



ISSN 0107-3702

# jernbanen 2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

21. ÅRGANG

APRIL/MAJ 1981

KR. 15,00





**København  
Malmø...**



**FLYVEBÅDENE**

**-det er sjovt og det går stærkt**

**S SCANDIA  
RANDERS**

## Motorregionaltog litra MR



Info Marketing 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 10. 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 3. omslagsside.

**Tryk:** Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

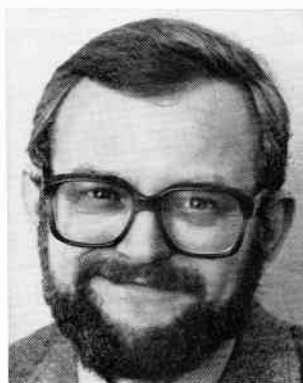
**Forsidebilledet:**

Som et apropos til artiklen side 29 »Med motor fra B&W« ses på forsiden en af Sydfynske Jernbaners maskintruckvogne med B&W motor ved Fruens Bøge i 1932. (foto: B&W).

21. årgang

April/maj 1981

Nr. 2



## Ny chef

**Ole Andresen** er født 24. maj 1937, han er gift med kontorchef Metteli Andresen, og parret har tre børn.

Han tog statsvidenskabelig embedseksamen i 1963, og han var i årene 1964-69 direktionssekretær ved  $\frac{A}{S}$  Den socialdemokratiske Presse.

Til DSB kom Ole Andresen i 1969 som kontorchef i Markedsudviklingskontoret, og året efter blev han kontorchef for Generaldirektørens sekretariat. Hovedopgaven i sekretariatet var opbygningen af en koordinerende planlægningsfunktion, der gik på tværs af afdelingerne i DSB. Et af de vigtigste resultater i sekretariatstiden var udarbejdelsen af DSB Plan 1990 – DSBs første langtidspan, der samtidig var et led i opbygningen af et samlet økonomi-, planlægnings- og styringssystem.

Samtidig deltog Ole Andresen i løsningen af en række andre vigtige opgaver, herunder opbygningen af lovene om den kollektive personbefordring i hovedstadsområdet. Senere deltog han i arbejdet med opbygning af rammerne for den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

En særlig opgave udførte Ole Andresen som leder af de forhandlinger, der førte til dannelsen af statsvirksomheden Bornholmstrafikken, hvor han siden 1973 har været formand for styrelsen.

I 1978 udnævntes Ole Andresen til direktør for den da oprettede Økonomi- og planlægningsafdeling.

Ole Andresen siges, ligesom tilfældet er med Povl Hjelt, ikke at have den allermindste aversion mod jernbaneentusiaster.

— — —  
Må vi også byde den ny chef velkommen!

red.

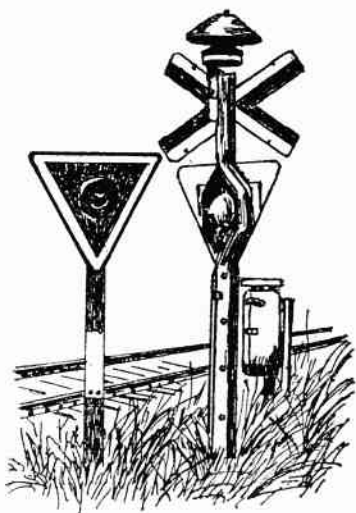


## Vemb - Lemvig - Thyborøn jernbane

Tag til Vestsjælland næste gang De skal på  
udflugt

### Øds herreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne  
(03) 43 20 80



Gribskovbanen og  
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

## PRIVAT- BANERNE HILLERØD

## Bognyt

**Danske jernbanestrækninger 1844** -. En litteraturliste i anden udgave udarbejdet af Jeppe Hansen. 63 s. A5. Kr. 40,00.

**Jernbanen i Norge.** Af Trond Børrehaug Hansen m.fl. Det første billedværk om Norges jernbaner. 200 s. Ca. 600 fot. & ill. A4 ib. Kr. 235,50.

**Nørrejske jernbanebyer** af Vigand Dann Rasmussen. Behandler udvalgte problemer omkring placeringen og befolkningsudviklingen 1850-1901, hovedvægten er lagt på forholdene ved den vestjyske længdebane. Ca. 150 s. Kr. 62,85.

**Stationsbyen.** Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940. 150 s. 31 fot. 7 ill. 8 kort. A5. Kr. 42,60.

**Søfolk og skibe 1939-1945.** Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig af Christian Tortzen. Virkelig tilbundsgående behandling i fire bind. Udgives med et bind om året hver 9. april. I abonnement pr. bind kr. 214,00 (shirting) kr. 288,00 (fablea).

**HÅSE** P. Haase & Søn  
Boghandel as

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

## Nyhed

### TO NYE PLATTER I SERIEN MED KØBENHAVNSKE SPORVOGNE



Platte nr. 6: Sporvogn linie 6 v. Slotskirken omkr. 1950. Såkaldte »Scrapvogne« byggedes 1942-48 og flere vogne kørte til nedlæggelsen af sporvejene i 1972.

Platte nr. 9: Bogievogn populært kaldet »Dukke Lise« bygget i årene 1949-52. Tegnet med Søpavillonen som baggrund. - **Pris pr. stk. kr. 95,00.** Sendes overalt + porto og efterkrav. Tidligere numre i serien leveres København-Nesa-Odense og Århus-sporvogne og busser.

**SKOTSMAN** Jensen

Frederikssundsvej 325 - 2700 Brønshøj  
Tlf. (01) 60 20 01 - (01) 28 92 48

# Med motor fra B&W

af John Poulsen

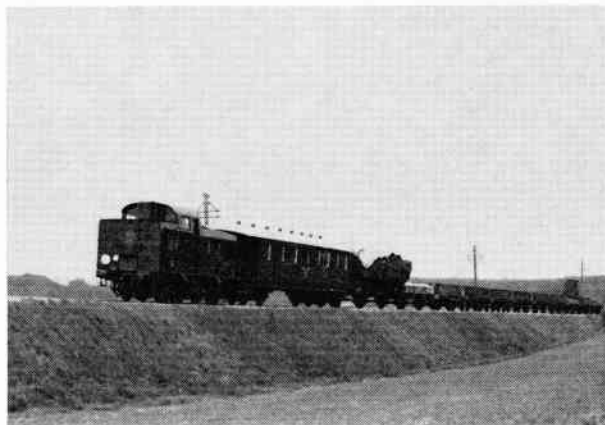
Det er vist almindeligt kendt, at firmaet B&W en kort overgang beskæftigede sig med bygning af lokomotiv-dieselmotorer. Denne aktivitetsudvidelse hang dog – i modsætning til en del af de i nyere tid meget omtalte – ikke sammen med finanstransaktioner af mere eller mindre bemærkelsesværdig karakter. De nærmere grunde skal heller ikke anføres her, da de vil blive belyst i afsnittet om B&W i bind 2 af motormateriel-serien, som, om alt går vel, foreligger midt i 1982. Der vil også B&Ws leverancer til det danske marked være fyldigt behandlet, så formålet med denne billed-kavalkade er et andet: at vise, hvor vidt forskelligt det motormateriel som fik B&W motor var. Særligt interessant er i denne forbindelse, at flere udenlandske diesellokomotiver og motorvogne fik de danske motorer. Men også leveringerne til udlandet er her kun præsenteret i udvalg, så kavalkaden er på ingen måde fuldstændig.

Billederne stammer alle fra motor-materiel-gruppens arkiv, og er oprindeligt optaget af B&Ws fotografer.



B&Ws første forsøg med lokomotiv-dieselmotorer var to prøvelokomotiver til DSB – litra MW 117 og 118. Det epokegørende nye var, at de som nogle af de første diesellokomotiver i verden var udrustet med to-takt-motor. Og da disse motorer også på andre punkter var af utraditionel konstruktion, opstod der naturligvis adskillige »børnesygdomme«, og maskinerne blev aldrig nogen succes. Her ses MW 118 dog i bedste velgående med lokalt persontog København-Roskilde i Tåstrup i 1931. Togstammen er en blanding af kupé-bogievogne og toakslede nærtrafikvogne.

Væsentligt mere succes fik BW med sine diesellokomotiver til København-Slangerupbanen – KSB. Selv om man heller ikke her slap helt for problemer, så var banen dog gennemgående godt tilfreds med sine to – og senere fire – B&W lokomotiver. Her ses KSB M 1 med prøvetog på Værløse bakke i 1930. Prøvetoget består af en af de styrevogne, som ombyggedes fra almindelige bogievogne, da



M 1 og M 2 leveredes, samt 12 åbne godsvogne, hvoraf en enkelt har et kolossalt halmlæs. Det var ialt 205 tons togvægt, som M 1 slæbte op ad 1:100-bakken med 30 km/t.

## LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

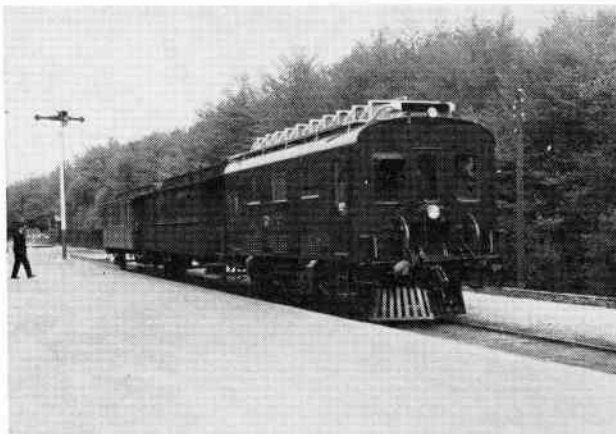


Tog hvert 20. minut

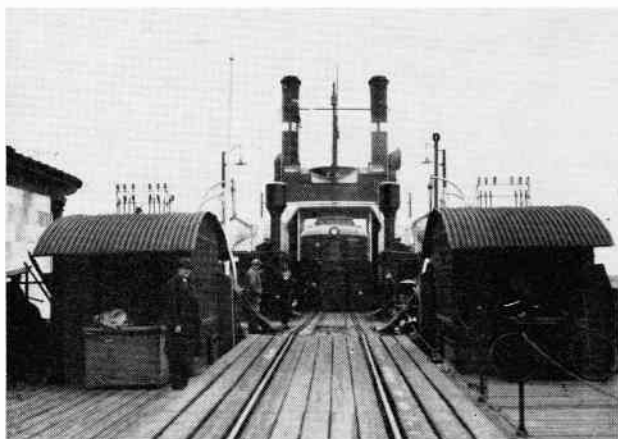
mellem Jægersborg og Nærum



**Hads-Ning Herreders  
Jernbane**

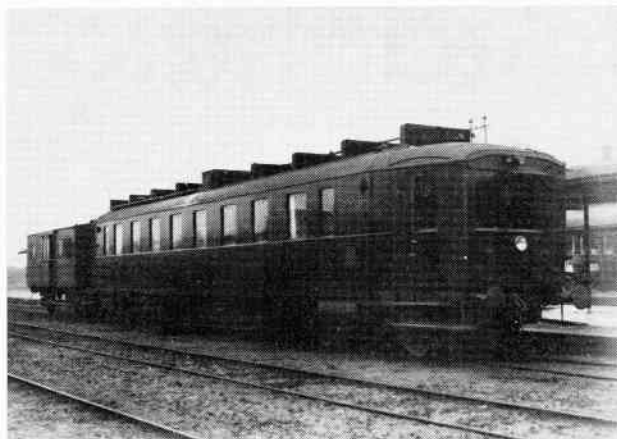


Onde tunger påstår, at det var fordi der ikke var så langt fra Christianshavn – hvor B&W lå – til Lygten – hvor KSBs værksteder lå, at KSBs B&W-lokomotiver klarede sig godt. Langt var der i alt fald ikke, og B&W prøvekørte da også adskillige af sine motorlokomotiver på KSB. Som her, hvor Kolding Sydbaner, KS M 3 ses på Hareskov station i 1933. Stammen bestående af to KSB-vogne kan næppe have voldt kvaler, men maskinen prøvekørtes dog også med et væsentligt større tog.

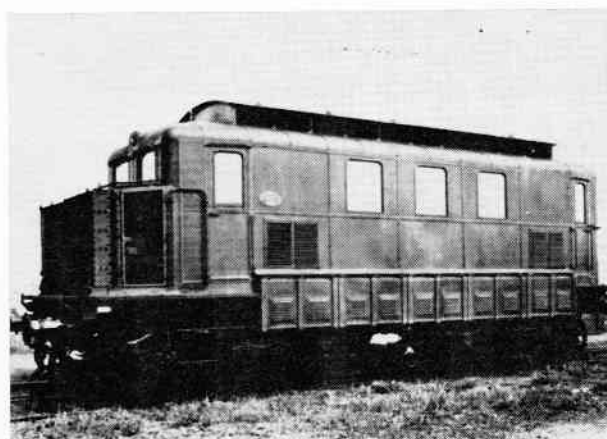


I januar 1932 kørte en stor motorvogn i land i Helsingør. Den var bygget af Diesel-Elektriska Vagn-Aktiebolaget, DEVA i Västerås, som var blandt pionererne indenfor motorvognsbygning, men motoren var fra B&W. Den store 200 hk vogn var på vej til SNCB i Belgien, som havde anskaffet den som led i en serie forsøg. Da vognen kørte gennem Danmark benyttede B&W naturligvis lejligheden til at arrangere en prøvetur for pressen og andre interesserede mellem Helsingør og København. På fotoet er vognen endnu ikke kørt i land fra færgen.

Den eneste større serie motormateriel med B&W-motor til danske baner var Triangel-fabrikkens meget specielle bogievogns-konstruktion med særskilte maskintrucks. Der leveredes i 1932 til fynske privatbaner ialt 10 motorvogne og to ekstra maskintrucks, og til Lemvigbanen 3 motorvogne. Der blev således ialt leveret 15 maskintrucks med B&W-motor på 300 hk. Med disse vogne var der en del vanskeligheder, ikke alene ved motorerne, men også ved konstruktionen som helhed. For adhæsiønsvægten var for



lille, da den kun udgjordes af maskintruckens egenvægt: det mærkedes især på Odense-Svendborg banen, hvor vognene udsattes for ret store belastninger. På billedet ses en af SFJs maskintruckvogne i Ringe, undtagelsesvis kun med en pakvogn på krogen. (I MM 1 om fabrikken Triangel kan læses mere om disse vogne.)

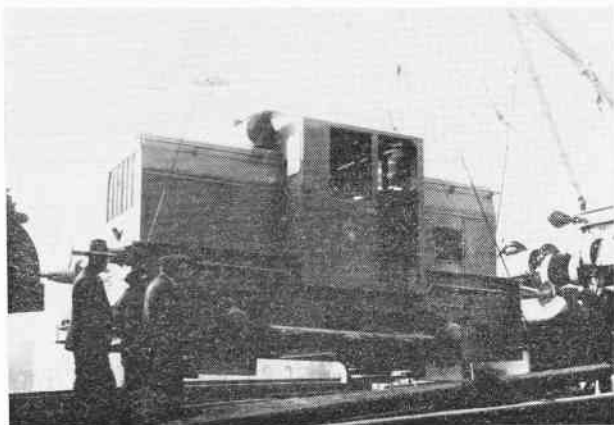


B&W fortsatte bestræbelserne på at opnå eksportordrer på sine lokomotiv-dieselmotorer, og udgav flere fremmedsprogede brochurer. De få direkte eksportordrer, man i starten opnåede, var dog mest enkelt-leveringer til forsøgsbrug. Som den 600 hk motor til dette diesel-elektriske lokomotiv, som den franske fabrik Schneider i 1933 leverede til det store franske privatbaneselskab PLM (Paris-Lyon-Mediterraine). Det var en efter datidens forhold ret kompakt og kraftig maskine, som indgik i en prøveserie på 4 diesel-elektriske lokomotiver. Efter sigende klarede de sig rimeligt godt, men der fulgte ikke yderligere ordrer til B&W.

Artiklen **TEN-WHEELER, 2. del**, af Povl Wind Skadhauge må desværre – af pladsmæssige årsager – udskydes til Jernbanen nr. 4/81.

**OCMP**

Gennem andre fabrikkers salg af motormateriel i udlandet fik B&W en del »indirekte« eksportordrer. I Danmark var det fabrikken Triangel i Odense, som sikrede et par eksportleverancer. Bl.a. på to bredsporede (1676 mm spor) rangerlokomotiver til en cementfabrik i Indien. De havde hver en B&W motor på 80 hk og elektrisk transmission. En af dem ses her under lastning på skib i Odense havn i 1934. Den er uden ejendomsmærke, men med B&Ws karakteristiske våbenskjold på siden. (I MM 1 kan læses mere om disse traktorer.)

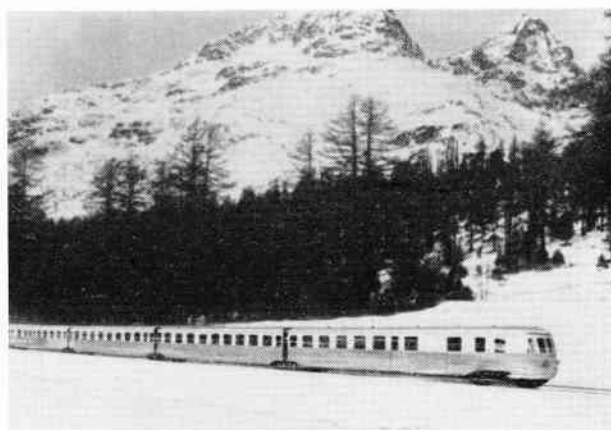


Det var også Triangel, som i 1934 skaffede en eksportordre på 3 store motorvogne til Jugoslavien. De var konstrueret efter samme princip som de store privatbanemotorvogne fra 1932, med den særskilte maskintruck. På denne var hele den maskinelle udrustning anbragt, herunder en 220 hk B&W dieselmotor. Vognkassen på de jugoslaviske vogne var dog stålbygget og de store gul/grønne vogne vakte en del opsigt her i landet. Især da de – som på fotoet her – prøvekørtes på Sydfynske jernbaners strækning Odense–Svendborg. Her holder den første af de jugoslaviske motorvogne i Ringe, tilkoblet to SFJ-vogne. Denne ordre var den sidste motorordre fra Triangel til B&W, for Triangels produktion af jernbanemateriel var stærkt på retur, og ophørte få år efter.

B&W havde i et vist omfang samarbejde med forskellige skibsværfter rundt omkring i verden som licensbyggede B&Ws skibsdieselmotorer – således i Skotland firmaet Harland & Wolff. Fra B&Ws side forsøgte man at gøre dette firma interesseret også i lokomotiv-dieselmotorerne, og det lykkedes i et vist omfang. For fabrikken leverede fra 1935 flere – ikke alle lige vellykkede – diesellokomotiver



med licensbyggede B&W motorer. Men allerede i 1933 havde Harland & Wolff leveret et bredsporet diesellok til Belfast & County Down Railway, og motoren i denne maskine var leveret direkte fra B&W. Dette lokomotiv klarede sig ganske godt, og det ses her under prøveekrsel i Belfast 1933.



B&Ws største eksportordre på dieselmotorer til jernbanebrug blev samtidig den sidste. Ordren kom fra Spanien og omfattede bl.a. motorerne til en række firevogns-lyntog til det spanske privatbaneselskab »Del Norte«. Togene byggedes i Spanien, men motorerne kom fra København. Togene opnåede megen anerkendelse i fag-kredse, men glæ-

## MINIFERIE I TYSKLAND

Tag afsted i egen bil. Bo i egen ferielejlighed med stue, køkken, bad og et eller flere soveværelser med sengetøj og håndklæder. Prøveekrsel for leje af lejlighed til 4 personer i 3 nætter:

|                                      |         |
|--------------------------------------|---------|
| »Kurzentrums Plön«, Plön .....       | 675 kr. |
| »Ferienpark Hahnenklee«, Harzen .... | 700 kr. |
| »Ferienpark Altenau«, Harzen .....   | 710 kr. |

Der er mange andre dejlige steder. Katalog og bestilling i

## LOLLANDSBANENS REJSEBUREAU

Østergade 7, 4900 Nakskov  
Telefon (03) 92 23 23

den blev kort: Snart efter satte Francos tropper en stopper for alle fremskridt i Spanien – for mange år også hvad jernbanedriften angår.

Til sidst et gammelt foto af et af de få stykker motor-materiel leveret med B&W-motor, som eksisterer endnu – omend med anden motor. Københavns Frihavns A/S anskaffede i trediveerne flere rangertraktorer fra Triangel i Odense. To af dem havde motor fra B&W, nemlig nr. 3 og 4. Mens nr. 4 var en demonstrationsmodel – med 120 hk motor – som først senere kom til Frihavnen, så leveredes nr. 3 – med 80 hk motor – direkte til KFA. Den ses her i 1933 under rangering i Frihavnen, nær udkørslen til Østerport station.



## EN GAMMEL BANEØRSTE, PEDER JENSEN, FORTÆLLER

Af Verner Erik Johansen

Mange jernbaneinteresserede har ytret ønske om at høre lidt fra de dage, da man endnu byggede privatbaner i Danmark. Specielt har der i den senere tid været ønsker om at høre lidt om banerne omkring Horsens og Silkeborg.

Den 83-årige kedelpasser Peder Jensen, København, der har deltaget ved sådanne baneanlæg i årene 1922–29, fortæller stiltfærdigt herom.



Efter at være kommet hjem fra genindkaldelsen til sønderjysk kommando i juni 1921 fik jeg ved et tilfælde arbejde ved anlægget af Kjellerup-Silkeborgbanen. Det var virkeligt hårdt arbejde. Vi læssede tipvogne med håndkraft. Timelønnen var 1,01 kr. – altså kr. 48,48 pr. uge. En lang tid var jeg her. Men en aften på afholdshjemmet i Silkeborg, hvor jeg og mange andre arbejdskammerater spiste, kom jeg i snak med en overformand, Lauritz Andreassen, som jeg fortalte, at mit nuværende arbejde snart var slut. »Du kan begynde hos mig snarest«, svarede han. »Få afregnet med din formand, og indfind dig ved Virklund station. Du kan følges med Lindstrøm, der sidder her ved siden af«. På den måde blev jeg antaget af Andreassen.

Det var ved at blive efterår i 1922, da min arbejdskammerat, Lindstrøm, der var svensker, og jeg begyndte med at grave og flytte sand og jord med en enkelt tipvogn på Virklund st. Vi gik en tid lang helt for os selv og arbejdede her, og vi fik senere fortalt, at var arbejdet ikke blevet påbegyndt netop nu, var bevillingen til arbejdet faldet bort. Da vinteren satte ind, blev arbejdet indstillet. Men Lindstrøm og jeg blev dog ikke ledige af den årsag. Vi kom med vor formand op til bygningen af Ørnhøj-Holstebrobanen. Også her var der store jordarbejder at udføre, men da jeg havde lidt kendskab til motorer, blev jeg fører af et »Montana« motorloko – det var en encylindret motor af tysk fabrikat.

Vintervejret lagde ikke særlige hindringer i vejen for arbejdet, men det var en meget kold historie at føre et sådant loko med megen træk i førerhuset.

En meget behagelig og flink arbejdskammerat var min bremser, Severin, vi havde 18–20 tipvogne efter maskinen. Severin skulle begynde at bremse, når jeg gav signal, men han elskede fart og spænding – og det hændte ofte, at han lod som ingenting, så vi kørte for langt. Og 18–20 toplæssede vogne med våd og tung jord er ikke sådan at spøge med. Når jeg bebrejdede ham hans pjat, lovede han bod og bedring – til næste gang. Han omkom iøvrigt ved en drukneulykke i Storåen ved Holstebro.

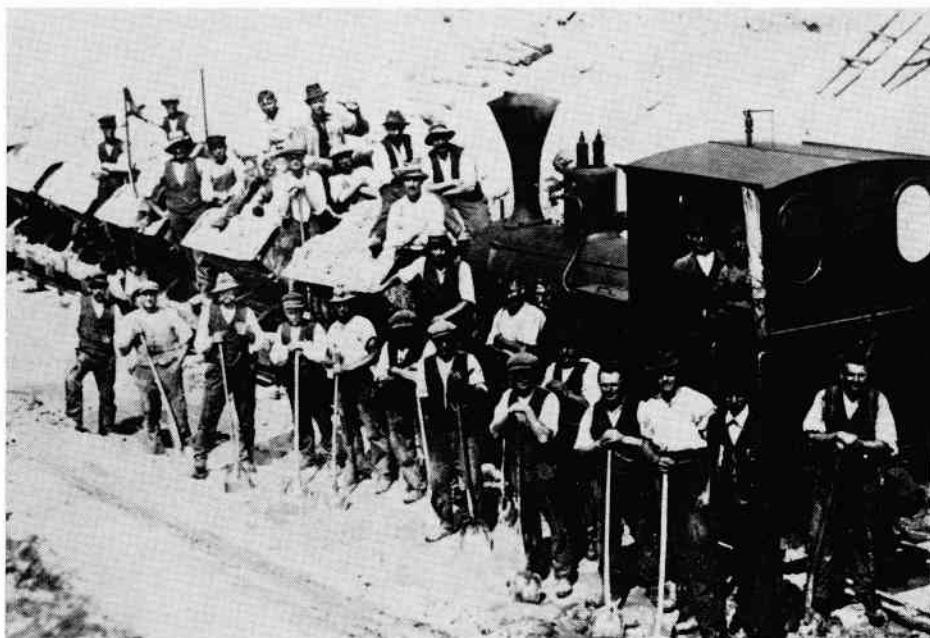


Anlæg af snevolde ved Nørre Felding på Ørnhøj-Holstebro banen i 1925.

Uheldet var også ude efter mig. En dag væltede mit loko og 24 tipvogne belæsset med grus. Maskinen og jeg rullede et par gange rundt ned ad skråningen, men jeg holdt mig krampagtigt fast inde i førerhuset, og som ved et mirakel slap jeg uskadt fra uheldet.



Fra anlægget af strækningen  
Kjellerup-Silkeborg på SKRJ i  
1922.



Da vi i 1925 var færdige med Ørnhøjbanens forlængelse til Holstebro, gik turen for mit vedkommende atter tilbage til Bryrupbanen. Her havde arbejdet ligget delvis stille i næsten 2 år. Men i sommeren 1925 blev arbejdet genoptaget, efter at der havde været afholdt licitation over en del af strækningen. 2 entreprenørfirmaer fik overdraget arbejdet, som nu genoptoges og fuldførtes.

Jeg kørte motorloko dels ved Silkeborg og dels ved Bræstrup, hvor der var nogle store jordarbejder i gang. Banen lå i landets længste udgravning 2 km lang og indtil 7 m dyb. Dæmningen var indtil 20 m høj. Under arbejdet blev flyttet 30.000 m<sup>3</sup> tørvejord. Fra Virklund st. til Them er stigningen på 1:60 m.

Efterhånden som selve jordarbejdet blev færdigt, skulle ombygningen fra en smalsporet til normalsporet jernbane fra Horsens til Bryrup færdiggøres.

Baneselskabet foretog selv ombygningen uden brug af entreprenører.

Da jeg efterhånden var blevet ret godt kendt på strækningen, fik jeg tilbudt arbejde som fyrbøder på banens arbejdstog. Vi skulle køre ballast ud på den 37 km lange strækning mellem Horsens og Bryrup.

Efter lidt instruktion i remisen i Horsens og nogle ture som 3. mand på lokomotiverne ude på strækningen, blev jeg fyrbøder på Bryrupbanens nr. 5, hvis fører var lokofyrbøder Houstrup. En vældig flink og god kammerat skulle det vise sig. Vi fik et par fornøjelige år sammen, og han lærte mig alle finesser ved maskinen og virkelig at fyre et damploko op, hvad der slet ikke er så lige til, som man måske tror.

Vi kørte mængder af grus fra graven mellem Østbirk og Stensbjerg, der var forbundet til banens hovedspor med et sidespor ned i grusgraven.

Her var opført en primitiv remise af træ, hvor der ved siden af var anbragt en kulbunke. Vandforsyningen skete

i Stensbjerg, Tønning og Bryrup. Det var noget ualmindeligt blødt fødevand, vi havde til lokomotiverne – kun hver 14. dag kørte vi til udvask i remisen i Horsens. Selve udvaskningen af kedelrørene klarede vi lørdag eftermiddag. Og tidlig mandag morgen blev vi koblet bagest i det første tog mod Bryrup, og kom let og ubesværet ud til grusgraven.

Den store og smukke jernbanebro over Gudenåen mellem Vestbirk og Gammelstrup blev begravet i jordmasser for at skabe højde – og selve åen blev i en støbt kanal ledet under den gamle bro, hvorved landskabet blev totalt ændret, da der blev en trist dæmning i stedet for den hyggelige bro.

Selv har jeg kørt mængder af jord til stedet, og senere ballast, sveller og skinner ud til dæmningen, som afløste jernbanebroen.

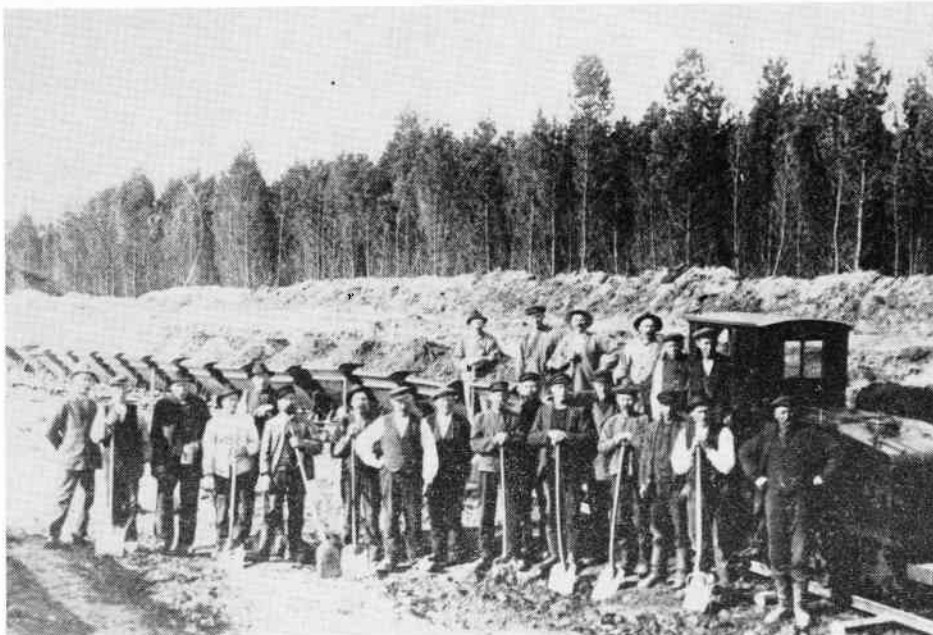
Da vi ophørte med kørslen med ballast, sveller og skinner m.m., var der ikke brug for mig som fyrbøder.

Jeg fik derefter et job med at opstille signalmaster og lave linietelefonen o.s.v. Som et helt privat kuriosum kan jeg fortælle, at jeg opsatte signalmasten på Vråds st., og jeg kan med fornøjelse konstatere, at den står der endnu.

Lige et par ord om min maskine, der var banens nyeste og kraftigste. Den var leveret i 1908 af Krauss – nr. 5934 af typen 1CT, en trekoblet maskine med en forløber literet H.B.J. Nr. 5. Banens 4 øvrige loko var Mallet-maskiner af typen BBT, det vil sige 2 højtryks- og 2 lavtryks-cylindre på maskinbogi. De sidstnævnte lokomotiver var fra den 38 km lange banes åbning i 1899.

Det var nogle dejlige år, fortæller Peder Jensen, menneskene syntes at komme hinanden mere ved.

Vi, der var beskæftiget ved jernbaneanlægsarbejderne, spiste og boede som regel på afholdshoteller, de var oftest prisbillige, og fristelserne var jo ikke så store, når der ikke kunne købes stærke drikke.



Banearbejde på Ørnholm-Holstebro banen ved Galgebakken syd for Holstebro i 1924. I forerhuset ses lokomotivfører Peder Jensen.

En hel del af al dette jernbanebyggeri var såkaldt nødhjælpsarbejde – d.v.s. arbejde, hvortil langtidsledige blev henvist. Der arbejdede således både skomagere og skræddere ved jorðarbejdet – og det var ofte et ynkeligt syn at se disse mennesker, der slet ikke var vant til hårdt arbejde, udstyret med skovl og spade – trille jord og sand ad plankebroer. Det var tragisk. Og mange måtte simpelthen opgive arbejdet, så de og deres familier måtte leve af offentlig hjælp fra kommunen.

Men der var et vældigt godt kammeratskab og ikke megen drukkenskab, thi datidens arbejdsformænd var nogle meget bestemte »herrer«, der selv var hjemme i alle måder.

I maj måned 1929 var den ombyggede Bryrupbane og de nybyggede strækninger klar til ibrugtagning. På én nat blev smalsporets sporskifter m.m. fjernet. Og al det gamle rullende materiel blev kørt til en stor plads i Bryrup, hvor det blev solgt eller ophugget.

Det nye materiel, banerne modtog, var yderst moderne – udstyret med tryklufthjælp som det første af sin art her i landet.

Jeg ville gerne være blevet ved banerne i Silkeborg eller Horsens, men kun i maskinafdelingen. Fast banearbejder kunne jeg blive, men da jeg var ugift og havde mod på livet, drog jeg til København, og bestod kedelpasserprøven takket være min fyrbødertid på Bryrupbanen.

Jeg fik derpå arbejde som kedelpasser – først hos de forenede papirfabrikker og senere på mælkeriet »Enigheden«. Her blev jeg til aldersgrænsen meldte sig.

Da jeg læste om banernes nedlæggelse, rejste jeg til Jylland – og deltog i en af de sidste ordinære ture på min gamle jernbane. Det var vemodigt – trods alt var det uden tvivl Danmarks smukkeste jernbane.

Silkeborg-Kjellerupbanen

åbnedes 1924 og blev nedlagt 1968,

Ørnholm-Holstebrobanen

åbnedes 1925 og blev nedlagt 1961, Horsens-Silkeborg åbnedes 1929 og blev nedlagt 1968. Strækningen Horsens-Bryrup blev åbnet som smalsporet bane i 1899, ombygget og ibrugtaget med normalspor 1929 og nedlagt 1968.

En æra var ude.



## STØTTEFORENINGEN Danske Dampvenner

udsender medio april platte nr. 4 i serien »Danske Statsbaner« – denne gang med litra O. Platterne er kun fremstillet i 250 nummererede eksemplarer. – Næste platte i serien udsendes i december og bliver med litra S. S-maskineplatten kan allerede nu forudbestilles.

Støtteforeningen Danske Dampvenner har netop åbnet for medlemstegning og prisen til medlemmer af S.D.D.V. er stadig **kun 110 kr.** incl. forsendelse ved forudbetaling.

Støtteforeningen Danske Dampvenner støtter ALLE kredse, der arbejder med at bevare og restaurere gammelt dampmaskineri og jernbanemateriel. Skriv eller ring efter nærmere oplysninger, brochurer m.v.

**Støtteforeningen DANSKE DAMPVENNER**

**Esrumsvej 47 – 3000 Helsingør**

**Giro 8 29 47 63 – Telefon (02) 21 81 46**

# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningsnyt



NR. 2 . 1981

REFERAT AF DEN ORDINÆRE GENERALFORSAMLING,  
SØNDAG DEN 22. MARTS 1981.

Formanden bød velkommen og foreslog dommer Julius Paulsen, der valgtes med akklamation.

Dirigenten takkede for valget og konstaterede generalforsamlingens lovlighed.

### PUNKT 1.: FORMANDENS BERETNING.

Birger Wilcke konstaterede, at medlemstallet voksede stødt trods det forhøjede kontingent. Tallene var i 1978 1.393, i 1979 1.434 og i 1981 1.575 - ligesom der allerede nu er kommet 51 nye medlemmer i 1981.

Foreningen havde haft en del møder, der alle var refereret i medlemsbladet. Om udflugterne fortaltes om Mariagerbanens 10 års jubilæum i maj måned. Busturen til Ohs Bruk havde også haft god tilslutning. Fødselsdagsturen med færgen til Malmö var besøgt af ca. 50 deltagere, der havde en munter udflugt. OHJ nr. 38 havde kørt for foreningen fra Tølløse til Slagelse i juni.

Planerne for 1981 tager især sigte på Ungarnsturen, men den er ret kostbar (3.000-4.000 kr.). For de mere sparsommelige, der alligevel gerne vil udenlands, påtænkes en tur til Tyskland. Strækningen Flensborg-Kiel har 100 års jubilæum i september 81, og der planlægges kørsel med MO-vogne fra Fredericia samt kørsel på den sidste privatbane i Sydslesvig, Schleswiger Kreisbahn (med F-maskine og danske vogne). Endelig påregnes en udflugt til Skælskør i løbet af året. I samarbejde med et turistselskab arrangeres rejse til Svenska Statsbanernes 125 års jubilæum i juni 1981.

Bladet er kommet nogenlunde til tiden, og der har været et dobbeltnummer i efteråret 1980 af sparehensyn. Prisudviklingen har bevirket, at bladet incl. udsendelse har været dyrere end samtlige kontingenter sidste år. Bladet skal måske overgå til anden trykteknik for at nedbringe udgifterne.

Bogudgivelserne har belastet foreningen økonomisk, især bøgerne om Østbanen og Gribskovbanen. Nye bøger søges nedbragt i pris ved mere arbejde af os selv og anden trykteknik.

Salgsafdelingen håber på større overskud i 1980/81 og nedbringelse af varelageret.

Banernes udgifter til reklame vil også blive søgt mindsket. Museumsbanen og Mariagerbanen havde ikke de store overskud, hvori- mod D-maskinegruppen havde tjent mange penge. Limfjordsbanen havde også haft et pænt resultat.

Nyanskaffelser havde været beskedne: To diesellokomotiver fra OHJ (OHJ 40 og HP 15) til MHVJ; det ene som reservedele. Foreningen har for nylig købt damplokomotivet OHJ nr. 38 af Odsherreds Jernbane. Lokomotivet er driftklart og ønskes som reserve for D-maskinen.

Af restaureret materiel blev bl.a. dobbeltvognen, OHJ C 204/205, omtalt, idet udgifterne var løbet op i nærheden af 40.000 kr. Skovvognen, SJS Cc 313, var færdiggjort. Dens restaurering havde ialt nået op på ca. 20.000 kr. - fordelt over flere år.

Samarbejdet med andre klubber havde indskrænket sig til forsøg på fællesindkøb og koordinering af ture, så man ikke generede hinandens udflugter. Forslag nr 2 (side B4 i "Jernbanen" 1/81) om samarbejdsudvalg for alle danske jernbaneklubber trukket tilbage.

Preben Clausen fik ordet for at tale om den tekniske side af foreningsarbejdet.

Limfjordsbanen havde udført kedelrevision på DSB F 663. Ligeledes arbejdes fortsat på FFJ nr. 34.

Mariagerbanens HV 3 er igen køreklar, og i Viborg arbejdes der med DSB F 653 og VLTJ nr. 7. I Mariager arbejdede man med at få et køreklart diesellokomotiv ud af de to lokomotiver fra OHJ.

Maribo havde kørt med to små maskiner i 1980, og her arbejdes på LJ nr. 19. OHJ nr. 5 søges der dispensation for i 1981, hvorefter lokomotivet skal have stor revision.

D-maskinegruppen havde kun haft et mindre uheld med en utæt tender, men revisionen for DSB D 826 løber snart ud, så der arbejdes på DSB K 564, for at bruge den som afløser.

I Høng arbejdes der fortsat med ØSJS nr. 6, som kræver den helt store arbejdsindsats.

Man efterlyste medlemmer, der evt. ville restaurere de gamle benzinmotorvogne, der

henstår udendørs i Maribo.

Clausen sluttede med at omtale de høje kulpriser, og evt. forsøg på fællesindkøb sammen med andre foreninger og baner.

Flemming Petersen redegjorde herefter for remisebyggeriet i Mariager. Han omtalte de forhandlinger, der havde ført til endelig tilladelse til start i april-maj 1981. Remisekomiteen vil afholde landslotteri til støtte for byggeriet. Lodsedler vil blive tilsendt alle DJK-medlemmer og desuden vil de blive solgt ved banerne.

Til beretningen kom der bemærkninger fra medlemmerne: Bent Jacobsen henstillede, at foreningen gik ind i et samarbejdsudvalg med andre klubber og baner af hensyn til ansøgninger om tilskud fra fonds og offentlige myndigheder.

Han efterlyste også en længe savnet oversigt over foreningens samlede materielbeholdninger. Det blev derved oplyst, at John Armstrong Petersen fra Mariager Remisekomité netop havde fået færdiggjort denne oversigt, der ville blive solgt for kr. 15,- udelukkende til fordel for byggeriet i Mariager.

Børge Chorfitzen glædede sig over initiativet til samlet indstilling fra foreningerne om andel fra Tipsmidlerne.

Finn Beyer Paulsen foreholdt, at man inden et bredere samarbejde mellem foreningerne (klubberne) skulle "sigte" et par mere private fra, for ikke at skade vor egen sag!

Michael Randrup, der også er medlem af Helsingør Jernbaneklub, kunne love støtte derfra.

Jens Ahn fra Sporvejshistorisk Selskab kunne også love opbakning om fælles indstillinger om flere pengemidler.

Formanden, Birger Wilcke, svarede ganske kort på de forskellige indlæg og bemærkninger, og han måtte erkende, at offentlige myndigheder kunne være vanskelige at "dansen med", hvad især folkene i Bloustrødgruppen havde erfaret. Ansøgninger kan tage op til syv måneder før svar foreligger.

Beretningen blev godkendt med akklamation.

#### PUNKT 3.: KASSERERENS BERETNING.

Mogens Bruun gennemgik meget omhyggeligt det i bladet offentliggjorte regnskab. Der var ingen, der havde bemærkninger til regnskabet, der blev godkendt uden afstemning og med bifald fra forsamlingen.

#### PUNKT 4.: FASTSÆTTELSE AF KONTINGENT OG OPTAGELSESGEBYR FOR ÅRET 1982.

Dirigenten meddelte, at kontingent og optagelsesgebyr var foreslået uændret.

Carl Otto Jensen ønskede, at man fremover forhøjede kontingentet med inflationsraten. Dette synspunkt vandt også gehør hos bestyrelsen, men ifølge lovene kunne det ikke vedtages på denne generalforsamling.

Bestyrelsen tog indlægget til efterretning. Kontingent og optagelsesgebyr vedtoges uændret uden afstemning.

#### PUNKT 5.: VALG AF MEDLEMMER TIL BESTYRELSEN M.V.

Tre medlemmer skulle afgå ifølge lovene: Mogens Bruun, Eigil Christensen og Ole-Chr.M. Plum. Alle var villige til genvalg. Som nyt emne var foreslået Jørgen S. Jensen.

Der var skriftlig afstemning med følgende resultat:

Mogens Bruun: 77 stemmer.

Eigil Christensen: 63 stemmer.

Ole-Chr.M. Plum: 88 stemmer.

Jørgen S. Jensen: 34 stemmer.

De tre førstnævnte var der valgt. Der var 2 ugyldige og 4 blanke stemmesedler, ialt 98.

Valg af suppleant til bestyrelsen: John A. Petersen var på valg. Der var ingen andre kandidater, og da han var villig til genvalg, blev han valgt uden afstemning med akklamation.

Revisorvalg: Dirigenten gjorde opmærksom på, at der var sket en ændring, idet Morten H. Gad af helbredsmæssige grunde ønskede at trække sig tilbage, hvorfor man for at undgå at udskifte begge revisorer på samme tid, havde fået Hans Hartmann til at fortsætte. Som ny revisor blev foreslået Kjeld Christiansen, der blev valgt (for en to-årig periode) under meget bifald.

På bestyrelsens vegne takkede dirigenten Morten H. Gad for det store arbejde han havde udført som revisor for foreningen i adskillige år.

Revisorsuppleant: Knud Kümpel blev uden afstemning genvalgt.

#### PUNKT 6.: INDKOMNE FORSLAG.

Der var indkommet to forslag, der var offentliggjort i "Jernbanen" 1/81, side B 4.

Forslag nr. 2 var trukket tilbage af de to forslagsstillere.

Forslag nr. 1: Erik Hjelme havde foreslået afgift fra medlemmer, der kørte ved siden af foreningens udflugtstog.

Flere mente, at det var ugennemførligt, men måtte lade det hvile på frivillighedens grundlag.

Forslaget blev vedtaget med meget stort flertal. Bestyrelsen fik til opgave at ud-



føre det i praksis.

#### PUNKT 7.: EVENTUELT.

Ole-Chr.M. Plum gjorde opmærksom på, at nyoptryk af foreningens love lå til uddeling til interesserede. Andre kan få dem tilsendt ved henvendelse til sekretariatet.

Generalforsamlingen sluttede med, at formanden takkede dirigenten for den fortrinlige måde han havde varetaget hvervet på. Forsamlingen applauderede.

Referent: Godkendt af dirigenten  
Oscar. G. Meyer Julius Paulsen.

#### REMISEBYGGERIET I MARIAGER.

Indledningsvis skal der bringes en varm tak til de medlemmer, der allerede på nuværende tidspunkt har fulgt opfordringen i "Jernbanen" nr. 1/81 til at indbetale et beløb til støtte for remiseprojektet i Mariager.

Som tidligere skitseret har DJK's bestyrelse besluttet at indlede byggeriets første fase, der rummer punktfunderinger, opsætning af spær, åse og tag i foråret og sommeren 1981. I den forbindelse har bestyrelsen bevilget et lån på 40.000 kr., og Mariager Remisekomité har endvidere i år indsamlet 15.000 kr., men da byggeriets første fase rummer udgifter på omkring 100.000 kr., skal der skaffes yderligere 45.000 kr. på anden måde. Til støtte for byggeriet vil Mariager Remisekomité, som nævnt andetsteds i dette nummer af tidsskriftet, afholde et landslotteri i juli og august måneder 1981. Indtægterne heraf kan der kun gisnes om, men det må forventes, at mange medlemmer dels vil deltage i lotteriet, dels vil støtte lotteriet med at sælge mange lodsedler for ad den vej at støtte Remisekomiteen. Imidlertid vil et eventuelt overskud af lotteriet ikke på nogen måde være i stand til at beløbe sig til de nødvendige 45.000 kr., og det er derfor desværre tvungent nødvendigt i en god sags tjeneste at opfordre alle medlemmer, der endnu ikke har støttet remisebyggeriet, om at indbetale et ekstra års kontingent eller et beløb, der måtte passe, på medfølgende girokort. Som tidligere nævnt vil man i kraft af indbetalingen også være med til at konsolidere Dansk Jernbane-Klub.

Vedrørende bygeforberedelserne kan det oplyses, at der pr. 1. april 1981 er blevet etableret el-tilslutning og opstillet byggestrøm på remisearealet. Det er herefter intentionen at opsætte pladsbelysning, der kan udføres uden udgifter, idet MHVJ i '79 efter ansøgning til DSB's belysningskontor fik syv ledige lysmaster fra Fårup station.

Med hensyn til selve byggeprojektet arbejdes der i øjeblikket på at få udfærdiget jordbundsanalyse, og når denne beregning foreligger kan den endelige byggetegning udarbejdes og byggetilladelse søges hos kommunen. Alle detaljer omkring byggetegningen er aftalt, og der er indhentet bindende pristilbud på stålkonstruktionen til remisen.

Funderingsarbejderne vil til en vis grad afhænge af grundvandsstanden, som i år er ualmindelig høj, men det forventes at udgravningen til punktfundamenterne kan indledes i begyndelsen af maj måned, og der vil derefter blive arbejdet kontinuerligt på byggeriet sommeren igennem.

#### Mariager Remisekomité arrangerer LANDSLOTTERI.

Mariager Remisekomité har besluttet at afholde et lotteri til fordel for opførelsen af en remise til Mariager-Handest Veteranjernbane i Mariager.

Lotteriet vil foregå i juli og august måneder, dels ved salg af lodsedler på Dansk Jernbane-Klub's veteranbaner, dels ved salg til medlemmer og til private, der måtte ønske at støtte ovennævnte byggeri.

Til samtlige medlemmer af Dansk Jernbane-Klub vil der omkring den 1. juli 1981 blive udsendt 2 stk. lodsedler, hvis pris er kr. 5,- pr. stk. Skulle der være medlemmer, der ikke ønsker lodsedler tilsendt, bedes det tilkendegivet pr. brev til Remisekomiteens kasserer, Resedavej 91,2,tv, 8600 Silkeborg snarest. Er der medlemmer, der på forhånd ønsker flere lodsedler tilsendt, vil kassereren på ovennævnte adresse være meget taknemmelig for også at modtage breve om dette, idet det jo letter salget af alle lodsedlerne.

Betaling for modtagne lodsedler må være Remisekomiteen i hænde senest den 20. august 1981 for at de pågældende numre skal have gyldighed i lotteriet. Lodsedler, der ikke er betalt for inden denne dato, vil blive annulleret inden selve lodtrækningen finder sted.

Der fremstilles ialt 9.950 lodsedler til en pris af kr. 5,- pr. stk. Alle DJK-medlemmer bør være med til at sælge disse, så skriv straks Deres bestilling på lodsedler, og send den til:

MARIAGER REMISEKOMITE  
KASSEREREN  
RESEDAVEJ 91,2,tv,  
8600 SILKEBORG.

Komiteens bestyrelse ser frem til at modtage mange bestillinger på lodsedler.

Til de tre DJK-medlemmer, der sælger flest lodsedler udsættes der følgende "SÆLGERPRÆMIER":

1. En nummerplade (kopi) i bronze med F 653.
2. Et gavekort til DJK's Salgsafdeling på kr. 150,-
3. Et gavekort til DJK's Salgsafdeling på kr. 100,-

Bemærk, at al henvendelse vedr. Remisekomiteens lotteri skal ske til kassereren i remisekomiteen på ovenstående adresse.

## HVAD KAN MAN VINDE I LOTTERIET??

Remisekomiteens lotteri har ikke mindre end 62 flotte gevinster, der kan have interesse for såvel jernbaneentusiaster som deres familie og venner.

PRÆMIELISTEN ser således ud:

1. Rejse for 2. pers. til Paris med to overnatninger (evt. til anden europæisk by). Arr.: DSB rejsebureau, Randers.
2. En SCO-cykel med 3 gear.
3. Transistor-radio, mrk. Hitachi. Skænket af radioforhandler Agerholm, Mariager.
4. Et week-endophold for to pers på hotel Postgården, Mariager. Skænket af samme
5. - 6. William Bays bog: Danmarks damplokomotiver.
7. Et Kodak 400 Instamatic kamera.
8. Et week-endophold for to pers. på Motel Landgangen, Mariager. Skænket af samme.
9. En boremaskine, Black & Decker H 40 S. Skænket af Trælasten, Mariager.
10. En værktøjskasse med værktøj.
11. Grydesæt. Skænket af elinstallatør Ellergård, Mariager.
12. Kaffemaskine, mrk. Rowenta KG-19-192. Skænket af elinstallatør Brandt, Mariager.
13. Kaffemaskine, mrk. Rowenta KG-19-192.
14. Hårtørrer Braun Round Styler RS 63 K.
- 15.-30. Bogen "Gribskovbanen 1880-1980 i biblioteksindbinding med guldtryk på ryggen.
- 31.-32. Gavekort på kr. 150,- til Købmand Iversen, Mariager. Skænket af samme.
- 33.-35. En kasse med 30 THOR-øl (gavekort). Skænket af bryggeriet THOR, Randers.
- 36.-37. Tre flasker rødvin Haut-Medoc. Skænket af købmand Wilsom, Mariager.
38. Gavekort på kr. 100,- til Henning Markussen, Mariager. Skænket af samme.
39. En sweater. Skænket af Herrecentret, Mariager.
40. En pakke antikvarer. Skænket af Fuglsang Antik, Mariager.
41. Gavekort til Randers Bogcafé. Skænket af S.P. Laursen, Randers.
42. 10 gavekuponer á 1 øl på restaurant Apothekegården, Mariager. Skænket af samme.

43. En thermokande. Skænket af isenkræmmer Svendborg, Mariager.
44. Et topnøglesæt.
45. Et bordfad. Skænket af Pottemageren, Mariager.
46. Legetøj. Skænket af J. Kjeldsen, Mariager.
47. En plaid. Skænket af Fa. Fruensgaard, Mariager.
- 48.-49. En pakke antikvarer. Skænket af Ting & Sager, Mariager.
50. En flaske vin. Skænket af restaurant "A porta", Mariager.
- 51.-52. Gavekort til Kirkepladsens Blomster, Mariager. Skænket af samme.
- 53.-62. Et MHVJ-krus med damplokomotivet HV 3 som motiv.

## Kommende møder og udflugter

LØRDAG DEN 12. & SØNDAG DEN 13. SEPTEMBER 1981: I anledning af 100 års jubilæum for strækningen Kiel-Flensburg vil Dansk Jernbane-Klub i samarbejde med Freunde der Schienenverkehrs Flensburg e.v. lave en udflugt med MO fra Fredericia til Flensburg med oprangering som NORDPILEN med af. fra Fredericia kl. ca. 6.50. Endvidere vil der blive kørsel fra Flensburg til Süderbrarup på strækningen Flensburg-Kiel. Om eftermiddagen bliver der pendulkørsel mellem Süderbrarup og Kappeln med MO og litra F.

Der overnattes i Kappeln eller Schleswig og evt. arrangeres der særtog til Schleswig.

Søndag den 13. september køres der tilbage til Danmark, hvor der enten køres en tur til Sønderborg eller Tønder. Ankomst til Fredericia bliver ca. kl. 18.00.

I Tyskland vil der blive mulighed for at gøre "billige" indkøb!

Som sædvanlig vil der blive arrangeret fælles til- og fra rejse fra København og Århus. Prisen for denne udflugt (excl. hotel og til-/frarejse) påregnes at blive ca. 240,- kr. pr. person.

Et mere detaljeret program m.m. vil følge i "Jernbanen" nr. 3/81.

PC

## NYT FRA AFDELINGERNE

### DJK's afdeling Sydjylland/Fyn.

Som meddelt i "Jernbanen" nr.1/81 var der filmmøde i Odense den 11. marts 1981, hvor ikke mindre end 22 medlemmer fra DJK, KLK, IBK og SHS mødte op for at se film, der var udlånt af DSB film.

Nu kommer sommeren, og når mødet i Fredericia er afholdt den 22. april, bliver der først filmmøde igen til efteråret. Medlemmerne i afdelingen er meget velkomne til at tilkendegive deres ønsker for program til kommende møder.

PC

### Midtjysk afdeling.

LØRDAG DEN 2. MAJ 1981: Midtjysk afdeling har arrangeret besigtigelse af sikringsanlægget på Holstebro station. Moderniseringen af fjernstyringen på strækningen Vejle-Holstebro og etablering af fjernstyring Holstebro-Struer forventes færdig fra syd til og med Herning først i maj. Efter de nugældende planer vil man derefter gå i gang med Holstebro station. Ombygningen vil altså begynde umiddelbart efter vort besøg. Hvis planerne ikke ændres, forventes Holstebro station fjernstyret fra Herning fra juli måned 1981.

Funktionsleder trafik, H. Klaris, Struer, vil vise rundt i de tre signalposter og forklare om virkemåden af det gamle mekaniske anlæg og om teknikken bag det nye.

MØDESTED: Forhallen på Holstebro station kl. 13.45.

olj

## Museumsbanen

Søndag den 30. november 1980 afholdtes Museumsbanens årlige personalemøde, hvor man valgte driftsudvalget for 1981. Medlemmerne af det siddende driftsudvalg var alle - bortset fra C.F. Iversen - villige til genvalg. Efter en afstemning kom det nye driftsudvalg til at se således ud: Carsten Buhl, Stig Bohnstedt, Jens Halck, Aage Lund, Finn H. Madsen, Jan Mynderup og Bo Starup. Til suppleant genvalgte Ulla Brylle.

I remisen i Maribo arbejdes der ihærdigt med klargøring af lokomotiver og vogne til den kommende sæson. Skulle nogen have lyst til at deltage i arbejdet, så kig ud i remisen i Maribo i en week-end!

Medlemmer af DJK, der ønsker at gøre tjeneste ved Museumsbanen i den kommende sæson, bedes melde sig til nu. Tilmelding kan ske til følgende kategorier: Lokomotivførere, lokomotivfyrbøder, togførere, bremsere og rangerleder (=stationskarl). Til disse fem kategorier gøres opmærksom på, at der kræves bestået sikkerhedsprøve, og for lokomotivpersonalet gælder tillige, at det skal have gennemført den af Ministeriet for Offentlige Arbejder krævede uddannelse

og have bestået de krævede prøver. Desuden kan tilmelding foretages som lokomotivfyrbøderaspirant, remisevagt, togbetjent, stationsforvalter i Maribo og Bandholm samt postkortsælger.

Tilmelding foretages til STIG BOHNSTEDT, VIOLHAVEN 14, 2760 MÅLØV straks i begyndelsen af maj måned. Tilmeldelsen SKAL indeholde angivelse af navn, adresse, evt. telefonnr., CPR-nr., hvad man kunne tænke sig at gøre tjeneste som, hvilke datoer man kan gøre tjeneste, eller hvilke, man ikke kan. Nye medarbejdere bedes desuden oplyse om deres civile stilling.

Tjenestelister for første halvdel af sæsonen vil blive udsendt i midten af maj måned. Oplysninger om billig rejsemulighed, overnatning, fællesspisning m.v., kan gives på ovennævnte adresse evt. på telefon 02 - 65 83 23.

På basis af sidste års rejsendetal har driftsudvalget fastsat følgende køreplan for 1981, Museumsbanens 20. driftsperiode:

|               | P 451 | P 53  | P 55  | P 57  |
|---------------|-------|-------|-------|-------|
| Maribo        | 10.00 | 11.30 | 14.00 | 15.40 |
| Grimstrupvej  | 10.08 | 11.38 | 14.08 | 15.48 |
| Maglemer      | 10.14 | 11.44 | 14.14 | 15.54 |
| Merritskov    | 10.19 | 11.49 | 14.19 | 15.59 |
| Bandholm By   | 10.27 | 11.57 | 14.27 | 16.07 |
| Bandholm Havn | 10.30 | 12.00 | 14.30 | 16.10 |
|               | P 452 | P 54  | P 56  | P 58  |
| Bandholm Havn | 10.40 | 12.15 | 14.45 | 16.15 |
| Bandholm By   | 10.50 | 12.25 | 14.55 | 16.25 |
| Merritskov    | 10.55 | 12.30 | 15.00 | 16.30 |
| Maglemer      | 11.00 | 12.35 | 15.05 | 16.35 |
| Grimstrupvej  | 11.06 | 12.41 | 15.11 | 16.41 |
| Maribo        | 11.15 | 12.50 | 15.20 | 16.50 |

Togene 451 og 452 kører torsdage og søndage i perioden 25.6.81 - 9.8.81.

Togene 53,54,55,56,57 og 58 kører torsdage og lørdage i perioden 25.6.81 - 8.8.81 samt søndage i perioden 7.6.81 - 30.8.81.

Det kan i øvrigt nævnes, at vi påregner at afholde følgende driftsbegivenheder i 1981:

SØNDAG DEN 14. JUNI 1981: Vintagekørsel (kørsel med materiel fra før 1900).

SØNDAG DEN 5. JULI 1981: Kørsel med ØG 3 i anledning af lokomotivets 75 års fødselsdag.

SØNDAG DEN 16. AUGUST 1981: Vintagekørsel.

De ovennævnte arrangementer gennemføres under forbehold for evt. nedbrud.

Stig Bohnstedt & Jan Mynderup



## MARIAGER REMISEKOMITE

### Mariager Remisekomité.

Remisekomiteen har ladet fremstille en oversigt over DJK's materielsamling. Af denne fremgår det bl.a. hvor de enkelte vogne og lokomotiver henstår.

Denne oversigt, der er i format A4, kankøbes ved indsættelse af kr. 15,- på postgirokonto 6 30 33 82, MARIAGER REMISEKOMITE, KASSEREREN, RESEDAVEJ 91,2,tv, 8600 SILKEBORG.

Overskuddet ved salget af dette hefte går til remisebyggeriet i Mariager.

JA

### W. E. Dancker-Jensen, 60 år

At landets førende jernbaneentusiast, W. E. Dancker-Jensen, allerede i år (den 28. april) kan fejre sin 60 års fødselsdag, må komme som en overraskelse for de mange, der har nydt – og stadig nyder – godt af denne usædvanlig persons mange gode egenskaber – ikke mindst hans omfattende viden om jernbanevæsen.

Som søn af en trafikassistent ved DSB fik Dancker-Jensen tidligt nær kontakt med livet ved jernbanen, der siden har præget hans liv og interesser. En læringeuddannelse hos B&W åbnede vejen til den eftertragtede fyrbøderuddannelse ved DSB. Senere fulgte ansættelse som tegner og senere ingeniørassistent.

Den stadigt brændende interesse for jernbanehistorie førte i 1968 til en »bibeskæftigelse« som leder af DSBs jernbanemuseum i Sølgade. Ved oprettelsen af det nye jernbanemuseum i Odense i 1975 var Dancker-Jensen en af de vigtigste kræfter bag, og selvom ledelsen af museet ikke blev overdraget Dancker-Jensen, er der ingen tvivl om, at han med sit stærke engagement i begge museer stadig er hoveddrivkraften.

Den meget omfattende viden om jernbanevæsen og en enestående evne til at formidle denne til såvel »lægmænd« som til jernbanevenner har gjort WDJ kendt og estimeret såvel som foredragsholder som guide, ligesom han ofte er en skattet konsulent ved TV- og filmproduktioner, hvor jernbanedetaljerne skal være i orden.

For Dansk Jernbane-Klub vakte det megen glæde, da WDJ i 1970 i sin sparsomme fritid stillede sig til disposition for Museumsbanen; først som lokomotivfører, senere tillige som medlem af banens driftsudvalg.

Jernbaneinteressen har – trods centralt placeret – ikke fået lov at lægge beslag på al Dancker-Jensen's tid – foruden opbygningen af hjemmet i Lejre, er der blevet tid til deltagelse i amatørteater, diverse bestyrelseshverv samt utallige rejser (helst med tog) – gerne med jernbanemæssigt mål.

De, der kommer i lidt mere end overfladisk berøring med Dancker-Jensen, kan ikke undgå at bemærke den mænne-

skelige varme – i det hele taget de mange fremragende menneskelige kvaliteter, der får ham til at rage højt op over alle os andre.

Lad mig – ikke blot på Dansk Jernbane-Klubs vegne – men på alle dine mange venners vegne, ønske dig et hjerteligt til lykke med de første 60 vellykkede år – vi håber, at det bliver til endnu mange gode år i hvilke du – til glæde og gavn både for dig selv og de mange, du kommer i berøring med – vil få lejlighed til fortsat at beskæftige dig med dine mange interesser.

J. E. Krouel.

## BOGANMELDELSE

**Militære jernbaner ved Danmarks Sydgrænser, 1844–1920**

**Af Ulrich Holstein.**

**Forlaget Zac. kr. 138,-. 93 sider. A4 format.**

Ulrich Holstein har søgt at opdyrke et hidtil ret upåagtet område inden for jernbanelitteraturen, de for eller af militæret anlagte jernbaner.

Bogen falder naturligt i 2 hovedafsnit: jernbanernes rolle i de slesvigske krige 1848–50 og 1864, og jernbanerne op til og under den 1. verdenskrig. For så vidt angår 3-årskrigen har beretningen kunnet gøres kort. Der var ingen baner i Sydslesvig endnu, hvorimod den i Holsten i 1844 indviede »Kong Christian den Ottendes Østersø Jernbane« mellem Altona og Kiel, som samme år havde fået en afgrening mellem Neumünster og Rendsborg, kom oprørerne særdeles vel tilpas, idet denne bane blev brugt til transport af de tyske tropestyrker, som kom oprørerne til undsætning, samt til transport af materiel.

I 1864 var det tyske jernbanenet såvidt udbygget, at det via Hamburg kunne bruges og flittigt blev brugt til transport af de prøjsiske og østrigske tropper; inden krigen kom i gang til terrænet syd for Rendsborg, og senere fra Rendsborg til terrænet syd for Danevirke. Det berettes om, hvorledes de fra dansk side planlagte sprængninger af jernbanebroen ved Rendsborg ikke kom til udførelse, således at prøjserne uden særlige hindringer kunne køre med toget til området syd for Danevirke, så snart danskerne havde trukket sig tilbage til Sli-Danevirke-stillingen. På det tidspunkt var den af Peto, Brasey & Betts anlagte bane mellem Flensborg og Husum med sidelinie til Slesvig i fuld funktion, men medens den tyske generalstab havde inddraget jernbanedriften i deres nøje forberedte opmarchplaner, redegør forfatteren for, at man fra dansk side ikke rigtig havde tiltro til den slesvigske banes anvendelighed. Det berettes om, hvorledes man havde læsset et tog med røget kød, brød og brændevin i Flensborg. Da toget ankom til Danevirke, viste det sig, at man havde glemt nøglerne til vognene i Flensborg, således at man kun efter anvendelse af vold kunne få aflæsset toget.

Forfatteren gengiver den også fra Parbøls bog om jernbanerne i 1864 (og andre kilder) kendte, nærmest tragikomiske beretning om, hvorledes hærledelsen til brug ved tilbagetoget fra Dannevirke havde rekvireret alt hvad jernbaneselskabet kunne fremskaffe af lokomotiver og vogne,



hvorefter man sendte soldaterne af sted ad hærvejen til fods, i videst muligt omfang ødelagde eller fornagledede artilleri og lod togene køre tomme til Flensborg.

Bogen bringer på dette punkt ikke så forfærdelig meget nyt, som ikke er kendt fra Parbøls nævnte lille skrift.

Bogens tyngdepunkt ligger i redegørelsen for tyskernes jernbanebygning i Sønderjylland i tiden indtil den 1. verdenskrig, ikke uden strategiske bagtanker, og for den massive udbygning af såvel det normalsporede banenet som af de metersporede »Kreis-banen« og anlæg af 600 mm-Feld-banen, der blev foranlediget af det storstilede anlæg af fæstningsværker tværs over Nordslesvig, som blev bygget i årene 1916-17, »Sicherheitsstellung Nord« kaldet. Formålet var at kunne møde en engelsk landgangsstyrke, som måtte have ønsket om at åbne en 2. front via Danmark. Som bekendt var det spildte kræfter, og kun få spredte terræændringer vidner om dette i virkeligheden meget imponerende, og sikkert også effektive anlæg. Forfatteren har her udrettet et betydeligt arbejde ved, medens tid endnu er, at gennemgå forholdene i terrænet, tale med folk, som har personlige erindringer om fæstningsanlægget og at gennemgå de meget spredte skriftlige kilder. Afsnittet er forsynet med mange gode kort og interessante fotografier. Mange steder har han måttet konstatere, at der ikke er spor tilbage af de i sin tid meget betydelige baneanlæg, f.eks. anfører han, at der ikke findes de fjerneste spor i terrænet af den normalsporede bane Døstrup-Ottersbøl krat, hvor der var anbragt en svær kanon. På egnen, hvor jeg har færdes en del i min barndom, sagde man, at formålet med kanonen var at beskyde Ribe og/eller Esbjerg. Jeg vil dog her bemærke, at jeg godt husker, at der endnu i min barndom kunne påvises svære fundamenter til en bro over et vandløb eller en grøft, såvel som selve kanonstillingen med div. bunkers.

I en digression om tyskernes rænker andet steds i Danmark og om jernbaneartilleriet ved Københavns vestenceinte kommer forfatteren ind på en historie om, at Lyngby-Vedbæk banen blev anlagt for tysk kapital med det formål i påkommende tilfælde at kunne transportere svært artilleri og andet krigsmateriel fra Vedbæk havn til Mølleådalene med tanke om at gennembryde nordflanken og foretage bombardement af København, ligesom visse for tysk regning foretagne kalkbrydningsarbejder på Salt-holm skulle have til formål at anlægge en artilleribase. Som kilde påberåbes bl.a. Niels Jensen: Danske Jernbaner. Niels Jensen ses ikke at skrive noget som helst herom. De øvrige påberåbte kilder er mig ubekendte; men er det ikke en skrøne? Man bør vist omgås »historien« med større kildekritik. Hvad ville en gennemgang af Aktieselskabsregistret udvise? Ville det være muligt nu efter så mange år at få lov til at kigge i kortene i Forsvarets Efterretningstjeneste? Gennemgående har efterretningstjenesten jo ikke været dårligt underrettet. Den har blot haft svært ved at råbe politikere af visse afskygninger op. Det er iøvrigt næppe korrekt, når det siges, at banen »kørte med underskud og driften indstilledes i 1917, hvor et angreb på København ikke mere var aktuelt«. Ifl. Thomassens bog om Kystbanen fortsattes driften også efter 1917 indtil den 1. januar 1923, men kun med personførende godstog.

Bogen vidner om en betydelig indsats med henblik på opdyrkning af nyt land, men på den baggrund er det skade, at bogen mangler »finish«. Der er alt for mange trykfejl og småunøjagtigheder. Sproget nærmer sig sine steder det ubehjælpssomme. F.eks. står der side 17 som kapitelovertitel »Den tyske **exekution** i Holsten«. Samme side staves ordet eksekution, næste side Exekution, og er ordet overhovedet anvendeligt i den betydning? Et sted i kildeangivelserne står anført: V. Tscheerschnetz (en afhandling om Alsener Kreisbahnen). Han hed Adolf Friedrich Traugott von Tschirschnitz, og var Landrath i Sønderborg. Kildehenvisningerne synes iøvrigt tilfældige. Parbøls bog Altona-Kiel (DJK nr. 30) er ikke nævnt. Forfatteren nævner Thomassens bog om Tørsbøl-Padborg banen, men ikke sammes bog om Broager banen, skønt sidstnævnte bane, hvad Thomassen indgående redegør for, helt overvejende havde strategiske formål. Wilckes 2 bøger om Haderslev Amts Jernbaner lades helt uomtalt, skønt Wilcke dog redegør for de bagtanker, man fra tysk side havde med baneanlæggene i Nordslesvigs nordligste del i tilfælde af en konfliktsituation med Danmark.

Endelig må man vist spørge, om ikke bogens pris er lovlig høj, og om det ikke er lovlig fordringsfuldt at indlede en sådan bog med en typografisk meget fremhævet bemærkning om udgivelse i anledning af Hendes Majestæt Dronningens 40 års fødselsdag.

Jul. Paulsen.

## En anmeldelse af UK-Modellers »Preci-Track« (40)

### Af Bjarne Green

Efter længere tids spekulationer og tøven, tog jeg en dag mod til mig og åbnede en pose med løsele til bygning af et »Preci-Track« skiftespor.

Der var én væsentlig grund til at jeg ikke for længe siden havde besluttet mig for at samle skiftespolet – jeg havde aldrig prøvet før.

Til bygning af det »Preci-Track« skiftespor jeg havde, leveredes følgende løsele:

- 6 stk. kobberbelagt plastic (print-board) 1 x 3 x 300 mm
- 4 stk. skinnestrenger af 450 mm
- 1 stk. arbejdstegning
- 2 stk. beskrivelse/byggevejledning
- 1 stk. skinnelære

Prisen på et »Preci-Track« skiftespor varierer fra kr. 26,40 til kr. 44,00, afhængig af hvilken type man vælger.

Efter en nærmere gennemgang af byggevejledningen og enkeltdele begyndte jeg samlingen.

Arbejdstegningen blev sat fast på en krydsfinerplade med tape. Oven på tegningen blev der lagt smørrebrødspapir ligeledes fastgjort med tape. Svellerne blev tilskåret og pålimet smørrebrødspapiret (med hvid snedkerlim, der er opløseligt i vand), ifølge arbejdstegningen. Da limen var tør, blev svellerne kobberbelægning renses med ståluld. Herefter blev skinnestrengene tilfilet, renses og påloddet som beskrevet i vejledningen.

Her må det vel være på sin plads med et enkelt råd vedrørende lodning.

Påfør skinnernes underkant et **tyndt og jævnt** lag loddetin. Påfør derefter svellerne en tynd streg loddevand med en tilspidset træpind. Læg skinnestrengen på plads, og sæt en fuldstændig tør og ren loddekolbe på siden af skinnen, lige over svellen, indtil loddetinnet er opløst og fordelt jævnt mellem skinne og svelle. Ved denne fremgangsmåde bliver rensearbejdet minimalt i den afsluttende fase. Når loddearbejdet er afsluttet, fjernes så meget af smørrebrødspapiret som muligt, hvorefter skiftesporet lægges i varmt vand. Herved fjernes loddevand og limen, som svellerne blev fastgjort med, opløses. Efter nogle timer kan hele herligheden vaskes ren med varmt vand og en neglebørste. Til slut gennemgås sporet, eventuelle rester af loddetin fjernes, og sporet er færdigt.

Tidsforbruget blev opgjort til 7,5 timer, men hertil skal bemærkes, at jeg aldrig forhaster mig, når jeg bygger. Endvidere er jeg helt sikker på, at det næste gang går betydeligt hurtigere.

Efter afprøvning af sporet står følgende bemærkninger tilbage:

Sporet fungerer perfekt,  
bygningen har været let, og  
sporet virker meget naturligt.

Jeg tror, at enhver der prøver at bygge sine egne spor med »Preci-Track« vil give mig ret, når jeg siger, at vi her har fået en værdig konkurrent til færdigfremstillet industrimateriel.

For god ordens skyld bør det nævnes, at UK-Modeller også leverer »Preci-Track« i spor O.

## Nyt katalog fra SHS

Sporvejshistorisk Selskab har igen fremstillet et stort 12 siders Salgskatalog for 1981 med masser af nyheder, bl.a. kan nævnes bog om Linie 4, 2. oplag af FARVEL Sporvogn med enkelte rettelser, Sporvejsmuseets 2. årsberetning, særhæfte om Sporvejene under besættelsen, 1981-sporvognskalenderen samt masser af fotos.

Salgskataloget kan rekvireres gratis ved at sende navn og adresse til Sporvejshistorisk Selskab, Medlemssalget, Hvedevej 10, 2700 Brønshøj.

## LONG-BOILER

Ole Edvard Mogensen har gjort opmærksom på, at den i nummer 4-5/1980 på side 107 i 2. spalte omtalte, bevarede 0-6-0 long-boiler ikke længere findes på jernbanemuseet i York (hvor den stod i 50 år), men er overflyttet til det i 1975 åbnede North Road Station Railway Museum i Darlington. Den pågældende maskine, North Eastern Railway nr. 1275, er bygget af Dübs & Co. i Glasgow 1874 som et af de sidste eksemplarer af denne Stephenson-type og havde et aktivt liv på et lille halvt hundrede år.

PWS

## SALGSAFDELINGEN

### TILBYDER FØLGENDE NYHEDER:

NORDENS JÄRNVÄGAR 1977 fra Frank Stenvalls Förlag. I slutningen af maj måned udkommer endnu et bind i denne populære bogserie fra Frank Stenvalls Förlag. Endnu en gang vil vi kunne glæde os over en samling af billeder, der fortæller om året 1977 ved de nordiske landes jernbaner.

Sikkert er det, at bogen, der bliver i samme udstyr som bogen for 1976, vil komme til at indgå i jernbaneentusiasternes samlinger.

Pris: Kr. 85,- (incl. moms og forsendelse) gennem Salgsafdelingen.

SJ 125 ÅR er titlen på en imponerende jubilæumsbog om de svenske statsbaner som er udgivet i anledning af 125 års jubilæet i 1981. Bogen, der er på 144 sider, er fyldt med dejlige billeder, hvoraf mange er i farver. Udgiveren er SJ på Gullers International AB. Teksten er af Lars Olov Karlsson og Carl-Axel Alrenius. Fotos: Björn Enström. Arkivbillederne stammer fra Järnvägmuseet, og designet har Olle Eksell stået for. Den er værd at købe!

Pris: Kr. 135,- (incl. moms og forsendelse) gennem Salgsafdelingen.

Slagerupbanen og dens materiel er titlen på en ny DJK-bog, der udkommer i slutningen af juni måned. Birger Wilcke har gennem årene samlet mange billeder fra KSB - især af banens materiel, og det er denne samling af fotos, der nu har dannet grundlaget for en ca. 80 sider stor bog med ca. 80 fotos.

Pris: Kr. 40,- (incl. moms og forsendelse) ved forudbestilling inden 15. juni 1981. Herefter bliver prisen formentlig kr. 45,-.



Overnævnte publikationer kan bestilles ved indsættelse af overnævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

Dette nummer af "Jernbanen" afleveres på avispostkontoret den 13. ell. 14. maj 1981.

OCMP.

# Jernbanenyt - kort fortalt

## DSB

I oktober kvartal 1980 er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 8 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MC 6501–6508 samt 8 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne), litra FC 6001–6008.

Fra Maskinområde Århus til Maskinområde København er midlertidigt overflyttet MZ 1421 og 1425 – omvendt er midlertidigt overflyttet MZ 1438 og 1446. Det tidligere udlånte »sjællandske« MZ 1431 er udskiftet med MZ 1444. (Se »Jernbanen«, nr. 3/80 – side 88/89 og nr. 6/80 – side 135).

Fra Scandia-Randers A/S« er leveret 11 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 903 – 20–84 913 (stationering: Værkstedsområde øst) samt 3 stk. containerbærevogne (bogietype), litra Sgs 454 0, 111, 112, 115.

Fra Sverige er indkøbt 6 stk. (brugte) beholdervogne: 720 3, 109, 111, 117, 119, 122, 123 (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: ABg 38–61, 249, 296, 299, 303, 304 til »38–44« – Bg 29–63, 161, 166, 170, 171, 175, 176, 181, 183, 185, 191, 198 til »29–44« – BDg 82–64, 111, 113, 201, 212 til »82–44« – P 90–84, 802, 805–813 til »90–83«.

Person- og rejsegodsvogn BDh 82–24 273 er udrangeret (efter havari).

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



Pr. 31. december 1980 rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

### Damplokomotiver:

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Toglokomotiver .....  | 5 |
| Rangerlokomotiv ..... | 1 |

### Motormateriel:

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Toglokomotiver .....    | 165 |
| Rangerlokomotiver ..... | 135 |
| Traktorer .....         | 93  |
| Lyntogsmotorvogne ..... | 11  |
| Lyntogsbivogne .....    | 32  |
| Motorvogne .....        | 122 |

### Elektrisk materiel:

|                  |     |
|------------------|-----|
| Motorvogne ..... | 285 |
| Bivogne .....    | 285 |

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

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: MV: 5 stk., MX: 45 stk., MY: 54 stk., MZ: 61 stk. – rangerlokomotiver«: MH: 118 stk., MT: 17 stk. – »traktorer«: M.A.N.-Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., Frichs (Köf-type): 40 stk. samt 5 stk. diesel- og 2 stk. benzin-mekaniske »småtraktorer« – »lyntogsmotorvogne«: MA: 11 stk. – »lyntogsbivogne«: AM: 10 stk., BM: 6 stk., BMk: 6 stk., BS: 10 stk. – »motorvogne«: MO: 60 stk., MR: 62 stk.

En del af de ovennævnte MH-lokomotiver, Ardelt-traktorer, »småtraktorer« og MO-vogne er hensatte ureparerede (benyttes som reservedelslagre) og må betragtes som »papir-lokomotiver«, da de næppe kommer i drift igen.

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: MC: 8 stk., MM: 212 stk., MU: 65 stk. – »bivogne«: FC: 8 stk., FC: 212 stk., FU: 65 stk.



Pr. 31. december 1980 bestod vognparken af:

**894 stk. personvogne** (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 2 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I oktober kvartal er der tilgået driften 11 vogne – og der er udrangeret 1 vogn.

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

**4943 stk. lukkede godsvogne.** I oktober kvartal er sket en tilgang på 3 vogne (»regime 40 vogne« – beholdervogne købt af »Dansk Shell A/S«) – og en afgang på 116 vogne.

**2744 stk. åbne godsvogne.** I oktober kvartal er sket en tilgang på 3 vogne – og en afgang på 46 vogne.

**575 stk. tjenestevogne.** I oktober kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: Nr. 377, 378, 380 »Transportvogne for hjulsæt« (Mafd.), nr. 891, 892 »Transportvogne for bremse-såler« (Mafd.) – og en afgang på 2 vogne: Nr. 780 (Aafd.), nr. 787 (Mafd.).

**585 stk. privatejede godsvogne** (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er sket en tilgang på 6 vogne (beholdervogne tilhørende »Kommunekemi A/S« – se ovenfor) – og en afgang på 4 vogne: 070 0, 810, 820, 821 (»Dansk Shell A/S« – solgt til DSB) og 095 0 950 (»Herlevskolen«).



Pr. 1. januar 1981 var følgende rullende materiel i ordre:

20. stk. diesel-elektriske motorlokomotiver, litra ME 1501–1520,

## **BIRCH LÅSESERVICE**

Skolevej 16 – Maribo

Telefon (03) 88 34 42

Oplukning af døre  
Reparationer, omlægning og montering  
af låse

---

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



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

---

### **LYSKOPI**

Alt duplikeres, fotokopieres og alt i lustryk  
Vestergade 52 – Maribo  
Tlf. (03) 88 11 84

---

### **HOLEBY BLOMSTERFORRETNING**

V. S. Roerholt  
Østervej 14 – Holeby  
Tlf. (03) 90 61 19

---

### **ØSTERGADES BRODERIMAGASIN**

Ellen Rasmussen  
Østergade – Maribo  
Tlf. (03) 88 01 06

---

Se gardiner og væg-til-væg tæpper i  
Lolland-Falsters største tæppehal  
Vestre Landevej 11 – Maribo – Tlf. (03) 88 21 40

**LOLLANDS GARDIN- OG TÆPPECENTER**

## **BANDHOLM MASKINFABRIK A/S**

BRDR. NIELSEN

STÅLKONSTRUKTIONER

RØR- og BEHOLDERARBEJDE

VVS

CERTIFIKATSVEJSNING

OPTISK SKÆRING

**BANDHOLM – TELEFON (03) 88 80 06**

---

Modeljernbane for store og små?

**REMISEN** har det!

Kraghave Møllevej 45 – Nykøbing F  
Telefon (03) 83 90 29

---

### **BANDHOLM AUTOSERVICE**

Frank Petersen  
Bandholm – (03) 88 80 94

---

### **A/S P. HATTEN & CO.**

**MARIBO – NAKSKOV**

---

### **NORDISK BÅDHANDEL**

Reersnæs Savværk  
4930 Maribo  
Tlf. (03) 88 80 69



Den 20. februar 1981 ankom det første af en serie lokomotiver til de norske statsbaner fra Henschel i Vesttyskland til København G undervejs fra Tyskland til Norge. Her ses NSB Di 4 651 ved siden af DSB Mz 1443 på Godsbanegårdens maskindepot. NSB får ialt fem lokomotiver af typen Di 4, og de har tilsvarende udrustning som DSBs nye Me-lokomotiver.

Foto: Erik Buus.



- 26 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse/rejsegodsrum), litra MRD 4201-4226,
- 4 stk. personvogne (kupétype – for lyntogssæt), litra Af 10-74 000 – 10-74 003,
- 4 stk. personvogne (storrums- og styrevogn – for lyntogssæt), litra Bfs 29-74 100 – 29-74 103,
- 2 stk. personvogne (catering/specialkupétype – for lyntogssæt), litra Cf 84-74 000, 84-74 001,
- 33 stk. personvogne (2. klasse), litra B 20-83 155 – 20-83 187,
- 25 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 914 – 20-84 938,
- 1 stk. personvogn (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 552,
- 5 stk. postvogne, litra P 90-83 815 – 90-83 819,
- 50 stk. lukkede godsvogne, litra Hbis-tt 236 0 000 – 236 0 049,
- 47 stk. containerbærevogne (bogietype), litra Sgs 454 0 100 ... 454 0 149.



De 16 ME-lokomotiver, nr. 1501-1516, der var planlagt leveret i tidsrummet november 1980 – oktober 1981, har været plaget af en lang række produktionstekniske vanskeligheder, således at levering efter de seneste oplysninger først kan finde sted i tidsrummet fra medio maj 1981 til medio december 1981. Leverandøren »Thyssen Industrie AG Henschel« i Kassel har i to omgange måtte meddele om leveringsforsinkelse. Første omgang anførtes, at der havde vist sig tekniske problemer i samspillet mellem den avancerede el-udrustning, der leveres fra »Brown Boveri (BBC)« og dieselmotor- og hovedgeneratorudrustningen, der leveres fra »General Motors« i USA. Den yderligere leveringsforsinkelse hidrører fra uforudsete problemer med el-bremseafkølingen, et problem Henschel og BBC blev opmærksomme på ved indkøringen af tilsvarende udrustninger til de lokomotiver, der leveres til NSB. Disse fem lokomotiver, litra Di 4, afleveres nu med et halvt års forsinkelse, idet leverandøren har tilkendegivet, at de resterende problemer er løst, men

det første lokomotiv, der afleveredes til NSB medio februar (overnattede på vej fra Tyskland til Norge i Depotværksted København Gb.) var dog uden virksom el-bremse.

Hvis den seneste leveringsplan holder, vil der være 9 ME-lokomotiver til disposition ved overgang til K 81 vinter, og den samlede beholdning vil kunne indsættes i løb fra K 82 sommer. I december 1980 er der afgivet bestilling hos »Thyssen Industrie AG Henschel« i Kassel på yderligere 4 ME-lokomotiver (nr. 1517-1520) med forventet levering i februar-marts 1983. I aftalen med fabrikken indgår endvidere, at DSB ved bestilling inden 1. juli 1981 har ret til at bestille indtil 12 stk. ME-lokomotiver på samme vilkår som gældende for de bestilte 4 stk. I givet fald vil det første af disse lokomotiver kunne leveres i maj 1983 og de eventuelle efterfølgende med ca. 3 ugers mellemrum. Benyttelsen af denne optionsret er afhængig af, hvilke beskæftigelsesmidler der stilles til rådighed for DSB.



I januar 1981 er der hos »Scandia-Randers A/S« bestilt yderligere 30 MRD-vogne (nr. 4227-4256) med en forventet levering i fortsættelse af de i juni 1980 bestilte 26 vogne. Det vil sige, at de sidste vognsæt kan afleveres i begyndelsen af 1983. De i alt 56 MRD-vogne vil efterhånden blive kombineret med de eksisterende 62 MR-vogne, således at der i et vognsæt MR/MRD vil være en afdeling for post- og rejsegods.

Dieselmotorerne til MRD-vognene leveres i en ikke-trykladet version, idet erfaringerne med MR-togsættene har vist, at den trykladede motor ikke er egnet for de kraftigt varierende belastninger, som togene udsættes for i regionaltogene i Jylland og på Fyn. Effekten pr. motor reduceres fra ca. 360 hk til ca. 300 hk, hvilket kan medføre mindre justeringer i køretiderne; vedligeholdelsesudgifterne skulle til gengæld falde.



Hos »Scandia-Randers A/s« er der i november 1980 bestilt yderligere 10 stk. personvogne, litra Bn 20-84 929 – 20-84 938. Vognene udføres som de senest leverede af samme litra; leveringen finder sted i tidsrummet marts-juni 1982.



I december 1980 er der hos »Scandia-Randers A/s« afgivet bestilling på 50 godsvogne, litra Hbis-tt (236 0 000 – 236 0 049). Leveringen vil finde sted med 15 stk. i slutningen af 1981 og de resterende 35 stk. i 1982. Vogntypen er en ny version af de kendte Hbis-vogne. De bestilte vogne får større læsseåbning, en forstærket konstruktion og flytbare skillevægge. (Sidstnævnte detalje er begrundelsen for det »nationale« underlitra »tt«).



Problemerne med afsporing af MH-lokomotiver synes nu at have fundet en løsning, idet MH-lokomotiver kører på Københavns Hovedbanegård uden problemer. MT-lokomotiverne har derfor kunnet tilbageflyttes i januar.

For de øvrige trækraftenheder er situationen yderst anspændt. Der er således en konstant mangel på MZ-lokomotiver, og da der samtidig ikke er et overskud på MY- og MX-lokomotiver, er det ofte nødvendigt at fremføre tog med for lille trækraft.

Der er ligeledes et underskud på driftsklare MO-vogne, hvilket har betydet, at det har været nødvendigt at indsatte MX i stedet for MO i område vest.

På grund af den anspændte trækraftssituation arbejder en særlig nedsat materieldisponeringsgruppe intenst med at fordele det driftsklare antal trækraftenheder, således at der opnås den bedst mulige regularitet. Arbejdet består bl.a. i at fordele trækraftenheder mellem Maskinområderne, idet der må tages hensyn til de meget forskellige udrustninger, der kræves på lokomotiverne, f.eks. el-varme, dampvarme og ITC.

Dispositionerne omkring afhjælpningen af lokomotivmangelen medfører, at der fra overgang til sommerkøreplan 1981 vil blive benyttet MT-lokomotiver til fremførsel af persontog på strækningen Herning-Skjern, og at der fra 16. marts lejes trækraft hos VLTJ til kørsel af et godstogspar Vemb-Skjern-Herning og hos VNJ (Vestbanen) til et godstog Esbjerg-Varde (begge på mandage-fredage).



DSB har lejet et 3-akslet diesel-elektrisk rangerlokomotiv hos »Krupp MaK« for en 1/2-årig periode. Lokomotivet, der har typebetegnelsen »DE 501«, er forsynet med en 680 hk motor. Det stationeres i Helsingør for bl.a. at kunne afprøves ved færgerangering. Akseltrykket er 20 t – og det er vel højt for en række firmaspor. Det er derfor meningen senere at leje en bogie-udgave, inden der træffes valg af type for fremtidige leverancer til afløsning af litra MH. Det vil være aktuelt i første omgang at bestille 8 stk. rangerlokomotiver til levering i 1985.



En status over den igangværende modernisering af sne-rydningsmateriellet viste pr. 15. marts 1981, at –

1) Montering af underhængte sneplove på litra **MY, MV** og **MX** er afsluttet,

2) Montering af underhængte sneplove udføres på litra **MZ I** i perioden frem til 1. juli 1983 i forbindelse med lokomotivernes hovedeftersyn. Hvis lokomotiver af anden grund (havari el.lign.) får et længere værkstedsophold, vil de underhængte sneplove blive monteret i forbindelse hermed. MZ 1406 er forsynet med underhængte sneplove.

3) Montering af underhængte sneplove på **litra MZ II** sker i forbindelse med montering af ITC-anlæg og indbygning af el-varmegenerator. På grund af den anstrengte lokomotivsituation indstilles disse arbejder i perioden juni-oktober 1981. Samtlige lokomotiver forventes ombygget i september 1982.

8 lokomotiver er forsynet med underhængte sneplove: MZ 1412, 1414, 1417, 1420, 1421, 1423-1425.

4) Montering af underhængte sneplove på **litra MZ III** er planlagt at ske i perioden 1. oktober 1981 – 31. marts 1983 i forbindelse med indbygning af ITC-anlæg.

MZ 1436 og 1445 er forsynet med underhængte sneplove.

5) Montering af underhængte sneplove på **litra MZ IV** sker samtidig med indbygning af ATC-anlæg i perioden fra 1. oktober 1981 til 1. januar 1984.

MZ 1452, 1455 og 1461 er forsynet med underhængte sneplove.

6) Montering af underhængte sneplove på **litra MA** er i gang og syv MA-motorvogne er færdige. Sidste motorvogn afleveres til drift inden 1. oktober 1981.

7) Montering af underhængte sneplove på **litra MR** skulle være påbegyndt i november 1980, men blev på grund af vanskeligheder med anbringelse af håndbøjler på vognfronten udsat til januar 1981. Anbringelsen af håndbøjlerne er vanskelig, fordi isoleringsmaterialet indenfor de tynde jernplader ikke kan tåle, at der svejses på pladen. Prototypen MR 4022 er afleveret – de øvrige togsæt skulle være klar inden udgangen af 1981.

8) Montering af underhængte sneplove på **litra Bns** skulle være påbegyndt i januar måned 1980, men kom først i gang i juni måned. Forsinkelsen skyldtes, at de konstruktive ændringer på undervognen blev større end forudset. Bl.a. har det været nødvendigt at udskifte det gennemgående el-varmekabel. Montagearbejdet er nu udført på 28 vogne. Sidste vogn forventes færdig med udgangen af september måned 1981.

9) 4 **stk. MH-lokomotiver** er udstyret med ramme, ophængningsbeslag og tryklufstudsstyr til manøvrering af OTSO-sneplovudrustning. OTSO-sneploven (Rødby Færge) eller OTSO-sneborsten (Godsbanegården) kan valgfrit anvendes på de fire MH-lokomotiver.

10) Der var 6 **Scandia-sneplove** til rådighed i afvigte vinter (tjenestevogn nr. 127-132). Der er skaffet midler til indkøb af yderligere 10 sneplove, der leveres af »Scandia-Randers A/s« inden udgangen af indeværende år

11) I januar måned 1980 blev der leveret yderligere 2 **snefræservinge** (tjenestevogn nr. 3003-3004).

12) **Tender- og klimasneplovene** påregnes udrangeret i foråret 1981, da deres tilstand og alder ville nødvendiggøre en hovedreparation. Plovene vil blive delvis erstattet af de 10 ovennævnte Scandia-snepløve.



I gennem en periode er DSBs rullende materiel blevet udnyttet stadig mere intensivt i bestræbelserne på at give det kraftigt stigende antal passagerer en rimelig befordring. Dette har medført en række problemer i relation til vedligeholdelsen af det rullende materiel og fastholdelse af en tilfredsstillende driftspålidelighed.

På baggrund af et par togafsporinger i begyndelsen af december 1980 iværksættes en ekstraordinær inspektion af det sjællandske regionaltrafikmateriel (litra An, Bn og Bns). Inspektionen afslørede, at der på disse vogne med kunststofbremsesåler (monteret for nedsættelse af bremsestøjen) var revner eller risiko for revner i hjulringene.

De hidtil foretagne undersøgelser har vist, at alle sprængte hjulringe har været udsat for væsentlig overophedning, som har ført til en ændring af hjulmaterialets struktur med påfølgende revnedannelse. Det forhold, at hjultemperaturerne ved anvendelse af kunststofbremsesåler bliver væsentligt højere end ved anvendelse af støbejernssåler, har været kendt siden kunststofsålerens indførelse i 1976, men ved den gennemførte systematiske registrering af hjultemperaturer er der konstateret væsentligt højere varmepåvirkninger af hjulene end målt på tidligere tidspunkter.

Årsagerne hertil kan være flere, men det synes sandsynligt, at den kraftigere afbremsning som følge af fyldte vogne (automatisk forøgelse af bremsekraften i forhold til vognvægten) samt højere kørehastighed ved bremsningens påbegyndelse (indvinding af forsinkelser under kørsel med store tog) har haft væsentlig indflydelse herpå.

Ud over straks-foranstaltninger med afdrejning af beskadigede hjul og påsætning af støbejernssåler på vognene er der med henblik på det mere langsigtede iværksat undersøgelser af en række forhold vedrørende bl.a. skærpede eftersyn på materiellet, reduktion af støjniveauet ved brug af støbejernssåler og nye kriterier for eventuel genindførelse af kunststofsåler. På vogne, som det ikke har været muligt at udstyre med centrifugal regulator, er »R-indstillingen« på G-P-R omstilleren blokeret, og på malingen vedrørende R-bremsevægten fjernet.



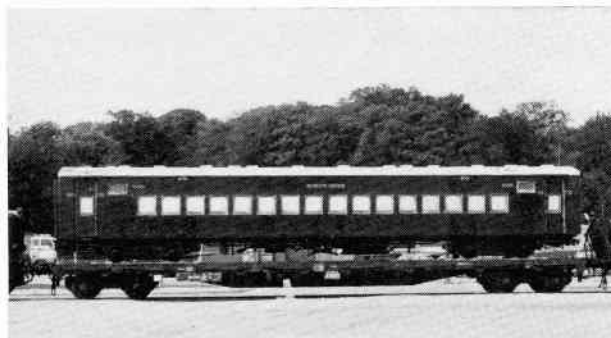
Med udgangspunkt i planerne om anskaffelse af nyt nærtrafikmateriel til supplerende af Bn-vognene, har det været nærmere vurderet, om der som ny type burde vælges 2-etages materiel. Ikke mindst på baggrund af de meget store trafikstigninger, prognoserne for de forventede trafikstigninger i 1980'erne samt de øgende regularitetsproblemer, synes meget at pege på, at der bør vælges 2-etages materiel.

Materiellet, der i givet fald vil blive anskaffet, er den franske vogntype tilpasset danske forhold (»Jernbanen«, nr. 3/80 – side 90). Med en vognlængde på 26,4 m og med et siddepladsmodul på 1875 mm (som i MR-tog og i prototype S-togene) kan en vogn rumme 134 pladser samt 8 klapsæder. Dette betyder, at der pr. løbende togmeter vil kunne skaffes ca. 60% flere siddepladser end i en ny nærtrafikvogn med én etage. Vognene vil kunne indrettes med en loftshøjde på 2070 mm på begge etager, og ved at udnytte de bedre forhold, som det danske el-profil giver i forhold til det franske profil, kan væsentlige gener ved de franske vogne elimineres.

På baggrund af de foretagne undersøgelser, er der truffet beslutning om at iværksætte en række aktiviteter, nemlig

- udarbejdelse af endelige kravsspecifikationer, herunder forhandling med sikkerhedsorganisationen,
- opbygning af vognmodel i skala 1:1,
- etablering af provisorisk perronforhøjelse på en enkelt station,
- afklaring af togbetjeningens omfang,
- konkretisering af vedligeholdelse, rengøring og reparation,
- udarbejdelse af alternative driftsoplæg.

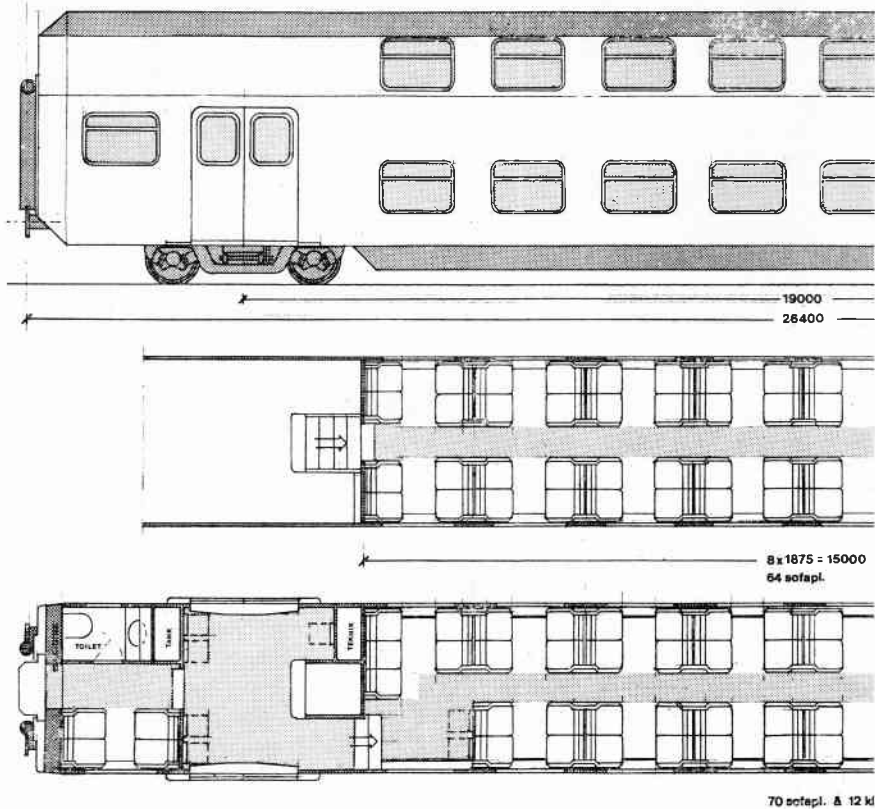
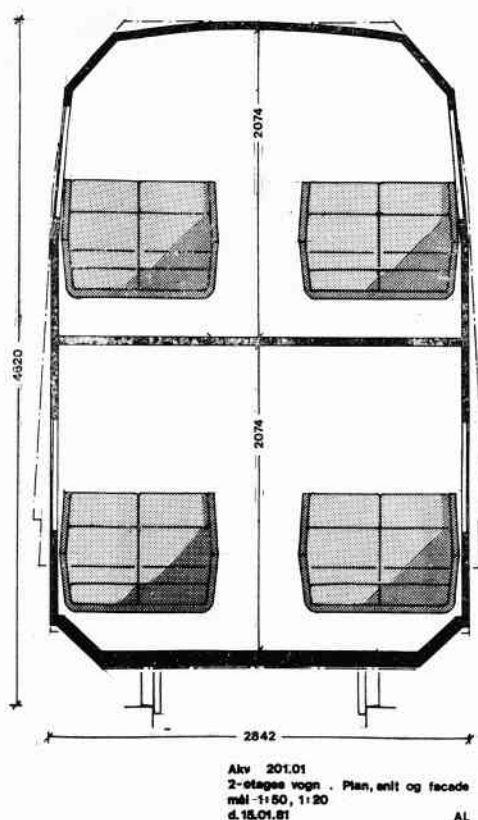
Arbejdet med disse aktiviteter skal være afsluttet ved udgangen af april måned 1981, således at endelig beslutning kan træffes i løbet af maj måned 1981. Træffes der på dette tidspunkt beslutning om anskaffelse af 2-etages materiel, vil den første vogn kunne leveres i løbet af sommeren 1983.



I forbindelse med et U-landsprojekt bygges der på Scandia i Randers nogle metersporede jernbanevogne til Bangla Desh. Vognene finansieres af Danida, og dette er den første vogn, da den forlod Randers mod Esbjerg den 26. september 1980. Foto: Asger Christiansen.

Den stadig stigende anvendelse af EDB-teknik ved styring og registrering af DSBs vognpark både i driften og i værkstederne gør det nødvendigt også at forsyne de knapt 600 tjenestevogne med 12-cifrede numre i overensstemmelse med UIC-normerne.

Der er udarbejdet et nyt nummersystem, hvorefter vognenes anvendelsesområde og afdelings-tilhørsforhold kan identificeres. Nummersystemet er opbygget således, at en tjenestevogns nuværende nummer (med visse undtagelser) indgår i det nye vognnummer, f.eks. ændres »Tjenestevogn 133« til 80 86 980 3 133 – 9, hvor »80« angiver 4 eller flere aksler (»40« angiver 2 aksler), »86« = DSB, »980« = disponeres af Baneafdelingen og »3« an-



Akv 201.01  
2-etages vogn . Plan, snit og facade  
mål 1:150, 1:20  
d. 15.01.81

AL

Projekttegning af påtænkt 2-etages nærtrafik-personvogn.

70 sofa-pl. & 12 kl

giver, at vognen er til specielt formål. Der vil blive redegjort for det totale system i en artikel i et kommende nummer af »Jernbanen«.

★

På grund af trafikstigningen er det nødvendigt fortsat at benytte de 4 sidste driftsklare ABhl-vogne (38–21, 265, 267, 268 og 272) i den daglige trafik, men da der ikke udbydes 1. klasse pladser i de tog, hvor vognene anvendes, er de omlitret til litra **Bvhl** (28–21 – og samme endecifre). Pladsantal: 58 – på 2. klasse.

★

Det er besluttet at ændre to af de bestilte fire sidegangsvogne til de nye lyntogsstammer, litra Af til midtgangsvogne (2. klasse), med nyt litra – **Bfm**. Denne ændrede beslutning på et fremskredet tidspunkt i konstruktionsarbejdet medfører, at vognene først vil kunne afgives til drift i foråret 1982, hvorfor kørsel med prototypelyntoget som 5-vognstog først kan indledes ved overgang til K 82 sommer. Kørsel med prototypelyntoget i regelmæssig daglig drift med passagerer i en dobbelttur mellem København og Århus iværksættes dog, når der disponeres over begge prototypestammerne, hver bestående af styrevogn (litra Bfs), sidegangsvogn 1. klasse (litra Afm), servicevogn (litra Cfm) og styrevogn (litra Bfs). Dette ventes tidligst at kunne ske i januar 1982. (Bemærk det nye underlitra »m« for mellemvogn.)

★

Manglende mulighed i Hovedstadsrådet for investering i nyt materiel til »Lille Nord« (Hillerød–Helsingør) betyder, at de nuværende motorvogne, litra MO, må renoveres for

at sikre strækningens fortsatte drift. HTs trafikudvalg har indstillet til Hovedstadsrådet, at der gives bevilling til renovering af 7 motorvogne (DSB havde foreslået 10) på 7 mio. kr. i 1981-priser inkl. moms. For dette beløb kan foretages nodtørfigt vognkassereparation, total renovering af dieselmotorer, kompressorer, varmekedel, banemotorer og bogier, hvorefter vognene vil kunne holdes i drift til 1987.

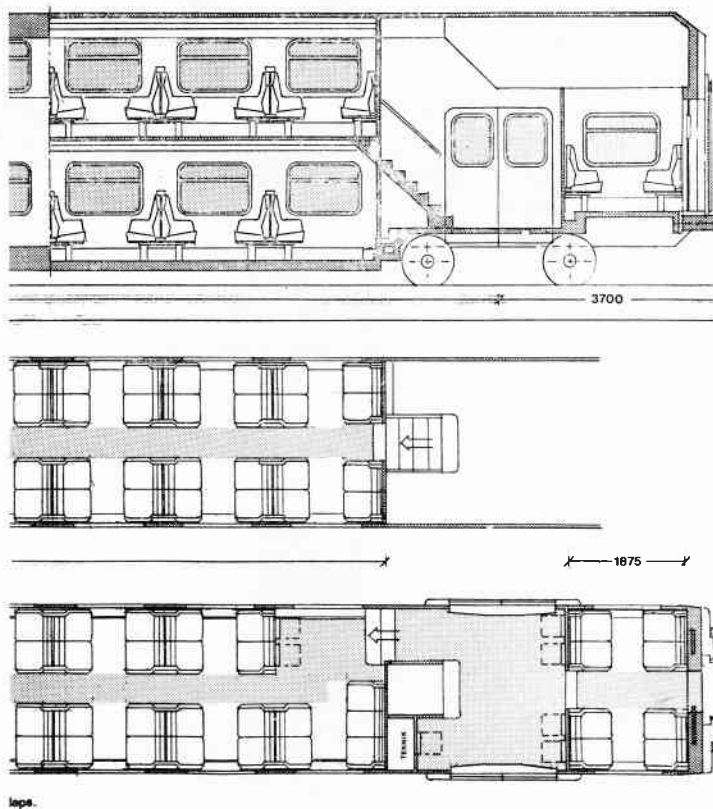
★

Behovet for forbedring af værkstedsforholdene for vedligeholdelse af maskiner til sporvedligeholdelse har været voksende i de senere år i takt med mekaniseringen af sporvedligeholdelsesarbejderne, hvorved maskinparken er vokset betydeligt. Der har da også i en lang årrække været afsat midler til opførelse af nye værksteder, men på grund af nedskæringer på investeringsrammerne er arbejderne stadig blevet udskudt.

Som første etape af nyt sporrærktojsdepot i Roskilde er nu udarbejdet et skitseprojekt til værksted bestående af værkstedshal, hjælpeværksted, lagerrum og velfærdslokaler på ca. 1800 m<sup>2</sup>. Værkstedet påregnes inddelt i 4 vedligeholdelsespladser med fornødent værkstedsudstyr, og der er påregnet etableret 10 t kran, som kan bevæge sig over hele hallen.

Værkstedet vil i månederne november–marts blive udnyttet til det årlige store eftersynsprogram af maskinparken, i den øvrige del af året vil værkstedet blive udnyttet til løbende eftersynsarbejder på maskiner og motortroljer, vedligeholdelse i tilfælde af maskinnedbrud samt vedligeholdelse af snerydningsudstyr.





Tegning: DSB (Mafd.).

El-projektet er i øjeblikket i gang med metodeudvikling på bl.a. følgende områder: **Sporsænkninger:** Ved sporsænkninger har man hidtil arbejdet med adskillelse af sporet i 15 m-længder. Til anvendelse ved de første sporsænkninger på Vestbanen er der med henblik på afprøvning af en ny arbejdsmetode anskaffet sporvekslerammer for op til 120 m spor. **Køreledningsanlæg:** I samarbejde med det engelske konsulentfirma »Balfour Beatty« er udvikling af køreledningsophæng nu ved at være afsluttet. Til anvendelse ved montering af selve køreledningen er der indkøbt en særlig tromletrolje, der forventes at kunne forenkle monteringsarbejdet. I stedet for at montere køreledningsophæng på de opstillede køreledningsmaster, undersøges mulighederne for størst mulig præfabrikation forud for montagen af master, ophæng m.v.



I forbindelse med sporombygningsarbejderne på **Skanderborg** station blev et nyt spor 1 taget i brug den 5. december 1980. På **Nyborg Færge** blev den ny perron 4 med tilhørende spor 41 og 42 taget endeligt i brug den 23. januar.



Der blev sat et flot punktum for »Dansk Signal Industri A/s«s jubilæumsår 1980 i og med afleveringen og idriftsættelse af **Danmarks første datamatstyrede sikringsanlæg** (DSB type 1977) på **Grejsdal** station den 5. december 1980.

Anlægget var det første af i alt 14 bestilte til strækningen Vejle-Holstebro – og anlægstypen er udviklet hos DSI baseret på et nyt datasystem. At anlægstypen betegner en nyskabelse også i international sammenhæng (det er den anden datamatstyrede type sikringsanlæg i drift på ver-

densbasis) er allerede bekræftet, ved at flere udenlandske jernbaneforvaltninger har vist interesse for det nye system.

Idriftsætningen af anlæggene følger et meget stramt program, og otte anlæg er allerede taget i brug: **Jelling** (23. januar), **Gadbjerg** (30. januar), **Give** (13. februar), **Thyregod** (27. februar), **Brande** (13. marts), **Fasterholt** (27. marts) og **Kølkær** (10. april). Signalopstillingen på stationerne er uændret med undtagelse af Kølkær, hvor Dv-signalerne i spor 1 og 2 og de to sidestillede U-signaler ved udgangsspor-skifterne er afløst af PU-signaler og kun ét U-signal (for hver køreretning).

Togveje, signalstillinger o.s.v. vises i »system 77« på en farveskærm, og sikkerheden realiseres ved hjælp af en datamat med to programsystemer. I hvert sikringsanlæg indgår to relæhytter (koncentratorer), der er placeret i hver sin ende af stationen i nærheden af indgangsspor-skifterne. I den ene relæhytte er indrettet kontorrum, hvorfra lokal betjening af sikringsanlægget kan ske. Udvendigt på begge relæhytter er i et skab anbragt nød-betjeningspanel, hvorfra forskellige betjeningsfunktioner kan udføres i tilfælde af datamatsvigt.

I umiddelbar tilslutning til ibrugtagning af hvert af de nye stationssikringsanlæg blev nyt automatisk linieblokanlæg mellem pågældende station og den foranliggende tog-følgestation taget i brug. Fjernstyring af strækningsafsnit-tene (og stationerne) foregår stadig fra FC Herning. Det automatiske linieblokanlæg mellem Grejsdal og Jelling er delt i to blokafsnit med tilhørende AM-signaler for begge køreretninger.



**Strækningsradioen** blev sat i drift i løbet af februar på følgende strækninger, der nu er fuldt udbygget:

Helsingør-København H.-Korsør, Roskilde-Holbæk, Ringsted-Rødby Færge.

På strækningen Helsingør-Hellerup kan der indtil videre kun anvendes den såkaldte B-drift (med et begrænset antal funktioner). På strækningerne Roskilde-Køge-Næstved og Nykøbing Fl.-Gedser er der endnu ikke fuld radiodækning, da der mangler opsætning af nogle antennemaster. Under gunstige forhold kan der dog opnås radiokontakt også på disse strækninger ved at benytte tilstødende strækningers kanalnumre.

Medio februar var der installeret radioanlæg i samtlige lyntog (litra MA og BS), i alle MX- og MY-lokomotiver stationeret på Sjælland og i ca. halvdelen af MZ-lokomotiverne. 19 stk. Bns-vogne var forsynet med radioanlæg i førerrummet – og 9 stk. havde radiotalested i tjenestekupeen, således at togpersonalet også kan opnå samtale med radiocentralen i FC.



DSB genindfører sovevognstrafik på strækningen København-Frederikshavn fra sommerkøreplanen, der træder i kraft den 31. maj, idet de to DSB-ejede sovevogne ind-sættes i togene 594/595.

Baggrunden for indsættelsen er dels det behov for natrejser, som belægningen i liggevojnene indikerer, og dels at DSB selv vil udnytte de to sovevogne, som for tiden er indskudt i den internationale sovevognspool. Vognene var oprindeligt bestemt til at køre på strækningen København-Hoek van Holland, men har siden dette løbs ophør kørt andre steder i Europa.

Vognene er af typen T2S med 17 kupeer, der alle kan opredes som en- eller to-sengskupeer. Kupeerne er i øvrigt som øvrige sovevogne udstyret med håndvask, klappbord og toiletskab med spejl.

Sovevognene vil ikke blive betjent af særlig sovevognskonduktør, men af det almindelige togpersonale. Prisen for en to-sengskupé er fastsat til 75 kr. samt billet til 2. klasse. For en-sengskupé er prisen 150 kr. samt billet til 1. klasse. Sovevognstillægget er det samme uanset strækning.



Den tredje IC-færge i rækken, **M/F »Kronprins Frederik«** anløb Korsør første gang den 21. marts – og Nyborg den 22. marts for afprøvning af lejer. Den 2. april anløb færgen atter Korsør, hvor den efter afleveringen fra »A/s Nakskov Skibsværft« oplagdes i »Stena-lejet« for ombordtagning af diverse udrustning. Indøvelsessejladsen skete i perioden 22.–28. april, hvorefter færgen afsejlede til København for præsentation ved Langelinie kajen den 29. og 30. april.

Forsøget på at redde **M/F »Korsør«** – DSBs første dieselfærge – mislykkedes, idet færgen er solgt til ophugning hos et firma i Nakskov. Bevarelsesforeningens tilbud på 1 kr. stod mod skrothandlerens 600.000 kr. Stor- og nytænkningsekspert er vi ikke i dette land.

**M/F »Prins Henrik«**, der som bekendt er under ombygning på »A/s Nakskov Skibsværft«, blev i februar hærget af en kraftig brand i maskinrummet, antagelig forårsaget af en gnist fra et svejseaggregat. Færgen bliver derfor ikke klar til indsættelse på Rødby-Puttgarten overfarten fra sommerkøreplanens ikrafttræden.



Den 31. december 1980 disponerede Rutebiltjenesten over en vognpark bestående af 543 rutebiler med i alt 28.253 siddepladser samt 11 værkstedsvogne. Den samlede rute-længde var på 7612 km.

Processen med etablering af amtslige trafikselskaber fortsætter. Den 1. august oprettes der selskaber i Ringkøbing, Århus og Viborg amter samt i Fyns amt. Sidstnævnte amt synes længst fremme i planlægningen, og har f.eks. nedsat nogle arbejdsgrupper – bl.a. for billetteringsforhold og driftsforhold – hvori bl.a. DSB rutebilchauffører er repræsenteret. Ordningen i Fyns amt vil alene omfatte regionale busruter. Kommunerne skal selv ordne lokalruterne. Dette har medført en henvendelse fra Fåborg kommune, om DSB vil kunne udføre lokalkørslen i kommunen.



Den 1. februar 1981 nedlagdes sidesporet til **Mogenstrup stengrav** officielt. Sidesporet, der egentlig var et firma-

spor (privat sidespor), men ofte befaret af DSB udflugts-tog til Mogenstrup Kro, har ikke været anvendt siden 1978. Foreløbig er kun sporskiftet i hovedsporet (Sydbanen) optaget.



I anledning af, at **generaldirektør Povl Hjelt** fra den 1. april og indtil sin fratræden den 30. november 1981 er til rådighed for Ministeriet for offentlige arbejder med særligt henblik på afvikling af internationale opgaver, er **direktør Ole Andresen**, Økonomi- og planlægningsafdelingen, konstitueret til stillingen som generaldirektør for DSB indtil den formelle udnævnelse træder i kraft den 1. december. (Se også lederen.)



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



**Finn Torjussen**, der siden den 1. september 1980 har været konstitueret som direktør for HT, er 53 år og har været ansat i Københavns Sporveje/HT siden 1951. Torjussen, der har statsvidenskabelig embedseksamen, udnævntes til kontorchef i 1969 og medvirkede som sådan med bl.a. forberedelserne til oprettelsen af HT; som sekretariatschef fra 1974 har han bl.a. forestået opbygningen af zonetakstsystemet i hovedstadsområdet.

I HTs sommerkøreplan, der gælder fra den 26. april, er gennemført en række lokale ruteændringer. Langs den nordsjællandske riviera er der etableret en ny hurtigbusforbindelse, linie 340H Helsingør-Hornbæk, som supplement til den eksisterende linie 340 (afg. Helsingør på minuttal 47) og HHGB-togene (afg. Helsingør på minuttal 17).

Når DSBs sommerkøreplan træder i kraft den 31. maj vil DSB-busruten Valby-Stege komme til at indgå i HTs takstsystem på strækningen inden for hovedstadsregionen, og linie 552 (benævnt linie 52 i STS-området) vil fremtidig komme til at udgå fra Solrød Strand station i stedet for fra Valby station.

HT råder pr. 1. april over 1200 busser, hvortil kommer entreprenørernes 220. Tilsammen kører de 91 mill. km om året på 223 buslinier.

EBJ

»Privatbanerne« kommer igen i Jernbanen nr. 3/81; der var ikke plads i dette nummer af tidsskriftet.

OCMP



# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningens organisation

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

### Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,  
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.  
Tlf. (02) 87 02 32.



### Foreningens bestyrelse:

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

**Næstformand og kasserer:** Regnskabschef Mogens Bruun,  
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.

Postgirokonto 5 55 38 30,  
Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18,  
3650 Ølstykke.

**Sekretær:** Ingeniør Oscar Meyer,  
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

Bankassistent Eigil V. Christensen,  
Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21.

Ingeniør Erling Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (09) 13 16 26.

Servicekonsulent Bent Nathansen,  
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. (02) 27 25 23.

Gymnasielærer Ole-Christian Munk Plum,  
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. (03) 48 53 83.



### FORENINGENS FORLAG & SALGSADFDELING

**Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen,**  
c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.  
Tlf. (03) 48 53 83. Postgirokonto 3 17 91 76.

**Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen,**  
Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Postgirokonto 8 11 10 06.  
Kasserer: P. Skebye Rasmussen.



Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer på tidsskriftet JERNBANEN og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 5,- i frimærker.

Kontingentindebtalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgirokontonummer.

### LOKALAFDELINGER

#### DJKs nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (09) 13 16 26.

#### DJKs midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,  
Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

#### DJKs afdeling Fyn/Syddjylland:

Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

#### DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsebureauleder Ole Jensen,  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

### FORENINGENS BANER OG TOG

#### Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

##### Museumsbanen Maribo-Båndholm:

Carsten Buhl,  
Lysøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.  
Information i week-ends: (03) 88 05 49.

##### Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,  
Teglgade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.  
Information i week-ends: (08) 54 18 64.

##### Limfjordsbanen:

Ingeniør Erling Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (09) 13 16 26.

##### D-maskine gruppen:

Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

### FORENINGENS ØVRIGE ARBEJDSSTEDER

#### Bloustrød remise, Allerød:

Ingeniør Oscar Meyer,  
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.  
Her arbejdes med smalsporsmateriel fra roe- og industribaner.

#### Høng remise, Høng:

Smed Erik Rothmann,  
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Her arbejdes med bl.a. restaurering af damplokomotivet ØSJS nr. 6 fra 1895 og vogne.

#### Roskilde, Slagterisporet:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,  
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.  
Her arbejdes hovedsagelig med istandsættelse af ældre DSB-personvogne til brug for D-maskine gruppen.

### MEDLEMSKONTINGENT FOR ÅRET 1981:

|                                              |           |
|----------------------------------------------|-----------|
| Ordinære medlemmer .....                     | kr. 90,00 |
| Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1981) ..... | kr. 65,00 |
| Optagelsesgebyr .....                        | kr. 10,00 |

# Cafeteria Landgangen

Oxendalen 1

Mariager

Tlf. (08) 54 11 22

Et godt spisested

Hyggelige lokaler

Populære priser

---

## ASSENS KRO & CAFETERIA

v/ Erik Pedersen

Storegade 11

Telefon (08) 58 32 48

Stort udvalg i grillstegte retter  
Hyggelige lokaler – Populære priser

## SKAGENBANEN

Skagen

Telefon (08) 44 10 15

---

## TEMA

v/ Jane Thomsen

Torvet 4 b – Mariager

Telefon (08) 54 20 20

**TING – TØJ – TEKSTIL**



## LANGÅ TAPET- OG FARVEHANDEL

v/John Larsen . Bredgade 42 . 8870 Langå . Tlf. 46 11 75