

ISSN 0107-3702



# jernbanen

5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

22. ÅRGANG

OKTOBER 1982

100 sider, 100 sider, 100 sider

KR. 20,00



## **LANDMANDSHOTELLET**

Vestergade 6 – Rødby

Telefon (03) 90 10 88

Byens gode spisested

Hyggelige lokaler – Rimelige priser

Selskaber modtages indtil 24 kuverter

---

## **ERIK LAURITZEN**

**URE – OPTIK**

Østergade 13 a – Maribo

Telefon (03) 88 26 43

Stort udvalg i moderne ure og briller

Synsprøve foretages

---

## **LOTTE'S KIOSK**

Vestergade 42 – Maribo

Telefon (03) 88 30 23

Alt i dagblade – ugeblade – tidsskrifter –

kort – telegrammer

Stort udvalg i tobaksvarer

Vine og spiritus

## **HOTEL DANA**

Suhrsgade 13 – Maribo

Telefon (03) 88 17 11

Velmonterede værelser

Et 1. kl. spisested

Selskaber modtages indtil 60 kuverter

---

Velkommen hos

BRITTA og JAN JØRGENSEN

---

## **BANDHOLM MASKINFABRIK A/S**

BRDR. NIELSEN

STÅLKONSTRUKTIONER

RØR- og BEHOLDERARBEJDE

VVS

CERTIFIKATSVEJSNING

OPTISK SKÆRING

**BANDHOLM – TELEFON (03) 88 80 06**



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

## Redaktion:

Ole Linå Jørgensen (ansvarshavende)  
Tværvænget 8, Hammerum  
7400 Herning

Bent Jacobsen (Forenings-nyt)  
Maj Allé 62  
2730 Herlev

## Annonceekspedition:

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

**Jernbanen** udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august og oktober samt den 15. december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

**Adresseændringer** bedes meddelt det lokale postkontor. Medlemmer bosiddende uden for Danmarks grænser bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat.

Redaktionen af **Jernbanen** nr. 6 1982 slutter 10. november.

Redaktionen af **Jernbanen** nr. 1 1983 slutter 10. januar 1983.

**Tryk:** Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

## Forsidebilledet:

**Privatbanerne har gennem de seneste år fået stadig større betydning for samfærdselen. HHJ Ys 45 og Ym 33 under indkørsel til Århus H. 14. maj 1982.**

Foto: Asger Christiansen.

22. årgang

Oktober 1982

Nr. 5

## Danmarks jernbaner – bidrag til en status

I forbindelse med privatbanernes generalforsamlinger i august udsendtes deres driftsberetninger, hvoraf det fremgik, at privatbanerne i 1981 har haft et svagt stigende, for nogles vedkommende tenderende til stagnerende, antal passagerer i togene. Med et svagt fald i passagertallet nåedes nogenlunde samme resultat på Kystbanen og strækningen Odense-Fredericia (lyn- og intercitytog), hvis passagertal benyttes af Ministeriet for offentlige arbejder til udarbejdelse af trafikindikatorer.

De stadig stigende benzinpriser og den faldende realløn i forening tvinger folk til at benytte de offentlige transportmidler i hjem-arbejdssteds trafikken. Balancen mellem udgifter for den enkelte borger til privatbilisme og udgifter til kollektiv transport påvirkes dog nu mod privatbilisme af de mange steder stærkt stigende udgifter til kollektiv trafik, der i mange amter sætter ind efter det første år med amtslige trafikskelskaber. Det viser sig nemlig mange steder, at man har overvurderet behovet for kollektiv trafik hovedsagelig på busruterne, så de amtslige og kommunale udgifter er blevet større end budgetteret. Det rådes der bod på ved at reducere udbuddet en smule og forhøje taksterne, nogle steder ganske drastisk. Den nye regerings krav om forringet kommunal service kan også komme til at spille ind.

I den regionale jernbanetrafik er der ikke sket større takstændringer for nylig, så her må de stadige små forhøjelser af benzinprisen være den væsentligste motivation til at tage toget for den store gruppe rejsende, der inderst inde alligevel hellere ville være kørt i bil.

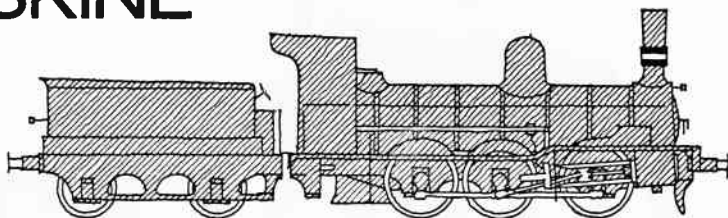
Den befordrede godsmængde er for de fleste privatbaner som for DSB stadig faldende. Det eneste store lyspunkt er kultransporterne fra Esbjerg til Herning, som netop nu rigtig er ved at komme i gang. Her sejrede fornuften da heldigvis, så vi slap for at få det ene store lastvognstog med kul efter det andet til at køre gennem Jylland. I øjeblikket kommer kullene fra England, da kul er billigst der. Hvis kul fra Canada eller Australien bliver billigere, må enten løsningen ske i den nye østhavn i Århus, eller Esbjerg havn må uddybes for at kunne tage imod de større skibe. Selvom man vælger første alternativ, kan jernbanen stadig bruges, idet der fra starten lægges spor til Århus østhavn, og en flytning af kultransporterne dertil vil da antagelig blot kræve nogle relativt enkle sporarbejder samt anlæg af et nyt siloanlæg til læsning af kulvognene.

Til alt held ledes både privatbanerne og DSB af folk, der på bedste måde inden for de givne muligheder forstår at tilpasse transportapparatet til de hurtigt voksende og skiftende opgaver, det stilles overfor. Ikke siden trediveerne er der sket så store forandringer inden for DSB, som der sker i disse år, nye motorregionaltog, nyt lyntog, nye diesellokomotiver, projektering af nye rangerlokomotiver, elektrificering og elektriske lokomotiver samt nye S-tog for blot at nævne nyhederne inden for trækraften. Således godt rustet til kommende opgaver må man håbe, at godssektoren også vil følge med op, når de økonomiske konjunkturer i det danske samfund atter forbedres.

Ole Linå Jørgensen.

# EN SMUK MASKINE

Af Povl Wind Skadhauge



Af en fuldgod anmeldelse kan man med rimelighed forvente, at den ud over en redegørelse for hensigt og indhold bringer en samlet vurdering af mål, midler og resultat. Denne vurdering tilkommer imidlertid ikke forfatteren og vil derfor mangle i det følgende. Alligevel er det naturligvis med glæde, jeg modtager en opfordring fra Jernbanens redaktør til at give en orientering om min nye bog EN SMUK MASKINE. Den udkommer på Herluf Stokholms Forlag i et særdeles smukt udstyr, som understreger, at fremstillingen er en syntese af tekst og billeder, med lige stor vægt på begge dele.

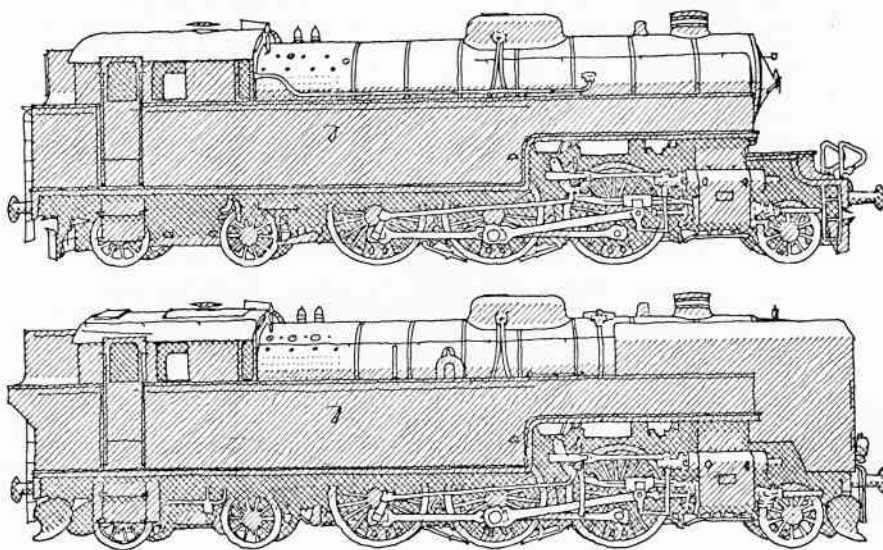
EN SMUK MASKINE kan efter sit indhold nok siges at være en usædvanlig bog. For ganske vist rummer mange (danske såvel som udenlandske) bøger om tog og jernbaner vurderende bemærkninger om damplokomotivets udseende, men en samlet behandling af damplokomotivets æstetik har ikke foreligget før, og her gøres et forsøg. I hvert fald lever forfatteren i lykkelig uvidenhed om, hvorvidt et lignende forsøg allerede er gjort af en anden – lykkelig, fordi han ellers aldrig var kommet i gang.

Bogen hverken kan eller skal anbefales til dem, der næsten kun regner med de kvaliteter, som kan måles og vejes. Men hos folk, hvis interesse for tog og jernbaner har blot nogen bredde, vil den antagelig have en god chance. Og hos alle, der trods den unaturlige, gennem århundreder gravede kløft – mellem kunstarterne på den ene side og den tekniske viden og kunnen på den anden – er interesseret i begge områder og gerne slår bro over kløften, vil den forhåbentlig være af virkelig interesse.

Da der i bogen ikke er brugt særlig mange fagudtryk og ydermere i et tillæg er givet en ordforklaring, der dækker de trods alt forekommende specielle ord, skulle den kunne læses med fuldt udbytte af enhver; man behøver ikke at være »togtosse«. I øvrigt er de sidste ord i bogens indledning, at forfatteren »gerne vil være den, der åbner en samtale om noget, som er værd at beskæftige sig med«. Og i den samtale skal selvfølgelig ingen være udelukket på forhånd, uanset hvor bogstaveligt man tager ordet samtale.

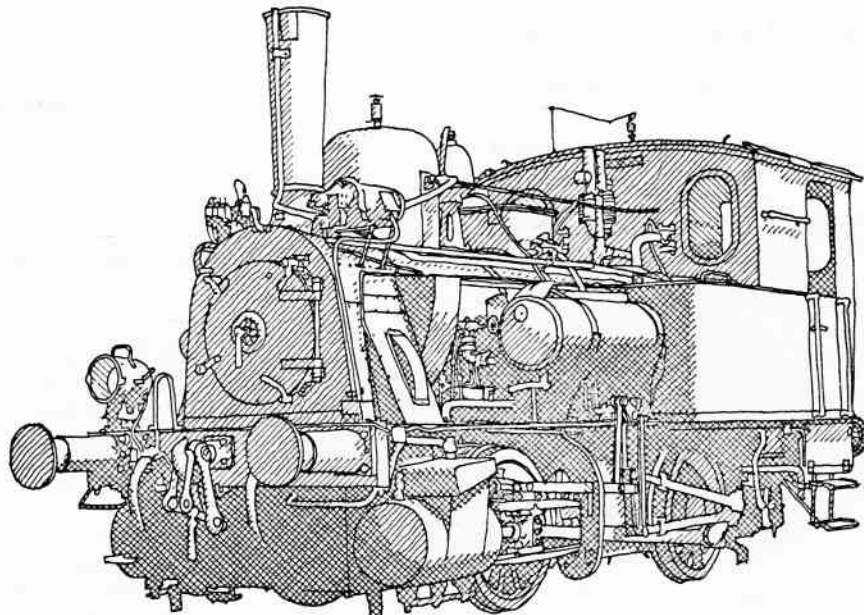
Efter indledningen følger en forkortelsesliste, som blandt andet redegør for de bøger og artikler, der – blandt øvrige prøver på, hvad andre har ment og skrevet om sagen – er citeret flere gange i EN SMUK MASKINE. Og i endnu tre afsnit af almen art, med titlerne Generelle bemærkninger, Glimt af nogle opfattelser og Bemaling, gør læseren sig klar til at tage fat på selve analysen, hvis system ses i rækkefølgen af de næste mange afsnit: Hjularrangement, Hjul, Fodplader, Hjulbatterier, Kedel, Forparti, Røgplader, Skorsten, Opbygninger på kedelryggen, Førerhus, Glat eller besat, I forklædning (om strømlinie og tramlok), Indvendigt eller udvendigt (cylindre o.a.), Udvendige cylindres placering, Bevægelsens skønhed, Små lokomotiver, Tanklokomotiver, Tender, To køretøjers symmetri (lok og tender), Helhedsvirkning, God proportionering, Ombygning, Smalspor og bredspor.

Det sidste af de egentlige tekstafsnit er kaldt Delte meninger, og i det foretages blandt andet en rekapitulerende gennemgang af en bestemt, i æstetisk henseende noget



Bogen har en del dobbeltillustrationer, der viser samme maskine i forskellige tilstande, f.eks. denne (her ligesom de øvrige eksempler gengivet formindsket), der findes i afsnittet Røgskærme, ledsaget af følgende tekst:  
DSB litra S i oprindelig form som konstrueret og bygget af Borsig-fabrikken i Berlin-Tegel. Og samme maskine, som den senere tog sig ud. Da var den blandt de mest præsentable lokomotiver, der har kørt i Danmark.

Illustrationseksempel fra afsnittet Glat eller besat. Billedteksten lyder: Blandt små tyske lokomotiver, hvis grundform egentlig betingede et smukt resultat, men hvis udseende blev ødelagt af hjælpeindretninger og rørledninger, var Delitscher Kreisbahn nr. 189, senere DR nr. 98 6208. Det var en sådan rigelig »pyntet« maskine, der blev kaldt et »juletræ« - en betegnelse, som herhjemme undertiden også er hæftet på det stationære resultat af en autoriseret gas- og vandmesters professionelle anstrengelser.



omdiskuteret lokomotivklasse: Østjællandske Jernbane Selskab's D-koblede nr. 5 og 6. Derefter kommer en redegørelse for illustreringen – om hvorfor bogen udelukkende er illustreret med forfatterens egne tegninger, og hvorfor der er så uforholdsmæssigt mange danske lokomotivseksempler i både tekst og illustrationer. Bogen slutter, når man ser bort fra førnævnte tillæg samt personregister og lokomotivregister, med følgende efterskrift:

Johannes Møllehave har skrevet (i erindringsbogen PÅ MYRENS FODSTI), at man ikke bør forklare en tryllekunst; dens æstetik beror på gådefuldheden. Damplokomotivet var ingen tryllekunst, og der er ingen grund til at afholde sig fra at søge forklaringer på alt, hvad der havde med det at gøre. Denne bog siger noget om, hvordan man kan se på tingene, hvad specielt lokomotivets ydre fremtoning angår. Den påpeger også nogle metoder, men den giver ikke en anvisning på, hvad man skal mene – heller ikke, hvor det ser sådan ud. Ordet »måske« er hyppigere brugt end i de fleste skriftlige arbejder.

Bogen er ikke noget kæmpeværk og skal heller ikke være det. Derfor er tekniske og praktiske forhold kun behandlet, hvor det har været nødvendigt til forståelse af sammenhængen, så meget mere som bogen først og fremmest er ment igangsættende (og bedes bedømt ud fra det). Det skal dog understreges, at den ikke har som formål at ægge til modsigelse, men at hjælpe til klarlægning af modsætninger. Og forfatteren må i øvrigt bekende, at han har svært ved selv at frigøre sig affektionsbetingede for-

domme. Så han er udmærket klar over, hvor vanskeligt det også kan være for andre.

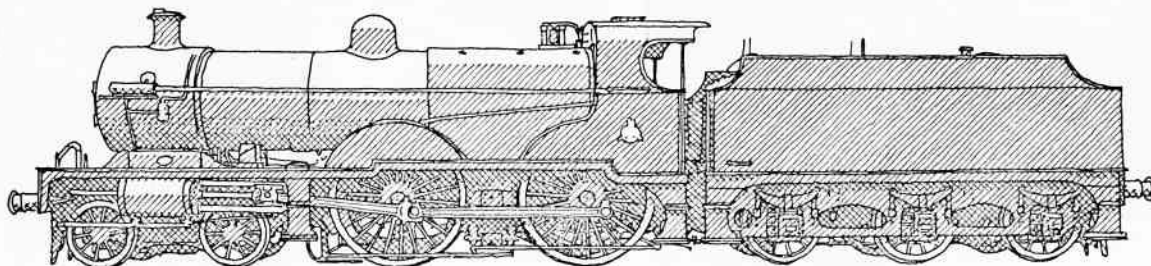
Da der hverken medfølger kassettebånd eller spraydåser, er damplokomotivets lyde og lugte ikke taget op, selv om de for så vidt hører med til dets æstetik. I skriftlig form kan man næsten kun behandle dem humoristisk – eller i hvert fald meget ufuldstændigt. (Men at der findes stemningsfulde forsøg her og der i litteraturen, skal villigt indrømmes.) Den »nødvendighedens disciplin«, som i det hele taget betinger al jernbane-æstetik, er også kun sporadisk berørt; den hører faktisk hjemme i en større sammenhæng end lokomotivets alene.

Alt i alt er der således løse ender i rigeligt mål. Efter den i indledningen fremsatte opfattelse må det også være sådan. Det eneste, der står fast, er, at damplokomotivet undertiden har været i helt usædvanlig grad EN SMUK MASKINE!

Bogen udkommer snart. Annonce i næste nr. af Jernbanen.

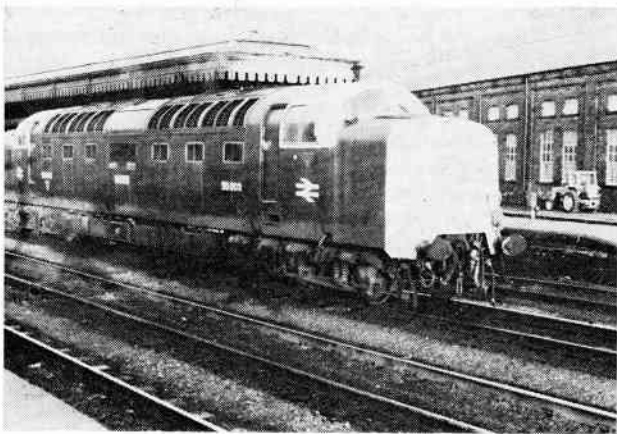
Illustrationseksempel fra afsnittet Hjulkasser; bemærk dog billedtekstens indhold:

En klassiker: Midland Railway's trecylindrede 4-4-0 fra århundredets første årti. Den er et led i en lang udvikling af 4-4-0 lokomotiver, som startede under S. W. Johnson, fortsatte under hans afløser R. M. Deeley og sluttede, mens Henry Fowler var MR's og senere LMS's maskinchef. Det er hjulkasserne, der er anledning til præsentationen her, men der kunne være god grund til at bruge dette formmæssigt så bevidst gennemarbejdede lokomotiv som illustration til hovedparten af bogens afsnit. Bemærk følgende lodrette symmetriplaner på tværs: 1) gennem midte af skorsten, røggkammer, cylindre og bogie, 2) mellem de koblede hjuls aksler, 3) mellem maskine og tender, og 4) gennem midterste aksel på tenderen.



## BR CLASS 55 DELTIC

Af Ole Edvard Mogensen



55 003 »Meld« - et af de første class 55 lok, der blev udrangeret. York 18. oktober 1979. Foto: Ole Edvard Mogensen.

I 1955 byggede English Electric for egen regning et Co-Co dieselelektrisk lokomotiv, som blev afprøvet af British Rail, BR. Prototypelokomotivet, der benævntes Deltic, er forsynet med to 18 cylindrede Napier Deltic motorer, en motortype, der oprindeligt er udviklet til brug i skibe. De to dieselmotorer på hver 1650 hk giver lokomotivet en samlet ydelse på 3300 hk, og dermed var Deltic'en ved sin fremkomst verdens kraftigste diesellokomotiv bestående af kun en enhed. Maksimalhastighed 100 m.p.h.

Erfaringerne med prototypelokomotivet, der bl.a. blev prøvekørt på East Coast main line, den østlige hovedbane fra London Kings Cross til Edinburgh, var så gode, at BR besluttede at anskaffe 22 lokomotiver af typen, der fik numrene D 9000-9021.

Da lokomotiverne blev leveret i 1961, blev de, efter den fornødne prøve- og personaleindøvelseskørsel, indsat på East Cost main line og afløste efterhånden damptrækraften i så berømte tog som »The Talisman« og »The Flying Scotsman«.



55019 »Royal Highland Fusilier« forlader Peterborough mod York 1980. Foto: Grahame Bowler, Cricklewood, UK.

Deltic'ernes hurtige acceleration, høje hastighed og store trækraft gjorde det muligt at opstille nye køreplaner med kortere køretider. Herved var det muligt at udarbejde nye og mere intensive maskinømløbsplaner, hvor lokomotiverne blev udnyttet effektivt, og i BRs område Eastern Region erstattede de 22 Deltics 55 Pacific damplokomotiver.

Ligesom adskillige tog hos BR var, og er navngivet, fik også Deltic lokomotiverne efterhånden navne. Nogle Deltics har navne efter berømte væddeløbsheste, mens andre bærer regimentnavne.

Oprindeligt var Deltic'erne malet i to grønne farver. Siden fik de, for at gøre dem mere synlige, gul front, og til sidst fik de det design, som nu er standard for BR lokomotiver: Blå med gul front. De ved depotet Finsbury Park, London hjemmehørende Deltics havde dog et særkende, idet disse lokomotiver havde en hvid ramme omkring frontruderne i begge førerrum.

Som Deltic lokomotiverne erstattede damplokomotiverne på East Coast main line, så har class 47 og High Speed Trains, HST nu afløst Deltic'erne. Siden maj 1978 er »The Flying Scotsman« blevet fremført af HST, og i 1980 blev den første class 55, som de nu hed, udrangeret. Ved årsskiftet 1981/82 var kun enkelte class 55 i drift, og der blev kørt flere afskedsture med særtog fremført af Deltic.

Når dette læses anvendes class 55 ikke mere i ordinær drift hos BR, og flere Deltics er allerede ophugget. Deltic prototypen er dog bevaret og udstillet på Science Museum, London. Deltic 55 002 »King's Own Yorkshire Light Infantry« er forbeholdt det engelske jernbanemuseum, National Railway Museum i York. 55 002 er opmalet i de to oprindelige grønne farver. Opmalingen er betalt af foreningen Friends of the National Railway Museum.

Deltic blev en legende allerede mens lokomotivtypen endnu var i planmæssig drift. Det er der flere grunde til. Væsentligst var lokomotivernes tekniske kvaliteter. Dertil kommer, at lokomotiverne blev populære, da de fremførte de hurtigste og kendteste tog på East Coast main line. De farverige navne, som Deltic'erne fik, har også været med til at tiltrække opmærksomhed. Sidst men ikke mindst var den karakteristiske lyd af en Deltic i stand til at påkalde sig opmærksomhed, i selskab med andre lokomotivtyper gjorde Deltic'en ubeskedent opmærksom på, hvem der var »The master«.



55001 »Pinza« ved Arlesley 30 miles fra Kings Cross, London, februar 1980. Foto: Grahame Bowler, Cricklewood, UK.

# Jernbanenyt - kort fortalt

## DSB

### Rullende materiel

Leveringen af den 1. serie ME-lokomotiver er nu afsluttet efter det af DSB påbudte »leveringsstop« på grund af for mange fejl ved leveringen blev ophævet; dato for aflevering: 1510 (14/4), 1511 (14/4), 1512 (22/4), 1513 (5/5), 1514 (14/5) og 516 (9/7). 1511-1514 blev officielt overtaget (indgik i driftsmateriellet) den 3. august, de tre øvrige den 14. september.

Der er i 1982 (pr. ultimo august) bestilt følgende rullende materiel:

- 22 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 939 - 20-84 960, hos »Scandia-Randers A/S« til levering september 1982 - december 1982,
- 15 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 553 - 29-84 567, hos »Scandia-Randers A/S« til levering februar 1983 - april 1983,
- 3 stk. sneplove 980 3 139 - 980 3 141 hos »Scandia-Randers A/S« til levering i august 1983,
- 20 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse), litra MR 4063 - 4082, hos »Scandia-Randers A/S« til levering marts 1984 - september 1984,
- 20 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagevogn), litra MRD 4263 - 4282, hos »Scandia-Randers A/S« til levering juli 1983 - december 1983 - samt
- 2 stk. elektriske lokomotiver, litra EA 3001 og 3002 hos »Brown, Boveri & Cie, A/G«, Mannheim, Vesttyskland, der er hovedleverandør og derfor står som eneansvarlig for leverancen såvel leveringsmæssigt, kvalitetsmæssigt som økonomisk. Kontrakten, der blev indgået den 13. april, omfatter køb af de to første lokomotiver, der leveres i august 1984 og indgår i et omfattende prøveprogram, der afvikles på den første prøvestrækning mellem Rungsted og Helsingør i 1984-1985. Derudover forpligter kontrakten BBC til, på DSBs anfordring (udnyttelse af option) at levere 8 lokomotiver fra august 1985 til februar 1986, samt yderligere indtil 22 lokomotiver til levering fra januar 1988 til februar 1990.

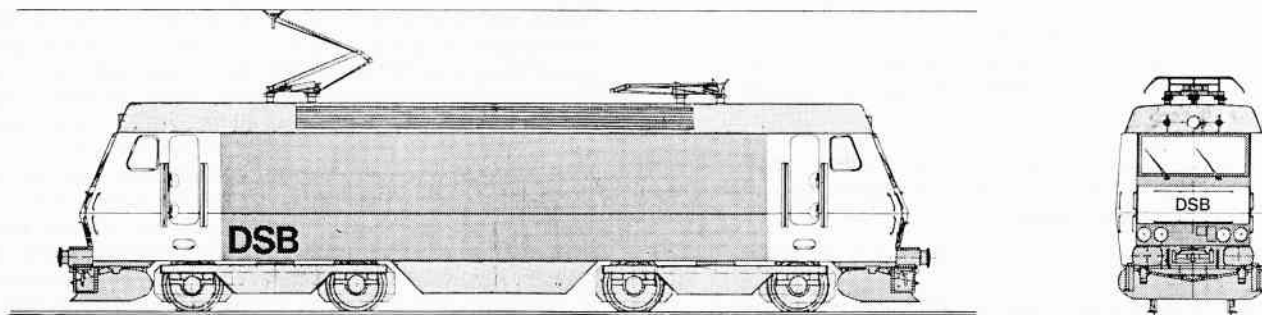
Der er altså tale om en langtidskontrakt, der sikrer lokomotivleverancen helt frem til 1990 med fastlagte priser og leveringsbetingelser. Priserne reguleres efter formler, der

på grundlag af offentlige statistikker korrigeres for ændringer i løn og materialepriser på produktionstidspunktet. Det er første gang, DSB indgår en kontrakt med så lang pris- og tidsmæssig binding for leverandøren. Det er i øvrigt den største kontrakt hidtil for køb af rullende materiel, idet købesummen i alt andrager ca. 500 mio. kr.

DSB har valgt at anskaffe lokomotiver af den såkaldte »drejestrømstype«. Det elektriske system for disse lokomotiver baserer sig på, at den enfasede vekselspænding fra køreledningen først ensrettes til en konstant jævnspænding, som dernæst ved en ny omformning i den såkaldte vekselretter omdannes til en 3-faset vekselspænding, hvor såvel spænding som frekvens kan varieres. Denne vekselspænding tilføres nu 3-fasede banemotorer, som gennem en tandhjulsudveksling driver lokomotivets hjulaksler. Ved at variere frekvens og spænding kan banemotorernes omdrejninger (d.v.s. lokomotivets hastighed) og banemotorernes effektafgivelse varieres efter det behov lokomotivet skal opfylde.

Drejestrømsteknologien er udviklet indenfor de sidste 10-12 år og udnytter de seneste landvindinger, der er skabt på elektronikområdet. Der opnås herved en række fordele i forhold til den hidtil kendte teknologi:

- 3-fasede banemotorer er meget robuste og yderst drifts-stabile, og er praktisk taget vedligeholdelsesfri i modsætning til de hidtil i elektriske lokomotiver brugte jævnstrømsmotorer, som kræver en del vedligeholdelse og giver visse problemer i driften på grund af elektriske kortslutninger. Den 3-fasede vekselstrømsbanemotor vejer kun 60% af en tilsvarende jævnstrømsbanemotor, hvilket giver en lettere bogie og mindre påvirkninger på skinnerne, d.v.s. på længere sigt mindre vedligeholdelse (slid og justeringer) på skinnelægemet,
- det elektriske system muliggør såkaldt regenerativ bremsning, d.v.s. banemotorerne omstilles til at virke som generatorer under bremsning, og den frembragte strøm føres tilbage til nettet. Der påregnes herved en besparelse i det totale energiforbrug på mindst 10%.



Projekttegning af litra EA. Tegning: DSB/Mafd.

- drejestrømslokomotiverne har en meget høj effektfaktor og et mindre strømtræk (f.eks. ved igangsætning) end andre lokomotivtyper, hvilket giver en yderligere besparelse i energiomkostninger,
- større rådighedsfaktor, d.v.s. højere driftsudnyttelse på grund af kortere standtid og længere perioder mellem ophold i værksteder,
- mindre vedligeholdelse (udbredt anvendelse af mikroprocessorer og diagnosesystemer),
- lave støjstrømme giver mindre investeringer til afskærmning af telekabler m.v.

De elektriske systemer i lokomotiverne er udført som dobbeltsystemer, således at lokomotivet kan køre videre på det ene system, såfremt der opstår en fejl i det andet system. Da der kun yderst sjældent kan påregnes at opstå fejl i begge systemer på samme tid, må det forventes, at der tilsvarende sjældent sker nedbrud.

Lokomotivets hoveddata er:

Spænding: 25000 V – 50 Hz  
 Effekt: 4000 Kw (5.435 HK)  
 Maks. hastighed: 160 km/h  
 Vægt: 80 t  
 2-akslede bogier med 1 banemotor på hver aksel.  
 Længde: 19 m.

Det har været en klar forudsætning for lokomotivleverancen, at der skulle sikres størst mulig dansk medproduktion, idet dog de første to lokomotiver, der betragtes som prototyper, skulle leveres som originale produkter. Danske firmaer bliver herefter gradvis inddraget i produktionen, således at den danske medproduktion vil virke i fuldt omfang fra den egentlige serieleverance. DSB har i samarbejde med Formidlingsrådets sekretariat (der sorterer under Teknologistyrelsen) og leverandøren udført en detaljeret undersøgelse af de praktiske muligheder for at frembringe en høj grad af dansk medproduktion.

Resultatet heraf er blevet, at ca. 65% af det samlede direkte antal arbejdstimer pr. lokomotiv efterhånden kan præsteres af danske firmaer. For serieleverancen vil den danske andel af købesummen ligeledes andrage 65%, som naturligvis betales i danske kroner.

Størstedelen af den danske medproduktion vil blive præsteret af følgende danske firmaer:

1. Scandia-Randers A/s,
2. ER-Electric A/s,
3. F. L. Smidth & Co. A/s,
4. Quitzau Industri Sønderborg A/s,
5. Accumulatorfabrikken LYAC A/s,
6. Thrige – Titan A/s.

Udover disse firmaer vil en lang række danske firmaer blive involveret som underleverandører til en eller flere af ovennævnte firmaer.



En ny S-togstype (litra MC/FC) har som bekendt været prøvekørt gennem en længere periode. Den nye teknik med elektronisk styring har indfriet forventningerne. I for-

hold til den nuværende togtype kan der konstateres energi- besparelser, færre udgifter til vedligeholdelse og større muligheder for acceleration, og den nye type må derfor betragtes som mere rentabel end den nuværende.

Vurderingen af alternative udformninger af vognkassen og indretningen er endt i et forslag om anskaffelse af en togtype, der kan indsættes på hele S-banenettet. **Tidligere planer om at anskaffe særlige regionale S-tog er dermed forladt.** Det foreslås nu at anskaffe vogne, der i modsætning til prøvetogenes to har tre indstigningspartier pr. vogn, et større antal siddepladser og samtidig flere ståpladser. Med den foreslåede indretning vil et 8-vognstog få 536 siddepladser og en maksimal kapacitet på 1040 pladser. I prøvetogene var maksimum 880 pladser. Togenes maksimale hastighed bliver 100 km/h.

Staten har givet Hovedstadsrådet tilsagn om et ekstraordinært tilskud til finansiering af materielanskaffelser.

Behovet for nye S-tog til at dække baneforlængelserne og til mertrafik er af DSB opgjort til 40 vogne til indsættelse i trafikken fra og med 1985. Yderligere behov vil opstå senere som følge af mertrafik og udskiftningen af ældre vogne. Eventuel overgang fra dieseldrift til S-banedrift på strækningen Ballerup-Frederikssund vil skabe endnu større behov. DSB har opgjort dette yderligere behov til 80 vogne.



DSB har af det tyske auktionsfirma »Horst F. G. Angermann« i Hamburg i alt købt 30 vogne fra det fallerede selskab »IAO-Apfelpeil-Waggon Betriebsgesellschaft«. De 21 vogne er liggevogne, og en stor del af vognene har aldrig været i drift i »Apfelpeil-farver«, efter de blev købt af »US Army Transportation Corps«. Den første Bcüm-vogn indgik i »Centralværkstedet i Århus« (Mølleengen) i maj for renovering og ombygning, og det forventes, at den første series 12 vogne (nyt) litra Bcm 51-40 400 – 51-40 411, alle vil være i drift i april 1983; det vil antagelig være muligt at renovere yderligere 3-4 vogne, medens resten skal anvendes som reservedele. De øvrige 9 vogne skal ombygges til hjælpevogne, målevogne m.v. (den første af den type er i øvrigt sat i drift, se »Jernbanen«, nr. 4/82 – side 83), men herom vil der løbende blive berettet i tidsskriftet. Parallelt med renoveringen af de indkøbte tyske vogne tilbageføres de nuværende 13 stk. liggevogne, litra Bgc til siddevogne, litra Bg.

Ved en nøjere gennemgang af person- og postvognsparken foretaget i løbet af foråret 1982 har det vist sig, at materiellets almentilstand og vedligeholdelsesstandard er ringere end først antaget. Værst er situationen for ca. 260 personvogne af gruppe 1-fjern, for hvilke en gennemgribende reparation af vognkasse og øvrige mekaniske og elektriske dele samt indvendig renovering er nødvendig. »Regularitetsplan 1982«, som vi kommer til at høre mere om her i tidsskriftet, har givet mulighed for, at der har kunnet tegnes kontrakt med »Scandia-Randers A/s« om et istandsættelsesprogram, foreløbig for 30 vogne. Der er dog i praksis tale om en opgavefordeling mellem denne virksomhed og »Centralværkstedet i Århus«. Det er tidligere besluttet som en særskilt opgave, at modernisere 10 Bfh-vogne, således at de brugsmæssigt kan anvendes på linie med litra Bf. Denne modernisering udføres hos »Scandia-Randers A/s« i perioden november 1982 – maj 1983.

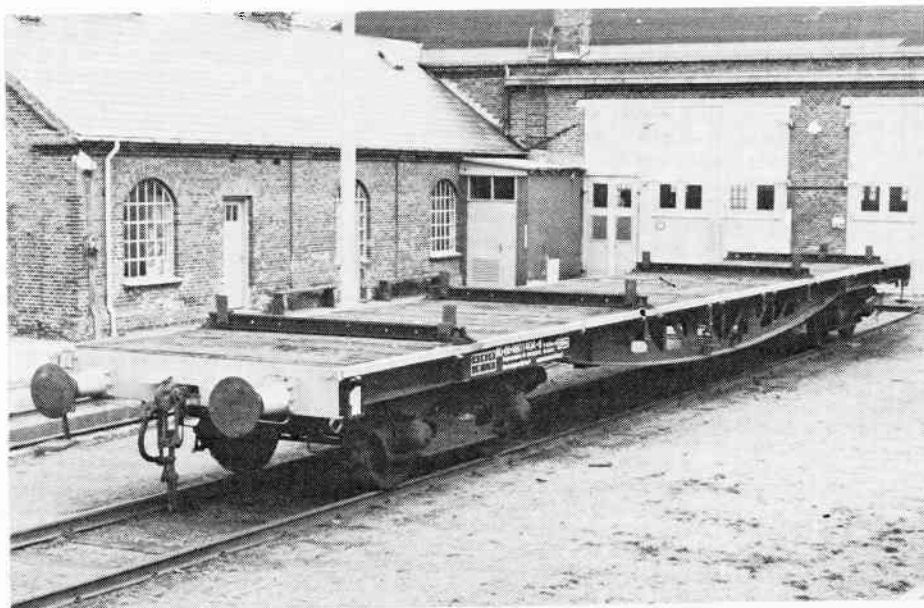




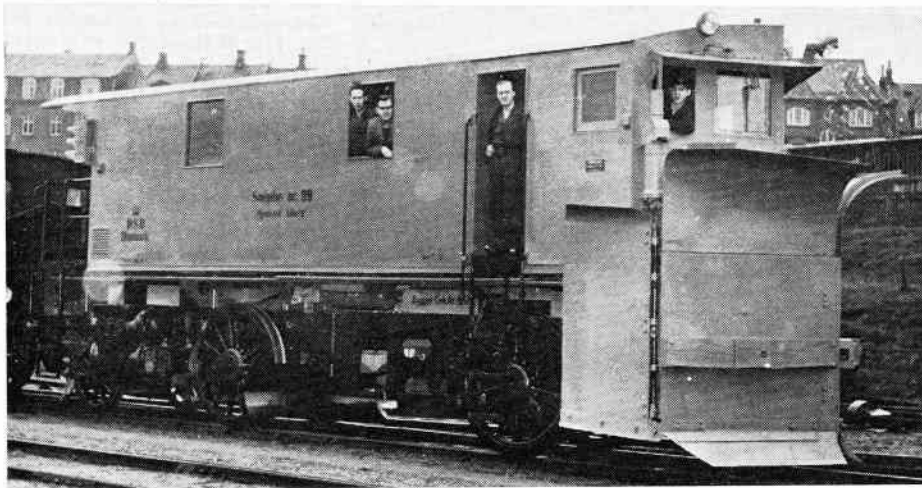
Inden for en overskuelig fremtid skal DSB finde en afløser for Ardel-traktorerne og Mh-lokomotiverne. I et år havde DSB et prøvelokomotiv fra MaK i drift. Den sidste dag, lokomotivet var i Danmark, den 31. marts 1982, ses det ved Roskilde. Foto: Per M. Jensen.



Bryggerierne er ved at udskifte deres vognpark. Den nye type ølvogne, litra Hios-v er delvist genbrug, idet undervognene stammer fra udrangerede godsvogne, litra Gs. Hios-v 42-86-230 7 084-7, gammel type ølvogn 20-86-083 5 269-5 samt to type Hios-v (036 og 047) med malede sider i Åbenrå 9. april 1982. Foto: Jan Lundstrøm.



Et andet genbrugsprojekt er Baneafdelingens nye skinnertransportvogne. De er ombygget fra godsvogne litra S. Tjenestevogn 80-86-980 1 404-6 i Esbjerg 11. april 1982. Foto: Jan Lundstrøm.



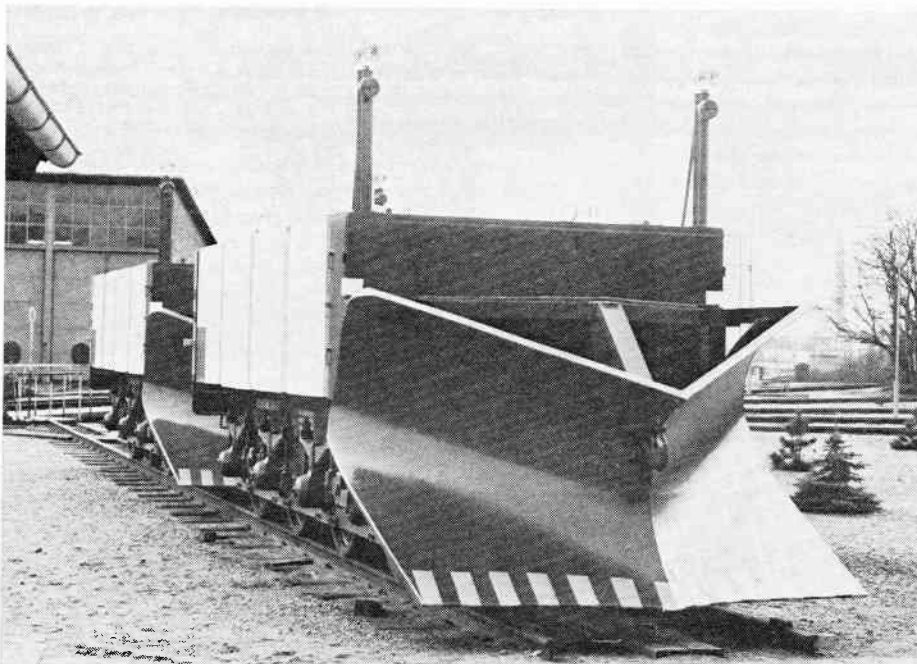
Snepløvene nr. 98 og 99 er blevet udrangeret (Jernbanen nr. 4 1982). Begge snepløvene var bygget i 1957 på vanger og hjul fra udrangerede D-maskiner. Nr. 98 var bygget på dele af D 887 og nr. 99, der ses på billedet fra leveringen fra Centralværksted Århus, på dele af D 884. Foto: Lokalhistorisk Samling, Århus.



I vinteren 1979 kom plov 98 rigtig på arbejde. Plov 98 skubbet af Mh 321 og med plov 126 bagpå venter i Skjern på afgang mod Varde, 27. januar 1979. Foto: Soren Larsen.



Mellem Skodsbøl og Tarm måtte Plov 98 og 126 og Mh 308 give op den 14. februar 1979. Foto: Soren Larsen.



Og her er så de gamle snepløves afløser, tjenestevogne nr. 80 86 980 141-2 og 142-0 i Esbjerg maskindepot 11. april 1982. Foto: Jan Lundstrøm.

## **VEJGÅRD KIOSKEN**

v/ Axel Hein

Hadsundvej 1 a – Ålborg

Telefon (08) 12 23 09

Alt i dag- og ugeblade

Stort udvalg i tobaksvarer – Øl og vin

Tipsforhandling

---

## **INGER MARIE SKO**

Hadsundvej 14 – Ålborg

Telefon (08) 13 94 33

**Vær Sko – Inger Marie Sko**

---

## **GUG KIOSK**

v/ Jørgen Madsen

Gugvej 186 – Ålborg SØ

Telefon (08) 14 08 99

Ugeblade – Filmfremkaldelse – Garnartikler

Tobak – Håndkøbsudsalg

## **APOTHEKERGAARDEN**

Fuglsangsgade 12–14 – Mariager

Telefon (08) 54 11 88

Et godt sted at mødes

og hygge sig med vennerne

---

## **HOS INGELISE**

Torvet 3 A

Mariager

Telefon (08) 54 20 36

Butikken med det store udvalg i strikkegarn  
og brugskunst

---

## **EGEKIOSKEN**

Egepladsen 2 – Mariager

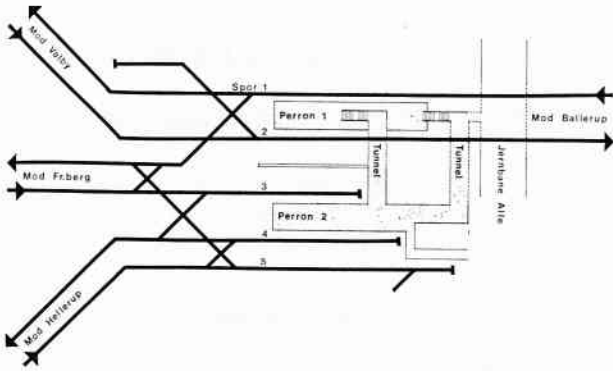
Telefon (08) 54 21 41

Grillkyllinger – Pølser i baconsvøb – Toast

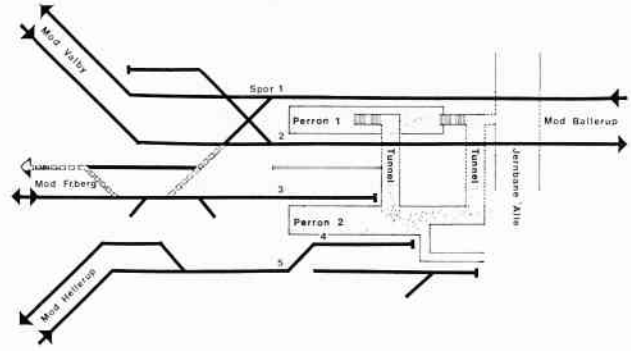
Chokolade – Konfekturer – Is

Tobaksvarer – Vine

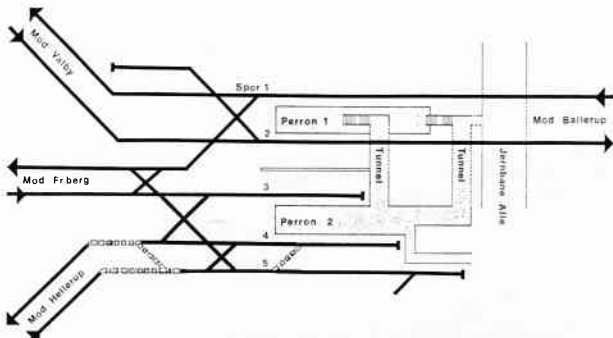
# Ombygning af Vanløse station



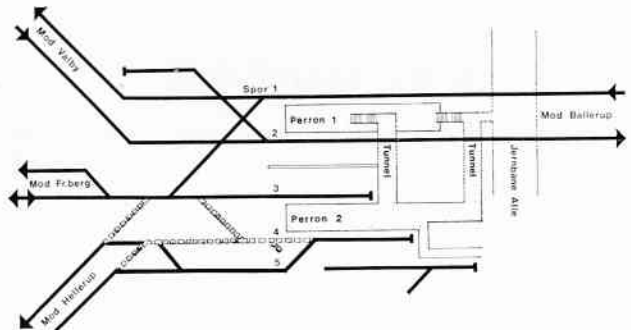
Stationens udseende før ombygningens start.



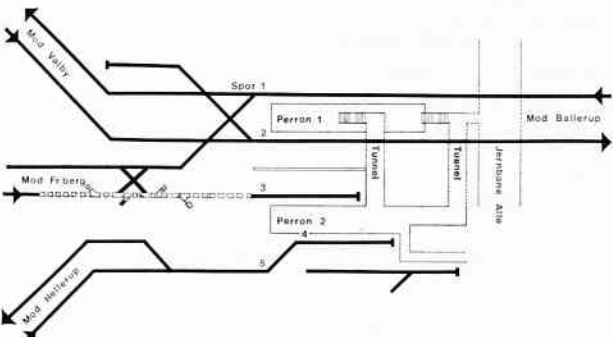
I etape 3 tilsluttes sporet mod Frederiksberg nyt sporskifte i spor 3. Der etableres forbindelse fra nyt sporskifte i spor 3 til spor 1 og 2. Kørelednings- og signalanlæg tilpasses de nye forhold.



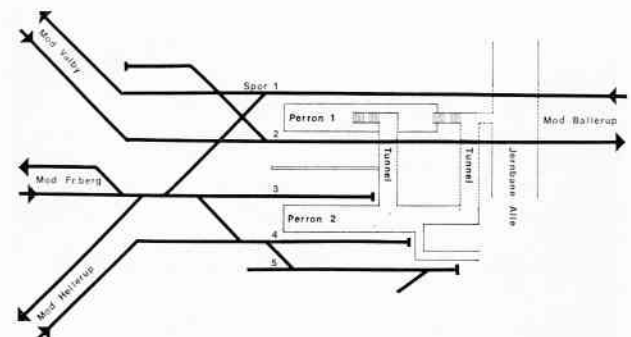
Etape 1 påbegyndtes i marts i år. Et midlertidigt sporskifte indlægges i spor 5 og forbindes med spor 4. Godsspor 5 afbrydes og forbindes midlertidigt til perron 4. Der køres pendulkørsel til og fra Frederiksberg. Kørelednings- og signalanlæg tilpasses. Punkterede spor færdiggøres i denne etape.



I etape 4 opbygges del af nyt spor 4 med 2 nye sporskifter. Der etableres forbindelse fra nyt sporskifte i spor 3 til sporet mod Hellerup. Der etableres forbindelse imellem nye sporskifter i spor 3 og 4. Spor 4 forbindes med sporet fra Hellerup. Kørelednings- og signalanlæg tilpasses løbende de nye forhold. Pendulkørsel mellem Frederiksberg og Vanløse ophører.



I etape 2 indlægges successivt 4 nye sporskifter i spor 3 og gamle sporskifter fjernes. Hele sporet incl. kørelednings- og signalanlæg tilpasses de fremtidige forhold.



Etape 5 i slutningen af 1983. Ny forbindelse mellem spor 4 og 5 etableres og afbrydelse af godsspor 5 ophører. Tilpasning af kørelednings- og sikringsanlæg til de endelige forhold. Alle tegninger DSB.

## Bane, bygninger og signaler

I det sene efterår 1981 indledtes omfattende anlægsarbejder på **Østerport station**. Et stort antal spor i området mellem Frihavnen og pladsen, hvor de to rundremiser tidligere var beliggende, er fjernet for at give plads for et nyt personvognsdepot med en effektiv sporlængde på ca. 2000 meter. Det tidligere spor 0 bliver genetableret, dels til brug som overhalingsspor, dels »ankomstspor« for stammer, der skal videre til personvognsdepotet. Der anlægges derfor perron langs spor 0 af hensyn til passagerudstigning (man undgår herved at beslaglægge spor 1 unødigt). Der anlægges et nyt spor 12 på området syd for Oslo Plads; dette spor skal have ganske den samme funktion som spor 13 på S-togssiden, det skal være vendespor for regionaltog, når en række af de lukkede løb etableres fra »K 83« som led i »Regularitetsplan 82«. Samtlige perroner får den nu foreskrevne højde over skinneoverkant: 55 cm, for spor 1 og 2s vedkommende ved at gøre en dyd af nødvendighed, idet det vil være påkrævet at foretage en sporsænkning under Oslo Plads og Lange-liniebroen af hensyn til fjernelektrificeringen. De samlede anlægsarbejder afsluttes i 1985.

På **Tommerup station** fortsætter sporombygningerne. Den 5. december 1981 blev et nyt spor 1 (overhalingsspor, beliggende nærmest stationsbygningen) og et nyt spor 2 (gennemkørselsspor i køreretningen Fredericia-Nyborg) taget i brug.

**Charlottenlund** nedlagdes definitivt som togfølgestation i fjerntrafiksporene den 24. februar, og omdannedes til trinbræt. De hidtidige I-, PU- og U-signaler erstattedes af AM-signaler. Den 26. maj blev en del af det tidligere spor 0 taget i brug som B-spor (for Banetjenesten), og i konsekvens heraf ændredes AM-signalet for sporskiftet til et AM/DS-signal. Charlottenlund (jerntrafiksporene) er her efter trinbræt med sidespor.

På **Rungsted Kyst station** indledtes et større ombygningsarbejde af stationens sporanlæg den 3. marts. I 1. etape, hvorefter stationen nu ombygges, er spor 4 fjernet, sporene 2 og 3 er under ombygning og flyttes over, hvor de oprindelige spor 3 og 4 lå, hvorimod spor 1 er ombygget i stort set uændret beliggenhed. Arbejderne har ligeledes forbindelse med den forestående elektrificering af strækningen, bl.a. sænkes sporene under Rungstedvej-overføringen.

Natten mellem den 9. og 10. marts var en »historisk nat« for DSB, da **den første køreledningsmast** som led i fjernelektrificeringen kom på plads. Det skete ved en ceremoni i nordenden af Nivå station, hvor daværende trafikminister J. K. Hansen og generaldirektør Ole Andreasen hamrede kiler ned ved den første mast, efter den var rejst ved hjælp af kranen på en motortrolje.

Den 13. marts indledtes en større ombygning af **Vanløse station** med det formål at skabe direkte sporforbindelse mellem Balleruplinien og strækningen mod Lersøen, således at den unødvendige rebroussementkørsel til Frede-



Linie F mod Hellerup under udkørsel fra Vanløse spor 4 6. oktober 1982.  
Foto: Joen Jensen.

riksberg kan undgås. Ombygningen er opdelt i fem etaper og er først afsluttet i efteråret 1983. Det har været nødvendigt spormæssigt at adskille linie F i Vanløse, således at der køres pendulkørsel Frederiksberg-Vanløse. Sporombygningerne på Vanløse station har endvidere betydet, at strækningen mellem Vanløse og Frederiksberg i perioden 20. maj til 12. september har været betragtet som enkeltsporet; i tidsrummet frem til 16. juli var det højre spor i køreretningen Vanløse-Frederiksberg, der var det farbare spor, medens det andet spor betragtedes som arbejdsspor, derefter var det det omvendte forhold, der var tilfældet. **Flintholm station** aflystes som togfølgestation i hele perioden (signalerne ugyldiggjordes).

I det tidlige forår konstateredes kraftig tæring på broerne over Hellerupvej indenfor Hellerup stations område. Der foregår nu en række undersøgelser og reparationer af jernkonstruktionerne med henblik på en levetidsforlængelse på ca. 15 år. Særligt spor 7 hviler på en angrebet brokonstruktion, hvorfor dette spor kun må befares af S-tog og med en højeste hastighed af 40 km/h.

På **Næstved station** blev et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1972) taget i brug den 15. marts. Samme dag blev en ny betjeningspult (capp) taget i brug i kommandoposten på **Korsør station**.

Efter etableringen af de sidste transversaler i nordenden af **Hellerup station** (se »Jernbanen«, nr. 6/81 – side 136) kunne HKT-drift indkobles den 23. april. Herefter er signalgivning for nordkørende tog (nærtrafiksporene) normalt således: I-signalet fra Svanemøllen viser »stop« eller »betinget stop«, I-signalet fra Lersøen viser »stop« eller »kør« (farvet lys) og PU-signalerne mod Gentofte hhv. Klampenborg viser »forbikørsel forbudt« eller »forbikørsel tilladt« og U-signalerne mod Gentofte hhv. Klampenborg viser »stop«, »kør« eller »kør igennem« (farvet lys). Togene modtager hastigheds-informationer indtil U-signalerne, hvorefter de modtager Y-information for den videre kørsel.

★

På **Køgebugtbanen** er der nu sporforbindelse hele vejen fra København til Køge. Fredag den 28. maj blev det sidste sporstykke lagt på plads mellem Solrød Strand og Køge – den 4. og sidste etape. Som første etape af den i alt 40 km lange strækning kunne banen fra København til Vallensbæk tages i brug i 1982, 2. etape til Hundige fulgte i 1976 og 3. etape til Solrød Strand i 1979.

Inden S-togene kan sættes i drift helt til Køge, skal der udføres ret betydelige arbejder. Det drejer sig bl.a. om de resterende sporarbejder, herunder depotspor i Køge, justering af spor samt udførelse af kørelednings-, sikrings- og bygningsanlæg. Indvielsen af den 10 km lange strækning fra Solrød Strand til Køge var først berammet at skulle ske i december 1983, men det har været muligt at fremskynde de sidste anlægsarbejder, således at banen tages i brug den 25. september 1983 (overgang til vinterkøreplan).

Medens Køgebugtbanens linieføring til Solrød blev fastlagt i slutningen af 1940'erne, har linieføringen helt til Køge sin baggrund i lov af 7. juni 1972, men blev først fastlagt i 1977. Strækningen har tre stationer: **Jersie**, **Ølby** og **Køge**. I **Ølsemagle** bliver der mulighed for at placere en fremtidig station og Ølby er forberedt som standsningssted også for fjerntog (Roskilde-Køge banen). Stationen her har tre spor: To for S-banen og ét for fjernbanen. Nord for stationen er S-banen ført over fjernbanen. I Køge blev den nye terminalbygning taget i brug i 1980, og stationen er totalt ombygget med nye perroner. Alene på denne station udføres ca. 14 km spor, og der er etableret 45 sporskifter.

Ligesom den øvrige del af Køgebugtbanen ligger strækningen fra Solrød Strand til Køge hovedsagelig på en dæmning. Alle skærende veje er ført niveaufrit under banen, en enkelt – Ølsemaglevej – dog over banen. Der er udført i alt 11 nye broanlæg og 20 stitunneller, det vil sige en skæring for hver 300 m. Strækningen er beregnet på maksimalhastigheden 100 km/h med mulighed for senere forøgelse til 120 km/h.

Den samlede anlægsudgift for strækningen mellem Solrød Strand og Køge andrager omkring 300 mio. kr. Trafikpladser ved stationerne, inklusive vej- og stiadgange, udføres og bekostes af kommunerne i samråd med DSB og Hovedstadsrådet. I Køge ydes der dog betydelige tilskud fra Hovedstadsfonden som følge af stationens regionale betydning.



**Kværkeby** (mellem Borup og Ringsted) omdannes den 13. juni fra VM-station til fjernstyret togfølgestation (transversalstation) i forbindelse med ibrugtagning af et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1972). Stationen fjernstyres normalt fra FC Roskilde.

På strækningen **Hedehusene-Roskilde** blev der taget tre nye AM-signaler for begge køreretninger i brug den 20. juni. De i alt seks nye AM-signaler erstattede fire andre

AM-signaler, og signalplaceringen bevirker, at der nu er ét blokafsnit mere i hvert af hovedsporene mellem Hedehusene og Roskilde.

Den 27. juni blev der foretaget en sporsammenlægning i km 20,8 og km 18,6 i 1: hovedspor mellem **Hedehusene** og **Tåstrup** til kørsel på nyt spor (beliggende syd for det tidligere spor). Sporflytningen er en del af anlægget af den nye Høje Tåstrup/København Vest station.

Kilometerinddelingen på strækningen **Århus H. – Grenå** er ændret med virkning fra den 5. juli. »0-stenen« stod oprindeligt på Århus Ø. station. Man har benyttet lejligheden til at erstatte kilometerstenene med tavler, anbragt på ca. 2 meter høje standere, placeret for hver 200 meter i banens højre side i kilometerretningen. Pile på tavlerne angiver endvidere retningen til den nærmeste telefon. Kilometerstenene vil også forsvinde på øvrige strækninger, de står ofte i vejen for moderne sporvedligeholdelsesmateriel. På elektrificerede strækninger vil kilometertavlerne blive anbragt på køreledningsmasterne.

Et nyt trinbræt **Svendborg Vest** så dagens lys den 2. august. Trinbrættet (forkortelse: Svv) er beliggende i km 45,6 og er anlagt af hensyn til de mange skoler i området, hvorfor man regner med et passagertal, der vil nå op på siden af Odense Sygehus'. Ibrugtagningen af **Odense Syd** station, der i princippet er et sporskifte (forgreningsstation), er udskudt til foråret 1983.

På **Skjern** station er der fra 23. juli etableret en ny ud-kørselstogvej fra spor 3 til Varde. Togvejsignalet for spor 3 er forsynet med bogstavviser, der kan vise »H« (Herning) og »V« (Varde). Den nye togevej er etableret af hensyn til kultogene Esbjerg-Herning, der i øvrigt begyndte at rulle den 17. august.

På **Herning** station blev der taget et nyt privat sidespor til Herningværket i brug den 14. august. Sidesporet udgår fra Brande-sporet i km 43,2 og indgår i stationens sikringsanlæg; rangering til/fra sidesporet foregår på rangeringstogveje. Det har været nødvendigt at opstille nye F-, I- og U-signaler gældende for tog fra/til Brande, medens det hidtidige I-signal er omdannet til SI-signal.

Den 21. august kunne **Hellerup** stations ombygning i sydenden afsluttes i denne etape, i forbindelse med ibrugtagningen af nyt spor (3. hovedspor) for tog fra Svane-møllen; sporet er beliggende til venstre for det hidtidige – og anbragt på nyt brofag. (Det har været nødvendigt at flytte I-signalet ca. 70 meter mod syd). Samtidig er to nye transversaler taget i brug (som forbinder spor 4 og 5 – se »Jernbanen«, nr. 4/77 – side 95), således at der kan køres på tværs over hele stationen til/fra venstrespor. Der er nu plads på det østligste brofag over Tuborgvej til en mulig indføring i Kystbanen af et særligt godsspor fra Lersøen. Et sådant anlæg indgår i den nuværende dispositionsplan for Hellerup station, men om og i givet fald hvornår det kan tænkes iværksat, er der ikke taget beslutning.



Den 17. august 1982 blev kraftvarmeværket i Herning indviet. Indvielsestoget bestod af 12 vogne med ialt 600 tons kul; men når værket er kommet rigtig i gang i løbet af oktober-november, vil der hver dag komme 18 vogne med 900 tons kul, i spidsbelastningsperioder kører toget 2 gange i døgnet.

Foto: Ole Linå Jørgensen.



Ved hjælp af en »boremaskine« og en på vognene fastmonteret stang med en spindel i den ene ende kan siderne på hver vogn åbnes og vognen tømmes på ca. 7 minutter medregnet tid til rangering. Et helt tog tømmes på knap 1½ time i »portene« til venstre i billedet.

Foto: Ole Linå Jørgensen.



Som en følge af korslen med kultog er Kibæk blevet ombygget til fjernstyret krydsningsstation 1. oktober 1982. Ved den lejlighed forsvandt armsignalerne. Østlige indkørsel til Kibæk 18. maj 1980.

Foto: Ole Linå Jørgensen.

**Holstebro** stations sikringsanlæg kan fr.o.m. 25. september fjernstyres fra FC Herning (hvilket normalt vil være tilfældet i nattetimerne). På **Kibæk** station blev et »nyt« (genbrug) relæsikringsanlæg (DSB type 1954 »Ry«) taget i brug den 1. oktober. Stationens F- og I-signaler af arm-signaltypen afløstes samtidig af daglyssignaler (og stationen har nu også U-signaler). Normalbetjeningen sker fremover fra FC Herning.

**Enghave depotværksted** (måske bedre kendt som S-togsremisen ved Dybbølsbro) er nu nedrevet. På arealet skal anlægges et mere hensigtsmæssigt depotsporanlæg for S-tog. Området står i »nedbrydningens tegn«, idet også Dybbølsbroen forsvinder i 1983.



**Strækingsradio** blev sat i drift på strækningen **Roskilde-Køge-Næstved** (kanal A 67) den 28. april; på **Holbæk** station blev der samme dag taget et rangerradioanlæg i brug (kanal C 36). Udbygningen af strækingsradio fortsætter også vest for Storebælt, idet fuldt udbygget anlæg kunne sættes i drift på strækningen **Århus H.-Randers** (kanal A 64), den 6. maj – og af hensyn til kørslen med kultog Esbjerg-Herning blev et radioanlæg taget i brug på strækningen **Herning-Skjern**, den 6. september. Anlægget er et rangerradioanlæg (skiftetale), og radiocentralen er anbragt i FC Herning. Angivelse af hvilken radiokanal, der benyttes på pågældende station fremgår af skilte anbragt på stationernes F-signaler (i Trolldhede dog på DS-signalet).

## Drift og administration

Der kan ikke ventes de store udvidelser af DSBs køreplaner i de nærmeste år. Af virksomhedens **5 årsplan for perioden 1983-88** fremgår det således, at de fleste kræfter vil blive brugt på at konsolidere de nuværende køreplaner. Enkelte forbedringer er der dog planlagt. Det gælder således indførelse af timedrift på strækningen Roskilde-Køge-Næstved i løbet af 1984.

På længere sigt kan der ifølge 5-årsplanen ventes ændringer i fjerntrafikken. DSB er i gang med overvejelser om den fremtidige struktur i fjerntrafikken, og disse overvejelser kan få indflydelse på bl.a. lyntogenes og Intercity-togenes køreplaner, ligesom dele af den øvrige trafik også kan blive berørt. Overvejelserne får også betydning for udformningen af det fremtidige materiel til fjerntrafikken. En foreløbig tanke går ud på, at lyntog og Intercity-tog skal bestå af samme materieltype, og at forskellen mellem dem i fremtiden navnlig skal ligge på standsningsmønstre, betjeningsforhold m.m.

Indførelsen af elektrisk drift på hovedstrækningerne ventes også at medføre visse køreplansændringer. Fra 1986 ventes således indført elektrisk drift med 10 lokomotiver på strækningen Helsingør-Roskilde, hvilket åbner mulighed for halvtimesdrift på denne strækning. De øvrige regionaltog til hhv. Kalundborg, Korsør og Nykøbing Falster kan i så fald udgå fra Østerport.

1 forbindelse med ibrugtagningen af 3.-4. spor Høje Tåstrup-Roskilde forventes sandsynligvis i 1987 oprettet en ny station – **Trekroner** – mellem Hedehusene og Roskilde.



Toggangens regulariet har gennem længere tid befundet sig på et uacceptabelt niveau – ikke bare når der er særlige vejproblemer, men også hyppigt i godt vejr. Der kan ikke peges på en enkelt årsag til den uacceptable regularitetsudvikling. Sammenfaldet af stor passagertilgang, forøget udnyttelse af det rullende materiel, betydelige re-investeringsbehov og et i forhold hertil for lavt anlægsbudget er dog hovedårsagerne. Hertil kommer et gennem længere tid skrabet vedligeholdelsesbudget og stor personaleudskiftning netop i disse år.

Det vil derfor kræve en indsats over en bred front at genoprette et acceptabelt regularitetsniveau – og det kan ikke ske på kort tid. I konsekvens af problemets kompleksitet har DSB udarbejdet en samlet plan – **»Regularitetsplan 1982«** – for de aktiviteter, der er nødvendige for hurtigst muligt at opnå, at togtrafikken igen kan afvikles med acceptabel præcision.

Planens gennemførelse vil kræve disposition over ca. 1,5 mia. kr. til investeringer og driftsomkostninger i perioden 1982-86. Planens gennemførelse vil i perioden 1983-86 have en beskæftigelseseffekt på over 5000 mandår fordelt på et stort antal steder i hele landet. Hovedparten heraf opstår hos entreprenører og leverandører. I DSB vil planens gennemførelse kræve etablering af ca. 200 nye stillinger i driften og vedligeholdelsestjenesterne og et tilsvarende antal stillinger i anlægstjenesterne i den periode, hvor planens nyanlæg ønskes etableret.

Planens investeringer fordeler sig således på hovedområder:

Nyt rullende materiel og renovering af personvogne	ca. 450 mio. kr.
Anlæg m.v. til vedligeholdelse af rullende materiel	ca. 125 mio. kr.
Infrastruktur, bl.a. 2. spor Lejre-Holbæk, Orehoved-Nykøbing F og Brørup-Bramming og visse sikringsanlæg	ca. 375 mio. kr.
Kommunikationsanlæg og anden styrkelse af driftsdisponeringer	ca. 100 mio. kr.
Særlige vinterforanstaltninger	ca. 150 mio. kr.

DSB vil ved interne omdisponeringer kun kunne financiere en mindre del af planen.

Planens enkeltaktiviteter er optaget i et **beskæftigelses-katalog**, der også omfatter andre beskæftigelsesfremmende foranstaltninger, som kan iværksættes inden for DSBs område.



Overgang til K 82 (vinter) bød kun på få ændringer i forhold til sommerkøreplansperioden. På Kystbanen er der foretaget minutjusteringer for at »opsamle« forsinkelser forårsaget af de igangværende elektrificeringsarbejder. Det vil iøvrigt være karakteristisk for de kommende køreplansperioder, at disse skal ses som konsolideringsperioder, hvor udvidelser i videst muligt omfang vil blive erstattet af foranstaltninger til forbedring af regulariteten, bl.a. ved forstærkning af materielreserverne både for så vidt angår lokomotiver som vogne. Et led i disse bestræbelser vil i takt med materieltilgang være **etablering af lukkede vognløb** på de enkelte strækninger i større omfang end det er tilfældet nu.



Fra K 83 (sommer) forventes yderligere regularitetsforbedringer for trafikken på Sjælland gennem etablering af vendespor på Østerport station, ligesom etablering af **depotstationer (hjemstedsstationer)** med tilhørende eftersynsfaciliteter for personvogne etableres i Kalundborg og Nykøbing F. På disse nye depotstationer planlægges en større del af personvognsvedligeholdelsen, herunder rengøring udført. Gennem tilgang af nyt materiel vil det i en senere fase – forventelig K 84 – være muligt at gennemføre opsplitningen af stammeløbene på de enkelte strækninger.

I vestområdet ventes det, at kørsel med MO-vogne og tilhørende gammelt materiel i Vestjylland kan erstattes af MR-tog senest fra K 83. Dette forhold vil i betragtning af MO-vognenes svigtende driftssikkerhed også bidrage til en bedre regularitet. MR-løbene i vestområdet søges i øvrigt opstillet efter samme principper som for regionaltogene i østområdet, d.v.s. med lukkede løb.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



## Privatbanerne

### Gribskovbanen

Rejsetallet steg i 1981 med ca. 3,9% til 1.325.136 rejsende. Godsmængden på banen faldt med ca. 2.500 t til 6.100 t. Godstransporten på fragtruterne bortfaldt i 1981, da ruterne blev solgt pr. 1. januar 1981.

Selv om der synes at være en vis stagnation i antallet af rejsende ved de fleste baner i 1982, har Gribskovbanen dog ofte mange rejsende på enkelte dage – især når vejret er godt, og københavnere drager til de nordsjællandske strandområder. Således transporteredes der den 5. og 6. juni 1982 i alt 13.899 rejsende med togene på GDS. Heraf var der ikke mindre end ca. 1260 rejsende i tog 225 (Hillerød afg. 10.47) lørdag den 5. juni.

Spormoderniseringen på GDS blev afsluttet i sommeren 1981 med undtagelse af selve sporområdet på Kagerup station. Her er der til gengæld sket en modernisering i 1982, og samtidig har man etableret et nyt sikringsanlæg, hvorved den gamle »kommandopost« er blevet overflødig. Den tilgår DJKs Bloustrød-gruppe.

Den gamle remise i Tisvildeleje er delvis nedrevet i juni 1982.

### Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen

I driftsåret 1981 steg rejsetallet med ca. 3,6% til ca. 891.000 rejsende. Den befordrede godsmængde er fortsat dalende og ret ubetydelig.

I 1981 bevilgedes 6,8 mill. kr. til den afsluttende spormodernisering på 4,5 km, og dermed er hele Hornbækbanen udstyret med nye 37 kg/m skinner lagt på bøgessveller i skærveballast.

På Hornbækbanen ser man frem til 1983, hvor det første af de to bevilgede to-vogns Y-tog bliver leveret. Hornbækbanen benytter på visse tidspunkter af dagen alt rullende persontogsmateriel, efter at man er ophørt med kørsel med de to gamle Scandia-skinnebusser, Sm 3 og Sm 4.

Nødvendig vedligeholdelse af Y-togs materiellet må klares på trafiksvage tidspunkter midt på dagen.

Skinnebusmotorvognen HHGB Sm 4 er solgt til Helsingør Jernbaneklub, og medio april blev den trukket til Nørrebro af HgJK's skinnebus, LNJ Sm 13. Sm 4 vil blive ophugget med henblik på indvinding af reservedele.

Hornbækbanen agter også at skille sig af med diesel-lokomotivet M 4 fra 1933. Efter afslutningen af spormoderniseringen på banen har man ikke meget brug for M 4, der trænger til en omfattende reparation/revision i en størrelsesorden af 250.000 kr. Banens ledelse finder ikke afholdelsen af denne udgift forsvarlig, hvorfor man vil søge M 4 solgt. Diesellokomotivet blev oprindeligt leveret til Kalvehavebanen som M 1. I 1959 kom KB M 1 til Hads-Ning Herreders Jernbane, hvor lokomotivet blev til HHJ M 4. I 1969 kom det til Hornbækbanen, hvor det aldrig er omlitret.

I lidt over en måned har Hornbækbanens tog ikke kørt mellem Grønnehave station og Helsingør station på grund af reparationsarbejde på kajerne i Helsingør. De rejsende er på denne strækning befordret med busser. Arbejdet afsluttes omkring 1. oktober 1982.

### Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane

I driftsåret 1981 steg rejsetallet med ca. 1,6% til 1.879.710 rejsende. Vægten af den befordrede godsmængde faldt med ca. 18,0% til 130.365 t.

I driftsåret 1981 blev der påbegyndt sporfornyelse af 6,54 km spor fra Hillerød til Brødeskov station. Denne modernisering er nu afsluttet, og en tilsvarende spormodernisering er i 1982 påbegyndt fra Frederiksværk mod Melby.

Den i 1981 fra DSB anskaffede personvogn Cl 29-25 609-2 er omlitret til HFHJ C 60 og erstatter HFHJ 60, der er hensat i Hundested.

Frederiksværkbanen får i 1983 leveret et to-vogns Y-tog, mens der i 1984 leveres et tre-vogns tog.

## Høng-Tølløse Jernbane

I driftsåret 1981 var stigningen i rejsetallet større end nogensinde tidligere, nemlig 24,6% til 620.970 rejsende med banens tog.

Den fra det konkursramte tyske Apfelpfeil-selskab erhvervede 26,4 m lange personvogn fra 1955, oprindeligt indrettet som liggevogn, men omdannet til restaurations- og selskabsvogn, er i sommeren 1982 taget på værksted med henblik på indretning som personvogn i lighed med OHJ BN 283. Moderniseringen ventes afsluttet inden nytår.

Rejsegodsvognen HTJ E 55 er efter at have været hensat i seks år solgt til ophugning, hvilket sker i Nyrup, hvor vognkassen er afhændet til brug som udhus. HTJ E 55 blev bygget hos Scandia i 1920 til Hørve-Vørslev Jernbane som HVJ E 541. I 1956, da denne bane lukkede, solgtes vognen til HTJ, og i 1958 blev den omlitret i forbindelse med ombygning og revision på banernes værksted i Holbæk.

Lørdag den 12. juni 1982 blev Vedde station nedlagt samtidig med nedlæggelse af Vedde postekspedition. Vedde har herefter status som holdeplads med sidespor. Vedde station blev bygget til Sorø-Vedde banen og åbnet 1903. Indtil da havde HTJ kun et beskedent trinbræt ved Vedde. Ved persontrafikkens ophør på Sorø-Vedde banen i 1933 overtog HTJ betjeningen af Vedde station. Først i 1958 – og efter lange forhandlinger med DSB – kunne HTJ overtage stationen i Vedde med tilhørende areal for en sum af 25.000 kr. I de seneste år har Vedde været betjent af en ekspeditrice, der også passede postvæsenets forretninger.



Vedde station marts 1976.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Cirka to måneder senere, nemlig lørdag den 14. august, blev endnu en station med postekspedition nedlagt på HTJ. Det var Skellevbjerg station, der ligesom Vedde var betjent af en ekspeditrice. Skellevbjerg blev i 1978 ombygget til fjernstyret krydsningsstation, og den fremtidige status er holdeplads/fjernstyret krydsningsstation.

Udskiftningen af de gamle 24 kg/m skinner mellem Høng og Ruds-Vedby går stærkt fremad. I løbet af sommeren 1982 har baneafdelingen afsluttet arbejdet mellem Høng og Kulby, hvor det nye 32,25 kg spor ligger i skærver. Man er fortsat mod Ruds-Vedby, og inden vinteren påregner man at nå til Grønnegårdsvej omtrent midtvejs mellem de to stationer.

Kulby station blev solgt i 1981, men trinbrættet bibeholdtes, dog således at man allerede på dette tidspunkt planlagde en flytning af trinbrættet ca. 200 m mod Ruds-Vedby til overkørslen, hvor vejen fra Kulby til Herslev skærer banen. Det nye Kulby-trinbræt er etableret i forbindelse med spormoderniseringen, og det blev taget i brug den 1. september 1982.

I juni 1982 er der foretaget en mindre sporændring af HTJs spor i Tølløse. Indtil da var der forbindelse til HTJs spor 2 og 3 via en »englænder«, der desuden stod i forbindelse med hovedsporet (HTJs spor 1), remisesporet og forbindelsessporet til DSB. »Englænderen« ligger der fortsat, men funktionen af denne er ændret til sporskifte mellem remisesporet og forbindelsessporet til DSB fra spor 1. Der er etableret et nyt sporskifte i hovedsporet, og dette skaber forbindelse til spor 2 og 3.

## Lollandsbanen

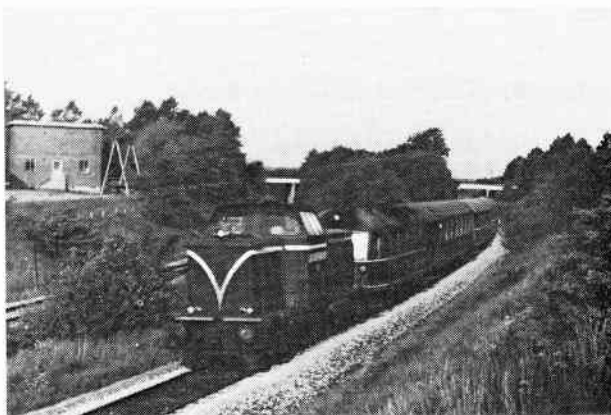
Antallet af rejsende med Lollandsbanens tog steg i driftsåret 1981 med ca. 7,3% til 1.110.437. Den befordrede godsmængde var 144.873 t eller en stigning på ca. 6,2%.

I 1981 blev hovedstrækningen Nakskov-Nykøbing F immuniseret med henblik på kørsel med el-opvarmede tog. Arbejdet blev udført af LJ/DSI. Pris ca. to mill. kr.

Maribo stations sporskifter er blevet ændret til 220 V, som nu er standard på alle LJs elektriske sporskifter. Et gammelt »ligkistedrev« er sendt til DSB jernbanemuseum i Odense, da DSB ikke selv havde et, der var egnet til dette formål.

I Nakskov foretoges i 1981 en sporombygning. Spor 2 blev fornyet og Nakskov station ligger nu med en overbygning på 45 kg/m på spor 1 og 2. Samtidig er spornettet forberedt til et nyt værksted.

Maribo station fik sidste efterår nyt sikringsanlæg fremstillet af DSI. Anlægget er lavet efter de mest moderne principper, man vælger en togvej, og anlægget undersøger hefter selv betingelserne for denne er til stede samt drejer sporskifter og sætter signal. På anlægget kan der laves to togveje samtidig og oplagres en.



LJ M 32 er sendt til Frichs for en gennemgribende renovering. LJ M 33 og M 32 med persontog vest for Maribo 22. maj 1981.

Foto: Tom Lauritsen.

Personvognen P 77 har fået to andre bogier monteret i juni 1982. De gamle bogier var helt udtjente, de »nye« er indkøbt i Århus. Bogietypen er som de gamle, type 136 træbogier.

Diesellokomotivet M 32 befinder sig for tiden på Frichs i Århus for montering af nyt ledningsnet samt overhaling af hovedgeneratorer. Hovedmotorerne skal enten udskiftes med nye, eller de gamle skal renoveres. Dette spørgsmål er endnu uafklaret.

Den sidste gamle bro i kilometer 45,55, som var forstærket med hjælpdragere, blev i foråret 1982 udskiftet med en bro beregnet til »Belastningstog 1«. Dette vil sige, at strækningen Nykøbing F-Nakskov kan befares af alle DSB-lokomotiver med 100 km/t og el-varme.

På strækningen Nykøbing F-Nakskov etableres nyt fjernstyringsanlæg, hvori overvågning af overkørselsanlæg indgår. Opbygningen starter i efteråret 1982 og vil vare et stykke ind i 1983. Dog er strækningkablet allerede ført op i alle overkørselsanlæggene som forberedelse til ombygningen.

### Odsherreds Jernbane

I driftsåret 1981 steg rejsetallet 23,0% til 1.395.760. Denne stigning var større end nogensinde tidligere.

I 1981 indkøbte OHJ ikke mindre end fem personvogne fra det likviderede tyske udflugtselskab Apfelpfeil. Tre af disse vogne er sat i drift på OHJ, mens den fjerde venter på ombygning. Den femte vogn ophugges formentlig for indvinding af reservedele.

Den første Apfelpfeil-vogn, der kom i drift, var OHJ Bm 282. Vognen kom i juli 1981 til OHJ, og efter opmaling i OHJ-farver og omlitrering indsattes den fornemme vogn med 71 pladser som kupévogn med sidegang.

I foråret 1982 blev OHJ BN 283 sat i drift. Vognen er ombygget og udstyret med 100 siddepladser. (Se iøvrigt Jernbanen nr. 3/82, side 67).

I juni blev BNE 281 sat i drift. (Se iøvrigt Jernbanen nr. 3/82, side 67).

Odsherreds Jernbane har atter købt materiel i Tyskland. Denne gang har banen indkøbt en postvogn, nr. 50-80-0043040-7, litra Post mr-a/26. Vognen, der er købt fra Postamt Hannover 3 under Deutsche Bundespost, er bygget i 1955 af Orenstein og Koppel i Berlin-Spandau. Den er 26,4 m lang og dermed indtil videre Danmarks længste postvogn! Vognen blev straks efter ankomsten til OHJ i juli sat i drift i den grønne bemaling, dog omlitret til OHJ DP 248.

Rejsegodsvognen OHJ E 244, bygget af Braine Lecomte i 1909, er efter at have været hensat i nogle år solgt til ophugning i Nyrup, hvor vognkassen er solgt til udhus.

Den i Jernbanen nr. 3/82, side 67, omtalte spormodernisering med nye sporskifter på Svinninge, Hørve og Grevinge stationer er påbegyndt, og i september måned er der ilagt tre nye sporskifter på Svinninge station. I forbindelse med ilægningen af de nye 45 kg/m sporskifter udskiftes hovedsporene på de tre stationer med 45 kg/m skinner. Sporskifteudskiftningen på OHJ er meget tiltrængt, og de slidte sporskifter har i løbet af 1982 betydet et par ubehagelige afsporinger, heldigvis uden personskade og kun ringe materiel skade.

Pr. 1. maj 1982 har Odsherreds Jernbane overtaget Danielsens Busselskab i Nykøbing. Danielsens Busselskab havde ved handlens indgåelse fem rutebiler og en halv snes ansatte. Gennem den sidste halve snes år har OHJ og Danielsens Busselskab samarbejdet om flere ruter, og man har ofte hjulpet hinanden. Overtagelsen af busselskabet betyder, at OHJ viderefører de ruter, som Danielsens Busselskab har kontraheret med VT.



Både HTJ og OHJ har fået sat ny-indkøbte »Apfelpfeil«-vogne i drift. OHJ 24 med OHJ BM 283 i Tølløse i juni 1982. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

## Østbanen

Antallet af rejsende i Østbanens tog steg i 1981 med ca. 8,9% til 798.292. Heri er medregnet rejsetallene for Østbanens tog på strækningen Køge-Roskilde.

Den befordrede godsmængde med Østbanen (både med tog, busser og lastbiler) var 8,39% mindre i 1981 end i 1980 eller 115.446 t. Heraf var de 90.913 t kalk- og kridttransporter, der var transporteret med Faxe Jernbanes tipvognstog over strækningen Fakse S. (Stubberup)-Fakse Ladeplads.

Kørslen med tipvognstog dels i Fakse Kalkbrud, dels mellem Fakse S. og Fakse Ladeplads indstilles i løbet af 1983, og transporterne overføres til landevejen.

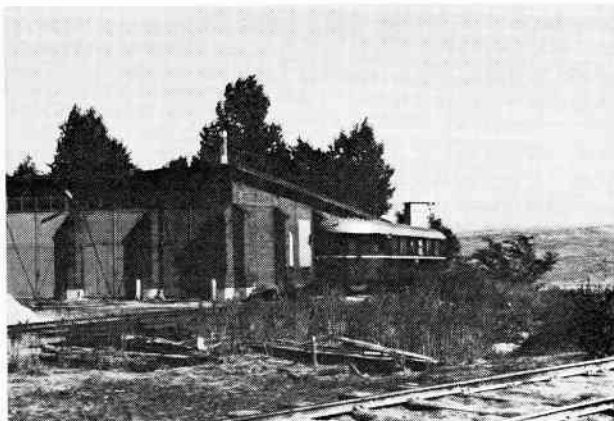
I slutningen af april måned blev diesellokomotivet M 10 afsendt til MaK's reparationsværksted i Moers i Tyskland for en mere omfattende reparation/revision.

På banens værksted i Hårlev har man udviklet endnu et specialkøretøj til brug for baneafdelingen. Af en ældre svellestoppemaskine har man lavet en kratfig klippe-maskine til at slå græs og fælde buske og mindre træer med på baneskråningerne. Øjensynlig virker køretøjet, der er litereret MK 103, perfekt. Selv om MK 103 fortsat er selvkørende, ses den dog ofte anvendt sammen med motortroljen MT 102.

De hensatte skinnebusser OHJ S 42 og SJ Y6 634 er op-hugget i foråret 1982. Skinnebussen HTJ S 27, der i 1962 kom til HTJ som den første svenske skinnebus af den »store« type, er solgt til Dansk Jernbane-Klub, og i juni er den transporteret til Tølløse for egen kraft.

Gennem de sidste par år har Østbanen fået isoleret og istandsat værkstedsbygningen i Hårlev. Værkstedet frem-træder nu meget pænt med gule vægge, og der er indrettet arbejdspladser langs væggene til håndværkerne. Desuden er der installeret udsugningsanlæg og der er indrettet et nyt værkstemesterkontor.

I den gamle remise er der indrettet værksted specielt til brug for banens diesellokomotiver.



HTJ S 27 er solgt til DJK og står nu i Tølløse. 28. juni 1982.  
Foto: Jan Forslund.

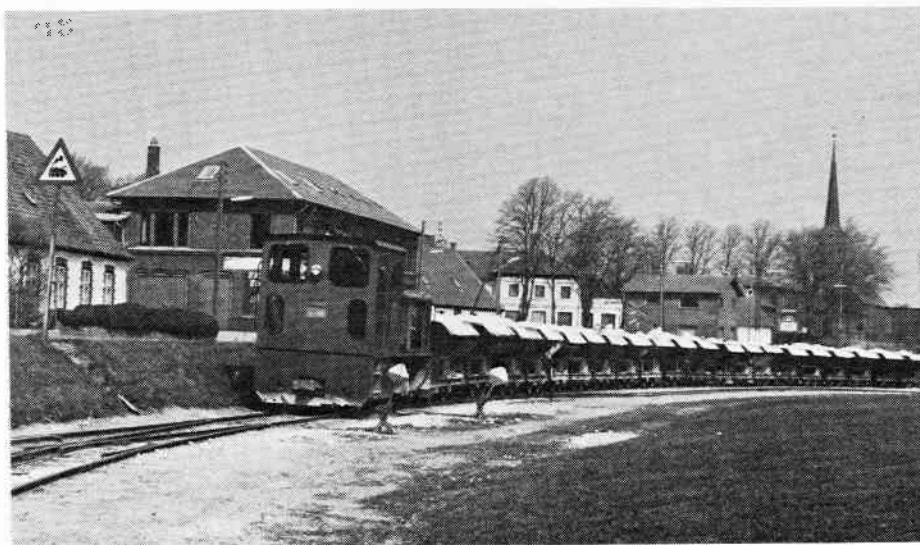
I 1981 blev Hårlev station ombygget, hvorved FC er placeret i nye lokaler, placeret tæt ved den administrative ledelse af busdriften. Alle stationer på Østbanen er blevet forsynet med højttalere, der via FC i Hårlev kan orientere passagererne om togforsinkelser o.lign.

I 1981 blev 5,2 km strækningsspor udvekslet til 37 kg/m langskinnespor lagt i skærveballast. Spormoderniseringen omfattede dels en strækning på Rødvig-strækningen, dels en strækning på Køge-strækningen i nærheden af Vallø. Også i 1982 foretages der udveksling af strækningsspor til nyt 37 kg/m langskinnespor. Dette års modernisering finder sted på Fakse-strækningen fra Hårlev.

Den 5. august 1982 kørte et Østbanetog fra Østbanen via Køge-Roskilde til Højby Sj. på Odsherreds Jernbane og retur i forbindelse med en udflugt for handicappede.

I Østbanens to-vogns Y-tog har man nedlagt toilettet og indrettet yderligere 4 siddepladser. Tidligere har man opsat sæder dels fra skinnebussen OHJ S 42 dels fra en ud rangeret rutebil i pakrummene på banens enkeltkørende Y-tog.

»Privatbanenyt – øst for Storebælt« redigeres af Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse, hvortil stof om disse privatbaner bedes tilsendt. – Oplysningerne vedr. Lollandsbanen stammer hovedsagelig fra Aage Lund.



For et par år siden solgte Faxe Jernbane strækningen fra Stubberup til Fakse Ladeplads til Østbanen. I løbet af 1983 nedlægges resten af banen, og kørslen med tipvognstog til Fakse Ladeplads ophører. FJ 9 i Fakse Ladeplads 6. april 1982.  
Foto: Jan Lundstrøm.

## BOGANMELDELSER

### Nye jernbanebøger fra DDR

Hans Joachim Kirsche: *Bahnland DDR, Reiseziele für Eisenbahnfreunde*, Berlin DDR 1981, licensudg. Verlag Eisenbahn-Kurier Freiberg 1981. 490 sider, 12x19,5 cm, indb., ca. 300 ill. Pris ca. kr. 135,-.

Kieper/Preuss: *Schmalspur zwischen Ostsee und Erzgebirge*, Berlin DDR 1980, licensudg. alba Verl., Düsseldorf 1980. 406 sider 20 x 21 cm, indb., ca. 500 ill. Pris ca. DM 48.

I de seneste år har en række fortrinlige jernbanebøger set dagens lys i DDR, og de mest interessante fås herhjemme, til dels som vesttyske licensudgaver.

Mest opsigtsvækkende – som den første af sin art i Europa – er Rejseføreren for jernbaneentusiaster »Bahnland DDR«. Distrikt for distrikt (Bezirk) fortælles der om alt af jernbanehistorisk interesse, herunder også sporvejene. De historisk interessante af de eksisterende baner skildres i grundige artikler, med liniebeskrivelse og historisk rids, og også diverse »Denkmal-loks« og pionerbaner er med. Illustrationsmaterialet er fortrinsvis nyere fotos og kortskitser. Bogen er stort set helt »up to date«, og da de aktuelle fremtidsplaner også er med (f.eks. elektrificeringsplanerne), bliver den ikke forældet lige med det samme.

For de mange, som har fået øjnene op for DDR som rejse-land – især i egen bil – er bogen uundværlig. Jeg har selv ved gennemlæsningen ærgret mig over at opdage, hvor mange ting jeg omtrent er kørt lige forbi . . .

Den anden bog, som her skal omtales, vil sikkert med tiden blive kendt som »smalsporsfolkets fundgrube« (»Bibel« ville oprindelseslandet taget i betragtning være lidt for profant . . .). For »Schmalspur zwischen Ostsee und Erzgebirge« er den hidtil mest grundige og vellykkede skildring af smalsporsbaner i et større område. Dens emne er alle de smalsporsbaner, der har været og er i den del af det tidligere Tyskland, som i dag er DDR. Den spænder således fra det engang 540 km store statslige smalsporsnet i Sachsen over de berømte 750 mm baner ved Perleberg til de små, ydmyge, næsten ukendte baner, som den 600 mm-sporede bane Anklam-Lassan, hvor der i 1936 kørte 3 tog om ugen!

Efter en generel indledning om de generelle fællestræk ved drift, faste anlæg og sikkerhedsbestemmelser, sporvidder og materiel ved smalsporsbaner, følger distrikt for distrikt 320 siders beskrivelser af banerne. Hver beskrivelse rummer rids af forhistorie, trafikal baggrund, historie, faste anlæg og materiel. I tabelform gives omfattende oplysninger især om materiellet, og næsten alle typer lok og vogne er tegnet i 1:87! Desuden er der kortskitser med angivelser af alle stationer. Dispositionen af bogen er overskuelig og sikker, og lay-out'en er god – uden den stivhed, som kendetegner så mange jernbanebøger. Illustrationsmaterialet er glimrende reproduceret, og aldrig har så mange interessante historiske optagelser fra tyske smalsporsbaner været publiceret samlet.

Bogen kan varmt anbefales alle, der holder af sekundærbanernes særlige atmosfære.

John Poulsen.



Carsten Hansen: »Hedelands Veteranbane. Materielfortegnelse«. 16 sider, format A5. IBKs Handelsafdeling 1982.

Hæftet kan købes i DJKs salgsafdeling.

Det kan nok overraske en og anden, at Hedelands Veteranbane faktisk råder over 16 motorlokomotiver med effekt fra 23 hk til 135 hk, 2 elektriske lokomotiver og 5 damplokomotiver. På hæftets 16 sider omtales hver trækraftenhed på en halv side med et godt fotografi, køretøjets historie kortfattet og tekniske data. Bagest i hæftet findes en liste over 2 sider omhandlende vognmateriellet, og netop denne liste er min eneste indvending mod hæftet. Når man har valgt at kalde hæftet en materielfortegnelse, burde der være lidt bedre omtale af vognmateriellet. I hvert fald kunne man have bragt et billede af de forskellige typer vogne. Derudover skal IBK kun have ros for sit initiativ. Priserne på tryksager taget i betragtning hører Hedelands Veteranbane Materielfortegnelse til i den billigste ende (godt 20 kr.). Sammenholder man så samtidig hæftets informationsmængde med dets størrelse og pris, er der yderligere et plus til Industribaneklubben.

Ole Linå Jørgensen.

## BOGER og KALENDERE

**Smalsporede industrimotorlok. Supplement 1** af Peter Andersen. 32 s. 8 fot. A5. Kr. 30,00.

**Aabenraa Amts Jernbaner** af L. H. Hansen. Ca. 300 s. Over 100 fot., kort og tegn. Udkommer ca. 1. dec. Kr. 159,75.

**Bredebro-Løgumklosterbanen** af P. Thomassen. Ca. 64 s. 40 ill. Udkommer ca. 1. dec. Ca. kr. 68,00.

**Railways. Past, present and future** af G. Freeman Allen. 304 s. billedværk m/ ca. 450 farve- og sort/hvide fot. og ill. A4 ib. Kr. 290,50.

**Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen Band 1: Preussen** af Emil Konrad. 170 s. + tavler m/ 171 fot. lb. Kr. 250,75.

**Bd. 2: Einheitswagen 1921-1931.** 224 s. 94 fot. 85 tegn. lb. Kr. 250,75.

**Lok-Magazin-Kalender 1983.** 175 blade. A5. Kr. 78,00.

**Franckh's Lok-Kalender in Farbe 1983.** A4. 14 farvefot. Kr. 90,00.

**EK-Reichsbahn-Kalender 1983.** 105 historiske motiver. Kr. 104,00.

**Grosse Lok-Kalender 1983.** 50x24 cm. 12 fot. Kr. 79,50.

**Grosse Eisenbahn-Kalender 1983.** 50x24 cm. 14 farvefot. Kr. 104,00.

Endnu flere nyheder på lager, De er altid velkomne!

## BOGHUSET



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat  
KRON-PRINSENS-GADE 3 . POSTBOKS 2184  
1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44

## KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

### København

**Onsdag den 10. november 1982 kl. 19.30:** »Det oplevede jeg i sommer«. Medlemmerne viser lysbilleder og film og fortæller om deres jernbaneoplevelser. Film bedes anmeldt på forhånd til Ole-Chr. M. Plum.

**Onsdag den 8. december 1982 kl. 19.30** i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø, medlemsmøde.

Vi søger på denne aften at lave en aften for medlemmerne og deres familie, så tag blot både »den bedre halvdel« og børn med.

Aftenens program vil være filmforevisning, andespil og auktion.

Der vises et par ældre DSB-film, bl.a. »DSB – før og nu... og så videre«. Filmen blev optaget i forbindelse med Lillebæltsbroens åbning i 1935, og den fortæller fornøjeligt om rejseliv i gamle dage. Desuden vises filmen »Her er banerne –« fra 1947. Glæd Dem til gensynet med disse to dejlige film.

Andespil med gevinster for jernbaneentusiaster og til supplerings af familiens »juleforråd«. Der sælges 3 plader til 10 gennemgående spil for kun 20 kr.

Glæd Dem til denne aften, som De ved Deres medvirken kan være med til at gøre til en oplevelse af de gode.

**OCMP.**



### Søndag den 21. november

#### Bloustrød Teglværk

**Ud at se med DSB – og ud at gå med DJK**

#### Åbent hus på foreningens arbejdsplads på Bloustrød Teglværk

På stedet, hvor foreningens start – grundlæggelse blev planlagt, er BLOVSTRØD-GRUPPEN for bevarelse af »Roebanemateriel ved at opbygge et sporanlæg i 700 mm som på de tidligere lollandske roebaner.

På nuværende tidspunkt har DJK fået rådighed over den gamle remise, og en god værkstedsbygning.

Gruppen har med hjælp af forskellige velvillige myndigheder og baner fået materiel til sporanlæg og skifter til rangerbanegård.

Turen er en udpræget travetur, så tag godt fodtøj på, og tøj efter vejrliget.

Befordring fra hovedstadsområdet med S-tog linie E. Toget udgår fra Københavns Hovedbanegård som almindeligt plantog med ekstraordinær stop ved det militære holdested »HØVELTE«.

København H	afg. 09.02
Vesterport	afg. 09.04
Nørreport	afg. 09.06
Østerport	afg. 09.08
Holte	afg. 09.25

Tilslutning fra linie A. Solrød Strand-Holte.

Birkerød	afg. 09.30
»HØVELTE«	ca. ank. 09.32-09.33

**Hurtig udstigning udbedes.**

Der udstedes ikke særlige billetter – men deltagerne køber selv billetter – HT-kort og rabatbilletter kan benyttes. Husk at stemple.

Fra Høvelte holdested går man ad Kattehalevej mod nord, til gangtunnel under Nordbanen, og videre til Bloustrød Teglværk.

Besigtigelse af bygninger og roebanelokomotiver samt det nyanlagte sporet for 700 mm materiel.

Ca. kl. 11.00 travetur under Nordbanen – tunnel for kommende spor, og videre ad den gamle tracé fra teglværkstiden, gennem Nørreskoven til Tivoli Huse.

Det er deltagerne frit for at deltage i denne spadseretur, men man bør ikke snyde sig selv for at se det afvekslende terræn, som vi håber, at den kommende bane kan komme til at køre på.

Frokost er beregnet indtaget på teglværket kl. ca. 13.00 i den tidligere spisestue for værkets arbejdere. Medbragt mad kan nydes – eller der serveres en portion forløren skildpadde med tilbehør for kr. 30,00. Drikkevarer kan købes til rimelige priser.

**Tilmelding er kun nødvendig for de deltagere, der ønsker varm mad.**

Indbetaling af beløb for ønskede portioner på girokonto nr. 1 55 56 85, ingeniør Oscar G. E. Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby senest den 12. november.

Hjemtransport efter behag og for egen regning enten Allerød station – minuttal 05-25-45. Afstand til station ca. 1,5 km eller bus linie 385 fra Bloustrød kro, minuttal 14, afstand ca. 1 km. Bussen opnår forbindelse med S-togene i Holte, afg. 37 mod KH.

Turleder: Oscar Meyer.

**Evt. selvkørende** bedes parkere efter anvisning fra gruppens personale. – Vel mødt!

**OGM.**

## Nordjysk Afdeling, Ålborg

**Onsdag den 15. december 1982 kl. 19.30:** Forchammersvej 7. Ordinær generalforsamling med dagsorden ifølge love-  
ne. Af hensyn til kaffebord ønskes tilmelding i forvejen på  
telefon (08) 13 16 26.

**E. Hedetoft.**

## Midtjysk Afdeling

### Focus på Randers

Besigtigelse af Strømmen station og Randers havnebane.  
Besøg på Randers kommunale Elværk.

DJK midtjysk afdeling har lørdag den 27. november ar-  
rangeret kørsel med Ardelt traktor, CXM-vogn samt gods-  
vogne fra Randers station til Strømmen og Randers havne-  
bane. Afgang fra Randers station kl. 13.30. Kl. ca. 15  
forlader deltagerne toget på Randers havn for at aflægge  
besøg på det nærliggende Randers kommunale Elværk.  
Hele arrangementet er slut mellem kl. 16.00 og 16.30.  
Forudgående skriftlig tilmelding nødvendig til Uffe An-  
dersson, Skelvangsvej 83, 3., 8900 Randers, senest den  
15. november. Pris pr. person for deltagelse ca. 30 kr.,  
som opkræves under turen.



Der henvises iøvrigt til mødeoversigten i Jernbanen nr.  
4/82.

## Referat af foreningens general- forsamling på Niels Steensens gymnasium søndag den 28. marts '82

Ole-Chr. M. Plum bød velkommen til de fremmødte. Han  
redegjorde for den beklagelige forsinkelse af udsendelsen  
af regnskabet, men håbede på forsamlingens forståelse.  
Der fremkom ingen protester.

**Punkt 1.** Formanden Birger Wilcke meddelte, at herreds-  
dommer Paulsen, foreningens mangeårige dirigent, var  
forhindret i at komme, og formanden foreslog på besty-  
relsens vegne E. B. Jonsen. Der var ikke andre forslag,  
hvorfor Jonsen takkede for valget. Dirigenten konstaterede,  
at generalforsamlingen var rettidigt indvarslet.

**Punkt 2.** Beretningen var delt op i 5 dele, bl.a. med korte  
indlæg fra de tre baner og gruppen fra Esbjerg.  
Formanden konkluderede, at bestyrelsen havde arbejdet  
godt, til trods for, at man naturligvis ikke altid var lige  
enige.

Han omtalte skiftet i sekretærjobbet, hvor den nye sekre-  
tær i modsætning til den foregående båndoptog alle be-  
styrelses- og samarbejds møder samt generalforsamlingen.  
Medlemstallet var gået en anelse frem.

Medlemsbladet havde fået en ny redaktør og et lidt ændret  
format. Prisniveauet ville for et år ligge på ca. 82.000 kr.  
Dette skyldtes bl.a. ny klichéanstalt.

Der vil blive udgivet 4 numre á 16 og 2 numre á 24 sider,  
idet alle numre iøvrigt indeholder 4 sider foreningsnyt.

Viser der sig økonomiske muligheder, vil evt. andre numre  
blive udvidet. Den nye redaktør var blevet Ole Linå Jør-  
gensen, med hjælp af Bent Jacobsen, der ville tage sig af  
Foreningsnyt – Ole Plum og Ole Linå ville samarbejde om

privatbanenyt – og E. B. Jonsen stadig tage sig af DSB Nyt.  
Der fortsattes med omtale af foreningens bøger. – Der  
var udgivet en billigbog om Slangerupbanen og der ville  
snarest komme en om Åbenrå Amtsbaner med ny sats  
for billederne, hvorved prisen ville blive overkommelig.  
Udflugter: Formanden ønskede ikke medlemmerne tilbage-  
holdt evt. i Polen, så han mente, at en Harzentur var mere  
velegnet, men desværre med bus. Måske kunne der blive  
udflugt med de nye lyntog, og en med vore egne tog til  
Thisted. Når nr. 38 bliver køreklar kunne en udflugt på  
Skelskørbanen komme på tale. Formanden omtalte den  
såkaldte »Veteranbanernes Fællesrepræsentation«, som  
Dyrkilde stod for. Der havde ellers ikke været problemer  
med de øvrige veteranjernbaner.

Han omtalte, at Lollandsbanen ikke havde økonomiske  
midler til at vedligeholde sporet til Bandholm og ej heller  
remisen. Banen ønskede også at afhænde Bandholm Sta-  
tion, der jo ikke havde praktisk betydning for Lollandsba-  
nens drift. – Foreningen ville forsøge at oprette en selv-  
ejende institution til køb og drift af stationen.

Nr. 38 var et lokomotiv, foreningen sidste år købte af  
Høng-Tølløse banen, for 20.000 kr. – Desværre havde den  
visse mangler, men arbejdsgruppen i Høng var i fuld gang  
med at lave nye fjedre.

Nr. 6 i Høng måtte derfor stå lidt i henstand.

I Bloustrød gik det fremad med et stort planeringsarbejde,  
som Sjællandske Ingeniørregiment havde udført helt uden  
udgift for foreningen. I Bloustrød råder man nu over såvel  
remise som værkstedsbygning.

Økonomien:

Kort fortalte formanden, at formuen er forøget med ca.  
25%, idet den var steget med 100.000 kr.

Boglageret udgjorde 223.000 kr. i bøger og arkivalier, hvil-  
ket var en væsentlig nedgang.

Kreditorernes tilgodehavender var nedbragt med 97.000 kr.  
Kontingentet havde indbragt 138.000 kr., der modsvarede  
af en lignende udgift til bladet.

Kontingentet var blevet sat op, så man håbede på større  
beløb til andre formål.

Salgsafdelingen havde givet ca. 4.000 kr. i overskud.

Banernes overskud varierede fra 1.000 kr. på Limfjords-  
banen til 11.000 kr. på Mariagerbanen; D maskinegruppen  
ikke mindre end 28.000 kr.

Preben Clausen uddybede de maskinelle forhold.

Han startede med nr. 34 fra Limfjordsbanen, der var til-  
fredsstillende trykprøvet.

F-maskinen havde fået nye kedelrør.

Mariagerbanen reparerede på diesellokomotiv OHJ 40.

HP 15 bruges som reservedelslager.

HV 3 er der ofret 500 timer på. Lejerne er efterset.

I Høng arbejdes stadig på nr. 6, bl.a. med svejsning.

Nr. 38 er ved at få nye fjedre for en rimelig pris.

På Lolland arbejder Museumsbanen på nr. 19 med en  
større reparation, bl.a. med mange nye støttebolte og  
problemet med fyrehullet.

Nr. 5 er på 5. sæson og trænger til nye hjulringe.

K maskinen var blevet transporteret gennem landet til  
Esbjerg, som påhæng på E maskinen, trods god fart uden  
uheld.

Tilsynet har godkendt K maskinen til isætning af nye  
kedelrør.

I Roskilde er D 826 godkendt af tilsynet for selve kedlen,  
men der skal arbejdes med det ene stempel.

I Odense har foreningen fået rådighed over det gamle spor til Odense konservesfabrik – og der er opstået en ny gruppe, som vil tage sig af vognreparation. Preben Clausen omtalte de tog, man skulle køre fra Fredericia over Svendborg til Esbjerg – de skulle hver vare en uge.

Carsten Buhl omtalte det kommende jubilæum på Museumsbanen med forskellige arrangementer.

Man rådede for nuværende over 3 damplokomotiver – 10 personvogne og 5–10 post-, pak- og godsvogne i køreklar stand. – Man befordrede årligt ca. 15.000 rejsende.

Udover den alm. vedligeholdelse af det rullende materiel, havde man udført arbejde på sporet især ved indgangen til remiseområdet. Man ville forsøge at overtage rundremisen mod at vedligeholde bygningen og kun give en symbolsk leje.

Banen ville søge tilskudsmuligheder fra offentlige myndigheder.

Arbejdsgruppen i Esbjerg var repræsenteret af Niels Thorup Petersen. Han var blevet interesseret i restaureringsarbejdet ved at deltage bl.a. i forsendelsen af S-maskinen, der skulle med DFDS til England. Han fik forelagt forskellige maskiner, som foreningen havde stående i ikke-køreklar stand.

Thorup fortalte løst og fast om de indledende manøvrer for at interessere såvel DFDS som dets arbejdere på Esbjerg afd. for at gå i gang med at renovere foreningens gamle K-maskine.

Han er nu med hjælp af mange medarbejdere gået i gang med at adskille maskinen og pudse den op på et dejligt værksted i Esbjerg. – Han havde fået uvurderlig støtte såvel materielt som økonomisk fra mange sider – derfor

havde man indtil nu ikke haft brug for tilskud fra foreningen.

Kommentarer til beretningen:

**Hedetoft** ønskede en lille tilføjelse til formandens beretning, nemlig en tak til de donatorer, der havde givet tilskud til Lmfjordsbanen – nemlig direktør Nielsen fra Kulfirmaet Rudolf Als – Radiofirmaet STORNO for radioanlæg – Ålborg Kommune, der betaler Nordjysk afd.s husleje og C. V. Obels Familiefond for økonomisk tilskud til transport af bl.a. drejebænk.

**Jacob Stilling** udtrykte ønske om at bibeholde bladet med billeder på de rigtige steder i artiklerne.

**Børge Chorfitzen** ønskede flere møder i København, evt. film, samt udflugter.

**Carl Otto Jensen** takkede for et tilskud fra Høng kommune til Høng gruppen.

**Dirigenten** opfordrede de fremmødte til at foranledige, at alle landets kommuner gav tilskud til foreningen og dens lokalafdelinger og grupper.

**Niels Thorup** takkede for 14.000 kr. til K maskine gruppen fra et tysk firma, der i sin tid havde fremstillet K maskinen.

**Formanden** svarede Stilling, at man ville fastholde bladets nuværende form, og til Chorfitzen, at man ville prøve at udvide aktiviteterne, men det bliver stadig sværere at få foredragsholdere og lokaler.

### Punkt 3. Regnskabet:

**Kassereren Mogens Bruun** bemærkede, at vort kontingent jævnt fulgte pristallet – og medlemstallet stadig steg lidt, idet afgang opvejedes af en noget større tilgang. Medlemstallet pr. 1. oktober 1981 udgjorde 1615. Kassereren gennemgik det med bladet udsendte regnskab.

Banernes overskud var steget betydeligt til ialt 48.000 kr. Den øjeblikkelige kassebeholdning er kun 15.000 kr.

Kassebeholdning og lager af bøger, samt ansættelsen af materiellets værdi var kontrolleret af revisorerne Hans Hartmann og Kjeld Christiansen. – Der var ingen kommentarer til regnskabet. – Der var akklamation til regnskabet.

**Punkt 4. Kontingentet**, var ændret på den ekstraordinære generalforsamling i november – og fortsatte derfor uændret. Ingen kommentarer fra forsamlingen.

### Punkt 5. Valg af bestyrelsesmedlemmer.

Afgående: Birger Wilcke, formand.

Afgående: Preben Clausen – Bent Nathansen og Oscar Meyer (modtager valg).

Indkomne forslag: Leif Gammel og Jacob Stilling.

**Leif Gammel** opstillede, fordi han ønskede, at foreningen blev sektioneret og at bladet kunne stå som et værdigt ansigt udad og vise, hvad foreningen står for.

**Jens Larsen** var stiller for Jacob Stilling og fremhævede den store indsats, som Stilling havde udvist i D-maskine gruppen og mente også, at foreningens bestyrelse kunne trænge til yngre kræfter.

**John Poulsen** kommenterede såvel de nyopstillede som de på evt. genvalg værende kandidaters holdning til en vigtig del af foreningens virke, arkivet. Dette og bøgerne udgør en væsentlig del af vor jernbanehistorie, og må ikke glemmes på bekostning af investeringer i veteranbanerne og deres materiel.

**Hedetoft** kom med spørgsmål om hvilken form afstemningen skulle foregå under.



**SCANDIA  
RANDERS**



**Dirigenten** kundgjorde, da intet er anført i lovene, at afstemningen foregik ved simpelt flertal, da denne procedure havde været den hidtil gældende.

**Ole Plum** talte på bestyrelsens vegne og udtalte, at der naturligvis forud for en generalforsamling havde været talt om evt. besættelse af fremtidige poster, men bad forsamlingen have for øje, at man valgte personer, der havde tid og muligheder for at påtage sig de opgaver, som evt. afgangende medlemmer havde bestridt.

**Birger Wilcke** tog ordet for at anbefale, at man stemte på de af bestyrelsen, der var på valg.

Som stemmetællere foresloges og valgtes Hans Meyer, Ålborg, og Børge Chorfitzen.

Der var 105 – ethundrede fem – stemmeberettigede til stede.

De afgivne stemmer fordelte sig således:

Preben Clausen	98 stemmer
Oscar Meyer	80 stemmer
Bent Nathansen	72 stemmer
Jacob Stilling	32 stemmer
Leif Gammel	23 stemmer
Blanke	9 stemmer
Ugyldige	1 stemme

**Suppleant til bestyrelsen** Bent Jacobsen (modtager valg). Da ingen andre forslag var indkommet blev ovennævnte genvalgt.

**Revisor afgået:** Hans Hartmann, der ikke ønskede genvalg. Forslag: Gunner W. Christensen. Valgt med akklamation.

**Revisorsuppleant:** Svend Blindstedt. Valgt med akklamation

#### **Punkt 7. Eventuelt:**

**Ole Plum** efterlyste medlemmer, der havde kendskab til lagerlokaler, de skulle være tørre og helst med varme og ikke under 100 m<sup>2</sup>.

**Ole Linå Jørgensen** (bladets ny redaktør) fortalte om sine ideer med bladet fremover. Han gik ikke umiddelbart ind for ekstra temsider i midten af bladet. – Han opfordrede medlemmerne til at indsende indlæg, også selvom de ikke var så gode til at formulere sig. Redaktøren ville så være behjælpelig med opsætningen.

Ønskedes billeder retur, skulle dette endelig anføres, da de ellers ville indgå i foreningens arkiv.

Der ville efter aftale med bestyrelsen også fremkomme meddelelser om andre jernbaneforeningers udflugter og møder.

**Oscar Meyer** bad medlemmerne huske, at adresseændringer skal foretages til det lokale postkontor, men også gerne til sekretariatet af hensyn til ajourføring af medlemskartoteket.

Da ikke andre ønskede ordet, takkede dirigenten for den gode ro og orden og erklærede generalforsamlingen 1982 for afsluttet.

Referent: Oscar G. E. Meyer, sekretær.

Godkendt: E. B. Jonsen, dirigent (signeret).

## **Gaver til foreningen**

Foreningen har til Bloustrød gruppen modtaget fra KH Fabrikbeton – De Danske Betonfabrikker A/s, Roholmvej 11, Albertslund, nedennævnte maskiner:

1 stk. drejebænk – ca. 4 meter lang.

1 stk. søjleboremaskine.

1 stk. søjleslibemaskine til 2 stene.

Maskinerne henstod på den nu nedlagte afdeling af betonfabrikken på C. F. Richsvej på Frederiksberg.

Med hjælp af velvillige forbindelser er maskinerne nu transporteret til gruppens værkstedsbygning på Bloustrød Teglværk.

Maskinerne vil gøre stor nytte, især ved den kommende renovering af damplokomotiverne fra de Danske Sukkerfabrikker på Lolland.

Ligeledes har gruppen fået overladt nogle ældre sporskifter (normalspor) fra GDS – Gribskovbanen – der er ved at sanere banens værkstedsområde i Hillerød. Ved samme lejlighed blev der også en del underlagsplader og skinnespigre til overs til udbygningen i Bloustrød.

Foreningen – gruppen bringer herved de ædle givere en hjertelig tak for de modtagne effekter. – Evt. andre sager til foreningen eller dens baner – arbejdssteder – der ønskes afhentet, bedes meddelt, enten de lokale afdelinger eller sekretariatet. Telefon (02) 87 02 32.



Maribo station erobret af damplokomotiver den 6. juni 1982. ØSJS nr. 6, ØG nr. 3, E 991 og P 917.

Foto: Mikael Christensen.

## SALGSAFDELINGEN

### Nyheder

**DJK 44: Æ Kringelbahn – Aabenraa Amts Jernbaner** af Birger Wilcke. Så udkom denne længe ventede bog om Aabenraa Amts Jernbaner. På 256 sider fortæller Birger Wilcke om disse baners historie og på yderligere 80 sider er der talrige illustrationer, der underbygger teksten. En stor og dejlig bog, der måske er værd at ønske sig til jul. Pris: 170,00 kr. + porto kr. 8,00.

**Dansk Jernbanearkiv, Driftsmateriellet, bladsæt 18.** I slutningen af oktober måned udsender Dansk Jernbanearkiv bladsæt 18 til driftsmateriellet. Prisen for dette bladsæt er som for de hidtidige kr. 35,00 + kr. 5,00 til porto. Tidligere bladsæt kan stadig leveres – dog er bladsæt 1/4 og 5/6 pt. udgået.

Der er kommet **nye tillæg til DSB's sikkerhedsreglement SR 75.** Man er nu nået til rettelsesblad nr. 305. De, der har købt DSB SR 75 gennem DJKs Salgsafdeling, kan ved indsendelse af kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen få tilsendt manglende rettelsesblade. Husk at anføre nummer på sidst modtagne rettelsesblad. Rettelsesblade fra før nr. 195 kan ikke påregnes leveret.

Vor nye tilbudsliste er blevet forsinket, så De kan stadig nå at få denne ved indsendelse af 2,50 kr. i frimærker.



### Dansk Veteran Jernbane Platte



I oktober måned udsendes den 10. årsplatte med damplokomotiver som motiv fra Dansk Veteran Jernbane Platte. Lokomotivet, der pryder den smukke platte, fremstillet på Bing & Grøndahl, er O 318, som i dag er bevaret på Jernbanemuseet i Odense.

De flotte platter i Bing & Grøndahl's smukke blå underglasur design er efterhånden blevet et samlereobjekt, og de fleste hidtil udkomne platter er da også udsolgte.

Damplokomotivet O 318 blev bygget af Borsig i 1898, og først 60 år senere, i 1958, blev lokomotivet udrangeret. O-maskinerne blev oprindeligt bygget til brug på den i 1897 åbnede Kystbane: Klampenborg–Helsingør. I 1927–28 afløstes de af S-maskinerne, og i de efterfølgende år gjorde O-maskinerne tjeneste på mange DSB-strækninger. Helt frem til 1952 kørte de dog lokaltogene til og fra Rungsted.

Benyt den i dette nummer af Jernbanen indlagte bestillingsseddel, hvis De ikke allerede har bestilt platten med O 318.

Af overskuddet ved salget af platterne fra Dansk Veteran Jernbane Platte modtager Dansk Jernbane-Klub hvert år et tilskud til foreningens arbejde med bevarelse af historisk jernbanemateriel.



**Jubilæumsplatterne fra Østbanen, Lemvigbanen og Gribskovbanen.** Der er endnu enkelte eksemplarer af disse tre 100-års platter tilbage. Platterne har henholdsvis damplokomotivet ØSJS nr. 2, KIØGE, damplokomotivet VLTJ nr. 6 og damplokomotivet GDS nr. 11 som motiv. Pris pr. platte er kr. 125,- + kr. 10,- i forsendelse (ved forudbetaling).

**Historische Eisenbahnteller.** Der fremstilles nu også Bing & Grøndahl platter med tyske damplokomotiver. DJKs Salgsafdeling har fået tilladelse til at sælge disse i Danmark. Den første tyske jernbaneplatte fra Bing & Grøndahl er prydet med et lokomotiv af Baureihe 65. Lokomotivet er bygget af Krauss-Maffei AG, og har årstal 1982. Platten for 1983 har som motiv lokomotivet 01 164, bygget af Henschel & Sohn, Kassel.

Platterne er ligesom de danske platter forsynet med tekniske data på bagsiden.

De tyske jernbaneplatter forhandles altså gennem DJKs Salgsafdeling, og prisen er pr. stk. 175,- kr. + porto 10,- kr.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestilling på talon til modtageren.



# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningens organisation

### Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,  
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.  
Tlf. (02) 87 02 32. Week-ends: (02) 30 82 22.



### Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub:

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer af tidsskriftet **JERNBANEN** og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,- i frimærker.



### Medlemskontingent for året 1982:

Ordinære medlemmer .....	kr. 110,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1982) ....	kr. 75,00
Optagelsesgebyr .....	kr. 10,00

Kontingentindbetalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgironummer.



### 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. (08) 13 16 26.

Tegner 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.



### Forlag og salgsafdeling:

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:

c/o Eigil Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.  
Tlf. (02) 96 89 21. Postgirokonto 8 11 10 06.



### Lokalafdelinger:

#### DJKs nordjyske afdeling:

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

#### DJKs midtjyske afdeling:

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

#### DJKs afdeling Fyn/Sydjylland:

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

#### DJKs afdeling på Lolland-Falstre:

Rejsbureauleder Ole Jensen,  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.



### Foreningens baner og tog:

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

#### Museumsbanen Maribo-Båndholm:

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

#### Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,  
Teglade 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. (08) 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 (smalsporsmateriel):

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

#### Høng remise, Høng:

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

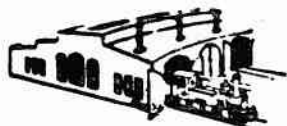
#### Roskilde, Slagterisporret:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,  
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.

#### Odense, Konservessporret:

Christian Nielsen,  
Hjertegræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. (09) 94 23 58.

Modeljernbane – så



### **REMISEN**

Østerbrogade 14 – 4800 Nykøbing F.  
Telefon (03) 85 87 12

---

### **Ismejeriet VITA**

v/ Ruth Jensen

Lunddahlsvænget 2 – Maribo  
Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter  
Brød – Chokolade – Kolonial

---

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

**MARIBO – NAKSKOV**

---

### **BANDHOLM AUTOSERVICE**

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

---

### **Bandholm EL-forretning**

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

237 MR JØRGEN PEDERSEN  
BRØNSHØJ KIRKEVEJ 40  
2700 BRØNSHØJ

### **LUNDS BAGERI**

v/ Claus Lund

Kirkegade 12 – Mariager

Telefon (08) 54 10 26

Daglig friskbagt brød og lækre kager

Åbent søndag – Lukket mandag

---

### **BODEGA BORGERSTUEN**

Bredgade 60 – Langå

Telefon (06) 46 17 00

Et godt sted at mødes  
og hygge sig med vennerne

Velkommen hos  
SUSSI og ANDERS

---

### **CENTRUMKIOSKEN**

v/ Lis Pedersen

Bredgade 29 – Langå

Telefon (06) 46 21 99

Alt i dag- og ugeblade  
Tobaksvarer – Chokolade – Konfekturer  
Brød og mejeriprodukter  
Åbent alle ugens dage kl. 7.00–22.00