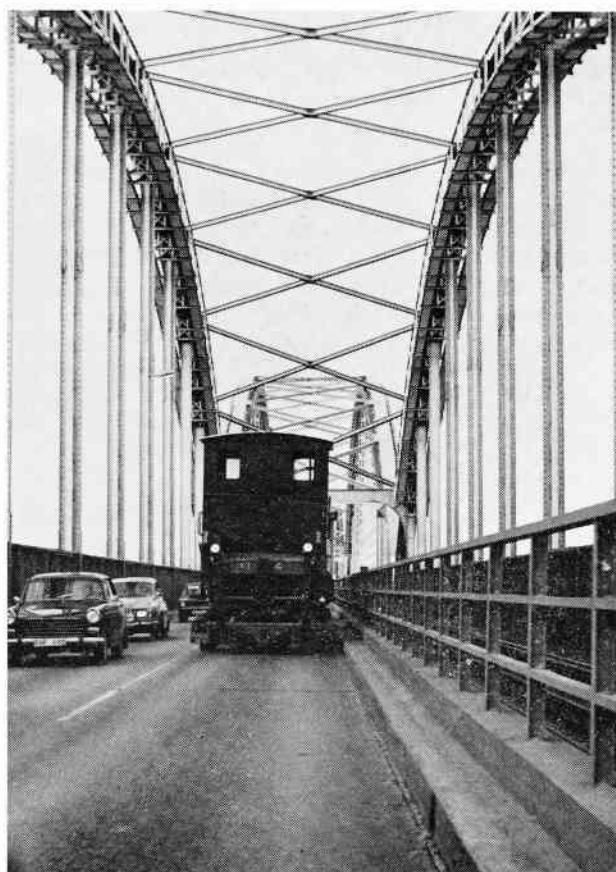


Ved udstillingens åbning den 17. maj 1979 tog Østbanens formand, borgmester Jørgen Jørgensen, Torben Ahlborn fra FOF og direktør Poul E. Rich »en tur« på den gamle draisine, der findes på udstillingen. Øjensynligt turde de tre herrer godt »køre fremtiden i møde«.

Foto: Peter B. Christensen.

»KJØGE« atter på Sjælland

efter mange år på »Sydhavsørerne«



Damplokomotivet ØSJS nr. 2, KJØGE, på Storstrømsbroen på vej til Østbanens og sit eget 100 års jubilæum, den 17. maj 1979.

Foto: Erik Buus.



BJARNES FRIKØB MARKED

v/ BJARNE HANSEN

Havepladsvej 136 – Fredericia

Tlf. (05) 92 06 74

Alt i kolonial – konserver – dybfrost

Vine – Spirituosa – Tobaksvarer

BODEGA SPAR 2

v/Bent Hansen

Lodsvej 1 – Dalmose

Telefon (03) 58 84 44

Stedet hvor man mødes
og hygger sig med vennerne

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

(03) 88 80 55

Vil De have service –
så kør til



**KJELD MORTENSEN
Service**

Østre Landevej 46 – Maribo

Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

RESTAURANT

BANGS HAVE

helt naturligt ...

Idyllen ved Maribo Sø

I Restaurant Bangs Haves naturvenlige selskabslokaler vil De finde den smukke ramme for Deres forretningsfrokost – privatfest – foreningsarrangement. Her vil De hygge Dem, det er helt naturligt i Bangs Have.

**BANGS HAVE
Maribo**

Tlf. (03) 88 19 11

Cafeteria Landgangen

Oxendalen 1
Mariager

Tlf. (08) 54 11 22

Et godt spisested

Hyggelige lokaler

Populære priser

SKOVPAVILLONEN

v/ BENT MADSEN
Hybenvej 14 – Mariager
Tlf. (08) 54 18 75

Permanent Maleri- og kunstudstilling

Dagligt frisklavet kaffe med hjemmebag

Udlejning af selskabslokaler

Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf
Tlf. (08) 66 62 60

Selskaber modtages indtil 200 kuverter
Et godt spisested – Fornuftige priser

ASSENS KRO & CAFETERIA

v/ Jørgen Lund Hansen
Tlf. (08) 58 32 48

Stort udvalg i grillstegte retter
Hyggelige lokaler – Populære priser

Når De besøger Vrads Sande Jernbane,
så husk

Veteranbanens Restauration
Vrads Station – Tlf. (05) 75 62 20

Det gode spisested med de fornuftige priser
Selskaber modtages indtil 100 kuverter

Velkommen hos Signe og Børge Sørensen