



jernbanen

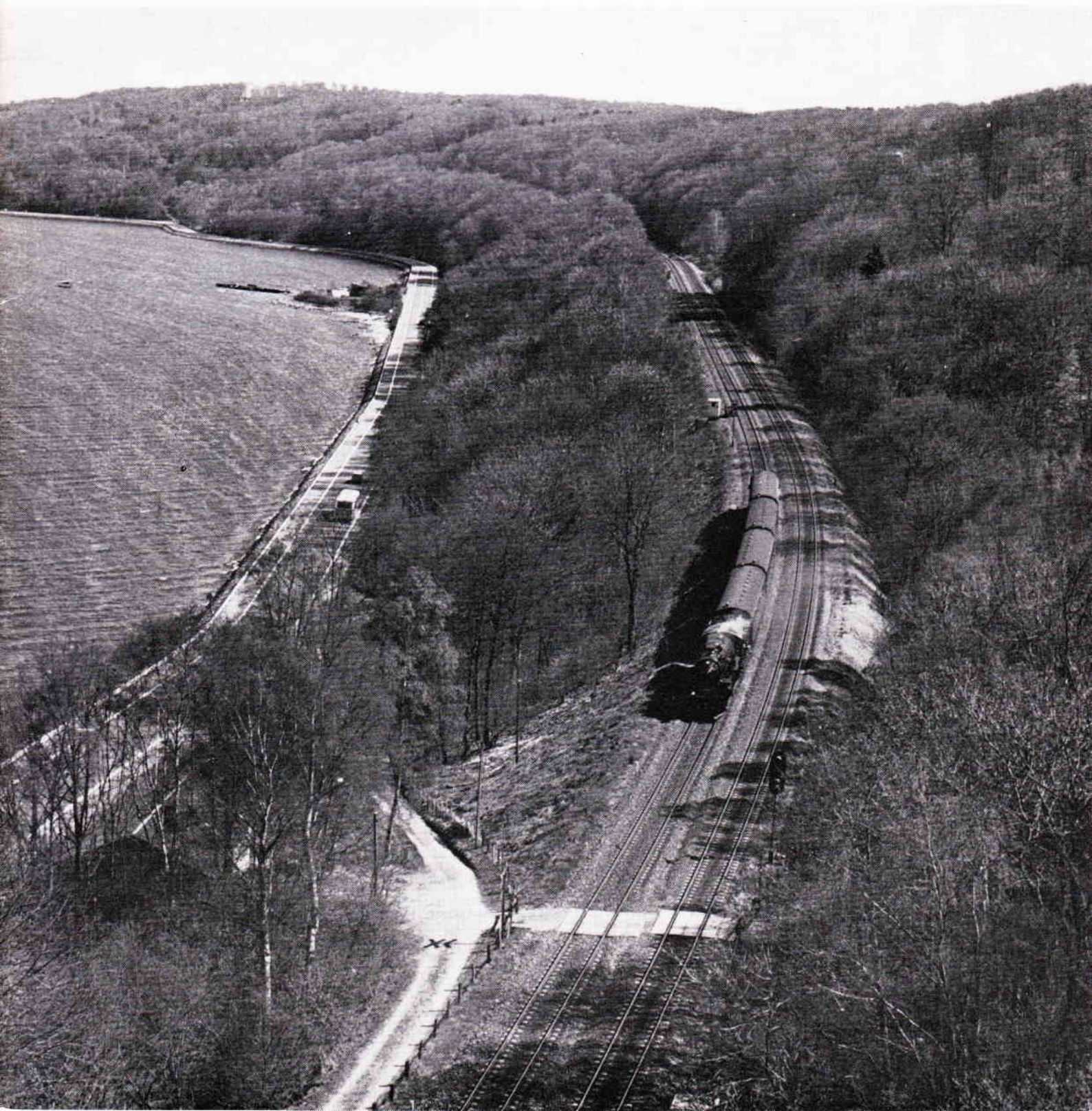
3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

20. ÅRGANG

JUNI 1980

KR. 12,50



Skinnebusser i HO

PERL MODELL

Vores model af SJ litt Y6-853 i orange og gult med lysegråt tag har været på markedet i omtrent ett år.

Best nr Y6-853-A 2-skinne	Pris 490:- Skr
Y6-853-B 3-skinne Märklin	Pris 553:- Skr
Y6-853-C Ikke-motoriseret	Pris 336:- Skr
Y6-853-D " " Märklin	Pris 336:- Skr

VNJ litt MB. Vestbanens skinnibus er identisk med SJs, det er bare mærkningen som skiller. Komplette Y6-853-A/D med dekalark 12-136 Pris 6:- Skr

HTJ/OHJ litt S. Lækkert farvesat i mørkerødt med hvid linie og aluminiumfarvet tag. Vi har malet 400 vognekasser i disse farver. Ett dekalark for HTJ- eller OHJ-mærkning medfølger.

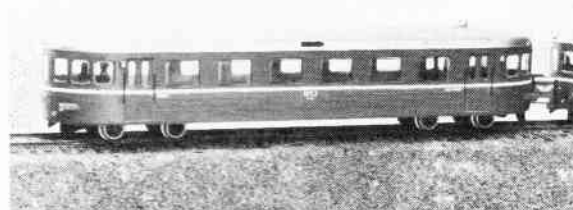
Best nr HTJ S-44-A 2-skinne	Pris 525:- Skr
HTJ S-44-B 3-skinne Märklin	Pris 593:- Skr
HTJ S-44-C ikke-motoriseret	Pris 421:- Skr
HTJ S-44-D " " Märklin	Pris 421:- Skr

Spørg efter Perl-modellerne i din hobbyforretning eller direkte fra

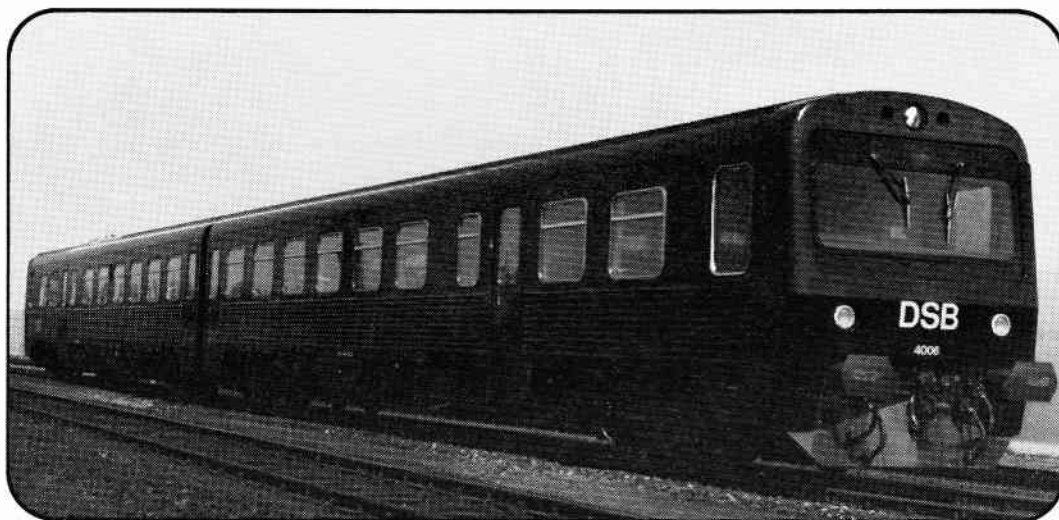
PERL MODELL AB

PERL

ASPVÄGEN 27 • S-140 32 GRÖDINGE • SWEDEN



Motorregionaltog litra MR

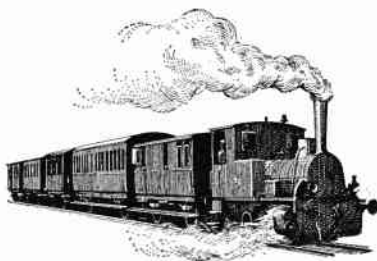


Inro Märkning 10 072

BBC har lavet den komplette elektroniske udrustning til de nye motorregionaltog litra MR.

BBC
BROWN BOVERI

BBC Nordisk Brown Boveri A/S • E-Div. • 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:

En »udflugtsdeltager«, der havde betalt for at »køre ved siden af« så DJKs udflugtstog med DSB E 991 ved Vejle Fjord fra den nye motorvejsbro således den 2. maj 1980. Foto: Jens Larsen.

20. årgang

Juni 1980

Nr. 3

Jernbaneudflugter og -gratister

Lige fra Dansk Jernbane-Klub's start har gratisterne været et problem, når der afholdes udflugter. Der er ikke noget at sige til, at medlemmer eller andre, der har bil, mener, at de kan få bedre og mere individuelle billeder, hvis de følger vore udflugtstog med bil, end hvis de er deltagere i togrejsen. Så må man nemlig nøjes med de fotostop, som udflugtsledelsen kan anordne. Samtidig kan det dog næppe være helt uforståeligt, at man på den måde ødelægger grundlaget for udflugterne, hvis man intet betaler for de »private fotostop«.

Nu er der næppe nogen, der vil misunde lokale beboere, der har hørt om en tur, at de har lyst til at tage et par billeder af det gamle tog uden at de tænker på at betale for den fornøjelse, men jernbaneentusiaster og særligt medlemmer af Dansk Jernbane-Klub, der optræder som gratister på denne måde, dem er der ingen undskyldning for.

Der har været udflugter, hvor der var 70-80 personer med toget, og dette er blevet fulgt af et par snese biler med andre »entusiaster«, der ikke har betalt en øre for turen, deriblandt folk, der har været medlemmer af foreningen i mange år. P. Thomassen foreslog en gang, at vi skulle hænge en sort fane med bogstaverne »DJK« ud fra hver side af lokomotivet, medens vi kørte, så ville den fornøjelse være ødelagt.

Desværre var dette for upraktisk, men vi kan snart blive nødt til at statuere et eksempel, hvis vi opdager, at det i flere tilfælde er de samme, der snylter på de øvriges bekostning. Bedre er det dog, hvis medlemmerne vil hjælpe os med at skamme disse snyltere ud, således at de i fremtiden af sig selv betaler et beløb til dækning af udflugtsudgifterne. Tænk over det og prøv at gøre noget for, at denne trafik stopper.

Birger Wilcke.

**A/s Bryggeriet
V E S T F Y E N**

Assens

Telefon (09) 71 10 41

**SCANDIA
RANDERS**



**moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg**

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

STAMHOLMEN 175 · DK-2650 HVIDOVRE · TLF (01) 490333

DSI leverer materiellet til S-banens nye sikrings-, linieblok-, fjernstyrings- og kht-anlæg, samt styrevogns- og loko-udrustninger til DSB's rullende materiel

»Skawbanen« - 90 år

af Bent Ravnild

I en tid, hvor 100 års jubilerende privatbaner nærmest vælter over hinanden kunne det vel være forfriskende til en afveksling at se nærmere på en bane, der den 24. juli i år runder de 90 år.

For uindviede er banens benævnelse – artiklens overskrift – måske lidt kryptisk. Det skal bemærkes, at der her ikke er tale om endnu en privatbane, der i tidens ånd er faldet for fristelsen til at modernisere firmanavnet a' la »Øst« henholdsvis »Vestbane«, men om et baneselskab, som allerede i 1924 var så fremsynet at indse, at de lange firmanavne i længden (!) var for besværlige og således kasserede navnet »Frederikshavn-Skagen Jernbane« og derefter kaldte firmaet slet og ret »Skagens-banen«.

Og »Skagens«-banen var det virkelig, for sjældent har et baneanlæg vel været mere koncentreret om at afhjælpe samfærdselsproblemerne i forbindelse med én enkelt by end i dette tilfælde.



Skagen var – og er stadig – en særpræget by.

Byens navn er vel kendt af hvert et barn over det ganske land, og de fleste har nok på et eller andet tidspunkt besøgt denne kontinentets nordligste forpost med dens modsætninger. Skagen er nemlig både noget af det mest fredelige og idylliske med de maleriske lave gulmalede fiskerhuse med de karakteristiske hvide aftegninger på tagene og den gamle bydels krogede gyder, og der er samtidig noget stort og barskt over byen – ikke mindst vejrmæssigt, når stormen står ind over odden, og Skagerrak og Kattegat mødes ud for Grenen og slår til hinanden i en stadig kamp om, hvem der er stærkest. Det barske islæt

bliver især fremhævet, når man står ved Den Tilsandede Kirke og lader tanken flyve nogle hundrede år tilbage i et forsøg på at forestille sig de umenneskelige forhold, skawboerne har levet under i perioderne med voldsomme sandstorme, som har truet med helt at udlette byen.

I relation til modsætninger skal nævnes en lille pudsighed. Til trods for at Skagen idag er en middelstor købstad på en god halv snes tusinde indbyggere, er der ikke én eneste »gade« i byen. Enhver mindre stationsby med respekt for sig selv har vel en »Algade« eller Jernbanegade«. Men ikke Skagen. Her hedder selv den stærkt befærdede hovedgade »Sct. Laurentiivej«.

Skagen er en gammel by. Den fik sine købstadsrettigheder allerede i 1413, og på daværende tidspunkt var der bestemt ikke meget købstadspræg over byen. Der var kun nogle spredte fiskerhuse delvist sammenflicket af diverse strandingsgods. Her fristede en samling fiskerfamilier tilværelsen i stadig kamp mod naturen, dels på landjorden, hvor sandstormene hærgede og dels på havet, hvor fiskerne med livet som indsats i små både forsøgte at skaffe til livets opretholdelse.

Senere voksede Skagen, men man led meget under de dårlige forbindelser til omverdenen – ikke mindst de landværts, hvor man var henvist til at age i havstokken på østsiden af odden, da det var ganske umuligt at anlægge endsige vedligeholde en vej inde i landet.

Den fisk, der landedes i Skagen, kunne kun vanskeligt nå frem til kunderne i frisk tilstand, så de gode skawboere var meget ilde stødte grundet de jammerlige trafikforhold.



Stemningsbillede fra Hulsig st. omkring 1910, hvor toget er under indkørsel og folk venter på perronen foran den lille stationsbygning. Foto: Arkiv DJK.





Banegården i Skagen - set fra gadesiden omkring århundredskiftet. Foto: Arkiv DJK.

Behjertede folk fra egnen tog initiativ til at få forbedret forholdene, og man koncentrerede sig på et tidspunkt om at forsøge at skaffe et jernbaneanlæg til egnen – billigst muligt naturligvis – det var jo en paucer egn.

Det lykkedes de gæve vendelboere at få snakket staten til at punge ud med 2/3 af anlægsudgifterne. Da dette imidlertid ikke var tilstrækkeligt billigt sluppet for initiativtagerne, lavede man den samme fadæse, som man senere også på Horsens-egnen skulle gøre sig skyldig i, nemlig at anlægge banen i en fra Statsbanerne afvigende sporvidde. På FSJ, som banen kom til at hedde, valgte man meterspor med alle de fortrædeligheder, dette skulle komme til at medføre med enerverende omlæsninger med deraf følgende forsinkelser af godset og betragtelige omkostninger til omlæsningspersonale o.s.v.

Men banen blev altså anlagt, men let – ganske let – for billigt måtte det jo være. Skinnerne anskaffedes i en vægt af »25 lbs. pr. yard«, som det hed, og så kunne der blive til et akseltryk på hele 4 tons. Man flottede sig til gengæld med egessveller.

Også på det rullende materiel blev der sparet. Fra lokomotivfabrikken »Krauss-Maffei AG« i München indforskredes 4 meget små damplokomotiver – 2-akslede – der var så små, at indvendigt eftersyn af kedlen måtte foretages ved at stå udenfor og stikke et spejl ind i kedlen, som det berettes. Det oplyses at have været de mindste damplokomotiver, der har været anvendt til togfremførelse i Danmark overhovedet.

Disse små maskiner var ene om at levere trækraften indtil 1904, hvor det var blevet lidt for meget af det gode med den idelige forspandskørsel til de efterhånden ret store tog på banen. Man fik kontraheret med en anden tysk lokomotivfabrik – »Hanomag« – for hvem det lykkedes at konstruere et smalsporslokomotiv, der var flere gange større end de små 2-koblere uden at overskride det stærkt begrænsede akseltryk på de 4 tons.

Skagen var ved at blive opdaget ikke mindst af de senere så kendte skagensmalere. Kendte navne som Holger

Drachmann, Michael Ancher, P. S. Krøyer med flere fandt vej til Skagen og har gjort deres til at gøre byen berømt.

»Lyset på Skagen« blev et begreb, som blev kendt viden om, og som ikke mindst malerne begejstredes over.

Også andre fulgte, og Skagen blev efterhånden et fashionable sted, hvor »man« feriedere, og så var man »På« Skagen, en talemåde, der var – og er – til stor irritation for de fastboende.

Trafikken på banen steg efterhånden såvel på godssiden – fisken – som på personområdet, og det blev efterhånden ulideligt med den besværlige omlæsning i Frederikshavn.

Noget måtte der gøres, og det der stod lige for, var jo at ombygge banen til normalspor. Dette ville imidlertid ikke blive helt billigt, og da man på et tidspunkt gjorde anstalter til at anlægge en normalsporene bane fra Hjørring til Aalbæk, fik man på Skagensbanen den lyse idé kun at lade strækningen mellem Aalbæk og Skagen ombygge i den forstand at forsyne strækningen med en tredje skinne, således at normalsporede vogne kunne befordres til Skagen.

Lykkeligvis blev den historie kun ved planerne, idet Hjørring-Aalbæk banen kun blev til et par spadestik ved Vel-



Lokomotivpersonalet under klargøring af damplokomotivet SB nr. 5 i Skagen, ca. 1910. Foto: Arkiv DJK.

Diesellokomotivet SB M 4 i Skagen den 15. juni 1968 med tog 115 bestående af personvognene SB C 41, SB F 3 samt fem godsvogne.
Foto: Gunnar W. Christensen.



lingshøj på Hirtshalsbanen samt til en svag S-kurve på Skagensbanen umiddelbart syd for Aalbæk station, hvor den nye bane skulle have drejet fra.

Man så sig til sidst nødsaget til at gribe dybt i tegnebogen og bekoste en total ombygning af hele strækningen fra Skagen til Frederikshavn. Ombygningen var færdig, således at der den 6. juni 1924 kunne holdes indvielse af den ombyggede bane.



Den »nye« bane var næsten ikke til at kende igen fra den gamle.

Såvel den sydligste som den nordligste del af banen var blevet omlagt, således at banen nu ikke længere frekventerede landsbyen Elling, men i stedet havnebyen Strandby. På den nordligste del lagdes det sidste stykke gennem Skagen lidt nordligere, sådan at sporene fra at forløbe parallelt med stationsbygningen i Skagen nu kom til at slutte ud for bygningen og i en vinkel på ca. 45° med denne.

Stationsbygningen var allerede i den sidste del af smalsporstiden blevet stærkt ombygget og udvidet fra »tradi-

tionel dansk banegårdsstil« a' la Skjern og Svendstrup J. m.fl. til den meget smukke palæ-agtige bygning, som man kan se idag. Ombygningen lededes af den navnkundige arkitekt Ulrik Plesner, der fra egnen omkring Ringkøbing, hvor han bl.a. stod for bygningerne på Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro Jernbane, kom til Skagen, hvor han foruden stationerne på Skagensbanen også tegnede bl.a. kongehusets sommerresidens »Klitgården«, det gamle posthus, havnens administrationsbygning m.fl.

Man havde – som man vil forstå – måttet høste dyrekøbte erfaringer af at være for sparsommelig ikke mindst hvad angår anskaffelse af trækraft.

Man indkøbte derfor fra »Henschel & Sohn« i Kassel i Tyskland 3 forholdsvis store damplokomotiver, der var bygget 2-koblede med en løber i hver ende.

Det var 3 gode maskiner, der var udmærkede til persontog, idet de havde ret store drivhjul og således var gode for omkring 70 km/t, når ellers sporet var i rimelig justering, idet de ellers nok kunne vrikke noget. Det kneb lidt mere med de større fisketog, idet lokomotiverne med kun 2 koblede hjulsæt havde problemer med at »stå fast«.



Motorvognen SB M 1 fra 1927 i Skagen, sommeren 1967. I 1968 købte P. Thomassen SB M 1 og forærede motorvognen til DJK.
Foto: Asger Christiansen.

En lille fra Aalborg Privatbaner anskaffet rangermaskine benyttedes lejlighedsvis som skydelokomotiv ved afgang fra Skagen, når der var landet for mange fisk til, at ét lokomotiv kunne magte igangsætningen. Også den senere anskaffede »firkantede« fra »Frichs« i Århus har assisteret mangen et fisketog med damplokomotiv til Frederikshavn.

På Skagensbanen indførte man i lighed med, hvad der praktiseredes på de fleste andre jernbaner i Danmark, den fornøjelige skik at forsyne damplokomotiverne med skorstensbånd. På SB udførtes båndet i farverne blå/hvidt/blåt efter sigende i relation til det blå hav/den hvide sandstrand/den blå himmel!



Tog 116 under indkørsel til Skagen, august 1973. Toget var oprangeret af SB M 5 og personvognene SB F 3, F 5, F 6 og F 4 samt en godsvogn. Foto: Gunnar W. Christensen.

Ombygningen af banen og den deraf følgende materielanskaffelse faldt nogenlunde sammen med, at der ved de danske jernbaner indledes forsøg med motordrift. Ved Skagensbanen var man lidt tilbageholdende med anskaffelse af motormateriel, og først i 1927 anskaffedes en motorvogn – M 1 – fra det tyske firma »Eisenbahn-Verkehrsmittel AG«. Vognen var unægtelig en overordentlig besynderlig indretning, idet den var forsynet med kobbelstænger på maskinbogie, således at den gjorde et aparte indtryk, når den kom kørende med stængerne ivrigt piskende op og ned! Vognen gjorde imidlertid et stort stykke arbejde for banen, lige indtil Lynette-togene dukkede op sidst i 1960'erne.

I vintervejr var vognen ikke altid lige populær. Gearskifteanordningen skete nemlig ved hjælp af wiretræk til gearkassen, og dette wiretræk forløb udvendigt på vognen, således at det meget hurtigt isede til om vinteren med uvirksomhed og forsinkelser til følge.

Senere anskaffede man mere motormateriel af varierende slags samtidig med, at man ombyggede diverse personvogne til motorvogne, således at man på et tidspunkt på ægte privatbanemaner besad et udsøgt udvalg af forskellige motorvogne og diesellokomotiver. Et diesellokomotiv af den velkendte »firkantede« type fra »Frichs« var næsten obligatorisk, så sådan en fyr anskaffedes i 1935.

For at forsøge at blive den kostbare dampkørsel kvit ønskede man at anskaffe yderligere et diesellokomotiv, hvorfor man bad »Scandia« i Randers opbygge et sådant, idet banen selv ønskede at levere forskellige dele såsom bogier, der stammede fra en hedengangen motorvogn fra Lolland, samt dieselmotoren, som man havde haft held til at få fat på fra et elektricitetsværk i Midtjylland.

En havareret motorvogn fra Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane, der istandsattes ved »Scandia« til brug på SB, viste sig at have besvær med at slæbe meget mere end sig selv, ligesom den var svært uvenner med sporskifter på grund af sine stive »ben«.

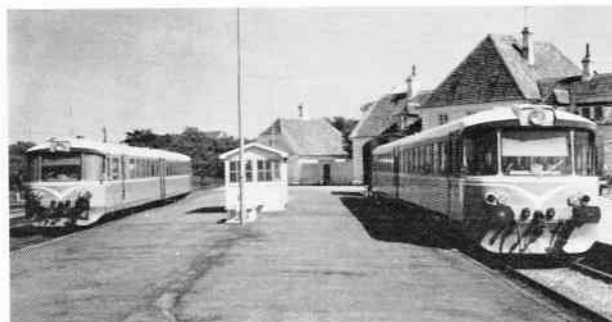
Aalborg Privatbaner havde man en gang handlet med, så derfra købtes i 1969 et 750 hk diesellokomotiv af den velkendte »marcipanbrødstype«. Efter en omfattende istandsættelse indsatte det i driften og har siden været banens hovedtrækraft i godstog.



Skagensbanen er en af de ganske få privatbaner i Danmark, der aldrig har ejet en skinnebus.

Umiddelbart efter 2. verdenskrig, hvor snart sagt alle landets privatbaner udstyredes med skinnebusser, måtte man på Skagensbanen konstatere, at dette udmærkede og moderne materiel desværre ikke var særlig velegnet for banen. En betingelse man måtte stille til materiellet var, at det kunne medgives såvel kølevogne som almindelige godsvogne, således at der ville være mulighed for fiskebefordring i større stil end i de noksom bekendte skinnebus-»rumpegeder«.

Man måtte således fortsætte driften med det eksisterende materiel i adskillige år endnu, og det var en meget stor lettelse for banen, da man i 1968 modtog de første sæt Lynette-materiel, der netop var forsynet med træk- og stødeapparater for fremførsel af også normalt jernbanemateriel.



To af Skagensbanens Y-tog i Skagen, juni 1968. Bemærk, at Y-togene på Skagensbanen har normalt trækøj og puffer.

Foto: Gunnar W. Christensen.

Lynetterne har vist sig velegnede for banens trafik, og det er forholdsvis robust materiel, idet det dag efter dag slæber afsted med adskillige godsvogne mellem Skagen og Frederikshavn.

Selv om man således sidst i 1960'erne endelig fik moderne og tidssvarende persontogsmateriel, var det ingenlunde første gang, at man på Skagensbanen var langt fremme på dette felt.

SB Ys 2 - Ym 2 foran stationsbygningen i Skagen, aug. 1973.
Foto: Gunnar W. Christensen.



Allerede midt i trediverne, da flere privatbaner endnu anskaffede træperronvogne, leverede »Scandia« to meget flotte stålbugiepersonvogne til Skagensbanen, den ene sågar med en enkelt 1. kl. kupé. Disse vogne var specielt efter datidens forhold overordentligt komfortable og blev meget beundret.



Også på andre områder markerede man sig.

Midt i trediverne og iøvrigt i mange år derefter bestod den typiske privatbanestations signalanlæg af en signalmast opstillet på perronen ud for stationsbygningen. Masten var forsynet med 2 arme – en for hver køreretning. Håndtagene var som oftest uaflåse og tilgængelige for enhver. Der var ingen afhængighed mellem signalarmenes stilling og sporskifternes ditto.

På dette tidspunkt anskaffede Skagensbanen nogle for den tid meget moderne sikringsanlæg til sine stationer. Stationerne udstyredes med daglyssignaler, og sporskifterne kunne centralbetjenes, d.v.s. skiftes fra stationskontorerne ved hjælp af trådræk. Anlæggene var centralsikrede, d.v.s. at der var etableret en sådan afhængighed mellem signaler og sporskifter, at der ikke ville kunne stilles »kør« fra signalerne, før sporskifterne var rigtigt stillet.

For Skagen stations vedkommende var man yderligere avanceret. Her anskaffedes et såkaldt elektromekanisk sikringsanlæg, hvor sporskifterne kunne skiftes ad elektrisk vej. Foruden indkørselssignal var Skagen station udstyret med udkørselssignaler samt med såkaldte retningsvisere, således at man såvel fra tog mod Skagen som på selve stationspladsen kunne se, hvortil togvejen var indstillet.

Disse anlæg var dengang ganske uhorste for en privatbane og mange privatbaner nåede aldrig ud over »perronsignalsadiet«, inden de blev nedlagt.

Sidst i 1960'erne udskiftedes sikringsanlæggene på Skagensbanen med moderne relæsikringsanlæg i forbindelse med fjernstyringsanlæggets anskaffelse.

Samtidig indførtes radioanlæg på banen, dels i første række til brug ved udveksling af sikkerhedsmeldinger til og fra togene og dels til betjening af banens lastbilruter,

således at en hurtig og smidig betjening af banens godskunder sikredes.



Også indenfor »den afsporede afdeling« – rute- og lastbiler – har man kunnet opvise et par specialiteter.

Efter krigen fik banen fingre i et eksemplar af den berømte sættevognsomnibus »Røde Orm«, der gav anledning til en del postyr, idet man måtte til at flytte diverse helleanlæg, for at »monstrumet« kunne komme omkring hjørnerne.

For at imødegå konkurrencen fra private lastbilvognmænd oprettede Skagensbanen og DSB i forening efter krigen en lastbilrute for fisketransport til hovedstaden, og der anskaffedes et antal kølebiler til disse transporter.

Ruten viste sig imidlertid ikke at svare til forventningerne, hvorfor ruten efter nogle år indstilledes og køretøjerne afhændedes.



Den nu 90-årige er ingenlunde at betragte som en olding, der er ved at gå bag af dansen.

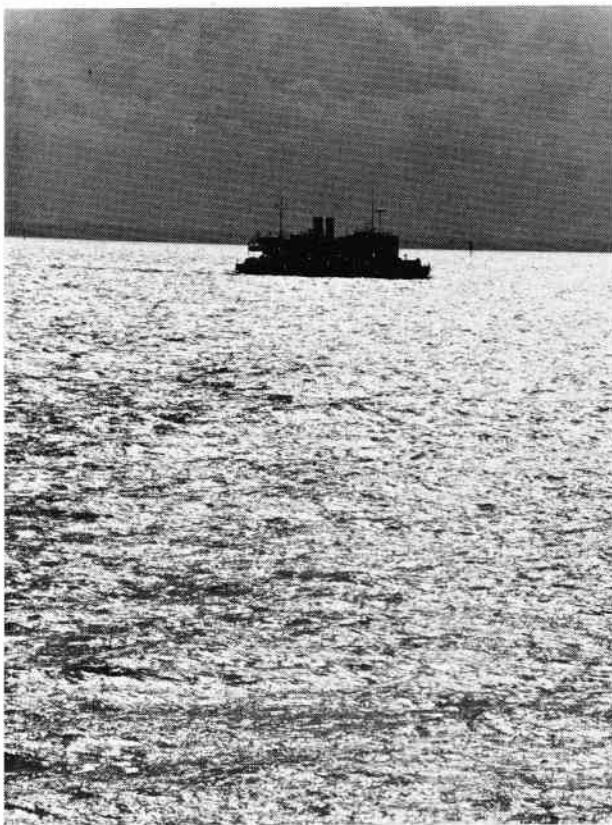
Det moderne spor, der byggedes i 1960'erne, er stadig et af de fineste ved privatbanerne, ligesom materiellet til personbefordring er på højde med tidens krav.

Det kan imidlertid ikke nægtes, at pladsen i persontogene er ved at blive lovlig trang, ikke mindst i morgentøget, hvor 6 vogne ikke længere er tilstrækkeligt til at yde en rimelig befordring til det store antal rejsende.

Man ser derfor frem til – i lighed med de fleste andre danske privatbaner – den dag, da der kan leveres yderligere materiel til supplering af Lynettetogene. Ikke mindst på baggrund af den forventede snarlige dannelse af et nordjysk trafikelskab er ønsket om yderligere materiel til personbefordring særlig aktuelt.



Skulle man fra politisk hold ønske at realisere de hensigter, man giver udtryk for med hensyn til styrkelse af den kollektive trafik, skulle der således være god grund til at håbe, at også 100 års jubilæet i 1990 kan fejres som en moderne trafikvirksomhed.



Motorfærger KORSOR den 3. maj 1979.

STOREBÆLT

»Danmarks livsnerve« er DSBs Storebæltsoverfarter blevet kaldt, og næppe uden grund.

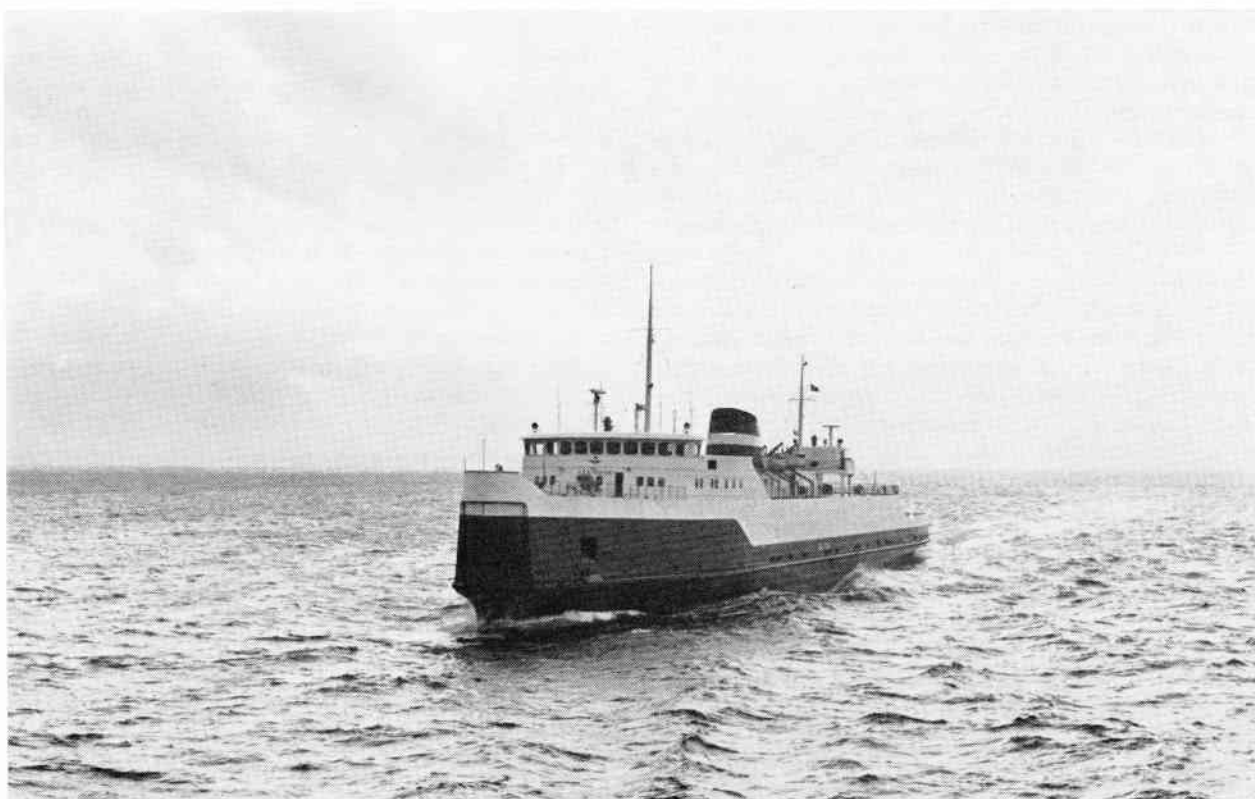
Med den nylige beslutning om at udskyde en eventuel Storebæltsbro endnu adskillige år, vil overfarterne stadig i overskuelig fremtid være en uundgåelig og afvekslende afbrydelse i enhver rejse mellem landsdelene.

Også for den fotograferende jernbaneentusiast er der her mulighed for at finde nye, afvekslende motiver:

Hver eneste årstid har sine særlige lysforhold og fotomuligheder. Ligemeget om man sejler i svære isskruninger, eller turen nydes fra soldækket en sommereftermiddag, – gode billeder kan man næsten altid få.

Leveringen af de nye storfærger i 1980 og 1981 vil betyde, at flere gammelkendte Storebæltsfærger vil blive udrangeret eller overflyttet til andre overfarter – yderligere en grund til at tage kameraet frem, næste gang DU skal over Storebælt.

Tekst og fotos: Jens Larsen



Motorfærger ASA-THOR den 21. november 1978.



Motorfærgen ARVEPRINS KNUD den 20. maj 1979.



Motorfærgen STOREBÆLT den 3. maj 1979.

Københavns anden banegård

Af Peter Sørensen



Skitse over Rothes plan for indføring af Nord- og Klampenborgbanen langs Søerne.

(Illustreret Tidende 1861.)

Denne artikel skal ikke opfattes som et udtømmende værk om Københavns anden banegård, men som en fremlægning af nogle af de mange og ofte fantasifulde forslag, der fremkom i årene op mod anlægget af banegården. For at lette forståelsen er de i artiklen forekommende citater tillempt det nutidige sprog.

Jernbanen mellem København og Roskilde åbnedes som bekendt i 1847. Stationen i København blev placeret vinkelret på den nuværende, tredje banegård. Denne station gjorde udmærket fyldest i de første år, men da Nordbanen og navnlig Klampenborgbanen blev projekteret, stod det hurtigt klart, at der måtte en ændring af stationen til. Årsagen hertil var, at man meget naturligt ønskede at føre de to nye baner sammen med Roskildebanelen, der i mellemtiden var blevet forlænget til Korsør, men pladsforholdene var for trange til, at tre baner her kunne have deres fælles endestation.

Dette førte til, at Viggo Rothe, direktør for »Sjællandske Jærnbane Selskab«, foreslog, at man skulle føre de to nye baner ind over Vesterbrogade til den oprindelige station, der så skulle udvides. Således var det meningen, at togene skulle bakke ud fra perron, hvorefter de i niveau skulle passere Vesterbrogade ved Frihedsstøtten. På gadens modsatte side skulle der anlægges en mindre station, hvorfra Klampenborgbanen skulle udgå. Herfra skulle banen føres videre langs Søerne med station ved Nørreport og Trianglen, og herfra videre mod nord. Det var endvidere meningen at anlægge en havnebane, der skulle udgå fra Trianglen.

Denne plan gav anledning til megen protest. I »Fædrelandet« læste man 3. maj 1859:

»Der forekommer os dog at være den indvending at gøre mod dette foretagende, at banen føres over et område, som der er den største trang til at få indlemmet i byen, og hvor den, så snart det sker, vil være en stor hindring, for færdslen, samt at Vesterport synes omtrent at være det uheldigste udgangspunkt for en jernbanetrafik mod Dyrehaven«.

Den største protest kom på grund af niveauekrydsningerne med udfaldsvejene, og det fik stadsingeniør Colding, der godt kunne se fordelene ved at forbinde »Broerne« med en jernbane, til at foreslå, at man vedtog Rothes bane, blot skulle den ligge i tunnel langs søerne.

Rothe forsvarede naturligvis sin plan. Over for Colding hævdede han, at en tunnel ville blive for dyr, og til Fædrelandet skrev han følgende:

»Toget skal standse, før det kører over vejen; to vægttere skal stille sig foran det, give signal med klokker og flag, i mørke med lygter, samt gå foran det for at gøre plads, medens det kører over med ikke større fart, end når en mand går i rask skridt.



Carocs plan for indføring af de københavnske jernbaner til en banegård i Kongens Have - her indtegnet på HTs liniekort.



Hovedbanegård ved gadekrydset Kronprinsessegade/Sølvgade ville være en central placering, men med alt for trange forhold. Desuden ville byen være blevet et grønt område (Kongens Have) fattigere.

Foto: Peter Sørensen.



Prinsens Palæ - det nuværende nationalmuseum. Det ville da have været en hån mod den smukke bygning at ombygge den til hovedbanegård!

Foto: Peter Sørensen.

På denne måde vil færdslen næppe hver gang standses mere end 1 å 2 minutter, og det er kun meningen at lade overkørsel ske 6 å 8 gange om dagen«.

Dette standsede dog ikke protesterne. Man sammenlignede bl.a. overskæringerne med det besvær, de netop nedrevne byporte havde givet. Endvidere hævdede man, at Rothes plan ville genere miljøet i området mellem søerne og det gamle voldområde; et område, man netop stod for at skulle bebygge.

»Fædrelandet«s omtale af Rothes plan gav anledning til en mængde mere eller mindre fantasifulde forslag. Til de lidt mere fantasifulde hører den plan, C. Caroc, chef for Hærens topologiske Tjeneste, fremkom med: Vestbanen skulle føres fra Vigerslev vest om Frederiksberg Have til Nørrebro Runddel. Herfra videre til krydset Mollegade/Nørre Allé til en mindre station ved Blegdamsvej (ud for nuværende Blegdamshospital), hvor Nordbanen skulle støde til. Herfra skulle de to baner sammen passere en dæmning over søerne og en gennembrydning gennem Østervold, gå gennem Kongens Have og ende i en banegård i krydset Kronprinsessegade/Sølvgade. Herfra skulle der endvidere udgå en hestetrukket havnebane gennem Rigensgade,

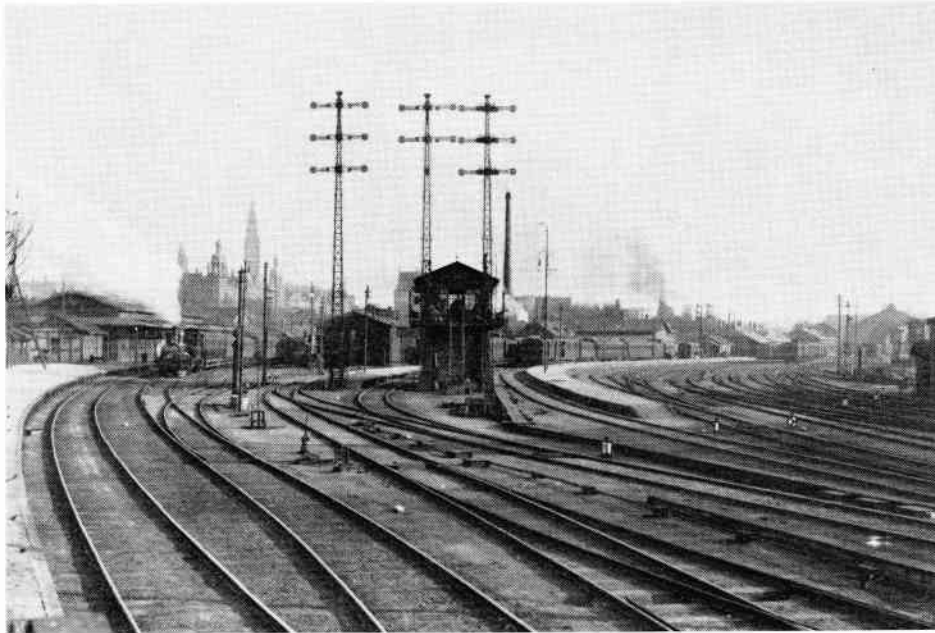
Grønningen og Esplanaden til Toldboden og Kvæsthusbroen. Godsbanegård, værksteder, remiser m.v. tænkte Caroc sig anlagt et sted uden for voldene.

De to mest fantasifulde forslag kom fra F. Meldahl, professor, arkitekt m.m. Det ene gik ud på, at Vestbanen skulle fortsættes fra den oprindelige banegård gennem Stormgade til Kanalen, der skulle opfyldes. På dette areal skulle den nye personbanegård anlægges. Godsbanegård, værksteder og remiser skulle anlægges på det gamle banegårdsareal. Nordbanen skulle afgrænses ved »Sorte Hest«, det dengang meget kendte og berømte forlystelsesetablisement på Vesterbro, gå langs Jagtvej mod Vibenshus, og herfra videre mod nord. Meldahl udtalte selv om sin plan: »Anlagt med smag vil dette være en forskønnelse af Staden.« Dette kan man dog ikke sige om hans andet forslag. Her skulle »Prindsens Palæ« (det nuværende Nationalmuseum) ombygges og indrettes som banegård samt hotel på ca. 70 værelser. Det var her meningen, at hovedsporet skulle føres tværs gennem den smukke riddersal, der så skulle sløjfes. Meldahls planer rummer ingen tegning over banernes indføring, men man kan gætte på en indføring, der minder om den, han benyttede i forbindelse med sin første plan.

Arkitekt F. Meldahl's forslag om at opfylde kanalen og anvende arealet til en ny hovedbanegård var miljømæssigt en dårlig idé. Desuden ville der også her være alt for trange pladsforhold.

Foto (fra ca. 1915): Stender.





Københavns 2. banegård set fra nord, ca. 1910. Fra venstre ses først Klampenborgbanegården. Derefter følger (omtrent under rådhusstårnet) Holtebanegården, der åbnedes i 1900. Til højre ses et hjørne af den gamle rundremise og i baggrunden den imponerende stationshal, hvorfra togene ad hovedbanen blev afsendt til henholdsvis ankom fra Roskilde. Omtrent midt i billedet - til venstre for signalerne - ses Nordbanegården. (Se i øvrigt tegningen af Københavns anden banegård i Jernbanen nr. 6/1979, p. 145).

Foto: Arkiv DJK.

Den kendte politiker Orla Lehmann havde også et forslag til løsningen af problemerne omkring de københavnske banegårdsforhold. Lehmann havde tilsyneladende hentet inspiration i Rothes plan. I det mindste havde de to forslag en del fælles træk: de udgik begge fra den første, oprindelige banegård, de krydsede begge Vesterbrogade, og de fulgte begge Søerne til en station ved Nørreport. Lehmann ville dog ikke have Klampenborgbanen til at udgå fra Vesterbro, men i stedet fra stationen ved Nørreport, som Lehmann tænkte sig placeret omtrent ved den nuværende Israels Plads. Banen skulle herfra føres over Søerne på en dæmning og videre mod nord. På denne måde undgik Lehmann nogle af Nordbanens omstridte niveauekrydsninger samt »Fædrelandet«s kritik af, at Klampenborgbanen skulle udgå fra Vesterport. Dette projekt gik dog ikke fri for kritik, og denne gang var det militæret, der havde indvendinger at gøre, idet man ikke kunne vedtage Lehmanns banegård ved Nørreport. København blev på dette tidspunkt stadig opretholdt som fæstning!

Det blev oberstløjtnant Dreyer, der kom med den plan, der skulle blive den endelige. Den gik som bekendt ud på, at der skulle anlægges en centralbanegård nord for Vesterbrogade umiddelbart uden for Vesterport. Vestbanen skulle føres ind fra Vigerslev over Frederiksberg og krydse Søerne på en dæmning langs den nuværende Gyldenløvesgade, og herfra ind på banegårdsområdet. Nordbanen skulle på den vestlige side af denne dæmning afgrenses mod Nørrebro, hvor der skulle anlægges en station på det sted, hvor Nørrebroparken i dag er beliggende. Herfra skulle banen videreføres mod nord over Hellerup.

Københavns anden banegård blev aldrig den helt store succes. Arealerne nord for Vesterbrogade var for små. Allerede i 1874, 10 år efter indvielsen, måtte man bygge om på grund af for trange forhold, og i 1878 måtte man erhverve arealer til udvidelser, herunder Vandværkets Filterareal og Ladegårdsmarken. Det var dog ikke kun pladsforholdene, der var for ringe. Den øvrige bytrafik var også stærkt generet af byens mange niveauekrydsninger,

der hyppigt var spærret. Enden på det hele blev, at man i 1888 vedtog at anlægge den nuværende tredje banegård, til dels på opfyldte arealer.

Denne åbnedes i 1911. Dog slap man ikke af med alle niveauekrydsningerne før ca. 1930, da man åbnede den nuværende, ydre godsbane.

Det kan i dag virke en smule underligt at se, hvor stor en indflydelse militæret gennem voldene, demarkationslinie m.v. havde på placeringen af banegården. Vi er dog kun gået ca. 100 år tilbage i historien. Der er ingen tvivl om, at man kunne have fundet en bedre placering end tilfældet var, hvis man ikke havde haft de militære forhold at tage hensyn til. Det kan også undre, at man ikke anvendte broer i stedet for de meget omdiskuterede niveauekrydsninger, da man på dette tidspunkt havde en meget højt udviklet brobygningskunst, hvilket tydeligt kan ses i andre europæiske storbyer. Sluttelig kan man i dag undres meget over den frygt, man dengang i visse kredse nærede for at få jernbanen gennem de nye boligkvarterer. I dag ville enhver byplanlægger tage mod en jernbanelinie med kyshånd, når han/hun skulle udlægge et nyt boligområde.

Vi beklager:

Bogen »Sove- og spisevogne i Danmark« er på grund af produktionsvanskeligheder forsinket i udgivelsen. Salgsafdelingen er uden skyld heri. Bogen forventes »på gaden« 1. september 1980. **A. E. Kurland.**



DLM 80 – 01 – 01 er forsinket i udgivelsen på grund af den svenske strejke. Så snart bogen foreligger, vil den blive udsendt til de, der har bestilt den.

jens koefoed/P. Haase & Son –

OMCP/DJK's Salgsafdeling



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR 3 . 1980

Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:
Dansk Jernbane-Klub,
Glasciset 27, 2800 Lyngby.
Tlf. (02) 87 02 32 (normalt kl. 19-20).

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
Bankassistent Elgil V. Christensen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind
Ingeniør Oscar G. Meyer (sekretær)
Bent Nathansen
Viceskoleinspektør Ole-Christen M. Plum
Jens Vestergaard

DJK's nordjyske afdeling:
Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:
Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:
Niels Christian Lind, Aagade 50, 5270 Næsby

DJK's afdeling på Lolland-Falster:
Ole Jensen, Skovvæng 14, 4800 Nakskov

Foreningens baner, information og bestilling af særtog:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:
Carsten Buhl, Lyshejgårdvej 99, 5., 2500 Valby, tlf. (01) 46 98 02

Marlaget-Handest Veteranjernbane:
H. J. Fredberg,
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

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

D-maskine Gruppen:
Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

Medlemskontingent for året 1980:
Ordinære medlemmer kr. 75,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1980) .. kr. 50,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

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

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt« må være
Bent Nathansen, Callunavej 20, 3450 Allerød, i hænde senest
fredag den 25. juli 1980.

Referat af DJK's generalforsamling den 23. marts 1980

Ole-Chr. M. Plum bød velkommen. Det nævntes, at flere medlemmer, der havde gjort en stor indsats for foreningen, var døde i løbet af året, deriblandt skal navnlig nævnes Bertram Jensen og S. Thosttrup Christensen. Forsamlingen mindedes de pgl. med et øjeblikks stilhed.

Til dirigent foresloges **dommer Jul. Paulsen, Svendborg**, der valgtes med akklamation.



Dirigenten konstaterede derefter genralforsamlingens lovlighed, hvorefter han gav ordet til **formanden, Birger Wilcke**, der oplyste, at foreningens medlemstal nu var oppe på ca. 1530. Foreningen har også i det forløbne år modtaget en hel del bidrag fra medlemmerne, flere end tidligere, hvilket hilses med glæde. Han opfordrede til yderligere bidrag under hensyn til planerne for remisebyggeri i Mariager m.m. Den øvrige beretning indskrænkedes noget i forhold til tidligere f.s.v. angår de af foreningens aktiviteter, der har været omtalt i »Jernbanen«.

På grund af bestyrelsens arbejdsbyrde har nogle bestyrelsesmedlemmer ønsket at udtræde, og andre »friske« kræfter er villige til at overtage hvervene.

Tidsskriftet »Jernbanen« er i det forløbne år udkommet nogenlunde regelmæssigt. Det har indeholdt et meget alsidigt stof under hensyn til medlemmernes mangesidede interesser.

Salgsafdelingen har på grund af udgivelser af bøger m.v. haft en lagerforøgelse, som menes at være rimelig under hensyn til, at produktionsomkostningerne er steget ca. 100 gange i forhold til foreningens første bøger.

Udflugtsafdelingen kan desværre ikke længere give det store overskud, idet aktiviteterne er indskrænkede p.g.a. manglende udflugtsmål. En for hyppig gentagelse af de samme udflugter vil formentlig føre til endnu større underskud. En udflugt til Østtyskland måtte aflyses, da der pludselig ikke var mulighed for den lovede fotografering.

Medlemsmøderne har i løbet af året, såvel i København som i lokalafdelingerne, været godt besøgt.

Arbejdsgrupperne har også udført et stort arbejde, navnlig nævntes Høng, hvor gruppen nærmest er ved at genopbygge ØSJS nr. 6. En ny gruppe, Bloustrød-gruppen, blev oprettet med henblik på at bringe noget af foreningens roebanemateriel under tag, og senere restaurering og kørsel. Efter et møde mellem formanden, O. G. E. Meyer og Industribaneklubben v/ J. B. Dyrkilde var det helt klart, at der ikke er nogen uoverensstemmelser mellem

IBK og DJK i den anledning. Et brev herom fra IBK / Dyrkilde oplæstes, da han ikke selv havde mulighed for at være til stede.

Foreningen har i årets løb anskaffet DSB R 959 fra Al-bani-bryggerierne for kr. 10,-. Til brug for transporten og reparation har foreningen modtaget midler fra Hendes Majestæt dronning Ingrid og Hans Majestæt kong Frederik d. IX's Fond kr. 10.000,- og Privatbankens fond kr. 20.000,-. Foreningen er begge fonds meget taknemmelige for bidragene. Desuden har fa. Per Aarsleffs Sværgodstransport, Århus, foretaget flytningen af lokomotivet på overordentlig favorable vilkår.

I Mariager har foreningen købt en del af den tidligere remisegrund, efter at plasticfabrikken dér er brændt. Det er meningen at opføre remise m.v. på stedet. Dels på grund af dette enestående tilbud, dels på grund af at LJ's planer for udbygningen i Maribo ikke er endeligt fastlagte, må MJB endnu en gang vente med et remise- eller halbyggeri.

Fredberg, MHVJ, gjorde derefter rede for grundkøbet af dele af den gamle remisegrund i Mariager og planerne for nyt remisebyggeri på stedet. Grunden er købt til kr. 125.000,-, der dels er skaffet af Mariager Remisekomité, dels fra MHVJs kasse og ved et banklån på rimelige vilkår. Remisekomiteen indsamler p.t. kr. 1600,- fra medlemmerne om måneden, men dette beløb skal højere op, hvis der også skal bygges. På fundamenterne fra den tidligere motorremise er det tanken at opføre en hal på 40x10 m, derudover er der fundamenter til en drejeskive, der er anskaffet fra SB i Frederikshavn. Til flytningen af denne er modtaget kr. 2400,- fra fa. Bruun & Sørensen, Århus.

Til byggeri af remisen er der indhentet tilbud fra forskellige virksomheder på mellem kr. 228.000 og 800.000 for en hal. Men efter at visse ikke strengt nødvendige ønsker er »barberet« væk, skønnes det, at en råhal (vægge, tag og porte) kan opføres for et langt mindre beløb. Der kan optages kreditforeningslån til hele byggesummen p.g.a. grundværdien, men af hensyn til renteudgifterne ønskes byggeriet skrabt, således at indretning med værksted og opholdslokaler først laves senere. Fredberg sluttede med en opfordring til at give bidrag til remisebyggeriet, og nævnte i den forbindelse, at der er mulighed for skattefradrag ved gaver over kr. 100,- til DJK.

Til formandens beretning havde nogle medlemmer bemærkninger. **Dirigenten** efterlyste 1-dages arrangementer (udflugter), **Helge Brandt** ønskede, at der fremover blev taget mere hensyn til smalfilmere på udflugterne, og **Kjeld Christiansen** foreslog, at der evt. blev mulighed for ved »fotostop« at køre 1 stop frem med ordinært tog forud for særtoget. **Børge Chorfitzen** efterlyste en fortegnelse over foreningens materiel. Denne, oplyste formanden, er under udarbejdelse, i første omgang som en ren fortegnelse, og senere tillige med tegninger m.v. i samme udstyr som MHVJs materiel fortegnelse.

Beretningen godkendtes derefter uden afstemning.

Pkt. 3, regnskabet, blev gennemgået af kassereren, **Mogens Bruun**, der særligt bemærkede, at omkostningerne

desværre var steget kraftigt i forhold til indtægterne. Visse »Lokale« bidrag til foreningen fra kommuner, fonds m.v. kunne muligt fremover føres under de baner hhv. lokalafdelinger, som de umiddelbart kommer til gode.

Til regnskabet bemærkedes flg.: **B. Chorfitzen** spurgte om købet af en modeljernbane var i overensstemmelse med lovene og **Fl. Jakielski** spurgte om den modtagne gave fra dronning Ingrid og kong Frederik d. IX's Fond var øremærket. Til det sidste svarede **formanden**, at disse fondsbidrag, givet til et bestemt formål naturligvis skal gå til disse formål. Til Chorfitzens spørgsmål svarede formanden, at det næppe faldt uden for foreningens formålsparagraf. Modelbaneanlægget i spor 0 er historisk interessant, idet meget af det er samlet siden 1920. Desuden ønskede arvingerne, at anlægget forblev samlet. Prisen for købet ved dette dødsbo skønnes at ligge ca. 30.000 kr. under, hvad det kunne have indbragt i »løssalg« til andre interesserede. Anlægget tænkes brugt bl.a. i forbindelse med en udstilling på Bandholm St.

Regnskabet godkendtes derefter uden afstemning.



Pkt. 4, fastsættelse af kontingent for 1981 .

Bestyrelsen foreslog kontingentet forhøjet til kr. 90,-, dog kun kr. 65,- for medlemmer under 18 år, samt optagelsesgebyret uændret kr. 10,- på grund af stigende omkostninger til papir og porto for »Jernbanen«s vedkommende samt ønsket om forbedring af foreningens likviditet. Et forslag om forhøjelse til kr. 100,- fandt bestyrelsen psykologisk forkert. Bestyrelsens forslag vedtoges uden afstemning.



Pkt. 5, valg af medlemmer til bestyrelse m.v.

Eneste fremkomne forslag var bestyrelsens. **Birger Wilcke (formand)**, **Preben Clausen** og **Bent Nathansen** genvalgtes uden afstemning. **Oscar G. E. Meyer** nyvalgtes i stedet for **Finn Beyer Paulsen**, som ønskede at udtræde af bestyrelsen.

I stedet for **Eigil Neergaard**, der har 1 år tilbage af sin valgperiode, men som ønskede at udtræde p.g.a. længere tids bortrejse til udlandet, valgtes **Eigil V. Christensen** for en et-årig periode uden afstemning.

Bestyrelsessuppleanten **Bent Jacobsen**, revisoren **Morten H. Gad** og revisorsuppleanten **Sv. Blendstrup** genvalgtes ligeledes uden afstemning.



Pkt. 6, forslag til lovændring. (Se »Jernbanen« 1/80 side B 1). **Formanden** redegjorde for det upraktiske i, at hele den samlede bestyrelse skulle underskrive kassekreditter, skøder m.v. over hele landet i de pgl.s respektive banker m.v. **B. Chorfitzen** og **Bjarne Green** støttede bestyrelsens forslag, **I. Seligman** foreslog, at formanden og et flertal af bestyrelsen kunne tegne foreningen. Efter nogen diskussion enedes man om en ændring foreslået af **Kurland**, således at ordlyden af lovens § 4, 4. afsnit fremover lyder: ..»Bestyrelsen fordeler hvervene indbyrdes og er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder

indenfor foreningens formål. **Foreningens formand og 2 bestyrelsesmedlemmer kan sammen tegne foreningen.** (Det fremhævede er ændringerne i forhold til de tidligere love). Ændringsforslaget vedtoges derefter uden afstemning. Generalforsamlingen gav derefter sin tilslutning til, at forslaget p.g.a. udsendelsesterminerne for »Jernbanen« ikke udsendes til medlemmerne forinden den ekstraordinære generalforsamling den 30. april 1980.



Pkt. 7, eventuelt. Foreningens revisor **H. Hartmann** mandede til forsigtighed med hensyn til nye pengekrævende aktiviteter på grund af foreningens likviditet, og foreslog en noget bedre budgettering.

B. Chorfitzen anbefalede navnlig de unge medlemmer til at give en hånd med ved en af foreningens baner/grupper og derved hjælpe med til at holde igen på udgifterne samtidig med, at foreningen får noget godt materiel at køre med.

Hedetoft opfordrede medlemmerne over hele landet til at besøge Nordjysk afdeling, der er rede til at vise lokaler og materiel frem.

Plum nævnte, at et af vore medlemmer har fremstillet en sølvnål med foreningens lokomotiv »Kiøge«, der påtænkes solgt for kr. 65,- til fordel for vore aktiviteter, men ikke som medlemsnål. Desuden vil der hvert år blive fremstillet 2 tilsvarende nåle i guld, der vil blive givet til 2 medlemmer, der i særlig grad har udført et arbejde for foreningen. Medlemseblemet (skinneprofilet) vil i løbet af året påny blive sat i produktion. Der blev desuden gjort rede for foreningens planer for 1980/81, herunder at dobbeltvognen OHJ C 204/205 vil blive istandsat som beskæftigelsesprojekt for 5 kommuner omkring Holbæk uden anden udgift for foreningen end materialerne.

Han takkede derefter dirigenten for ledelsen af generalforsamlingen, der afsluttedes kl. 12.10.

Referat ved

Finn Beyer Pauslen

Referatet godkendt.
Svendborg, den 14. juni 1980.

Jul. Paulsen, dirigent.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 7. september 1980: Udflugt til Småland i Sverige, hvor vi besøger Ohs Bruks Järnväg.

Vi kører med Stillinge turistfart, og der bliver afgang fra Københavns Hovedbanegård (Bernstorffsgade) kl. 7.00. Påstigning kan finde sted i Helsingør. (Mødested: LB-færgelejet ved Kronborg kl. 7.50.)

På vejen til Ohs Bruk gøres der ophold i Ljungby, hvor der vil være mulighed for at spise frokost.

Særtoget på Ohs Bruks Järnväg afgår kl. ca. 13.00, og rejsen til Bor og tilbage til Ohs Bruk varer (inkl. fotostop) ca. 4 timer. Tilbagereisen til Helsingborg starter kl. ca.

17.30, og ankomst til København H. – med et kort ophold undervejs – bliver kl. ca. 23.00.

Billetprisen for dette arrangement, der omfatter bustur København H. – Ohs Bruk og retur, færgebillet samt særtogskørsel på strækningen Ohs Bruk – Bor bliver pr. deltager kr. 125,-. Der ydes ingen rabat for børn eller for påstigning i Helsingør.

Tilmelding sker ved senest onsdag den 20. august 1980 at indbetale beløbet på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.**

Deltagerantallet til denne tur er begrænset. I tilfælde af overtegning, vil de, der ikke bliver plads til, modtage besked herom senest onsdag den 3. september 1980.

Hvis påstigning finder sted i Helsingør, bedes dette anført på talon til modtageren.



Banen fra Ohs Bruk og til Bor blev anlagt med sporvidde på 600 mm i årene 1907–1910 for at forbinde papirfabrikken i Ohs med Bor station på Borås–Alvesta Järnväg. Der anvendtes indtil 1948 udelukkende damplokomotiver som trækraft. Dette år anskaffedes et diesellokomotiv fra Kosta–Lessebo Järnväg. Det lokomotiv samt et andet diesellokomotiv, der blev bygget på Ohs Bruk, anvendtes på banen indtil industriferiens begyndelse i 1967, hvor banedriften helt ophørte.

Sporet blev imidlertid liggende, og i maj 1970 blev Ohs Bruks Järnvägs Museiförening stiftet med det formål at bevare og trafikere banen.

Gennem årene har man ved Ohs Bruk fået samlet en hel del meget interessant og bevaringsværdigt 600 mm sporet materiel.

Dansk Jernbane-Klub har besøgt banen på en udflugt i 1973, og det er sikkert, at alle, der deltog på den tur, stadig mindes den lille og fornøjelige jernbane.

Særtoget i forbindelse med udflugten den 7. september 1980 vil blive fremført af et polsk lokomotiv, bygget af Orenstein & Koppel i 1944, som banen indkøbte for fem år siden.

MB/OCMP

E. B. Jonsen, 50 år

Den 16. juni i år fyldte et af de mest fremtrædende medlemmer af Dansk Jernbane-Klub, salgschef E. B. Jonsen, 50 år. Der er næppe nogen læser af »Jernbanen« eller noget medlem af foreningen, der ikke kender dig, så en nærmere præsentation behøver du ikke. Du var med lige fra starten og har dels været næstformand for foreningen, dels redaktør af vort blad gennem mange stormfulde år, dels ledet udflugtsafdelingen og endelig gennem hele perioden varetaget vort forhold til statsbanerne. Når du for fire år siden gik ud af bestyrelsen, var det da heller ikke på grund af uoverensstemmelser af nogen art, men

dels på grund af et øget arbejdspress udenfor foreningen, dels fordi du mente, at der burde gøres plads til, at yngre medlemmer kunne komme ind i bestyrelsesarbejdet.

Dit kendskab til alt, hvad der hedder moderne jernbane-drift, er efterhånden blevet legendarisk, og du har utvivlsomt en meget stor del af æren for, at foreningen ikke er blevet en jernbanehistorisk museumsforening, men i modsætning til så mange andre jernbaneforeninger og klubber, et foretagende, hvor der i lige grad lægges vægt på det historiske og på fremskridtet. Det er ikke nogen hemmelighed, at du mangel gang kedede dig grusomt ved foreningens bestyrelsesmøder, når du i timevis skulle høre på, hvordan man nu skulle skaffe den og den fjeder til det og det lokomotiv, medens din egen del af arbejdet med den effektivitet du har lært i det private erhvervsliv, kunne klares af på 5 minutter. Alligevel stod du det trofast igennem i mere end 10 år og endda uden at blive uvenner med vore museumsfolk.

Et mere hjælpsomt og venligt menneske end dig er det vanskeligt at finde, og din loyalitet er uovertruffen. Selvom vi af og til var uenige, tror jeg aldrig vi har vekslet et ondt ord, og du har altid støttet foreningen, når noget var vedtaget, selvom du ikke altid var enig med os andre. Da du holdt op som redaktør, lykkedes det os heldigvis at formå dig til at fortsætte dine artikler om statsbanerne. Det vil på denne post være umuligt at finde en anden med de samme kundskaber og forbindelser, og vi håber inderligt, at du vil fortsætte med dette arbejde i mange år.

Vi takker dig for alt det du har gjort for foreningen hidtil og for det venskab, du har vist os, og håber, du vil få mange fornøjelige år i fremtiden, hvor du foruden familielivet kan dyrke dine interesser for jernbaner og ornitologi.

Birger Wilcke.



Vemb - Lemvig - Thyborøn jernbane

 **AMTSSPAREKASSEN**
ASSENS

UDSTILLER DSB

I GÅR – I DAG – I MORGEN

VI TAKKER

DSB OG DANSK JERNBANE-KLUB

FOR ASSISTANCE MED UDSTILLINGEN,

SOM KAN BESES I SPAREKASSENS

ÅBNINGSTID I HELE JULI

 **AMTSSPAREKASSEN**
ASSENS

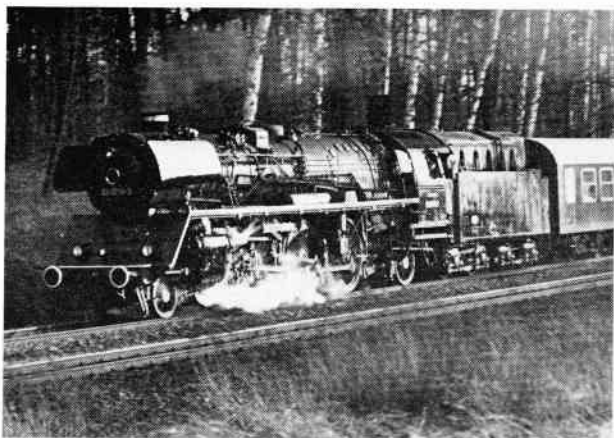
– VI FINDER UD AF DET SAMMEN

Lav din egen

Damptogstur i DDR

med dagsvisum

af Jens Larsen



Oliefyret 03 fra Bw Stralsund mellem Berlin og Stralsund. Strampudset og nyrevideret er 030010, der er speciel med sit blanke skorstensbånd.
Foto, 31. marts 1980: Jens Larsen.

Få timers rejse fra Danmark kan DU stadig opleve DAMP-LOKOMOTIVER i plandrift – i DDR, vort naboland mod syd.

Flere hundrede normalsporede damplokomotiver af forskellige typer gør stadig tjeneste på Deutsche Reichsbahns skinnenet, fortrinsvis ved fremførsel af godstog. Desuden findes et antal smalsporsbaner – der vel at mærke udelukkende er dampdrevne.

Hovedparten af damplokomotiverne i DDR er stationeret i den sydlige del af landet – og så afgjort en længere rejse værd. Men også mod nord findes dampdrift, hvad denne artikel handler om.

Det er muligt for ganske ringe penge at tag til DDR – med DSBs særlige en-dagsudflugtsbilletter til Warnemünde – fra f.eks. København er prisen kr. 85,- retur. Derudover skal der kobes et »Tagesvisa« – dagsvisum på færgen. Dette visum gælder til ophold i byområderne i bl.a. Warnemünde, Rostock, Stralsund, Sellin og Göhren.

Warnemünde: bade- og havneby, frembyder i jernbagemæssig henseende ikke meget af interesse. Planmæssigt kan ikke ses damp i Warnemünde. Desuden er fotografering på stationen STRENGT forbudt – fordi det er en grænsebanegård. Så tag hellere straks S-banen til

Rostock: – gammel Hansestad med ca. 215.000 indbyggere i dag. I Rostock er banegårdsforholdene lidt indviklede, idet der foruden personbanegården – Rostock Hbf – findes en godsbanegård, der ligger et andet sted i byen. Begge steder kan ses damploko – flest på Rostock Hbf, da

alle loko, der rangerer mellem depotet og godsbanegården, må en tur næsten ind til perronerne, for at komme fra det ene sted til det andet. Typene 44.0 og 50.0 (oliefyrede godstogsmaskiner) samt 50.35 (svarer til 50.0, blot kulfyrede) kan ses på Rostock Hbf, rangerende til/fra godsbanegården, samt med tog på Wismarstrækningen. Derudover kan man i vinterhalvåret se 01.05 (oliefyrede hurtigtogsmaskiner) som »Heizloks« – varmemaskiner på Rostock Hbf. Det er svært at angive faste tider for damptog, da godstogskøreplanerne tilsyneladende skifter fra dag til dag efter behov. I vinterkøreplansperioden 79/80 kunne dog fast ses godstog ca. 6.50 mod Wismar, ca. 11.00 fra Wismar, ca. 13.50 mod Wismar samt persontog 15133 mod Wismar afgang 16.19. Derudover som sagt en del rangerende maskiner til/fra godsbanegården – fra godstog på banerne mod syd.

Med sporvognsline 11 er det muligt at nå ud til gode strækingsfotosteder i udkanten af Rostock (på Wismarstrækningen) bl.a. i nærheden af stoppestederne Platz der Jugend og Tannenweg. Køb et bykort i en af perronkioskerne på Rostock Hbf!!!



Persontog med damp er i den nordlige del af DDR en sjældenhed. I maj 1980 kunne man stadig beundre 50.3642 med dens persontog mod Wismar på Rostock Hbf.
Foto: Jens Larsen.



Forsommer i et kolonihaveområde i Rostock - nær sporvognsstoppestedet Platz der Jugend på linie 11, 15. maj 1980.
Foto: Jens Larsen.

Stralsund: Nås med tog fra Rostock. Her findes de sidste eksprestoglokomotiver af typen 03.0 stationeret – endnu i vinterkøreplanen 79/80 fremførtes bl.a. planmæssigt D-toget mod Berlin afg. 9.17. Også sommeren over kan disse smukke og stærke maskiner sandsynligvis opleves i drift – de er ligesom byen i øvrigt en rejse værd.

Sellin og Göhren: Disse 2 byer ligger på øen Rügen og nås med tog fra Stralsund med skifte i Bergen (Rügen) og Putbus. Begge byer er kendte badesteder, men udmærker sig i afgørende grad ved at være stationer på smalsporsstrækningen Putbus-Göhrren, der naturligvis udelukkende er dampdrevet. En tur på denne bane er en herlig oplevelse ingen burde snyde sig for – og det lille tog – om sommeren ofte overfyldt af badegæster – synes i hvert fald uendeligt fjernt fra IC- og regionaltogstidsalderen.



Smalspor på Rügen. Også om vinteren - som her 16. februar 1980 - trods tåge og kolde fødder, er den lille bane fra Putbus til Göhren et besøg værd.
Foto: Jens Larsen.

Ved henvendelse til DDRs trafikrepræsentation på Vesterbrogade 84, 1620 København V, kan du få udleveret kort og brochurer med detaljerede oplysninger om de turistmæssige seværdigheder i denne del af DDR – bl.a. midaldalderbykernen i Stralsund og badestrandene ved Warnemünde tiltrækker turister langvejs fra.

En tur til DDR giver mulighed for at danne sig nogle personlige indtryk fra et land, hvis samfundssystem er grundlæggende forskelligt fra det i Danmark herskende.



FOTOGRAFERING: I DDR er det officielt tilladt at fotografere alt, undtagen militære anlæg, lufthavne og grænsebanegårde. Erfaringsmæssigt bør man desuden afholde sig fra at fotografere i nærheden af større industri anlæg; specielt med hensyn til jernbanefotografering gælder det, at det tillades »på alle for offentligheden tilgængelige områder«. Enhver form for betræden af forbudt område, f.eks. banelegemet bør HELT undlades!!! Hvis du følger disse råd, skulle der være alle chancer for, at du i såvel turist- som jernbaneentusiastmæssig sammenhæng kan vende tilbage til Danmark med »kassen fuld af gode skud«.

Hvem ved, måske får du lyst til at tage på en »rigtig« ferietur til DDR – eller et af de andre østeuropæiske lande, der stadig anvender damplokomotiver i større stil – Polen, Ungarn og Jugoslavien.

DJK udstiller:

»Med Gribskovbanen gennem 10 år« er temaet på vor udstilling i **Handelsbankens lokaler, Østergade, 3200 Helsingør** i perioden 23. juni – 18. juli 1980.



Udstilling om DJK og D-maskinegruppen i **Amtssparekassen, Torvet, 5610 Assens** i perioden 27. juni – 25. juli 1980.

Ændringer i UIC-godsvognslitrering 1980-1984

Af Per Topp Nielsen

Nu gik det jo ellers lige så godt, kunne man fristes til at sige, når man nu hører, at godsvognslitreringen skal ændres igen. Helt så slemt som i 1965 bliver det nu ikke, idet der i denne omgang kun er tale om en revision af det bestående system.

Men en omfattende revision, det er det! Et hefte fra Dansk Jernbanearkiv vil senere på året beskrive alle ændringerne i detaljer for de specielt interesserede. I denne artikel vil jeg forsøge kort at ridse de væsentligste ændringer op, således at også »almindelige« mennesker kan være med på vognen.

DSBs kodenummer er stadig »86«, men derudover er ikke meget ved det gamle. De to første tal i vognens betegnelse – også kaldet regimenummeret – betegner som hidtil om vognen er RIV-mærket, bogievogn med særlig lejesats etc. Fremover vil det også betegne, om vognen er privatejet, DSB-ejet og udlejet til trediepart, om den må køre i udlandet uden at være RIV-mærket og meget andet, der ikke umiddelbart vil berøre vore hjemlige egne:

ÆNDRINGER I REGIMENUMRENE.

SKEMA 1.

Kun ændringer med virkninger for DSB er anført.

Nyt regime	Tidl. regime	Forklaring.
01 RIV EUROP	01 RIV EUROP	2-akslede POOL-vogne.
03 RIV IF	11 RIV IF	2-akslede INTERFRIGO-ejede vogne.
11 RIV EUROP	11 RIV EUROP	Bogievogne i POOL.
13 RIV IF	11 RIV IF	Bogievogne, INTERFRIGO-ejede.
21 RIV	21 RIV	2-akslede vogne RIV-mærket.
23 RIV	21 RIV	2-akslede privatejede vogne med RIV.
25 RIV	16 RIV	2-akslede DSB-ejede vogne med RIV, udlejet til private firmaer.
31 RIV	31 RIV	Bogievogne med RIV.
33 RIV	21 RIV	Bogievogne med RIV, privatejede.
40	40	Tjenestevogne, 2-akslede.
41	26	Ikke RIV-mærkede vogne, der med tilladelse må køre i visse andre lande.
42	20	2-akslede vogne uden RIV-mærke.
44	20	2-akslede privatejede vogne uden RIV-mærke.
46	10	2-akslede DSB-vogne uden RIV-mærke, udlejet til private firmaer.
80	30	Bogie-tjenestevogne.
82	20	Bogievogne uden RIV-mærke.
84	20	Privatejede bogievogne uden RIV-mærke.

Ændringer i litreringen

Den største ændring må vel nok siges at være, at privatejede vogne ikke længere skal betegnes med et »0« som første ciffer i vognummeret, men nu skal have vognumre blandt de øvrige DSB-vogne. En privatejet vogn vil herefter kun være betegnet ved et andet regimetal end de øvrige vogne. Det er stadig valgfrit at skrive bogstavlitring på de privatejede vogne, men DSB har i denne omgang valgt nu også at påmale bogstavlitra på de private vogne, jf. listen senere i artiklen.

En anden iøjnefaldende ændring er nok genindførelsen af hovedlitra Z for olievogne og andre beslægtede kategorier. Denne gang er det blot på UIC-plan. Tidligere (før 1965) var det kun DSB og DR (Østtyskland), som benyttede litra Z på tankvogne.

Underlitringen er blevet mere differentieret med hensyn til indvendige mål og lastgrænser. Medens man indtil nu beregnede standardvognene til at have 20 t lastgrænse som minimum, regner man nu med en minimumslastgrænse på 25 t. Underlitra »k« betegner som hidtil »lastgrænse under 20 t«, og man har nu indført et nyt underlitra »kk«, der betegner, at lastgrænsen ligger mellem 20 t og 25 t.

Endvidere indføres generelt et underlitra »aa« for 6-akslede vogne (8-akslede ved litra S).

De øvrige væsentlige ændringer er anført herunder:

Hovedlitra E

Fra denne gruppe åbne godsvogne er nu fjernet de vogne, som ikke har en plan vognbund. Siden sidste omlitrering i 1965 har der eksisteret en EUROP-vognstype litra Ed/Eds svarende til DSBs Tdgs, men uden tag. Disse vogne overflyttes nu til hovedlitra F. E-vogne med plan vognbund og bundlemme får fremtidig underlitra »c«.

Hovedlitra F

Underlitra »d« (losning ved tyngdekraft) er forsvundet. I stedet indføres følgende underlitra:

c = losning ved tyngdekraft til valgfri side, dosérbar.
l = losning ved tyngdekraft til begge sider samtidig, ikke dosérbar.
o = losning ved tyngdekraft midt under vognen, ikke dosérbar.
p = losning ved tyngdekraft midt under vognen, dosérbar.

Ved ordet »dosérbar« menes, at losningen kan afbrydes og genoptages på et senere tidspunkt. Det er forudsat, at åbningerne i vognen ligger mindst 70 cm over skinnetop

SKEMA 2

ÆNDRINGER I PASKRIFTEN PÅ DSB's VOGNE.

Nuværende betegnelse	Ny betegnelse
E 01 86 500 0 ---	ændres ikke
E 01 86 502 0 ---	ændres ikke
Elo 20 86 511 - ---	udrangeres
Fk 20 86 650 0 ---	udrangeres
Gs 01 86 120 1 ---	ændres ikke
Gs 01 86 120 2 ---	ændres ikke
Gs 01 86 123 0 ---	ændres ikke
Gs-t 20 86 120 0 ---	Gkks-t 42 86 130 0 ---
Gklms 20 86 138 8 ---	udrangeres
Hbis 21 86 211 5 ---	Hbis 01 86 225 0 --- 1)
Hbis-t 21 86 211 6 ---	Hbis-t 21 86 235 5 ---
His 21 86 210 2 ---	Hims 21 86 211 4 ---
Hs 21 86 210 0 ---	Hkks 21 86 217 7 ---
Hs-t 20 86 210 0 ---	Hkks-t 42 86 217 7 ---
Kbs 01 86 333 0 ---	ændres ikke
Ks 01 86 330 0 ---	ændres ikke
Ll 20 86 402 5 ---	Lgkkm 42 86 441 7 ---
Lgjs 21 86 440 4 ---	ændres ikke
Rs 11 86 390 0 ---	ændres ikke
Sgs 31 86 444 0 ---	Sgs 31 86 454 0 ---
Tdgs 21 86 574 0 ---	ændres ikke
Uaai 31 86 989 0 ---	Uaai 31 86 993 0 ---
Uaai 31 86 989 1 ---	Uaai 31 86 993 2 ---
Uai 31 86 929 2 ---	Uaikk 31 86 991 7 ---
Ucs 20 86 910 6 ---	Ucs 42 86 910 6 ---
Ucs 21 86 910 6 ---	ændres ikke
Uds 21 86 911 0 ---	Upps 21 86 914 1 ---
Fd 30 86 946 0 ---	(Fcc) 40 86 946 0 ---
Fds 30 86 946 0 ---	(Fccs) 40 86 946 0 --- 1)
- 30 86 94- - --- 2)	- 40 86 94- - --- 2)
- 30 86 94- - --- 3)	- 80 86 94- - --- 3)
- 30 86 970 0 ---	- 80 86 970 0 ---
- 21 86 078 9 6-- 2)	- 41 86 945 0 6--
KFK/dlg 20 86 022 1 ---	Tgkms 44 86 574 7 --- 4)
FAF 20 86 022 1 ---	Hkms 44 86 222 5 ---
HMAK 31 86 047 0 ---	Sgkmps 33 86 473 3 ---
olie 2- 86 07- - ---	Z- ... -- 86 7-- - ---
Carlsb. 20 86 081 5 ---	Hkms 44 86 217 6 ---
" 20 86 083 5 ---	Hs 44 86 210 0 --- 4)
" 20 86 083 5 ---	Hbs 44 86 231 1 ---
Tuborg 21 86 081 5 ---	Hb 23 86 221 1 --- 5)
Kartofl. 20 86 081 6 ---	Iblps 44 86 805 3 ---
FDB 21 86 084 4 ---	Ibghs 23 86 807 3 ---
mælk 20 86 084 4 ---	Ibghs 44 86 807 4 ---
pulver 21 86 092 0 ---	Ucs 25 86 910 6 ---
JTI mfl 20 86 095 0 ---	Hak-x 84 86 291 0 --- 10)
IKEA mfl 20 86 097 0 ---	Haks-x 84 86 291 1 --- 11)

Herudover findes en række INTERFRIGO- og andre firmavogne udlånt til danske virksomheder. Disse omlitreres selvfølgelig også, men forbliver i udenlandsk regi, hvorfor de ikke er medtaget i denne oversigt.

En række danske firmavogne (.f.eks. FAF's i Svendborg) berøres ikke af ændringerne, såfremt de kun anvendes til interne transporter, selv om de rangeres af DSB eller på DSB's spor hhv. privatbanernes.

Alle oplysninger med forbehold for ændringer. Sidste korrektur 01.06.80.

for evt. brug af transportbånd etc. Ligger åbningerne lavere, fordobles underlitraet.

Hovedlitra G og H

Der indføres et nyt underlitra »o« for vogne med indvendig længde mindre end 12 m og rumfang større end 70 m³ (kun 2-akslede vogne).

Noter til skemaerne.

- 1) Skulle som s-mærkede vogne egentlig have 40 86 956 0 ---.
- 2) I følge nyeste UIC-retningslinier, skal vogne med hovedlitra T have tag, der kan åbnes i vognens fulde længde. Vognene skulle således egentlig have følgende litrering:
Ugks for vognene lbnr. 021-024
Udgks for vognene lbnr. 103-107
Uddgks for vognene lbnr. 101-102
- 3) Nye kultransportvogne for ELSAM-kraftværket i Herning. Hidtil betegnet som »Fads«.
- 4) Rumfang er større end 70 m³, men indvendig længde mindre end 12 m. Vognene skulle således egentlig have litra »Hos«.
- 5) Bogstavlitring påmales ikke på private vogne, men anvendes kun internt hos DSB. (Man er nødt til at have en bogstavlitring for at kunne fastlægge tal-koden!)
- 6) Vognene EUROP-mærkes. Eventuelle vogne, som ikke skal EUROP-mærkes får i stedet kode 21 86 235 0 ---. Således formodentlig de tre Albanivogne 211 5 562, 564 og 566 samt to forsøgsvogne 211 5 018 og 070, som er isoleret for transportforsøg for Carlsberg.
- 7) Midlertidig litrering af tjenestegodsvogne for korsel i udlandet.
- 8) Bogievogne. Disse skulle egentlig også have kode 80 86 97- - ---.
- 9) To-akslede vogne.
- 10) Specialkode "opfundet" af DSB. Ikke UIC-godkendt, men det skulle heller ikke være nødvendigt for disse vogne, som jo ikke er RIV-mærkede.

Hovedlitra I

Maskinkølevogne, der afkøles med flydende gas (f.eks. freon), får fremtidig underlitra »gg«. Kølevogne, som køles fra en maskin- og aggregatvogn, får underlitra »i«, medens selve maskin- og mandskabsvognen får underlitra »ii«. En sådan mandskabsvogn kan således få litrering »liis« - meget betegnende!

Hoverlitra K

Vogne med bevægelig overbygning og faste gavlvægge er tildelt nyt underlitra »i«, og underlitra »pp« betegner af-tagelige fjæle.

Hovedlitra L

- ingen væsentlige ændringer.

Hovedlitra O

- ingen væsentlige ændringer.

Hovedlitra R

- samme ændringer som under K.

Hovedlitra S

Eneste væsentlige nyhed er underlitra »o« for ledvogne med 3 2-akslede bogier.

Hovedlitra T

Dette hovedlitra gælder fremover kun for vogne, hvis tag kan åbnes i vognens **fulde længde**. Der indføres samtidig en mere differentieret litrering for tyngdekrafttømning i lighed med hovedlitra F, idet man dog ved litra T har underlitra d/dd i stedet for som under F nævnt c/cc.

Hovedlitra U

Herunder forefindes nu også vogne, der tidligere fik litra T, men hvis tag ikke kan åbnes i vognens fulde længde.

SKEMA 3

OVERSIGT OVER NYE KODER FOR PRIVATE VOGNE.

NY KODE	Litra ⁵⁾	Nuv. kode	Løbenumre *	NY KODE	Litra ⁵⁾	Nuv. kode	Løbenumre *
210 0	Hs ⁴⁾	083 5	248-287.	735 0	Zs	070 0	600-601.
217 6	Hkms	081 5	015,017,032,060,064,083-084,243,245.	735 1	Zs	072 2	554-560.
221 1	Hb	081 5	655-664.	736 5	Zcs	072 8	022-024,042-048,072-073.
222 5	Hkms	022 1	200-205.	737 0	Zes	072 2	684-685,690-694,699-700.
231 1	Hbs	083 5	288-307.	739 7	Zefs	078 5	695-698.
291 0	- ¹⁰⁾	095 0	950,962,981,983-987,989-995.	741 5	Zgkks	072 8	101-102.
291 1	- ¹⁰⁾	097 0	000-004,100-101,200.	744 5	Zekks	072 2	686-689.
473 3	Sg1mpps	047 0	100-119.	751 5	Zagk	075 2	016-018, 030-035.
574 7	Tgkms ²⁾	022 1	021-024,100-107.	770 0	Zakk	075 0	832-833.
665 0	Fals ³⁾	-	?	771 5	Zagkk	075 2	061-062.
700 0	Zk	070 0	810,815-822,871,875-879,996,997,	781 5	Zagks	077 1	414-415.
700 1	Zk	070 1	031,054-057,059,073-074,215,217-218,379,409-410,550,552-553,599-600,609-612,616,617,801-805,807,	786 5	Zacs	077 8	074-083.
			009,011-014.	791 4	Zagkks	077 1	406-425.
700 2	Zk	070 2	060,064,358,368-369,519-520,534.	791 5	Zagkks	077 2	036,063.
703 1	Zek	070 1	218-219,222,231-232,234,845.	805 3	Iblps	081 6	000-005,100-104.
705 0	Z	070 0	006,008-009,017-020,022-024,026-028,052,053,070,075,082-085,088-098,100-102,105,106,416-418,584-585.	807 3	Ibghs	084 4	000-001.
705 1	Z	070 1	081-082.	807 4	Ibgps	084 4	101-102.
			535-540.	910 6	Ucs	092 0	100-108,150-155.
705 2	Z	070 2	071-072.	945 0	Uck	078 9 ⁷⁾	600-605.
708 1	Ze	070 1	031,037-039.				
712 5	Zck	070 1	021,034,064-071.				
			220-224,226-230,236-244,246-247,554-556,721,823-831,835-838,840-844,846-870,872,873-874.				
716 5	Zc	070 8	000-005,007,011-016,021,025,029-030,032,033-051,058,076-081,086-087,099,103-104,107-124,246-248,250,352,354,357,359,362,363,365,370-371,400,403-408,411-414,570,571-583,615.				
720 2	Zkk	070 0	008,010,035-036,083-088.				
			032-033,040-041,061-063.				
720 3	Zkk	070 1	010,061-063,065-066,353,355-356,360-361,364,366-367,522-523,525-533.				
			613-614.				
720 4	Zkk	070 2	671-672,676-679,681-683.				
722 5	Zckk	070 8					
724 1	Zekk	070 1					
730 0	Zks	072 2					
734 5	Zeks	072 2					

*) Følgende vogne ændrer løbenummer:

705 1	100 - 102	ex 070 1	919 - 921
705 1	105 - 106	ex 070 1	924 - 925
720 3	099	ex 070 1	918
720 3	103 - 104	ex 070 1	922 - 923
720 3	107 - 124	ex 070 1	900 - 917
910 6	008	ex 092 0	106
910 6	010	ex 092 0	150
910 6	017	ex 092 0	151
910 6	018	ex 092 0	100
910 6	019	ex 092 0	101
910 6	020	ex 092 0	104
910 6	021	ex 092 0	152
910 6	024	ex 092 0	153
910 6	025	ex 092 0	154
910 6	034	ex 092 0	102
910 6	036	ex 092 0	103
910 6	037	ex 092 0	105
910 6	040	ex 092 0	155
910 6	047	ex 092 0	107
910 6	049	ex 092 0	108
910 6	057	ex 092 0	156

Alle oplysninger med forbehold for ændringer.
Sidste korrektur 01.06.1980.

Egentlige tankvogne til transport af flydende eller gasformige produkter (tidligere litra Uh m.fl.) får fremtidig nyt hovedlitra Z, som behandles senere.

Ligesom ved litra T indføres flere underlitra til beskrivelse af tyngdekrafttømningen: d/dd, l/l, o/oo og p/pp.

Hovedlitra Z

Denne litra indføres specielt for beholdervogne til transport af flydende eller gasformige produkter og erstatter således det tidligere litra »Uh«. Følgende underlitra findes:

a = 2 akslede bogier
aa = 6 eller flere aksler
c = Trykluftudtømning (ikke i forb. med »g«).
e = Med opvarmningsmulighed.
f = Engelsk konstruktionsprofil.
g = Transport af gas under tryk.
i = Ikke-metallisk beholder.
j = Støddæmpere.
k = Lastgrænse mindre end 20 t (2 el. 3 aksler), 40 t (4 aksler) hhv. 50 t (6 aksler).
kk = Lastgrænse mellem 20–25 t (2 el. 3 aksler), 40–50 t (4 ak.) hhv. 50–60 t (6 ak.).
q = el-varmeledning.
qq = el-varmeledning og -anlæg.
s = S-mærket.
ss = SS-mærket.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Motor-rangerlokomotiv MH 420 er udrangeret.

Elektrisk motorvogn MM 7699 er ombygget til elektrisk styrevogn FS 7293; elektrisk styrevogn FS 7199 er omnummereret til FS 7205 (se »Jernbanen«, nr. 3/79 – side 76).

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 5 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29–84 547 – 29–84 551 (stationering: Værkstedsområde øst) samt 19 stk. containerbærevogne, litra Lgjs 440 4 000 – 440 4 018.

Fra Sverige er indkøbt (brugte) 4 stk. beholdervogne: 070 1 900, 905, 908, 913 (privatejet: »Kommunekemi A/S«).

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt – 50 hertz) er 5.–8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: B 20–84, 046, 148, 150 til »20–83« – Bf 27–65, 321, 324, 325, 328, 330, 334–336, 339 til »27–55« – Bk 85–84, 011, 012, 016, 017, 019, 024, 025, 027, 028, 030 til »85–83« – Pmh 90–68, 701, 705–709, 711, 712 til »90–44«.

Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1979« (»Jernbanen«, nr. 5/79 – side 119) kan á jourføres efter ovenstående.



Pr. 31. marts 1980 bestod vognparken af:

867 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 2 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I januar kvartal er der tilgået driften 5 vogne.

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

5153 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en afgang på 25 vogne.

2786 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 19 vogne – og en afgang på 15 vogne.

565 stk. tjenestevogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: Nr. 795 »Udstillingsvogn« (for Godssalgskontoret) (Apafd.) og nr. 3001 »Snefræser« (Bafd.) – og en afgang på 1 vogn: Nr. 704 (Bafd.).

580 stk. privatejede godsvogne (samt 16 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 7 vogne: 070 1, 900, 905, 908, 913 (»Kommunekemi A/S«) og 078 9, 600, 602, 604 (»DSB – Maskintjenesten« – se »Jernbanen«, nr. 1/80 – side 23) – og en afgang på 29 vogne: 081 5 013 ... 081 5 247 (»Carlsberg Bryggerierne«).



De første MZ II-lokomotiver (nr. 1424 og 1420) er sat i drift efter indbygning af el-varmeaggregat hos »Scandia-Randers A/S«. Fra maskintjenesten (vedligeholdelsessiden) er der rejst kritik af pladsforholdene i lokomotiverne efter ændringen. De indskrænkede pladsforhold skyldes, at el-varmeskab, ATC-datamat m.v. er placeret i samme rum som el-varmeaggregatet (kompressorrummet). Skabene flyttes derfor fremover til dampkedelrummet, hvilket til gengæld medfører, at dampvarmekedlen må fjernes. Da MZ II-lokomotiverne således kun vil være forsynet med el-varme, må et antal udbyttes (stationeret i vestområdet) med MZ III-lokomotiver med såvel damp- som el-varme fra østområdet, i det mindste indtil sikringsanlæggene er im-

Vedligeholdelsen af sporene på DSBs strækninger er ret omfattende. Her er et slibetog i arbejde mellem Snekkersten og Helsingør den 2. november 1979.
Foto: Erik Buus.



muniseret på hovedstrækningerne i vestområdet (Padborg-Frederikshavn og Fredericia-Nyborg), hvilket påregnes at være udført i løbet af 1981.

El-varmeaggregatet i MY 1155 er retableret (jvf. »Jernbanen«, nr. 5/79 – side 120); i løbet af sommeren udveksles »Maybach« el-varmeaggregat i MY 1154 – af standardiseringshensyn – med et »Mercedes« anlæg af den type, DSB valgte til diesellokomotiver.



Leveringen af de to prototypelyntog (2×5 vogne) er forsinket ca. 4–5 måneder. De vil derfor først kunne indsættes fra »K 81« (vinterkøreplansperioden) i et særligt løb mellem København og Århus. Det har hidtil været forudsat, at de nye lyntog skulle fremføres af litra MZ, men på grund af usikkerhed om bl.a. omgearingen af disse lokomotiver til 160 km/h er det besluttet, at lyn- og IC-tog skal fremføres af de nye litra ME på strækningen København-Korsør.



Materielsituationen, for så vidt angår personvogne, er siden »K 74« blevet mere og mere anstrengt. På grund af den kraftige trafikstigning og det forhold, at 13 vogne af gruppe 1 fjern er ude af drift efter brand (jvf. »Jernbanen«, nr. 5/79 – side 120/121) og flere driftsuheld (bl.a. på København H., den 20. februar 1980), er situationen nu mere end kritisk. De 13 vogne, der er ude af drift er: 4 litra A (18–83, 017, 019, 022, 024), 3 litra Bk (85–84/83, 019, 023, 043) og 6 litra B (20–83, 074, 093, 129, 152, 317, 324), hvoraf 5 stk. vil være istandsat i løbet af sommeren 1980, medens de øvrige først kan forventes repareret til idriftsættelse i 1983/84, bl.a. fordi det vil være nødvendigt at bestille nye vognkasser til flere af vognene hos »Scandia-Randers A/S«.

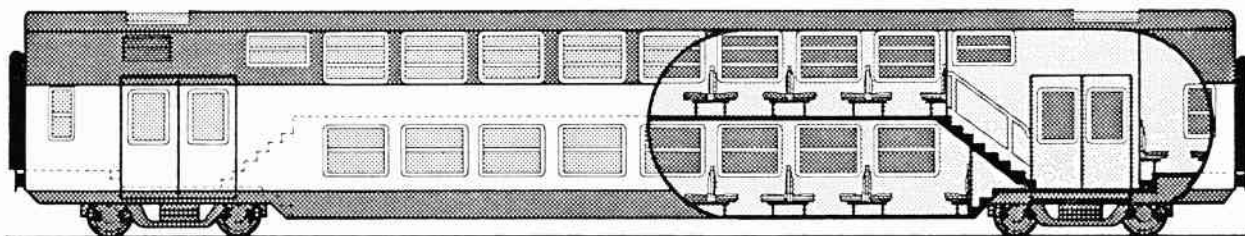
A-vognene erstattes i IC-løbet af Ag-vogne (gruppe 2-vogne) og Bk-vognene af B-vogne med ambulerende tog-

servering (trillebar), medens de beskadigede B-vogne svarer til det antal, der løbende har været ude af drift for installation af el-varme (hvilket projekt i øvrigt nu er afsluttet).

I køreplansårene »K 77 – K 79« har den nødvendige driftsreserve for B-vogne (20 stk.) ikke været til stede, men er skaffet ved at bruge gruppe 2-vogne som lokale vogne i IC-tog vest for Storebælt og i vognløb til og fra Flensburg i internationale tog; øst for Storebælt er manglen dækket af Bn-vogne (gruppe 1 nær), men denne udvej er p.t. nok så problematisk, idet et betragteligt antal Bn/Bns-vogne ligeledes er ude af drift som følge af rangeruheld og det ovennævnte driftsuheld på København H.

For at opnå en mere effektiv udnyttelse af personvognsmateriellet ændres oprangeringen af IC-tog fr.o.m. overgang til vinterkøreplan »K 80«, således at A- og Bk-vognene flyttes (fremtidig oprangering af overførselsdel: B-A-Bk-B-B – mod hidtidig B-B-B-Bk-A), hvilket giver mulighed for at kunne udtage vogne i IC-tog fra København ved rebroussementet i Fredericia eller Århus. Dette giver en besparelse i vognforbruget under højtrafik på 10 B-vogne og besparelser på præsterede vognkilometer mellem Fredericia og Esbjerg samt mellem Århus og Ålborg/Frederikshavn. På sidstnævnte strækningsafsnit spares trækraft (bortfald af forspand – mindre lokomotivtype kan anvendes) og togpersonale.

Til afhjælpning af den alvorlige materielsituation er der afgivet bestilling på 9 sæt reservebogier, der sammen med forbedret styring af tilgang af materiel til værkstederne betyder, at 20 vogne kan frigøres fra værkstedsreserven til den daglige drift. Bogiesættene leveres først ved udgangen af 1980, hvorfor virkningen af indkøbet tidligst bliver effektiv i 1981. Med den beregnede yderligere trafikstigning på 25% inden udgangen af 1982 skønnes der at være behov for yderligere 55 vogne (gruppe 1 fjern) – inkl. materielreserver.



To-etagesvogn efter fransk koncept (fra SNCF nærtrafiklinierne omkring Paris).

Tegning: DSB.

I løbet af foråret er der hos »Scandia-Randers A/S« bestilt følgende materiel:

13 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 903 – 20-84 915 og 1 stk. personvogn (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 552,

5 stk. postvogne, litra P 90-83 815 – 90-83 819,

3 stk. personvogne (2. klasse), litra B 20-83 155 – 20-83 157 (ordren omfatter egentligt kun vognkasser, idet der indgår anvendelige dele fra udrangerede Bg-vogne ved bygningen),

26 stk. motorvogne (2. klasse m/ rejsegodsrum), litra MRD 4201-4226 (jvf. »DSB-bladet«, nr. 2/80 og »Jernbanen«, nr. 1/80 – side 25/26 – bemærk dog, at **litra blev MRD** – og ikke MS).

Personvognene leveres ultimo 1980 – primo 1981, postvognene ultimo 1981 og motorvognene ultimo 1981 – primo 1982.

For midler fra »beskæftigelsesplan III« (1981-1983) står DSB over for at kunne afgive ordre på 25 B- og 17 Bn-/Bns-vogne samt på tillægsbevillinger: 2 B-vogne og 1 Bns-vogn til erstatning for totalhavarerede vogne fra ovennævnte driftsuheld på København H.: (B 20-83, 129, 324 og Bns 29-84 515).

Af beskæftigelsespengene er DSB stillet yderligere midler i udsigt til indkøb af 4 å 5 ME-lokomotiver og 9 Bn-vogne.

Det overvejes at ombygge de 10 Bfh-vogne til Bf-vogne med det formål at tilgodese regionaltrafikken, således at vognene kan benyttes som forstærkningsvogne på lige fod med Bn-vogne. I øvrigt er en af de »velformede« Bfh-vogne nu (endelig) lakeret i korrekt DSB-rød farve.

Maskinafdelingen er i gang med undersøgelser omkring en ny generation regionaltrafikvogn til øst-området. Der har været overvejelser omkring

- ændret disponering af arealanvendelse i vognene
- reduktion af siddepladsmodul
- ændret siddepladsarrangement
- to-etages planløsning.

Efter en foreløbig undersøgelse af forskellige vogntyper har Maskinafdelingen nu koncentreret sine undersøgelser om to alternativer for 2-etagesvognmateriel

– et fransk koncept for en 24,3 m vogn med siddepladsmodul 1760 (som litra Bn) og 2+2 siddepladser i bredden

– et dansk koncept for en 26,4 m vogn med siddepladsmodul 1875 (som litra MR) og med 2+2 siddepladser i bredden.

Det er forudsat, at endelig beslutning om typevalg træffes omkring 1. juli 1980, hvor maskinafdelingen påregner at have afsluttet sine undersøgelser. Der er taget kontakt med det franske firma »CIMI-LORRAINE« med henblik på at forhandle de konkrete betingelser for bistand ved konstruktion af vognkasse, ind- og udstigningsforhold, el-varmeanlæg m.m. for de ovennævnte muligheder – samt bygning af vognene i Danmark, herunder i hvilket omfang det franske firma kan være underleverandør. Forserien, der antagelig bliver på 17 vogne, er planlagt til indsættelse i 1983.



DSB havde beregnet, at der var behov for en serieleverance på 80 vogne af ny type S-tog (litra FC/MC), hvoraf de 16 skulle bruges til udvidelser på S-banenettet og 64 til koreplansudvidelser på grund af mertrafik, men Hovedstadsrådets mangel på såvel drifts- som investeringsmidler har sat en stopper for denne ordre på ubestemt tid.



I forbindelse med anlægget af banestrækningen Solrød Strand – Køge blev der den 15. marts 1980 foretaget en forlægning af strækningssporet mellem Lille Skensved og Køge station til ny og endelig trace mellem km 49.3 og km 51.7. Det ny strækningsspor er beliggende vest for det hidtidige.

Sporskiftet i km 329.9 mellem Kvissel og Frederikshavn blev optaget natten mellem den 4. og 5. maj – sidesporet til Frederikshavn gl. station blev dermed nedlagt. På **Sindal** og **Kvissel** stationer blev nye relæsikringsanlæg (type DSB 1972) med tilhørende nye daglyssignaler taget i brug hhv. den 13. og 20. maj, og automatiske linieblok-anlæg **mellem Hjørring og Frederikshavn** blev taget i brug den 29. maj; fra samme dag fjernstyres strækningen fra FC Ålborg. (Fjernstyringen omfatter Frederikshavn stations spor 3 i stationens »lukketid«).

På **Korsør** station blev der den 27. maj ibrugtaget nye togveje fra/til Slagelse til/fra sporene 25, 26, 27, 28.

I forbindelse med de omfattende infrastrukturarbejder (sporombygning for 160 km/h og fjernelektrificering) på

strækningen Roskilde-Ringsted indrettes bl.a. **Viby Sjælland** som transversal-/overhalingsstation. Projektet udføres i etaper, 1. etape omfatter her indlægning af to modvendte transversaler mellem hovedsporene, hvilket udførtes den 11. og 18. maj. (De fire sporskifter vil være ude af brug, indtil sikringsanlæg er etableret).

Den 19. og 20. juni blev der på **Skanderborg** station, som et led i stationens ombygning, taget nye spor 3 og 2 i brug.

Folketinget har vedtaget »Lov om udbygning af banestrækningen mellem Lejre og Holbæk«. I bemærkningerne til lovforslaget, som blev fremsat af Ministeren for offentlige arbejder den 22. februar 1980 står:

»Bosætnings- og beskæftigelsesmønster m.v. er resulteret i, at passagertrafikken på strækningen Lejre-Holbæk er stærkt stigende. Fra trafiktællingen i efteråret 1977 til tællingen i efteråret 1979 er passagerantallet således steget med ca. 72 pct. Intet tyder på, at væksten i antallet af rejser vil ophøre foreløbig, idet også virkningerne af energikrisen nu er begyndt at gøre sig gældende.

Den intensive trafik på den enkeltsporede strækning mellem Lejre og Holbæk (strækningsafsnittet Roskilde-Lejre har været dobbeltsporet i en årrække) er jævnlig årsag til regularitetsproblemer, navnlig i myldretidstrafikken, ligesom strækningens begrænsede kapacitet stiller sig hindrende for udvidelse af toggangen.

Etablering af 2. spor mellem Lejre og Holbæk vil dels muliggøre en udvidelse af toggangen i takt med stigningen i passagerantallet, dels tilvejebringe grundlaget for en bedre regularitet, ikke alene i strækningens toggang, men også i toggangen på store dele af Sjælland og Lolland/Falster.

Tilvejebringelse af 2. spor på hele eller dele af strækningen mellem Lejre og Holbæk har tidligere været påregnet nødvendig omkring midten af 1980'erne, men den stedfundne og forventede udvikling samt regularitetsproblemerne gør det nu ønskeligt som 1. etape af arbejdet snarest muligt at anlægge 2. spor på strækningsafsnittet mellem Vipperød og Holbæk. Under forudsætning af, at de nødvendige anlægsmidler bevilges, antages det, at arbejdet med 1. etape vil kunne afsluttes i 1983.

En udvidelse af toggangen på strækningen mellem Roskilde og Holbæk til kontinuerlig halvtimesdrift, vil være betinget af anlæg af 2. spor på hele strækningen mellem Lejre og Holbæk.

I forslag til finanslov for finansåret 1980 er anlægsudgifterne af 1. etape i prisniveau januar 1979 anslået til 25 mio. kr. eksklusive ekspropriationsomkostninger m.v. Behovet for anlæggets etablering før elektrificering af strækningen finder sted, har gjort det hensigtsmæssigt i forbindelse med anlæg af dobbeltsporet at udføre ændrede profilforhold ved nogle broer i stedet for som tidligere planlagt i forbindelse med elektrificeringen. Hertil kommer, at nedlægning af niveauoverkørsel i Vipperød nu må anses for nødvendig.

Anlægsudgifter, ekspropriationsudgifter m.m. er med prisniveau januar 1980 (eksklusive moms) for etablering af 2.

spor mellem Vipperød og Holbæk derfor nu skønnet til ca. 60 mio. kr., hvortil kommer moms på ca. 4,4 mio. kr. De tilsvarende udgifter for strækningen mellem Vipperød og Lejre er skønnet til ca. 140 mio. kr. (plus moms ca. 10 mio. kr.).

Planerne om etablering af 2. spor er indmeldt til regionplanmyndighederne.



»Den store omlægning af S-togskøreplanen i efteråret 1979 har på visse punkter afsløret et behov for justeringer«, var indledningen til et DSB-cirkulære om ændring af S-togskøreplanen fr.o.m. den 20. april 1980 – **der findes passagerer, der mener, at køreplansfolkene bør begynde helt forfra.**

Køretiderne mellem Hundige og Solrød Strand og omvendt er forlænget. Ventetiden i Solrød Strand er derved blevet mindre, og der skal indsættes en ekstra stamme i omløb for at opnå tilstrækkelig stødpude til fjernelse af opståede forsinkelser. Personalesituationen hindrer indsættelse af den ekstra stamme før ved overgang til vinterkøreplan 1980.



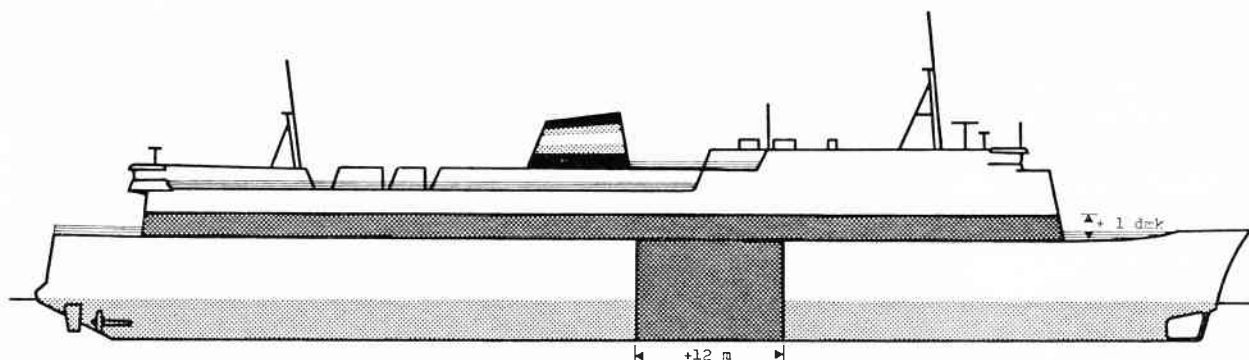
Til Statens Järnvägar i Sverige leveres der i øjeblikket en serie letbyggede motortog fra FIAT i Italien. Togene passerer Danmark (Rødby Færge - Helsingør) enten i godstog eller for egen kraft. Her ses SJ motorvogn 1281 under ilandkørsel i Rødby Færge den 1. marts 1980.

Foto: Finn Beyer Paulsen.

I nordområdet tidligere lagdes linie E og Cx 1 min. fra Hillerød og Allerød for at sikre rettidig ankomst til Hillerød for nordkørende tog, samt for at sikre rettidig afgang fra Holte med linie A og Cc. Sporændringer i Tåstrup (nye transversaler i østenden) har gjort det muligt at justere kørslerne på denne station. Derfor er der sket en tidligere lægning af afgangstiden for linie Bx, ligesom ankomsten for linie Bx er lagt 1 min. senere. Endvidere er der foretaget mindre justeringer af tidene for linie B og Bb.



Hovedstadsrådets trafikudvalg behandlede i slutningen af maj HT's budgetforslag for 1981 med det fra dagspressen velkendte nedslående resultat for den kollektive trafik. På DSB-siden rummer budgetforslaget en 2-årig udskydelse af Høje Tåstrup anlæggets færdiggørelse (fra 1984 til 1986) og en tilsvarende udskydelse af anlægget af dobbeltsporet Ballerup-Måløv (fra 1982 (vinterkøreplansperioden)



Skitse af M/F »Prins Henrik«s ombygning. Færgeren forlænges med 12 meter og der indbygges et personbildek over vogndækket, der fremover kan rumme 5 stk. 26,5 m vogne pr. spor. M/F »Dronning Margrethe« ombygges antagelig på samme måde. Tegning: DSB.

til 1984). Det eneste lyspunkt er, at tidsterminerne for Køge Bugt-banens færdiggørelse fastholdes (efterår 1983).



I løbet af »Køreplansåret« »K 80« vil DSB-færgeberedskabet blive moderniseret mere end nogensinde tidligere indenfor et enkelt køreplansår.

Moderniseringen sker dels ved tilgang af tre nye brede IC-færger til Korsør-Nyborg overfarten dels ved større ombygninger af nuværende IC-færger. Da levering af de nye færger og ombygning af nuværende færger først finder sted i løbet af »K 80«, vil den fulde effekt først have virkning fra »K 81«, men allerede i forbindelse med »K 80« vil tilgangen af de tre nye IC-færger medføre store ændringer på Korsør-Nyborg overfarten.

De nye brede IC-færger påregnes indsat i planmæssig drift således:

M/F Dronning Ingrid fra den 24. juli 1980 (antagelig)
M/F Prins Joachim fra den 28. september 1980
M/F Kronprins Frederik fra april 1981.

Ved planlægning af »K 80« var påregnet, at M/F Dronning Ingrid kunne indsættes i planmæssig drift fra den 1. juni 1980. Færgeren er imidlertid forsinket i leveringen fra Helsingør Værft. For perioden fra køreplansskiftet og indtil M/F Dronning Ingrid indsættes i planmæssig drift er udarbejdet særlige »nødplaner«.

Efter indsættelse af M/F Prins Joachim den 28. september 1980 vil M/F Prins Henrik i de følgende 6 måneder blive ombygget med henblik på fremtidig anvendelse på Rødby-Puttgarden overfarten.

I »K 79« udførtes på Korsør-Nyborg overfarten i almindelig hverdagstrafik på tirsdage-torsdage 42 daglige dobbeltture med 8 færger i drift. I takt med indsættelse af de nye

IC-færger (1. og 2. nybygning) nedsættes det daglige antal dobbeltture til 37 daglige dobbeltture med 7 færger i drift hhv. 33½ daglige dobbeltture og 6 færger i daglig drift. Efter indsættelse af 3. nybygning fra april 1981 vil det værende færgeberedskab til udførelse af den daglige sejlads på overfarten bestå af de fem færger:

M/F Dronning Ingrid
M/F Prins Joachim
M/F Kronprins Frederik
M/F Asa-Thor
M/F Prinsesse Benedikte.

Det er herved forudsat, at M/F Asa-Thor under kommende værftsophold i juli 1980 indrettes til overførsel af farligt gods i jernbanevogne overalt på færgedækket.

Færgerne M/F Korsør og M/F Storebælt forventes udrangeret i løbet af 1980.



Vestsjællands Trafikselskab (VT) etableredes den 1. april 1980, og fra denne dato kører de hidtidige koncessionshavere, bl.a DSB, som entreprenører med de nugældende køreplaner og takster, idet den egentlige trafikreform (nye køreplaner og nyt takstsystem) indledes den 1. august. De nye køreplaner fremgår af et særligt tillæg til »DSB køreplan« (den »store«, der har været på afmagringskur takket være ny papirkvalitet). DSB-ruten København-Kalundborg (-Juelsminde) er ikke med blandt de ruter, som VT ønsker at bevare i trafiksystemet. Da ruten er tabsgivende og først og fremmest har været kørt for at holde andre væk fra konkurrence mod »skinnerne«, ophørte kørslen i forbindelse med overgang til sommerkøreplan, den 1. juni, af praktiske grunde.



DSB redigeres af Erik B. Jensen.

Tag en bog fra

DANSK JERNBANE-KLUB's BOGSERIE MED PÅ FERIE

– se den nye prislister, der er vedlagt dette nummer af »Jernbanen«

Aktiviteterne i Dansk Jernbane-Klub

Damplokomotivet VLTJ nr. 7

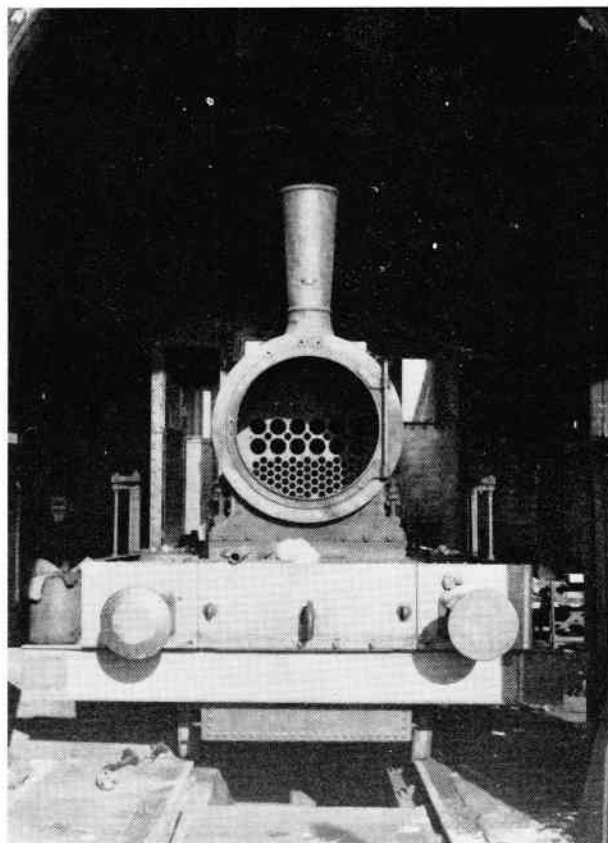
Damplokomotivet VLTJ nr. 7 blev i 1965 købt til Mariager-Handest Veteranjernbane, og det blev anvendt ved flere lejligheder inden det i 1968 blev hensat først i DSBs remise i Randers, senere i Viborg. I mere end 11 år har det 1B-koblede lokomotiv, der er bygget hos Henschel & Sohn i 1909, været ude af drift.

I vinteren 1978-79 fik damplokomotivet HV 3 kedelrevision, og året før var gangtojet blevet revideret, ligesom der var støbt nyt lejemetal i hovedlejerne. Disse omfattende arbejder var udført af dampafdelingen ved MHVJ, der nu havde fået mod på at gå i gang med det store arbejde, det vil være at revidere VLTJ nr. 7. Inden arbejdet tog sin begyndelse, blev nr. 7's kedelbog nøje studeret, og heraf fremgik det, at man ved en revision i 1951 havde flyttet kedlen fra VLTJ nr. 8 til nr. 7 samtidig med, at man havde indbygget en helt ny svejset kobberfyrkasse i lokomotivet. MHVJs tilsynsførende ingeniør, Willam Bay, samt værkfører Tikøbb, DSBs centralværksted i Århus, sagde god for lokomotivet, og snart efter kunne vi begynde revisionen. Lokomotivets undervogn er meget slidt, men alle dele er til at reparere, og hjulene har meget fine bandager.

I november 1979 gik et arbejdshold i gang med at afmontere diverse dele på nr. 7. Det drejede sig bl.a. om røggaskammerdør, trykluftpumpe, kedelbeklædning, lysmaskine og alt armatur på førerpladsen. Endvidere blev de gamle kedelrør udtaget. På undervognen blev gangtojet samt linealerne afmonteret, så lokomotivet kunne blive løftet for at muliggøre eftersyn af akselkasser og lejer. VLTJ nr. 7 blev løftet ved hjælp af MHVJs løftebukke fra Mariager, og de var bragt til Viborg på en lastbil, som et medlem velvilligt stillede til rådighed. Selve løftningen af nr. 7 gik uden problemer, og det hele var klaret på en times tid, da otte mand var mødt op for at dreje håndsvingene på løftebukkene.

På hjulsættene er akselkasserne siden blevet adskilt, og da lejemetallet var medtaget, og en akselkasse var revnet, er alle lejer m.m. ved at blive grundigt efterset og nyt lejemetal istøbes. Gangtojet og armatur er sendt til Brand, hvor et DJK-medlem har fået lov til at renovere det på en værktøjsfabrik, hvis ejer er meget venligstillet overfor DJKs/MHVJs aktiviteter.

Linealerne viste sig at være så nedslidte, at der skulle fremstilles nye slidskinner til krydshovedet. Disse fire skinner har vi fået foræret af et firma i Glostrup, der forhandler værktøjsstål, og denne gave siges der hermed tak for. Armaturet er blevet efterset og rensat og ligger snart klar enten i pudset eller malet tilstand til monteringen, når den tid kommer.



Damplokomotivet VLTJ nr. 7 delvis adskilt i remisen i Viborg, januar 1980.
Foto: John Armstrong Pedersen.

I øjeblikket er gangtojet ved at blive efterset, og lejerne renoveres. Stængerne, der er medtagne af rust, oppudsres. Endvidere er alt trukluftudstyr sendt til revision, så det er klart, når samlingen af VLTJ nr. 7 påbegyndes.

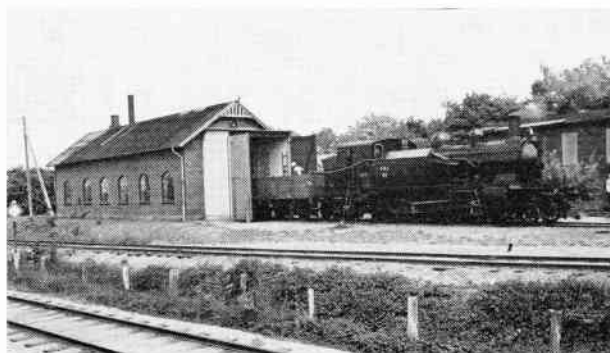
Damplokomotivet ØSJS nr. 6

Arbejdet med at restaurere undervognen på det 4-koblede lokomotiv fra 1895 skrider stadig fremad i remisen i Høng. Den 24. maj blev den ene cylinder svejst, da der var konstateret støbefejl i den bærende konstruktion på den snart 85 år gamle cylinder. Inden svejsningen blev foretaget, blev cylinderen i en til formålet opbygget ovn opvarmet til ca. 210 grader Celsius.

ØSJS nr. 6 skal blandt så meget andet også have nye stempler, og en model heraf er fremstillet af arbejds-holdet. Selve støbningen af stemplerne foretages af firmaet H. C. Lunge & Sønns eftf. i Sorø.

Damplokomotiv LJ nr. 19

Som nævnt i Jernbanen nr. 1/1980, p. B 4, er damplokomotivet LJ nr. 19 ved Museumsbanen under reparation og revision. Lokomotivet er fuldstændig adskilt, og i begyndelsen af juni er man ved at bore de støttebolte, der skal udskiftes i fyrkassen, ud. Samtidig er man ved at fremstille specialredskaber til bøjning af nye overhedelementer til lokomotivet.



Personvognen SJS Cc 313

I en årrække har denne tidligere skovvogn, der er bygget hos »Atlas« i 1885 henstået på Frederiksberg station, og nogle få medlemmer har arbejdet på at føre vognen tilbage som skovvogn. Den tidligere specialvogn 501 vil i løbet af sommeren 1980 kunne indsættes i Museums-togene mellem Maribo og Bandholm som SJS Cc 313, efter et meget omfattende restaureringsarbejde, hvor det bl.a. har været nødvendigt at nyfremstille alle træsæder i vognen. Der er ingen tvivl om, at denne vogn vil blive en succes på Museumsbanen.

Ved udflugten med OHJ nr. 38 på Høng-Tølløse Jernbane den 1. juni 1980 blev lokomotivet under opholdet i Høng rangeret til remisen, hvor DJKs arbejdsbold havde sørget for vandforsyning.

Foto: Gunnar W. Christensen.

projekt er leveret af DJK, men ikke uden stor imødekommethed fra mange lokale firmaer ville det have været muligt at skaffe penge til dette. Hotaco A/S i Holbæk har desuden leveret det nye tagpap til vognen, og for det er vi dem megen tak skyldig.



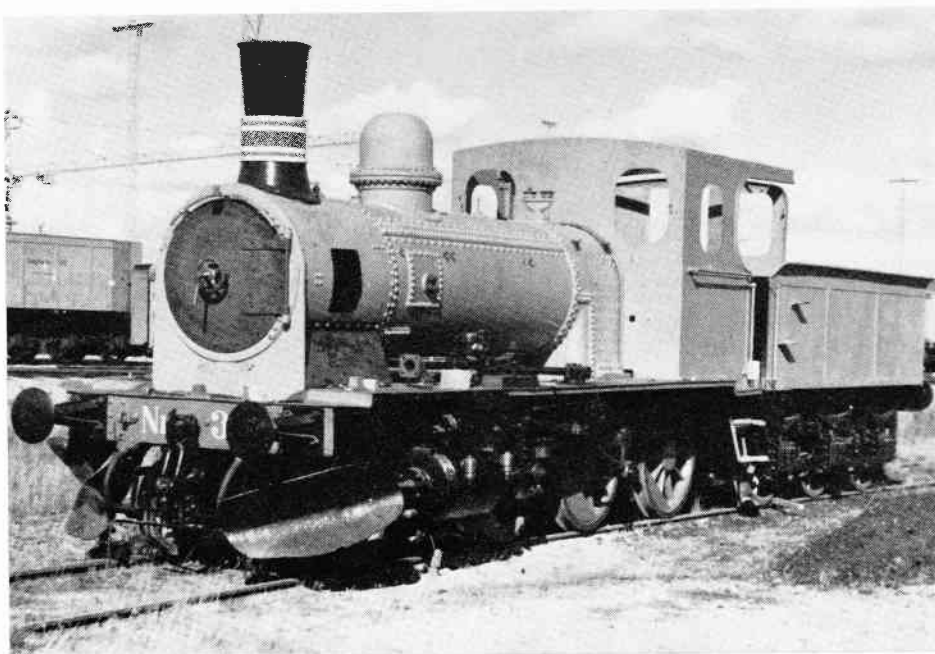
Disse er blot nogle af de mange aktiviteter inden for Dansk Jernbane-Klub, som holdes i gang i denne sommer foruden driften af vore veteranjernbaner. Mange medlemmer yder en stor arbejdsindsats for at være med til at løse de mange ofte spændende opgaver.

I de kommende numre af tidsskriftet vil vi fortsætte artikelserien: »Nyt fra...« for på denne måde bedre at orientere alle tidsskriftets læsere om de mangeartede opgaver, der er at løse inden for Dansk Jernbane-Klub. I øvrigt: **God sommerferie!**

Redaktøren.

Personvognen OHJ C 204-205

Dobbeltvognen fra Odsherreds Jernbane, der ligesom skovvognen har stået på Frederiksberg station, er atter vendt tilbage til Holbæk. Her er vognen ved at blive istandsat som et beskæftigelsesprojekt, hvor 5 unge langtidsledige og en arbejdsløs snedker siden den 9. april har ydet en stor indsats på at restaurere denne Danmarks rummeligste personvogn. Materialerne til dette



Arbejdet med damplokomotivet FFJ nr. 34 ved Limfjordsbanen har måtte ligge stille et par måneder. I oktober 1979 så det snart færdigrestaurerede lokomotiv sådan ud. Når arbejdet har ligget stille på FFJ nr. 34, skyldes det, at Limfjordsbanens F 663 udløb for revision, og for at kunne blive godkendt på ny måtte kedelrørene udtages og indvendigt eftersyn af kedlen foretages. Dette arbejde blev påbegyndt i slutningen af marts og er nu afsluttet takket være en stor arbejdsindsats af arbejdsboldet i Aalborg.

Foto: K. M. Jakobsen.

Maribos eneste Vævestue
ligger på Torvet Nr. 21

Restaurant Lysemose

Lysemose

Telefon (03) 88 02 14

Et 1. kl.s spisested
Hyggelige lokaler
Smuk udsigt

Velkommen hos IDA og MAX

Hjemmelavet medister – Leverpostej – Spegepølse

Pålæg – 1. kl.s varer fra FAGMANDEN ...



Bandholm
Slagterforretning
HENRY HANSEN
Havnegade 7 . Bandholm
4930 Maribo . Tlf. (03) 88 85 33



JERNBANEHOTELLET

Maribo

Tlf. (03) 88 02 87

Hotel

Restaurant

Krostue

Diner Transportable

Velkommen hos

JANE og GERT HANSEN

SKAL DE BRUGE EN GAVE
– OGSÅ HVIS DEN SKAL BRINGES –
RING TIL OS!



Torvet 4 . 4930 Maribo . Tlf. (03) 88 02 90

Vil De have service –
så kør til



KJELD MORTENSEN
Service

Østre Landevej 46 – Maribo

Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

BODEGA SPAR 2

Lodsvej 1 – Dalmose
Telefon (03) 58 84 44

Stedet hvor man mødes
og hygger sig med vennerne

Velkommen hos
RUTH BACH og STEEN POULSEN

RØRBÆK BAGERI

v/ Erik Mejer

Nykøbingvej 1

Sakskøbing

Tlf. (03) 89 40 56

Alt i friskbagt brød og lækre kager
fra **Deres Håndværksbager**

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

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

BIRKET AUTOTRANSPORT

Bandholmvej 100 – Torrig
Tlf. (03) 93 70 21

Alt transport udføres
Udlejning af entreprenørmaskiner
Levering af grus og sand

GRAND HOTEL

Østergade 24 – Struer

Tlf. (07) 85 04 00

BYENS SPISESTED

Moderniserede værelser med bad og toilet

Tlf. på alle værelser

Fjernsynstue med Farve-TV

BJARNES FRIKØB MARKED

v/ BJARNE HANSEN

Havepladsvej 136 – Fredericia

Tlf. (05) 92 06 74

Alt i kolonial – konserver – dybfrost

Vine – Spirituosa – Tobaksvarer