

ISSN 0107-3702



# jernbanen

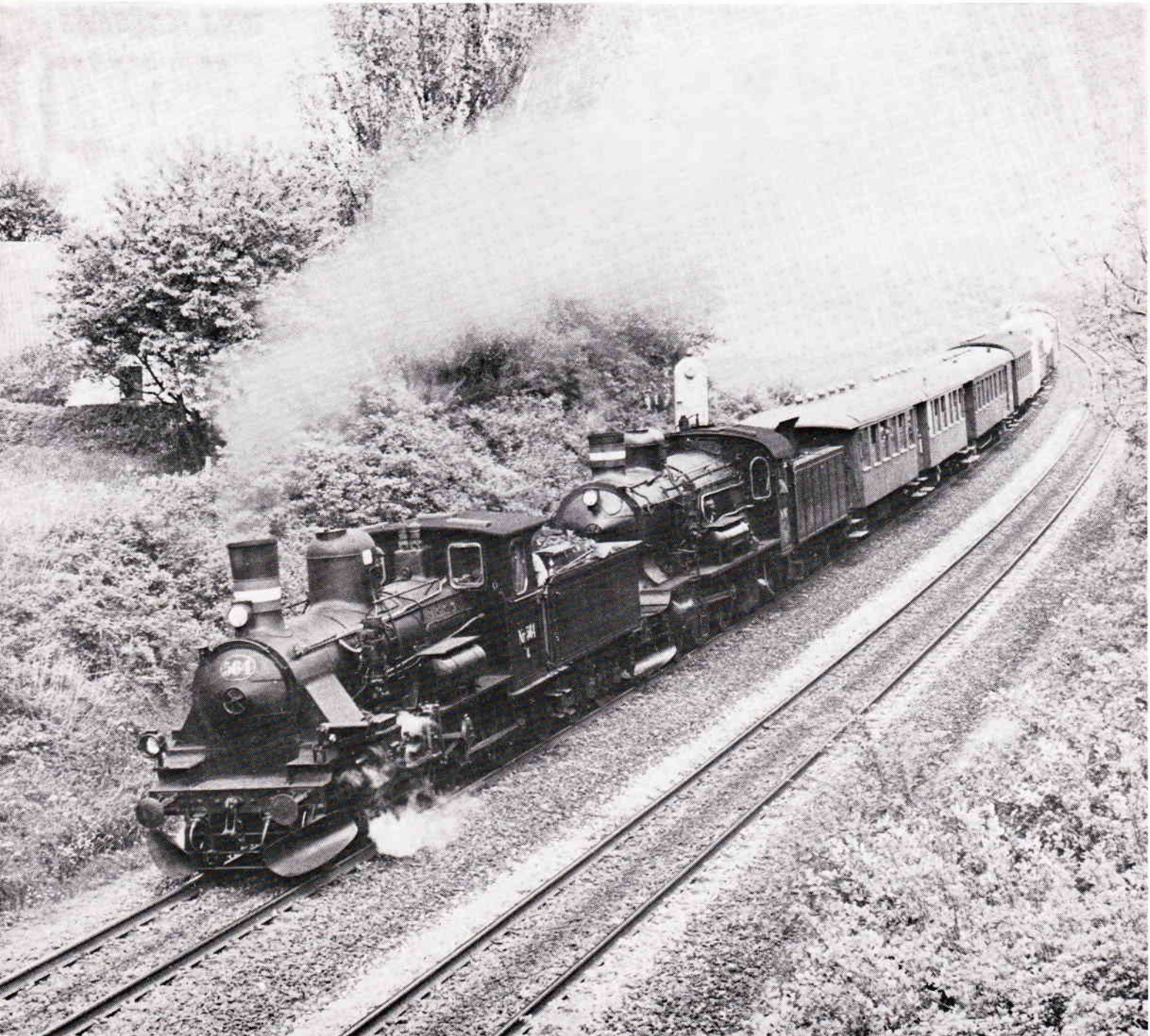
3

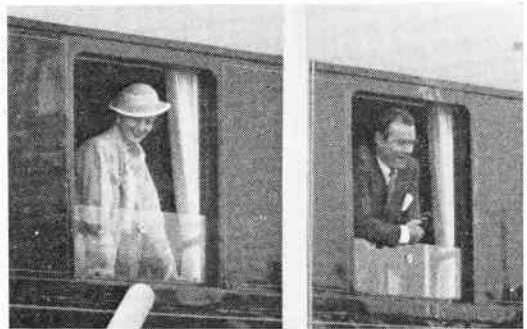
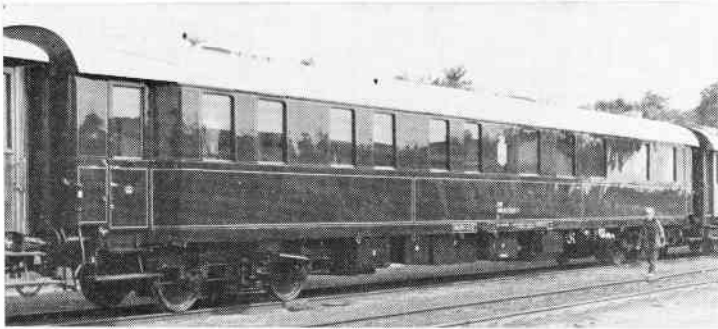
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. ÅRGANG

JUNI 1984

KR. 20,00





**Premieren på Dronningens salonvogn ved Assensbanens jubilæum den 31. maj.**

Øverst til venstre: Den nyistandsatte salonvogn ses under regentparrets ophold i Glamsbjerg.

Øverst til højre: Regentparret nyder udsigten inden afgang fra Odense Havn.

Ovenfor: P 917 foran det officielle jubilæumstog med regentparret ombord har netop passeret Holmstrup på vej fra festlighederne i Glamsbjerg tilbage til Odense. Forreste vogn er Jernbanemuseets nyistandsatte tagrytervogn litra Af. Fotos: Jan Koed

**Forsiden**

K 564 og P 917 nærmer sig Tommerup station med bl.a. DJK-vogne, der skulle bruges i togene på Assensbanen den 1.-3. juni. 31. maj 1984. Foto: Asger Bergh

**Redaktionelt**

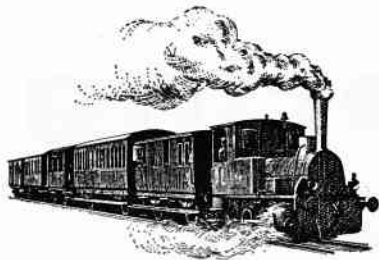
Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlekspeditioner sker ligeledes til sekretariatet.

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

Stof til »jernbanen« nr. 4/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. juli 1984.

Stof til »jernbanen« nr. 5/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. september 1984.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til postvæsenet den 22. juni 1984.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. årgang nr. 3, juni 1984

Jernbanen  
Sofiegade 18, st. tv.  
1418 København K

## Indhold:

Elektrificering  
– for 50 år siden 60  
Hurra for et hundredårigt hul 67  
Ny lov om privatbanerne 70  
Thybanelokomotivet 72  
Fugl Fønix 74  
Jernbanenyt – kort fortalt 75  
DSB 75  
Privatbanerne 75  
Bog anmeldelse 78  
Forenings-nyt 79

## Redaktion:

Jan Koed  
Tlf. (01) 57 34 62

Jens Koefoed (ansvarsh.)  
Tlf. (01) 54 41 64

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

## Annonceekspedition:

Dansk Jernbane-Klub  
Glaciset 27  
2800 Lyngby  
Tlf. (02) 87 02 32  
Postgiro 6 39 68 79

Oplag: 2.600 eksemplarer.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

## Herfra min verden går

Vor forening har en ramme, som afmærker grænserne for klubbens virke. Rammen er et sæt love, en årlig generalforsamling, hvor medlemmerne vælger en bestyrelse, hvis opgave det er i årets løb at håndtere opgaverne, så flest mulig får deres forventninger til klubben opfyldt.

Indholdet i rammen er møder, udflugter og arbejde til fælles gavn, som bogudgivelser, etableringen af et bibliotek og arkiv bl.a. samt i samarbejde med de lokale grupper opretholdelsen af driften af museumsbanerne og al den anden rullende aktivitet på danske spor. Endelig er der bladet »Jernbanen« (rosinen i polseenden – red. anm.).

Det store arbejde, som kræves for at udføre de mangesidige aktiviteter i DJK, foregår i nogen grad som et spil med blind makker – hvor den blinde makker er det store flertal af medlemmerne. Det er et fællestræk i foreningens aktiviteter, at det er et fåtal aktive medlemmer, som trækker det store læs og det uden indblanding fra medlemsflertallets side. Det kan meget vel skyldes almindelig tilfredshed med tilstanden, som den er.

På den anden side er disse linier affødt af den meget beklagelige aflysning af vor egen udflugt med K 564 på Sjælland i Store Bededagsferien. Den skulle have strakt sig over to dage, haft sit udgangspunkt i Københavnsområdet, og den var lagt tilrette, så de medlemmer, der ønskede det, havde mulighed for at komme hjem mellem de to kørselsdage eller kun deltage den ene af dagene. Det var kun muligt at gennemføre turen, såfremt der var et minimum på 80 deltagere begge dage. Kedeligt nok var der ved fristens udløb kun indløbet 23 tilmeldinger til begge dage og henholdsvis 7 og 15 til en enkelt dag, derfor havde udflugtsafdelingen intet andet valg end aflysning. Det var meget nedslående, når man dels betænker de mange kørsels- og fotomuligheder, som udflugten bød på og dels husker på, at det var første gang i mange år, at denne velanskrevne maskintype kunne ses i drift i Østdanmark.

Samtidig har det kedelige udfald givet bestyrelsen grund til at overveje, hvorvidt det har nogen mening at udføre det ganske store forarbejde, der er forbundet med en udflugt, når tilslutningen bliver så ringe. Bestyrelsen må også tænke på klubbens forhold til jernbanerne, som i vidt omfang imødekommer vore ønsker, men hvis tålmodighed også kan sættes på for store prøver.

Bestyrelsen viger tilbage for at ophøre med at gennemføre udflugter her i landet, også fordi den mener, at udflugter er en uadskillelig del af vor jernbaneinteresse; men betingelsen for at fortsætte er, at medlemmerne slutter op om udflugterne. Derfor må hvert enkelt medlem gøre sin stilling op. Hvad er der galt med de udflugter, som har været tilbudt i den senere tid, og hvilke ønsker nærer medlemmerne til fremtidige udflugter? Skriv for eksempel til udflugtsafdelingen eller begynd en diskussion her i bladet.

Jens Koefoed

# Elektrificering - for 50 år siden

## 2. del

Af Ebbe Leithoff

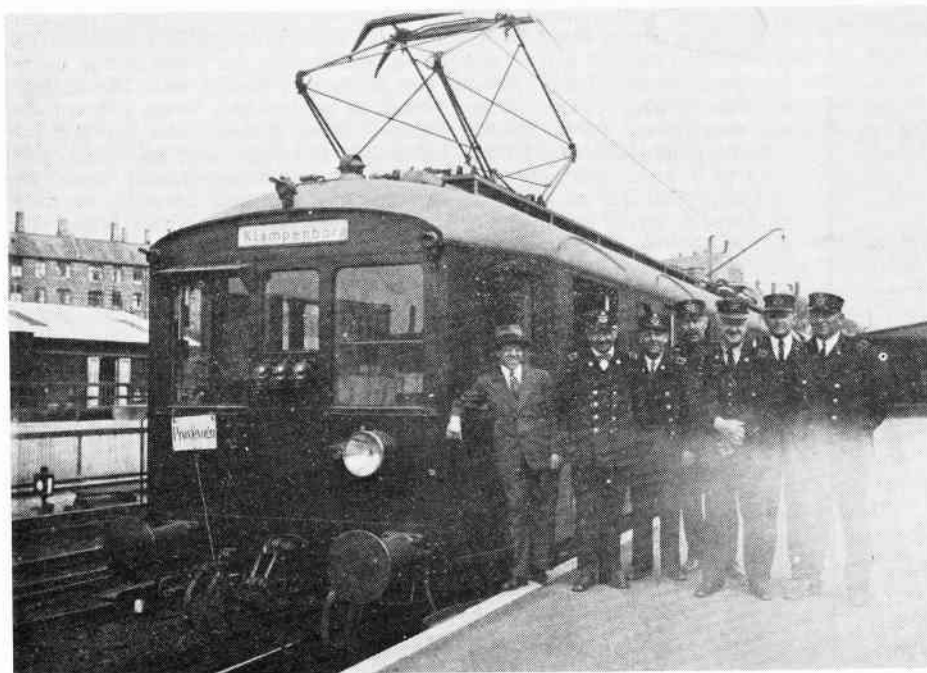
### Strømforsyning og køreledningsanlæg

Som strømsystem på de elektrificerede strækninger anbefalede elektrificeringsudvalget af 1926, at der blev anvendt 1.500 V jævnstrøm tilført gennem luftledninger. I betænkningen var der ingen teknisk argumentation for anvendelse af dette system – bortset fra en henvisning til udviklingen i udlandet. Dette må nok forklares ved, at spørgsmålet allerede var besvaret af 1911-kommissionen, som efter mange undersøgelser foreslog 1.500 V jævnstrøm.

Rung gennemgik i sit projekt fra 1908 de foreliggende muligheder: lavspændt jævnstrøm, højspændt jævnstrøm, 3-faset vekselstrøm og én-faset vekselstrøm. På det tidspunkt var der tekniske vanskeligheder forbundet med anvendelsen af højspændt jævnstrøm (ca. 1.000 V og derover), hvorfor han anbefalede én-faset vekselstrøm på 10.000 V og 25 Hz tilført via luftledning. Denne strøm

var med held taget i brug i udlandet, f.eks. i Hamborg på strækningen Blankenese–Ohlsdorf fra 1907 (6.300 V, 25 Hz). På Rungs tid var den mest anvendte driftsform i øvrigt lavspændt jævnstrøm mellem 500 og 750 V, som på grund af de store strømstyrker, der forekommer ved egentlig jernbanedrift, normalt blev tilført via strømskinne ('3. skinne'). Blandt andet af hensyn til personalets sikkerhed fandt Rung ikke 3. skinne-løsningen god.

Elektrifikationskommissionen af 1911 havde AEG som konsulent i tekniske spørgsmål, og firmaet udarbejdede en række projekter ud fra forskellige trafikale forudsætninger. I de første projekter arbejdede man både med en vekselstrøms- og en jævnstrømsløsning. Imidlertid havde den tekniske udvikling fjernet problemerne ved den praktiske anvendelse af højspændt jævnstrøm, hvorfor denne løsning til slut blev anbefalet både af AEG og af kommis-



Et af de første prøvetog på strækningen Hellerup-København H holder på Frederiksberg station inden afgang, maj 1934. Herren i jakkesæt er Edmund Hartig, som var ingeniør ved anlæggene.

Foto: DSB Jernanemuseum



Kort over S-banenettet 1941-49 gengivet fra Vingehjulet nr. 15, 1949.  
Original: DSB Jernbanemuseum

sionen. Jævnstrømmens helt klare økonomiske fordele var, at strømmen via omformerstationer kunne aftages fra offentlige elektricitetsværker. Vekselstrømmen krævede bygning og drift af eget el-værk.

Ved el-driftens start i 1934 var der etableret tre omformerstationer: Enghave (placeret bag Godsbanegården), Hellerup (ved Tranegårdsvej) og Flintholm. I 1936 kom Holte

omformerstation til. Strømmen leveres fra Københavns elektricitetsværker og fra NESAs omformerstationer, der i omformerstationerne nedtransformeres og ensrettes til 1.500 V jævnstrøm, inden den sendes ud i køreledningerne.

Selve køreledningen er kobbertråd med en rille i hver side og et tværsnit på 100 mm<sup>2</sup>. I begyndelsen anvendtes dobbelt køreledning, dvs. to tråde ophængt tæt ved siden af hinanden. Dette princip er senere forladt, og der anvendes i dag kun enkelt køretråd, som til gengæld er suppleret med en fødeledning, da køreledningen ikke alene kan bære strømstyrken på tæt trafikerede strækninger. På Ydre Bybane er der ingen fødeledning. Fødeledningen er ophængt øverst i masterne bort fra sporet.

I køretrådens riller er fastspændt køreledningsklemmer, som hænger i lodrette tråde, hængere, der igen er fastgjort i bæretovet. Køreledningen hænger normalt 5,5 m over skinneoverkant – højden reduceres under broer m.v. – og den er ophængt i zig-zag i forhold til spormidten for at fordele sliddet jævnt på togenes strømaftagere.

Køreledningsmasterne var i starten udformet som jernprofilmaster eller gittermaster, mens der i dag fortrinsvis anvendes betonmaster. For at holde køreledningen i konstant højde over sporet på trods af temperatursvingningerne er den opdelt i sektioner på ca. 1,5 km's længde. I hver ende af sektionen er køretråden ført over et stort hjul på en køreledningsmast, og i enden af tråden er der ophængt en tung vægt af jern eller beton. I takt med at køreledningen udvider sig eller trækker sig sammen efter temperaturforholdene, sænker eller hæver vægtene sig og køreledningen holdes konstant stram.

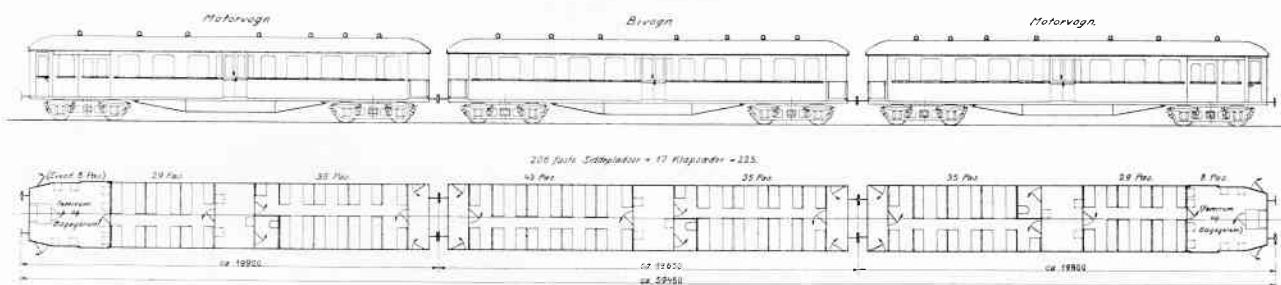
Hvor køreledningssektionerne møder hinanden er der således en fysisk adskillelse af køreledningen, som også kan anvendes til at etablere elektriske skillepunkter. Dette sker ved hjælp af ledningskoblere, der kan være stedbetjente eller fjernbetjente. Ved at afbryde ledningskoblere kan afsnit af køreledningsanlægget gøres spændingsløst, f.eks. i forbindelse med et køreledningsbrud, hvor driften ønskes opretholdt i andre afsnit.

DE DANSKE STATSBANER.  
MASKINAFDELINGEN  
AUGUST 1929.

ELEKTRIFICERING  
AF  
KØBENHAVNS NÆRTRAFIK.

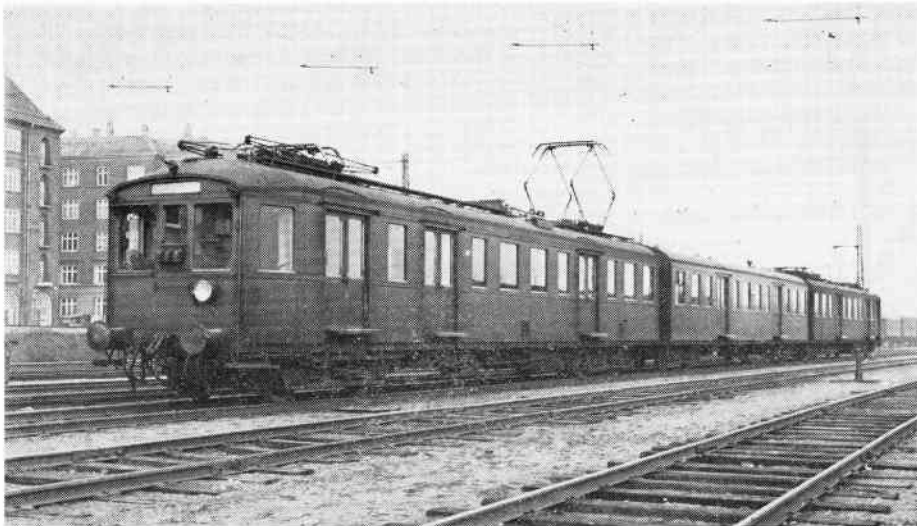
ELEKTRISK TOGAGGREGAT.

Bilag 8.

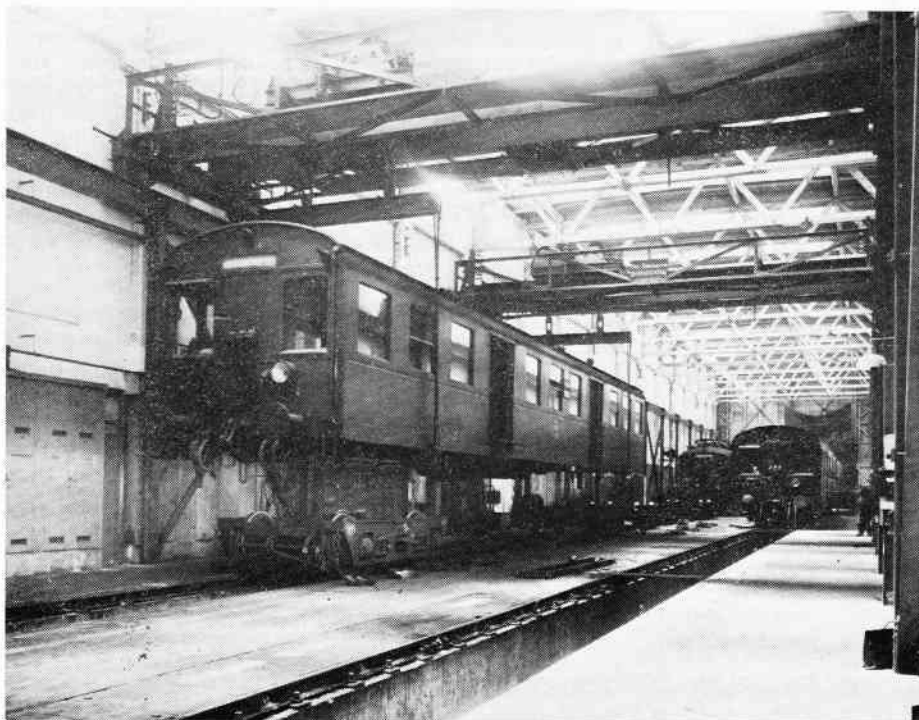


I 1929-betænkningen opererede man bl.a. med tog bestående af to motorvogne og én bivogn som vist på tegningen. To af disse »aggregater« kunne sammenkoble til ét tog, der således kunne rumme 454 siddende passagerer. Udformningen af togsættet er tydeligt inspireret af de samtidige nærtrafikvogne litra Ff (senere Cr). Bilag 8 fra betænkningen af 1. oktober 1929 om elektrificering af den københavnske nærtrafik.

Original: DSB Jernbanemuseum



Halvtog bestående af motorvogn Mm, mellemvogn Fm og motorvogn Mm holdende i Enghave ca. 1936.  
Foto: DSB Jernbanemuseum



Til vedligeholdelse og reparation af det nye S-togsmateriel blev der opført et værkstedsanlæg, Enghave, ved Dybbølsbro station. En styrevogn, litra Fs, ombygget fra en mellemvogn (kendelig på den kantede forerhusende) er løftet op for eftersyn af bogierne.  
Foto: DSB Jernbanemuseum

## Rullende materiel

Fra starten var der anskaffet 42 motorvogne og 21 bivogne, som blev leveret i 1933 og 1934. Der var tale om 21 såkaldte 'halvtog' hver bestående af to motorvogne (litra Mm) og en bivogn (litra Fm). To halvtog kunne sammenkobles til et 'heltoget'. Disse betegnelser er uden tvivl overtaget fra S-banen i Hamborg.

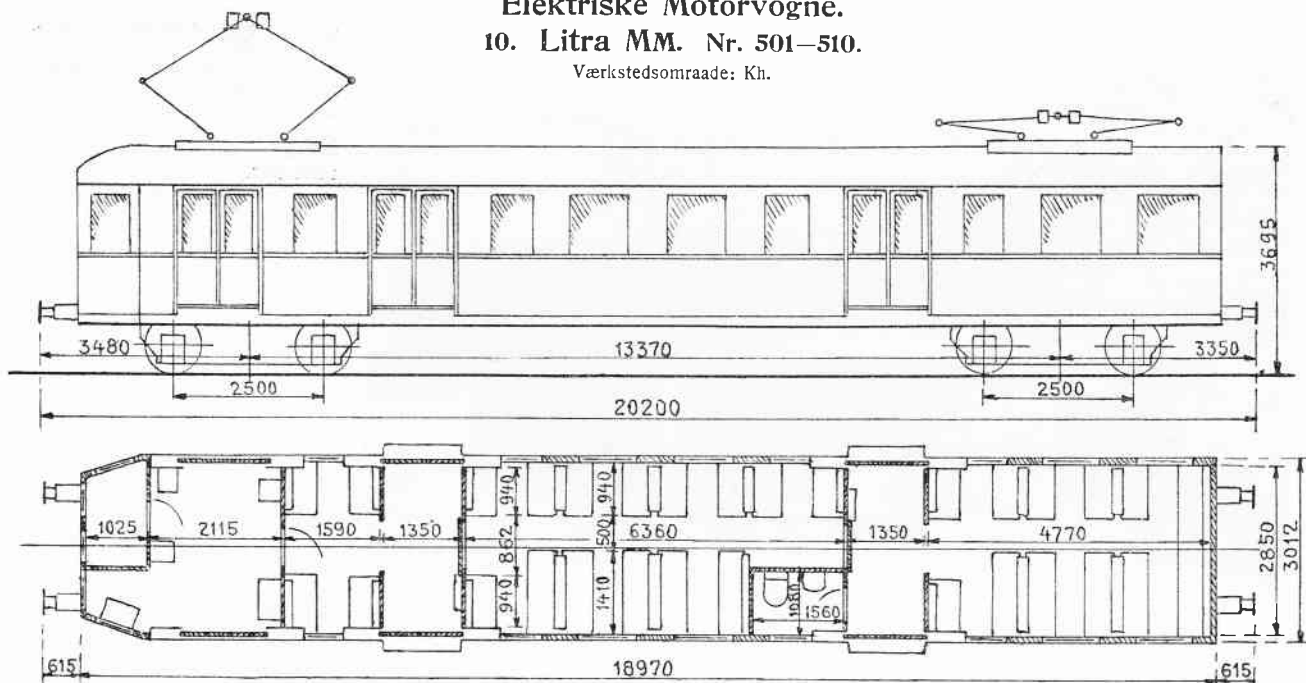
Anskaffelsen af 3-vognstog var i overensstemmelse med elektrificeringsudvalgets forslag. Udvalget drøftede også

anskaffelse af 2-vogns 'aggregater' – motorvogn og bivogn med styrerum – men foretrak altså 3-vogns løsningen blandt andet med den begrundelse, at 3-vognstog med sit store pladsudbud bedre kunne klare variationerne i passagerstrømmen, uden at der skulle foretages op- og nedformering.

Til gengæld lå togenes endelige udformning temmelig langt fra udvalgets skitser, der var baseret på de dengang

## Elektriske Motorvogne. 10. Litra MM. Nr. 501-510.

Værkstedsomraade: Kh.



Tegning af den første serie motorvogne fra tillægsblad side 36a til »Fortegnelse over Driftsmateriellet. April 1933«. Bemærk toiletet, som allerede blev fjernet fra motorvognene ca. 1937, samt de smalle mellemperonner, som midt i fyrrerne blev gjort betydeligt bredere på bekostning af siddepladsernes antal.  
Original: DSB Jernbanemuseum

nye nærtrafikvogne litra Ff (senere Cr). Blandt andet forestillede man sig de elektriske togsæt udstyret med åbne endeperroner. Udvalget beskæftigede sig i øvrigt ikke med detaljer omkring togenes udformning og tekniske udstyr.

S-togene blev bygget af Frichs (motorvogne) og Scandia (bivogne), mens det elektriske udstyr stammede fra The English Electric Co., Ltd. Som underleverandører af elektrisk udstyr medvirkede  $\frac{A}{S}$  Titan i København og Thomas B. Thrige i Odense. Motorvognene havde 71 siddepladser og bivognene 93. Et halvtog havde således 235 siddepladser i alt – hertil kom klapsæder i motorvognenes rejsegodsrum og masser af ståplads. Alle vogne var udstyret med toilet.

Motorvognene havde to strømaftagere, pantografer, på taget, hvoraf dog kun én på hver vogn anvendtes under kørslen; den anden var reserve. Pantograferne holdtes oppe af trykluft fra togets trykluftanlæg, der også leverede luft til bremser, sanding og dørlukning. På hver motorvogn var der fire banemotorer – to på hver bogie. Da hver motor ydede ca. 160 Hk, var et halvtog i besiddelse af ca. 1.300 Hk.

I modsætning til S- og U-banetog i de fleste andre lande blev vore S-tog udstyret med trinbrætter, da der er en afstand fra perron til vognulv på ca. 25 cm. Denne 'for lave' perronhøjde måtte vælges under hensyntagen til, at Holtebanen også fremover skulle trafikeres af damp tog til Hilerød med almindeligt vognmateriel.

De 21 halvtog fra 1. levering kunne klare trafikken de første par år og suppleredes i 1935 med yderligere 10 halvtog til Holtebanens elektrificering (2. levering). Imidlertid steg trafikken så meget, at det blev nødvendigt med en kapacitetsforøgelse. I stedet for at bestille flere halvtog blev der som supplement til 2. levering i 1936 anskaffet 23 bivogne og 8 styrevogne – bivogne med førerrum, litra Fs. Herved blev oprangeringen mere fleksibel, idet der nu kunne formeres 2-, 4-, 6- og 8-vognstog. Maksimalt kunne der med dette materiel formeres 27 4-vognstog og 8 2-vognstog. Samtidig opnåede man selvfølgelig en ringere accelerationsevne ved at togvægten blev forøget uden en tilsvarende forøgelse af motorydelsen. Perronerne blev forlænget til 8 vogne undtagen på Ydre Bybane, hvor der den dag i dag kun kan køres med 6 vogne.

Med denne bestand af S-togsmateriel klarede man sig til efter 2. verdenskrig. Der blev ikke anskaffet nyt materiel i forbindelse med elektrificeringen til Vanløse i 1941. Af hensyn til strømbesparelser og driftsindskrænkninger blev et antal bivogne i 1941 og 1942 ombygget til styrevogne så antallet af 2-vognstog blev større, og det blev muligt at formere flere mindre tog. Disse ombyggede vogne havde et ejendommeligt udseende, idet førerrumsenden ikke var tilspidset som på motorvognene og de oprindelige styrevogne. De gav togstammerne et uharmonisk præg.

S-togsmateriel i det oprindelige design blev anskaffet til og med 5. levering i 1961/62. De sidste tog blev taget ud af drift den 6. juli 1978 og kørte de sidste år i øvrigt udelukkende på F-linien.



I forbindelse med elektrificeringen af strækningen København H-Hellerup blev der opført en ny ekspeditionsbygning på Nørreport station. Bemærk tavlerne ved siden af uret, som var beregnet til at vise togafgangstiderne, samt DSBs kende-mærke for den københavnske nær- trafik 1933.

Foto: DSB Jernbanemuseum

## Køreplan og trafik

Lige siden den 15. maj 1934 har S-banens køreplan været baseret på en såkaldt 'stiv' køreplan med afgangstider på faste minuttal med 20 minutters mellemrum. Når vi nu i 50 år har betragtet denne køreplansstruktur som en naturlig ting, kan det være interessant at se på, hvorfor man netop valgte at køre med 20 minutters intervaller mellem togene. 1926-udvalget foretog matematiske beregninger over stive køreplaner med intervallerne 10, 12, 15 og 20 minutter. Et 30 minutters interval gav efter udvalgets opfattelse en utilstrækkelig frekvens, hvorfor man undlod at beregne denne mulighed. Udvalget kom frem til, at 20 minutters intervallet var den eneste gennemførlige løsning, og årsagen hertil var blandingen af dampdrift og elektrisk drift mellem København H og Holte, hvor Hillerødtoget havde køretider og standsningsmønstre, der ikke var sammenfaldende med S-togene. I hvert køreplansinterval skulle der på det vestlige dobbeltspor mellem København H og Hellerup være plads til mindst fire tog: et ordinært Klampenborgtog, et Holtetog, et Hillerødtoget (uden stop Østerport-Holte) og et særtog til Klampenborg. Beregningerne viste, at disse forudsætninger, sammenholdt med den mindst mulige tidsafstand på fire minutter mellem et S-tog og et damptog i Holte, ikke kunne opfyldes med køreplansintervaller, der var kortere end 20 minutter. En anden ting, der måtte tages i betragtning, var, at Hillerødtogetes regularitet ikke kunne forventes at være så høj som S-togene på grund af tilslutningen fra de andre baner i Hillerød, manuel dørlukning, udveksling af rejsegods m.v. Hvis Hillerødtogetene blev lagt i for stramme planer ville småforsinkelser nemt kunne smitte af på S-togene. Et blik i køreplanen fra 15. maj 1936 viser, at den meget nøje er i overensstemmelse med udvalgets oplæg til en 20 minutters køreplan for Klampenborg- og Holtebanerne.

Alle linier kørte normalt med 20 minutters drift både på hverdage og søn- og helligdage og linieføringen var: Valby-København H-Klampenborg (Klampenborglinien), København H-Holte (Holtelinien) og Frederiksberg-Vanløse-Nørrebro-Hellerup (Frederiksberglinien). Bogstavbetegnelser-

ne for de enkelte linier blev først indført i 1950. For at supplere 20 minutters driften var der i hverdagsmyldretiderne indlagt nogle særlige 'kontortog' til/fra Holte og Klampenborg. Endvidere blev Frederiksberglinien ført igennem til Klampenborg på de aktuelle tidspunkter morgen og eftermiddag. På store udflugtsdage gjorde køreplanen det som tidligere nævnt muligt at indføre 10 minutters drift mellem København H og Klampenborg, ligesom der kunne køres med 10 minutters drift på Ydre Bybane med gennemløb til Klampenborg.

For at spare strøm blev køreplanen umiddelbart efter krigsudbruddet i september 1939 skåret temmelig drastisk ned, så der kun var 20 minutters drift i myldretiderne. I de øvrige tidsrum blev køreplanen tyndet ud ved at fjerne ét eller to tog i timen. Gennem ombygningen af mellemvogne til styrevogne blev det dog atter muligt at iværksætte en 20 minutters plan fra den 26. maj 1941. Ved at oprangere togene som 2-vognstog udenfor myldretiden kunne strømforbruget holdes nede, selv om der kørtes flere tog.

S-togskøreplanen medførte i forhold til de tidligere damp- og motortogskøreplaner markante reduktioner af rejsetiderne til gavn for de rejsende. Nogle eksempler belyser dette: rejsetiden mellem Hovedbanegården og Klampenborg blev reduceret fra 30 til 22 minutter, mellem Frederiksberg og Hellerup fra 19 til 16 minutter og mellem Hovedbanegården og Holte fra 37 til 31 minutter. Rejsetidsgevinsterne blev opnået på trods af flere standsninger undervejs på grund af de nyåbnede S-stationer.

At S-togene blev vel modtaget af publikum viser antallet af rejsende, der steg kraftigt ved overgang til elektrisk drift - køreplansudbuddet var jo også meget større. På Klampenborgbanen solgtes i driftsåret 1933/34 2.882.500 billetter mellem banens stationer indbyrdes; i 1934/35 steg tallet til 7.613.100 eller en stigning på knap 170%.



I årene 1934–1942 udviklede antallet af S-banerejser på billetter og månedskort sig således:

		Samlet antal rejser i mio.								
Mellem stationerne på:	34/35	35/36	36/37	37/38	38/39	39/40	40/41	41/42		
S-banerne, excl. Bybanen	7,0	13,5	16,1	17,6	17,8	17,4	13,5	14,8		
Bybanen	3,9	6,2	6,3	6,3	6,1	6,6	5,1	8,9		
S-banerne ialt	10,9	19,7	22,4	23,9	23,9	24,0	18,6	23,7		

Tallene omfatter ikke rejser til/fra stationer udenfor S-banerne med start hhv. slut på en S-banestation.

Der var også godsbefordring på S-banen – dengang! For årene 1935–1942 ser tallene således ud for de almindeligste godsarter mellem S-banestationerne indbyrdes:

		Antal 1.000 stk.						
Godsart:	35/36	36/37	37/38	38/39	39/40	40/41	41/42	
Cykler	10	15	16	16	16	31	43	
Barnevogne	23	37	45	49	53	55	77	
Banepakker	9	19	25	31	36	39	49	

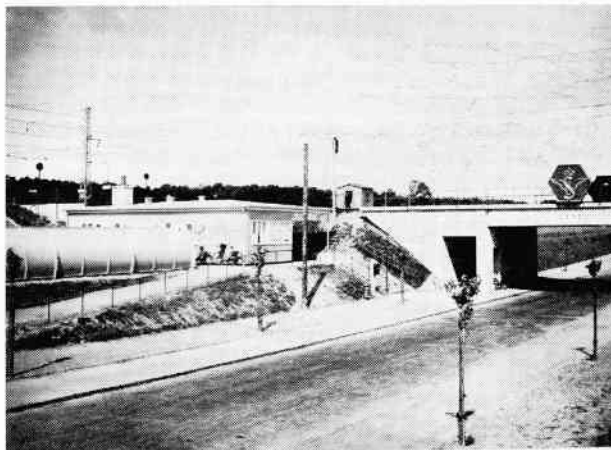
Med S-togene indførtes også takstbegrebet 'Bybanen', det vil sige de elektrificerede strækninger inden for Hellerup, Vanløse og Valby. Taksterne lå på samme niveau som sporvejenes og var i 1934: 20 øre for seks stationsintervaller og 30 øre for hele strækningen. Der var også mulighed for at få rabat ved at købe klippebilletter, der for 11 rejser kostede 2 kr. for seks stationsintervaller og 3 kr. for hele Bybanen. Ved rejser ud over Bybanen gjaldt de normale km-afhængige takster. Foranlediget af et stærkt ønske fra publikum om at kunne skifte mellem S-tog og sporvogn på samme billet, blev der mellem DSB og Københavns Sporveje indgået overenskomst om samarbejde om et takstsystem, der blev indført den 1. maj 1939. Systemet bestod af en Bybanebillet (svarende til sporvejenes 'ligeud') til 20 øre, der gjaldt til en enkelt uafbrudt rejse af vilkårlig længde inden for Bybanen. En Timebillet (svarende til sporvejenes 'omstigning') til 25 øre gyldig til rejse på Bybanen indenfor en time. Sluttelig en Fællesbillet svarende til timebilletten, men gyldig til både sporvogn og S-tog. Fællesbilletten kostede 30 øre.

## Hellerup–Holte

Oprindeligt var det påregnet, at den elektriske drift til Holte kunne tages i brug i 1935; ét til halvandet år efter de første strækninger. S-togene på Holtelinien kom dog først i gang ved køreplansskiftet den 15. maj 1936. En af årsagerne var, at det havde trukket lidt ud med bygningen

af 2. spor fra Holte til Hillerød. Sidste etape – mellem Birkerød og Lillerød – blev taget i brug den 26. juli 1935. Dobbeltsporet til Hillerød blev af elektrificeringsudvalget af 1926 betragtet som en forudsætning for at blande dampdrift og el-drift mellem Hovedbanegården og Holte. Ved enkeltspordrift ville toggangen nord for Holte blive for ustabil til at den kunne indpasses i S-togenes stive køreplan.

En stor del af de eksisterende stationsanlæg var forberedt for elektrificeringen i årene fra 1930 og frem. F.eks. var ombygningen af Holte station sket samtidig med bygningen af dobbeltsporet mod nord. Der blev endvidere i disse år udført talrige viaduktanlæg for at fjerne jernbaneoverskæringerne. Med elektrificeringen blev der etableret tre helt nye stationer: Bernstorffsvej, Jægersborg og Sorgenfri.



Den oprindelige, beskedne ekspeditionsbygning i Virum lå umiddelbart nord for den nyanlagte Frederiksdalsvej, som ses i billedets forgrund, 1936.  
Foto: Foto-Service/DSB Jernbanemuseum

Bernstorffsvej (åbnet den 15. maj 1936) blev anbragt mellem hovedsporene, hvor disse begynder at fjerne sig fra hinanden på grund af sporudfletningen nord for Hellerup. Der var adgang til stationen fra både Bernstorffsvej og Tranegårdsvej. Selve stationen var – og er – en lille træbygning anbragt på selve perronen. Denne udformning, der også blev brugt på de to andre nye stationer, adskilte sig således fra de hidtil opførte nye S-stationer, hvor billetsalg m.v. blev anbragt i gadeniveau.

I Gentofte (åbnet den 1. oktober 1863) blev sporanlægget fornyet, og en ny perron 2 med perrontunnel blev anlagt mellem det nordgående hovedspor og overhalingssporet. Ekspeditions- og adgangsforhold i hovedbygningen blev moderniseret, og stationen fik elektrisk sikringsanlæg.

Jægersborg (åbnet den 15. maj 1936) blev etableret, hvor den nyanlagte Hørholmvej løb under banen, og stationen var udformet som Bernstorffsvej med ø-perron og ekspeditionsbygning på perronen. Samtidig med elektrificeringen blev Nærumbanen forlagt fra Lyngby til Jægersborg, og der blev etableret bekvemme omstigningsforhold mellem 'Grisen' og S-toget. Rejsetiden mellem Nærumbanens stationer og København blev herved reduceret væsentligt.

På Lyngby station (åbnet den 1. oktober 1863) blev de 'sædvanlige' ændrings- og moderniseringsarbejder foretaget på bygninger, perroner, spor og sikringsanlæg. For at skabe nem adgang til Ulrikkenborg kvarteret syd for banen, blev perrontunnelen med tilskud fra Lyngby-Tårnbæk kommune udført som offentlig stiforbindelse. På grund af motorvejsanlæggene ved Lyngby har stationen senere fuldstændig ændret karakter.

Ved Hummeltoftevej blev oprettet en ny station, Sorgenfri, som blev taget i brug samtidig med S-banen. Stationen var udført efter samme skabelon som Bernstorffsvej og Jægersborg. Adgangen til stationen var dengang i perronens sydlige ende, men er senere i forbindelse med vejomlægninger flyttet til den modsatte ende mod Virum, samtidig opførtes den nuværende stationsbygning.

Hvor banen krydsede Virumvej i niveau, havde der i mange år været en blokpost, som i 1928 blev ophøjet til holdested, Virum Billetsalgsted. Ved elektrificeringen blev Virum station flyttet ca. 700 m mod nord til den nyanlagte Frederiksdalsvej. Stationen blev i modsætning til de øvrige S-banestationer udført med sideliggende perroner – den østlige endog udført af træ. Stationsbygningen var en lille træbygning placeret i højde med perrontunnelen ca. 1,5 m over gadeniveau vest for banedæmningen. Dette beskedne bygningsværk blev omkring 1960 afløst af den nuværende stationsbygning på banens østside. Blokposten og overskæringen ved Virumvej blev bibeholdt efter elektrificeringen. Der var således jernbaneoverskæring med bomme på stedet i S-banens første år.

Holte station (åbnet den 9. juni 1864) gennemgik som nævnt en omfattende foryngelseskur i forbindelse med 2. spor-anlægget, som var klar til Birkerød den 14. maj 1934. Selve stationsbygningen er dog stadig den oprindelige fra 1864. Det største anlægsarbejde i direkte tilknytning til elektrificeringen var omformerstationen.

## Valby–Vanløse

Med elektrificeringen af Holtebanen var elektrificeringsprogrammet fra 1930 afsluttet. Men S-togene var blevet en succes, så allerede på finansloven for 1936/37 blev der afsat 500.000 kr. til at påbegynde elektrificeringsarbejder på strækningen Valby–Ballerup for. Det så således ud til, at Fabers fremsynede idé fra 1929-rapporten skulle blive realiseret forholdsvis hurtigt.

Det primære formål med at elektrificere til Ballerup var selvfølgelig en bedre betjening af banens opland, der på dette tidspunkt var under stærk udbygning især mellem Valby og Husum. Chansen for at slippe af med Frederikssundtogene på fjerntrafiksporene mellem Valby og Hovedbanegården vejede dog også tungt, da beslutningen skulle tages.

Den 26. maj 1941 blev S-togene ført frem til Valby station, og den midlertidige Valby S-station øst for Toftegårds Allé blev lukket og bogstavelig talt jævnet med jorden, da den lå i vejen for det ny 4. hovedspor. På Valby station blev gangbroen over sporene udvidet og ført over til Lysbjerggårdsvej, hvor der blev opført en ekspeditionsbygning med billetsalg, kiosker og venterum. På denne måde blev der

skabt gode omstigningsforhold til den nye rutebilholdeplads langs med Lysbjerggårdsvej.

Banen mellem Valby og Vanløse var fra åbningen i 1911 udstyret med viadukter over krydsende veje for at undgå jernbaneoverskæringer. Af hensyn til elektrificeringen blev strækningen forsynet med 2. spor, og der blev anlagt to nye mellemstationer, Valby Langgade og Peter Bangsvej. Disse stationer er næsten ens med højtliggende ø-perron og ekspeditionsbygning i brofundamenterne i gadeniveau. Navnet Valby Langgade gav anledning til for mange forvekslinger med Valby, hvorfor navnet fra den 3. juni 1946 blev ændret til Langgade. Lige uden for Valby Langgade station blev der på Herman Bangs Plads anlagt en rutebilholdeplads for DSBs busruter på Roskildevej.

I Vanløse gav elektrificeringen på Frederikssundbanen atter anledning til større anlægsarbejder, ikke mindst fordi den oprindelige tanke med at føre Jernbane Allé under banen var opgivet. Denne løsning ville have medført stejle fald og stigninger på vejen, ligesom gademiljøet i det hele taget ville være blevet dårligt. I stedet valgte man den 'omvendte' løsning: at hæve Frederikssundbanens spor og føre dem over Jernbane Allé på en viadukt. Frederiksberglinien blev hvor den var, så stationen fik den udformning med to niveauer, som vi kender i dag. Mellem de loftede spor opførtes en ny stationsbygning med direkte adgang til Frederikssundbanens ø-perron og til den lave perron for Frederiksberglinien. Der blev endvidere opført et nyt varehus og sporene på godspladsen måtte omlægges, da muligheden for rangering over Jernbane Allé forsvandt.

Strækningen Valby–Vanløse med mellemstationerne Valby Langgade og Peter Bangsvej blev indviet som S-bane den 23. september 1941. Fra samme dato blev 4. hovedspor mellem Enghave og Valby taget i brug.

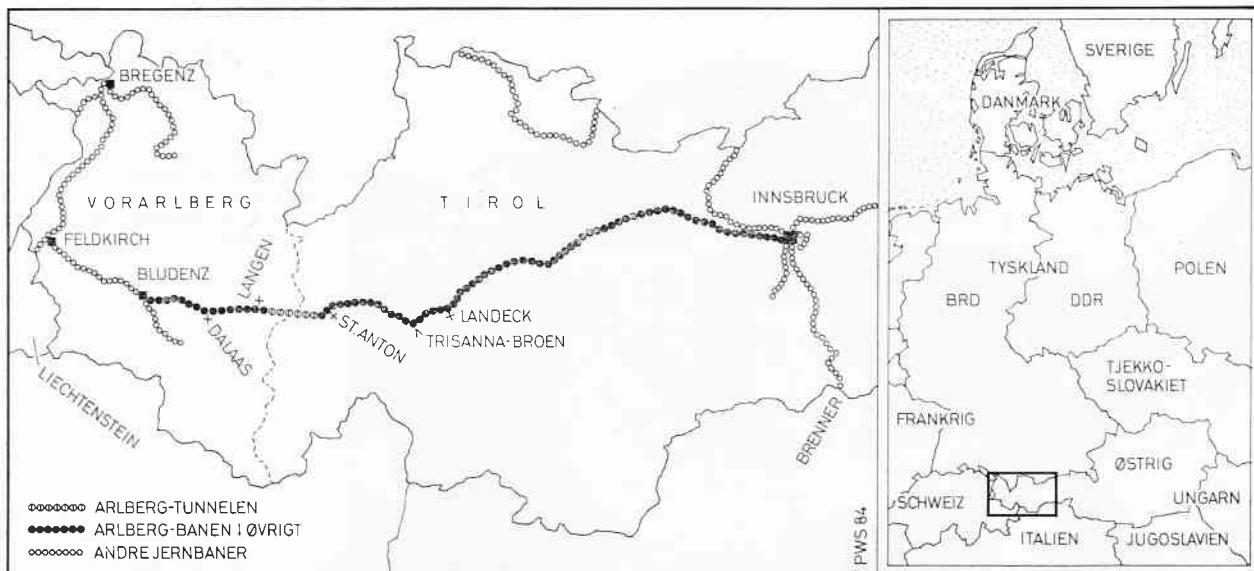
Frederikssundbanens tog kørte herefter kun til Vanløse, hvor omstigning til S-tog mod København foregik på den høje perron. Det var Holtelinens tog, der blev forlænget til Vanløse.

Jord- og broarbejder mellem Vanløse og Ballerup fortsattes, delvist finansieret som beskæftigelsesarbejder. Den egentlige elektrificering gik derimod i stå i en år-række, da 2. verdenskrig medførte mangel på råmaterialer til strømforsynings- og køreledningsanlæg. Forsynings-situationen blev først normal lang tid efter krigen, så Ballerup måtte vente på sine S-tog helt til 1949.

---

## Kildehenvisninger

- Elektrifikationskommissionens betænkning, København 1915
  - Betænkning angaaende Foranstaltninger for Persontrafik mellem Jernbanestationerne i Kjøbenhavn, Frederiksberg og Gjentofte Kommune, København 1917
  - Elektrificeringsudvalgets betænkning, København 1929
  - Danske Statsbaners driftsberetninger 1929/30 - 1941/42
  - Dansk Jernbaneblad, 1926 - 1941
  - Vingehjulet, nr. 15, 9.5.1944
  - De Danske Statsbaner 1847 - 1947, København 1947
  - DSBs S-tog af James Steffensen, København 1971
  - Kystbanen 1897 - 1972 af P. Thomassen, Søllerød 1972
  - DSB Statsbanernes Moderne Trafik, tillæg til Politiken, 1934
-



# Hurra for et hundredårigt hul

Af Povl Wind Skadhauge

21. september 1884 åbnedes Arlberg-tunnelen for almindelig persontrafik, efter at en større indvielseshøjtidelighed var afviklet dagen før. Dermed fik man ikke blot knyttet det vestligste af de østrigske lande, Vorarlberg med hovedstaden Bregenz, trafikalt til Tirol og resten af Østrig, dvs. på den tid det omfattende østrig-ungarske dobbeltmonarki. Men ved hjælp af Arlberg-banen, som tunnelen er en del af, og som nu kunne benyttes i sin fulde længde, var der også skabt en direkte forbindelse (bortset fra, at man krydser Liechtenstein) i øst-vestlig retning fra Østrigs centrale områder til Schweiz. Banen blev senere kendt vidt og bredt ved at indgå i ruten for den efter lokaliteten opkaldte Arlberg-Orient-Express: Paris-Basel-Innsbruck-Wien-Budapest-Bukarest, 2.657 km (se nærmere om Orient-Express-systemet i C. J. Kjærsgaards artikel »Sidste sovevogn til Istanbul«, »jernbanen« nr. 3/1977). Og strækningen har stadig væsentlig betydning ikke bare lokalt, men i særdeleshed også som international jernbanelinie. Da tillige Arlberg-tunnelen med sine 10.250 km fortsat er Østrigs længste tunnel, ligesom den stadig er blandt både Alpernes og verdens virkelig store bygningsværker af sin art, skal den her omtales ganske kort sammen med den også i andre henseender interessante jernbane – i anledning af hundredårs jubilæet.

En række af Alpernes mange tinder, f.eks. Valluga 2.811 m og Kaltenberg 2.896 m, skiller Vorarlberg og Tirol med en naturlig grænse, og før jernbanen gik den eneste brugbare forbindelsesvej over det i godt 1.800 m højde beliggende Arlberg-pas, der normalt er spærret af sne i flere af årets måneder. Geografisk set burde det 2.600 kvadratkilometer store – eller lille – Vorarlberg således høre til Schweiz. Men det kom med under Habsburgernes

østrigske besiddelser så tidligt som det 14. århundrede, og selv om en folkeafstemning i 1919 faktisk gav flertal for Schweiz, er Vorarlberg fortsat en del af Østrig.

Planer om en Arlberg-bane – man skulle måske sige drømme – går helt tilbage til det i dansk jernbane-sammenhæng så berømte år 1847. Men man må hurtigt have indset nødvendigheden af en lang tunnel – og gav i hvert fald indtil videre op. Den første rigtige Alpe-bane, også østrigsk, men af større politisk betydning, var Semmering-banen. Den blev færdig i 1854 og omfattede ganske vist en stor tunnel, men med 1,4 km slet ikke i størrelsesorden med Arlberg-tunnelen, der er 7 gange længere. Senere fremkom tanken om at undgå tunnelbygning ved

En af de mekaniske boremaskiner, der blev anvendt ved bygningen af Arlberg-tunnelen. Foto: Arkiv Østrigs Turistbureau



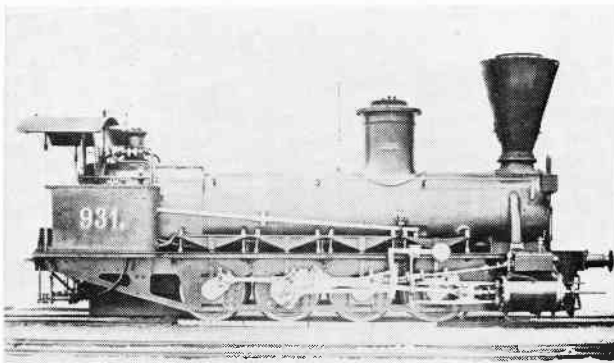


Den 231,6 m lange Trisanna bro er Arlbergbanens kendteste bygningsværk bortset fra selve tunnelen. Optagelsen viser broens oprindelige udseende omkring 1920, senere fik broen forstærkningsbuer under brodækket, og i 1964 udskiftedes den gamle bro med en ny, som anbragtes på de oprindelige brofæster. Foto: ÖBB. Gengivet efter F. Marti & A. Schneider: Die Arlbergbahn.

at anlægge en tandhjulsbane over Arlberg-passet, men denne tanke blev (heldigvis) ikke til andet end tanke. I mellemtiden var der andetsteds i Alpe-området boret og sprængt en virkelig stor tunnel, nemlig Mont Cenis-tunnelen på 12.819 m med en byggetid på 14 år: 1857-71! Og endnu en var der arbejdet længe på: Gotthard-banens hovedtunnel på 14.998 m, påbegyndt 1872 (færdig 10 år senere). Så der var konkrete erfaringer at støtte sig til, da arbejdet på en tunnel under Arlberg omsider tog sin begyndelse i juni 1880 med de østrigske statsbaner som bygherre.

Arlberg-tunnelen er projekteret og bygget som det, man på tysk kalder en Scheitel-Tunnel, og som vi måske -- hvis vi havde en tunnel-terminologi -- ville kalde en top-tunnel eller en pastunnel. Ved en sådan stiger man fra begge sider så højt som muligt i det fri, og højeste punkt på linien ligger i tunnelen, der som regel har fald til begge ender. (Modsatningen er en basistunnel, hvor man borer sig tværs gennem et bjerg ved dets fod. Mellemformer forekommer.) Arlberg-tunnelen er tillige en Waserscheiden-Tunnel, altså en »vandskels-tunnel«, og det

Firekøbt østrigsk godstogslokomotiv fra tiden omkring Arlberg-strækningens åbning. Mon nogen af læserne sidder inde med yderligere oplysninger om lokomotivets herkomst? Foto: Arkiv Østrigs Turistbureau



drejer sig vel at mærke ikke om et hvilket som helst vandskel. Smeltevandet i Alfenzbach, som jernbanen følger i Klostertal vest for tunnelen, ender i Rhinen og føres til Nordsoen. Hvorimod Rosanna i Stanzertal, der bestemmer skinnernes forløb øst for tunnelen, gennem Inn udtømmes i Donau og dermed i Sortehavet.

Man tog fat på tunnelbygningen samtidig fra begge ender. I øst, hvor udgangspunktet lå ved den indtil da næsten ukendte landsby St. Anton, betjente man sig af trykluft-boremaskiner, hvis udvikling især tilskrives den schweiziske ingeniør Germain Sommeiller, og som havde været i praktisk brug i Mont Cenis-tunnelen siden 1861 og senere i Gotthard-tunnelerne. I vest, hvor der blev startet ved den hidtil lige så lidt kendte landsby Langen, tog man hydrauliske boremaskiner i anvendelse under overvågning af deres konstruktør, Alfred Brandt. Sådanne var prøvet ved en af Gotthard-banens vendetunneler, Pfaffensprungkehrunnel, men nu for første gang sat ind ved et virkelig stort arbejde. En af fordelene ved det hydrauliske system viste sig ved, at den vandforstøvning, der ikke kunne undgås, samtidig bidrog til at vaske luften for affaldsprodukter fra sprængningerne. Der opstod en konkurrence mellem systemerne, men der kom ikke nogen klar afgørelse, idet arbejdet fra vest blev sinket af nedstyrtinger. Bjergene var ikke så solidt som antaget, og man traf på adskillige forvitrede partier. Da de to hold mødtes, var det østlige derfor nået en del over halvvejen, mens det måske burde have været omvendt.

En samlet besparelse i byggetid som følge af konkurrencesituationen viste sig imidlertid tydeligt få måneder efter byggestart. Og man kunne ved den første kilometer konstatere et tidsforbrug på kun 8½ måned i forhold til 14½ måned ved den store Gotthard-tunnel. Til den anden kilometer blev brugt 4½ måned mod 7½ ved St. Gotthard. Sådan gik det fortsat, og resultatet blev en samlet byggetid på kun lidt over 4 år, væsentlig mindre end forventet. Arbejdsholdene fra de to sider mødtes allerede 13. november 1883. Det officielle »Durchbruch« fandt sted 19. no-

Eksprestog Innsbruck-Bregenz gør holdt på Arlbergbanens ene endestation: Bludenz, august 1983.  
Foto: Michael Sørensen



vember, på kejserinde Elisabeths navnedag, og var strengt taget snyd. Men ved den lejlighed, hvortil var indbudt et par hundrede officielle gæster, udløste hans excellence, den kejser- og kongelige handelsminister baron Pilo en »afgørende« sprængning, og der blev holdt taler etc. etc.

Under byggeriet søgte man hele tiden snarest muligt at udvide de enkelte tunnelafsnit til fuldt tværsnit og derefter udmure dem. På grund af de forvitrede partier måtte der i den vestlige del udmures ca. 70% mere end i den østlige, og der viste sig alt i alt behov for at udmure langt mere end beregnet. Arlberg-tunnelen blev bygget med tværprofil til to spor, men fik dog til at begynde med kun et. I tunnelvæggene udhuggedes nicher med 100 m afstand og større kamre i den ene side for hver kilometer. I byggefasen blev der benyttet en interimsjernbane med 700 mm sporvidde. Dens »tunneltog« kørte efter faste køreplaner, og kørslen var reguleret med signaler. Specielle Krauss-lokomotiver trak arbejdstogene; de krævede ingen efterfyring inde i bjergene. At en række arbejdshygiejniske og sikkerhedsmæssige problemer i øvrigt manglede en tilfredsstillende løsning, hvad der førte til tab af menneskers liv og helbred, skal blot nævnes, men ikke uddybes her.

Arlberg-banen er i alt 136 km lang og hovedsagelig enkeltsporet. Skønt der er bjerge og dale hele vejen, kan den opdeles i en »dalstrækning« og en »bjergstrækning«. Dalstrækningen er 72 km og går fra Innsbruck op til Landeck langs floden Inn. Højdeforskellen er rundt regnet 240 m, og gennemsnitsstigningen andrager kun mellem 3 og 4 promille. Denne del af banen var og er ikke nær så krævende som resten, og den blev åbnet for trafik endnu før tunnelens »Durchbruch«, nemlig 1. juli 1883. Bjergstrækningen på i alt 64 km falder i tre dele: tunnelen nogenlunde i midten og en »rampe« på hver side. Den østlige, fra Landeck op gennem Stanzertal til St. Anton, har stigninger indtil 26,4 promille og kurveradier ned til 300 m. Den vestlige, fra Bludenz til Langen op gennem Klostertal, er endnu hårdere kost for et lokomotiv: stigninger helt op

til 31,4 promille og mindste kurveradius 250 m. I selve tunnelen, hvor banens toppunkt findes 1.311 m over havet, men næsten 500 m under pashøjden, er den maksimale stigning 15 promille. Bortset fra en kurve ved østportalen forløber tunnelen i retlinet tracé. Og alt i alt fjerner den øvrige del af Arlberg-banen sig trods en nærmest uafbrudt række kurver ikke synderligt fra en fugleflugtslinie mellem Innsbruck og Bludenz.

En bemærkelsesværdig dristig bro på Arlberg-banen blev lagt over Trisanna nær stedet, hvor dette vandløb og Rossanna flyder sammen. Broen fik 87 m højde, 120 m spændvidde i hovedfaget og eksisterer stadig (dog blev hoveddragerne fornyet i 1964 med en svejst stålkonstruktion). Men foruden den er der talrige broer, viadukter, støttemure etc., og i årenes løb er der bygget stadig flere gallerier til beskyttelse mod sneskred. Man kan nu ikke opnå 100% sikkerhed, og blot en enkelt alvorlig ulykke er nok til at illustrere det. Ved den såkaldte Muttentobel-lavine, som 12. januar 1954 ramte et holdende tog på Dalaas station i Klostertal, mistede 10 mennesker livet, da lokomotiv og vogne blev kastet omkring. – Uforstyrret

I 1923 blev de første lokomotiver af BBÖ (Bundesbahnen Österreich) type 1100 leveret. De var bygget efter schweizisk forbillede og blev i folkemunde benævnt »krokodiller« på grund af deres leddelte opbygning. ÖBB 1189.09 er efter sin udrangering blevet opstillet som mindesmærke ved Bahnhof Wolfurt. August 1983. Foto: Michael Sørensen



drift hele året har speciell betydning for den omfattende vintersport i området, som netop banen har været en af forudsætningerne for.

Dampdrift og lange tunneler er ikke den lykkeligste kombination. I det store menneskeskabte hul gennem Arlberg kunne der under ugunstige atmosfæriske forhold danne sig en »prop«, dvs. en tæt røgmasse med lavt iltindhold og en grim svovllugt og -smag. Togpersonalet, navnlig lokomotivfører og fyrbøder, havde det bogstavelig talt forfærdeligt, og et enkelt dødsfald af kulilteforgiftning er forekommet. Problemet tilspidsedes ved, at kørsel i Arlberg-tunnelen ikke kunne blive særlig hurtig, normalt ikke mere end ca. 25 km/h – og det tog altså hen imod en halv time at komme igennem. Foruden handicappet ved start op ad bakke uden tilløb må man huske på, at der i en tunnel kræves ekstra energi til fremdriften – op til 2–3 gange den mængde, der under i øvrigt lige vilkår bruges i det fri. Et tog i en tunnel virker i nogen grad som stemplet i en rørpumpe.

Røgproblemet og de store, lange stigninger havde til følge, at Arlberg-banen fik en fremskudt plads i det østrigske elektrificeringsprogram baseret på 15.000 V enfaset vekselstrøm 16 2/3 Hz (i lighed med nabolandene Tyskland og Schweiz). Som den første større østrigske bjergbane blev den åbnet for elektrisk drift 14. maj 1925. De østrigske forbundsbaner (BBÖ) sørgede selv for el-forsyningen, bl.a. ved at lade opføre et kraftværk i Klostertal, nær Spullersee. I tunnelen slap man nu for røgproblemet, og ydermere blev gennemkørselstiden nedsat; det tager i dag under et kvarter at passere.

Folk med geografisk ekspertise sætter Arlberg-banen i særklasse. Man kan støde på udsagn som, at den »gennemløber en større distance med storslåede bjerg-scenerier end nogen anden jernbane i Europa«, og at »strækningens mange partier af malerisk skønhed ikke kan prises højt nok«. Lad det være et ønske i jubilæumsåret, at noget lignende kan siges, når de næste hundrede år er gået, og at der vil være nogen til at sige det.

# Ny lov om privatbanerne

## Af Bent Jacobsen

Der eksisterer i dag 13 privatbaner. Lovgivningen om privatbanerne er dels af ældre dato, dels splittet op på otte forskellige love. Den ældste er fra 1919, de centrale love fra 1949 til 1959, og den seneste fra 1971.

Ministeriet for offentlige arbejder har ment, at der er behov for en modernisering og samling af denne lovgivning og en forenkling af administrationen på området og har derfor fremsat forslag til en ny lov om privatbanerne. Lovforslaget omfatter banevirksomheder uden for DSB, der driver jernbanetrafik i henhold til koncession, udstedt i medfør af anlægsloven for den pågældende jernbane. Lovforslaget bestemmer, at banerne står under ministeren for offentlige arbejds administrative, økonomiske og tekniske tilsyn. Ministeren godkender vedtægter for banerne. Staten skal fortsat godkende passager- og godstakster, løn-, pensions- og normeringsproblemer for personalet, vedtægtsændringer, disposition over fast ejendom, væsentlige dispositioner over materiel m.v.

Ved lovforslaget forenkles det statslige administrationsapparat, der dækker privatbaneområdet, på to punkter:

For det første nedlægges det såkaldte »privatbaneudvalg«, der er institueret i den gældende lovgivning. Udvalget, der består af repræsentanter for hvert af de i folketingets finansudvalg repræsenterede partier samt repræsentanter for forskellige ministerier, DSB, Privatbanernes Fællesrepræsentation og de kommunale organisationer, har som sin væsentligste opgave at afgive indstilling til ministeren for offentlige arbejder om fordeling af de på de årlige bevillingsloves afsatte beløb til henholdsvis drifts- og investeringsstøtte til banerne.

Den væsentligste begrundelse for udvalgets oprettelse i sin tid, hvor antallet af privatbaner var betydeligt større end i dag, og hvor der tillige var stærkt divergerende synspunkter med hensyn til spørgsmålet om mange af banernes fortsatte levedygtighed – et spørgsmål, der ikke kan siges at være aktuelt i dag – var ønsket om indsigt først og fremmest fra folketingets side, men også fra lokalpolitisk side i privatbanernes forhold – specielt med hensyn til fordelingen af offentlige tilskud/lån. Som forholdene har udviklet sig, er det ude af proportion at opretholde et rådgivende udvalg for ministeren på dette område, når ministeren på andre områder af langt større økonomisk vægt – som f.eks. DSB – selvstændigt kan træffe sine beslutninger inden for de rammer, der er afstukket af de bevilgende myndigheder.

Med hensyn til indsigten fra folketingets side udøves denne på privatbaneområdet også af folketingets finansudvalg. Da folketingets finansudvalg som bevilgende myndighed vil få en uændret rolle på privatbaneområdet, forekommer ønsket om indsigt fra folketingets side dermed at være fuldt ud opfyldt.

Med det begrænsede antal privatbaner, der eksisterer i dag, er det kun et fåtal af landets kommuner, der er interesseret i privatbaneforhold. Da den lokalpolitiske interesse for disse forhold således ikke længere er af mere generel karakter, kan heller ikke ønsket om lokalpolitisk indsigt bære opretholdelsen af et udvalg, hvor det har været de kommunale organisationer, der alene har varetaget de kommunale interesser. Disse interesser varetages naturligst af det begrænsede antal kommunale råd (kommunale bestyrelse og amtsråd), hvis områder betjenes af banerne. Til disse kommunale råd vil ministeriet tage den fornødne

kontakt således, at deres synspunkter i sager af mere væsentlig karakter, f.eks. fordelingen af investeringsstøtte, kan indgå i beslutningsprocessen.

Den anden forenkling af administrationsapparatet består i en ændret struktur for tilsynet med privatbanerne. Tilsynet med privatbanerne er institueret ved en særlig lov fra 1919 og ledes efter loven af en direktør. Tilsynet har til opgave at yde ministeriet bistand ved de tekniske tilsyn såvel med anlægget som med driften af privatbanerne, ligesom det i øvrigt skal bistå ministeriet i dets almindelige tilsyn med banerne.

I takt med reduktionen af privatbanernes antal er tilsynets virksomhed nedtrappet. I dag består tilsynet alene af en direktør og en kontorfunktionær, idet en stilling som ingeniør p.t. er ubesat. Da det er irrationelt at opretholde en så lille selvstændig institution, er det hensigten at inkorporere tilsynet i ministeriet for offentlige arbejders departement, der i forvejen varetager det økonomiske/administrative tilsyn, og omlægge visse af direktørens funktioner således, at denne som »baneteknisk konsulent« fremover alene forestår det tekniske tilsyn/rådgivning ved banerne.

Efter lovforslagets § 3 betaler staten 70 procent af en banevirksomheds driftsunderskud samt udgifter til investering i jernbanemateriel og anlægsarbejder til jernbandedriften, mod at de kommuner og amtskommuner, der er interesserede i banevirksomheden, betaler 30 procent.

Ved opgørelsen af driftsunderskuddet ses bort fra pensionsudgifterne, der dækkes af staten med 85 procent og af de interesserede kommuner og amtskommuner med 15 procent. Underskud som følge af drift af fragtruter medtages ikke ved opgørelsen af en banes driftsunderskud.

Driftstilskudsordningen er uændret i forhold til, hvad der gælder i dag bortset fra, at den i en længere årrække gældende fordelingsnøgle mellem staten og kommuner på 70 procent – 30 procent nu bliver fastlåst i loven.

Da den rutebiltrafik, banerne udfører, ofte alternerer med jernbanetrafikken, og derfor må ses i naturlig sammenhæng med denne, indgår det økonomiske resultat af en banes virksomhed på dette felt fortsat i grundlaget for beregningen af driftstilskuddet.

Investeringsstøtten har hidtil været ydet i form af lån, der, hvor lånene blev ydet til investering i jernbanemateriel, var sikret ved et af banen udstedt løsørepandebrev i det pågældende materiel. Erfaringerne fra de mange jernbanelikvidationer, der i tidens løb har fundet sted, har vist, at et eventuelt provenu ved afhændelse af materiel og spor m.v. i forbindelse med likvidationen fuldt ud er opbrugt til køb af livrenter til opfyldelse af banens pensionsforpligtelser, og at der således ikke har været noget overskydende beløb at tilbagebetale til långiverne.

På denne baggrund og også for at spare banerne for de ikke helt uanseelige udgifter, der medgår til stempning af pante- og gældsbreve, bygger lovforslaget på, at investeringsstøtten fremover ydes som tilskud.

For så vidt angår støtte til investering i rullende materiel og jernbaneanlæg, indeholder lovforslaget en mindre ændring i fordelingsnøglen mellem stat og kommuner i for-

hold til gældende lovgivning, nemlig fra 75/25 procent til 70/30 procent. Formålet hermed er at få samme procent-sats på investeringssiden som på driftssiden. Det findes ikke hensigtsmæssigt at operere med forskellig procent-sats for mindre investeringer, som tillades foretaget over anlægskontoen. Endvidere må det anses for ulogisk at operere med forskellige procentsatser for reparation og vedligeholdelse på den ene side og nyanskaffelser på den anden side.

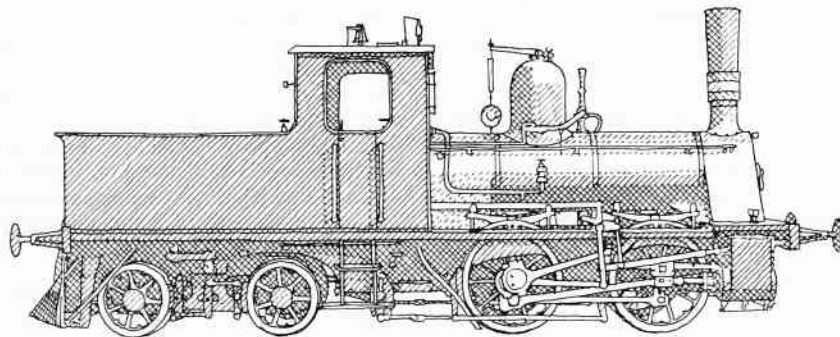
Den i lovforslaget indeholdte fordelingsnøgle skal ikke følges i forbindelse med enhver investering, en bane foretager. Efter kollektiv-trafik-lovgivningen såvel uden for som inden for hovedstadsområdet vil en fælleskommunal trafikvirksomhed (et amtsråd) eller i hovedstadsområdet, hovedstadsrådet, ud fra hensynet til den bedst mulige tilrettelæggelse af den lokale og regionale kollektive trafik i området, kunne kræve blandt andet mertrafik (køreplansudvidelse) på privatbaner i amtskommunen/hovedstadsområdet mod at betale de dermed forbundne merudgifter – for eksempel til investering i nyt materiel. Den situation kan altså opstå, at et behov for nyinvesteringer udelukkende skyldes lokale myndigheders ønske om køreplansudvidelse, som det eksisterende materiel eller anlæg ikke kan opfylde – ligesom behovet også kan skyldes en kombination af lokale ønsker om køreplansudvidelse, fornyelse af eksisterende materiel og supplerung af dette på grund af almindelig passagertilvækst.

I disse to situationer falder den offentlige finansiering af investeringsudgiften helt eller delvis uden for privatbane-lovgivningen. Hvor behovet for nyinvestering skyldes en kombination af såvel lokale ønsker om køreplanudvidelse som fornyelse af eksisterende materiel og supplerung af dette på grund af almindelig passagertilvækst, må der ske en konkret fordeling af udgiften til nyinvesteringen mellem på den ene side den kommunale trafikvirksomhed/amtsrådet eller hovedstadsrådet og på den anden side staten og de i banen interesserede kommuner. For den andel, der herefter tilfalder staten og de i banen interesserede kommuner, gælder den i privatbaneloven fastsatte fordelingsnøgle.

Lovforslaget giver hjemmel for, at hovedstadsrådet eller en fælleskommunal trafikvirksomhed kan beslutte helt eller delvist at overtage de økonomiske forpligtelser, som påhviler de kommuner og amtskommuner, der er interesserede i banevirksomheden. En sådan beslutning har tidligere krævet samtykke fra samtlige kommuner, der deltager i den fælles trafikvirksomhed.

Endelig indeholder lovforslaget en bestemmelse om, at uenighed mellem kommuner og amtskommuner om den indbyrdes fordeling af de kommunale tilskud til en bane kan indbringes for ministeren for offentlige arbejder til endelig administrativ afgørelse. Ministeren træffer også den endelige administrative afgørelse om, hvorvidt en kommune eller amtskommune skal anses for at være interesseret i en banevirksomhed.

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 1984. Samtidig ophæves i alt otte ældre love om privatbaneforhold. Af gældende love på privatbaneområdet forbliver herefter alene anlægslovene for de enkelte baner samt lov nr. 195 af 7. juni 1958 om forlængelse af privatbaneeneretsbevillinger i kraft. (Lovforslaget blev vedtaget i juni måned – red. anm.).



# THYBANELOKOMOTIVET

Af

Povl Wind Skadhauge

Denne beretning om Thybanens første lokomotiver knytter sig til den artikel om strækningens 100-årige historie, som bragtes i »jernbanen« nr. 1/1983.

Det usædvanlige ved Thybanen gjaldt ikke mindst den lokomotivtype, der blev specielt udviklet til den, og som derefter også byggedes til og fandt anvendelse på andre statsbaner, herunder Sallingbanen. Den lille maskine, som betegnedes P, var begyndelsen på Otto Busses karriere som lokomotivkonstruktør, og det første »store« damplokomotiv i Danmark, der ligeledes fik litra P, udgjorde afslutningen.

Begge er blevet kendt uden for landets grænser, den lille P-maskine måske endda med den største ret. Den betegnede et usædvanligt skridt – det må virkelig have krævet mod og mandshjerte – og var en nyskabelse, der afveg radikalt fra alle hidtidige lokomotiver i landet.

P-maskinen fra 1882 og A-maskinen fra samme år måtte ganske vist dele æren af at være første danske lokomotiv med en bogie. Men P-maskinens normale kørselsretning var »baglæns«, hvilket man ved første øjekast kunne se på, at der var monteret en kofanger (i øvrigt ukendt på danske statsbanelokomotiver) ved »tenderpufferplanken« og kun dér, henholdsvis kun fandtes vakuum- og varmeslanger ved »røgekammerpufferplanken«. Og så man lidt nærmere til, åbenbarede det, med hvilken streng konsekvens tanken var gennemført: sanding var kun mulig for kørsel i denne ene retning, og der var til at begynde med ikke engang banerømmer i røgekammerenden! At man havde en tenderlok-type som normal trækraft, understregede måske nok Thybanens karakter af sidebane – men ikke ubetinget, for P-maskinerne skulle i deres oprindelige form **altid** vendes på endestationerne.

Thybanelokomotivets nominelle trækraft var for øvrigt slet ikke så lille. Det skyldtes især den beskedne driv-

hjulsdiameter på kun 1.092 mm, at den for en normalsporet togmaskine så ringe slaglængde som 406 mm ikke gjorde sig mere gældende, end tilfældet var. Beregner man nemlig trækraften efter formlen  $k \cdot l \cdot d^2 \cdot p : D$  og sætter konstanten = 0,65, fås for litra P en værdi på 2,25 tons, for litra K(j) derimod kun 1,8 ton, og for gamle litra H fra 1868 ligeledes mindre, nemlig 2,1 tons. Men man må naturligvis ikke se på disse tal isoleret, og næsten som et kuriosum kan nævnes, at gamle litra N fra 1877 på samme måde beregnet kunne mønstre hele 2,45 tons.

Traditionelt har man betragtet Thybanens lokomotivtype som et fjernt medlem af støttetenderlokomotivernes familie, hvis stammoder var at finde blandt de i Semmeringkonkurrencen deltagende maskiner. Dette må antagelig bero på den overfladiske lighed, for støttetenderlokomotiver har faktisk to rammer, P-maskinen derimod kun en. I bogen »Ungewöhnliche Dampflokomotiven« (Motorbuch-Verlag, Stuttgart 1975), i hvilken den lille P-maskine afbildes, har Rolf Ostendorf da også gjort opmærksom på, at P-maskinen mere rigtigt kan betragtes som et almindeligt tenderlokomotiv. Og i Hans Alkjærs tillæg (Signalpostens Forlag, indhæftet i »jernbanen« nr. 4/1979) til William Bay's »Danmarks Damplokomotiver« (Herluf Andersens Forlag, København 1977) er der givet udtryk for samme opfattelse.

P-maskinen findes også afbildet i »The Lore of the Train« (Allen & Unwin, London 1971), men her kalder forfatteren, C. Hamilton Ellis, den »A Danish Forney«. Han jævnfører den altså med den fra USA kendte type, opkaldt efter Matthias N. Forney, der udtog et patent i 1866. Forneytypens hjularrangement var næsten altid det samme som P-maskinens: 0-4-4 = B2', og den så ligeledes ud, som om et lokomotiv og dets tender var groet sammen. Hamilton Ellis har tillige Thybanelokomotivet med i »The Engines That Passed« (Allen & Unwin, London 1968), som er illu-



streret med forfatterens egne tegninger og malerier. Her omtaler han det også som en Forney og henviser til nogle meget små Forney-maskiner i New England, som ligeledes var bestemt til altid at køre »baglæns«. Muligvis har Hamilton Ellis tænkt på de i 1877 af Hinkley Locomotive Works i Boston byggede to ganske lette maskiner til den kortlivede Billerica & Bedford Railroad i Massachusetts (som var USAs første offentlige jernbane med kun 2 eng. fod = 610 mm sporvidde). Men han kan f.eks. også have ment nogle væsentlig kraftigere maskiner, som Rhode Island Locomotive Works i Providence leverede i 1880, dog til en jernbane i Indiana. Begge disse konstruktioner var lige så »bagvendt« udstyret som de små P-maskiner og var beregnet til på samme måde at køre »den forkerte vej«, når de fremførte tog – i modsætning til de på bybaner, navnlig højbaner, i stort tal brugte Forney-lokomotiver, som gjorde lige hyppigt tjeneste i begge kørselsretninger.

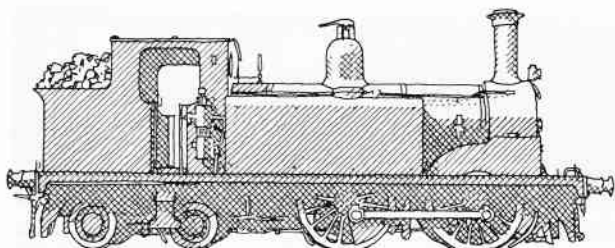
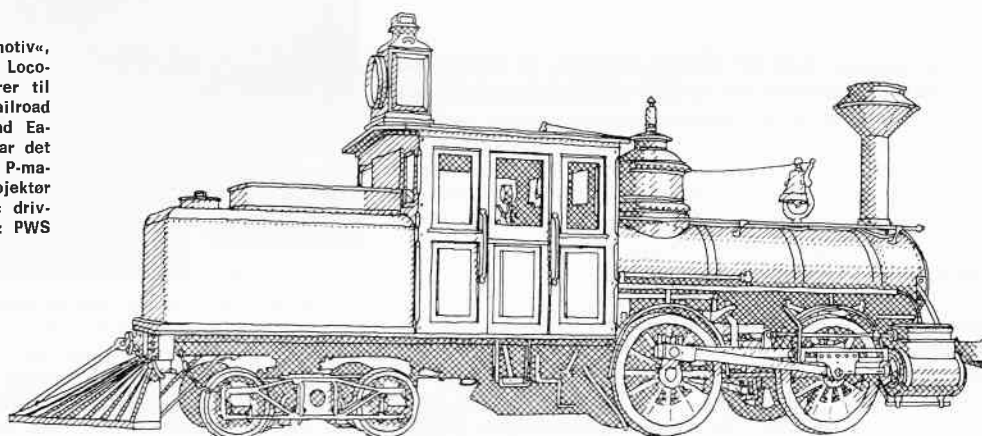
På baggrund af det anførte rejser følgende spørgsmål sig: Hvorfra kom egentlig impulserne til Busse? Var det fra det centrale Europa, fra USA – eller måske Storbritannien,

hvor samme hjularrangement ikke har været helt sjældent? Eller opstod tanken muligvis helt uden påvirkning udefra? (Bogien, som nærmest kan beskrives som en form for radialtruck, var i hvert fald hans egen konstruktion.) Står disse spørgsmål helt åbne, eller er der nogen, der ved bedre?

Skønt den lille P-maskine også brugtes andre steder, kan man med god ret netop kalde den Thybanelokomotivet. For da typen blev afløst på DSBs letbyggede strækninger efter sporforstærkning (på Thybanen tog man fat i 1902) og solgtes til forskellige privatbaner, havnede fire eksemplarer på Thisted-Fjerritslev Jernbane som dennes foreløbig eneste trækraft, og dermed var der gennem endnu nogle årtier sådanne lokomotiver i Thy.

P-maskinen fik en efterligning i Horsens-Tørring Banens metersporede, ganske lette og overordentlig elegante C2' maskiner, første byggeår 1891. Men man kan undre sig over, at typen ikke blev dyrket mere – uagtet det ikke er vanskeligt at få øje på visse principielle svagheder.

Et amerikansk »Thybanelokomotiv«, leveret 1880 af Rhode Island Locomotive Works i 5 eksemplarer til Indianapolis and Evansville Railroad (senere indgået i Chicago and Eastern Illinois). Med 37 tons var det ca. 1½ gang så tungt som P-maskinen. Kun kofanger og projektor »bagtil« og kun sandrør »bag« drivhjulene. Tegning: PWS



Engelske maskiner med samme hjularrangement fandtes, da litra P blev til, men britiske 0-4-4 blev først rigtig almindelige i årene omkring 1900. Imidlertid så de - taget i grove træk - alle ud som eksemplet her, en LMS-maskine, bygget til Caledonian Railway sidst i 1890'erne. Med indvendige cylindre, store sidevandskasser i stedet for bagtank og førerhuset over bogien i stedet for foran den var den britiske type faktisk en helt anden slags lokomotiv end P-maskinen. Var der alligevel en forbindelse? Tegning: PWS

# Fugl Fønix

Af Oscar Meyer

Omtalte mytiske fugl er sikkert velkendt af mange læsere, men begrebet er her brugt i overført betydning om en af foreningens personvogne.

Til brug ved større arrangementer har D-maskinegruppen anskaffet ét stk. udfugtsvogn litra Bu 3704 (storrumsvogn med køkken, stores og bar). Den var udrangeret af »storebrors« beholdning, men til vort formål var den stadig brugbar.

Ikke alle vogne, vi køber, er imidlertid lige konne – nogle mangler maling, andre er tilmed meget rustne, men det kan der almindeligvis rådes bod på. Denne her var det imidlertid meget værre med: tænk engang! Vognen fremstod i den nye højrode DSB design. Nok er der i foreningen nogle, der mener, at rødt er godt, men hovedparten sværmer for det originale. Specielt nu, hvor foreningen snart runder de 25 år, er nostalgien i højsædet, og et statsbaneveterantog med respekt for sig selv bør udelukkende oprangeres af vogne i den gamle DSB farve »marron« rødbrun.

Altså var det bare på med vanten – og efter mange forhandlinger med medarbejdere og gode venner kunne miraklet gennemføres.

Projektleder Johny Kühl fik desværre samlet alt for få interesserede, men der er stadig mange opgaver at løse, så kom frit frem. Interesserede kan henvende sig til:

Johny Kühl  
Peblinge Dossering 30, st.  
2200 København N  
Telefon (01) 39 93 49

Oscar Meyer

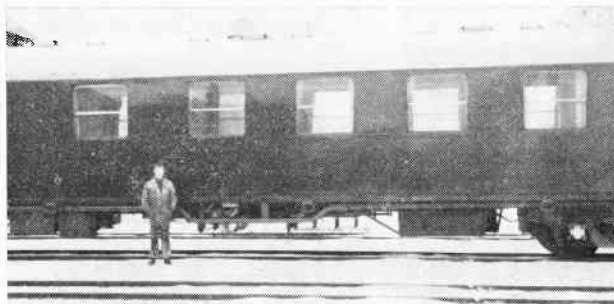


Med professionelt grej blev rust og gammel maling fjernet.

Foto: Oscar Meyer

Den stolte projektleder foran den færdigrestaurerede vogn. Vognen, som nu har fået påmalet sit oprindelige litra Au 405, blev fundet værdig til at indgå i jubilæumstoget på Assensbanen, se omslagets side 2.

Foto: Oscar Meyer



# Jernbanenyt - kort fortalt

## DSB

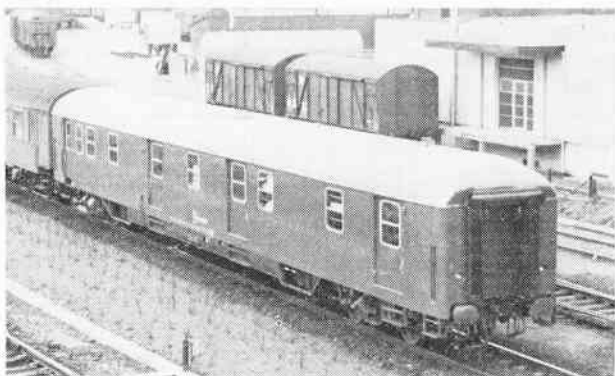
### Rullende materiel

Januar kvartal 1984

**Nyt materiel:** Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 6 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse) **MR 4065-4070** (vest) og 20 stk. tjenestevogne (svelletransport) **950 1 563 - 950 1 582** (ved genbrug af Gs-vogndele); fra Tyskland er indkøbt (og istandsat hos »Scandia-Randers A/S«) 2 stk. bagagevogne **Dm 92-44, 047, 053** (øst) (tidl. DB 00-43, 031, 026) og 7 stk. postvogne **Pm 90-44, 732-736, 738, 739** (øst) (tidl. DB 00-39, 002, 006 / 00-43, 171, 184, 169, 152, 007).

**Udrangeringer:** 1 stk. styrevogn (for elektrisk motorvogn, litra MM) **FS 7269** (efter brand i Tåstrup 10/3 1982), 8 personvogne: **Bgh 29-63, 121, 127, 128, 130, 139, 141, 142 - Bghi 29-63 147** (litra herefter udgået), 3 stk. post- og bagagevogne: **DPh 91-28, 141, 144, 149** - samt 2 stk. bagagevogne: **Dh 92-68, 013, 017**.

Postvogn Pm 90-44 737 blev indsat i driften efter endt ombygning i oktober kvartal 1983. Næstved den 4. februar 1984. Foto: Jan Lundstrøm



**Omstationering:** MY 1130, 1132 fra øst- til vestområdet.

★

**Status - Efter til- og afgang i januar kvartal bestod vognparken pr. 31. marts 1984 af:**

**922 stk. personvogne** (styre- og bivogne for MA-lyntog og S-tog ikke medregnet). Tilgang: Ingen - afgang: 8 vogne (jf. ovenfor).

**106 stk. post- og bagagevogne:** Tilgang: 9 vogne - afgang: 5 vogne (jf. ovenfor).

**3746 stk. lukkede godsvogne:** Tilgang: Ingen - afgang: 52 vogne.

**1743 stk. åbne godsvogne.** Tilgang: Ingen - afgang: 10 vogne.

**2040 stk. tjenestevogne.** Tilgang: 53 vogne: **950 1, 400-406** »skinnetransportvogn« (Bafd.), **950 1, 563-582** »svelletransportvogn« (Bafd.), **950 2, 005, 006** »skurvogntransportvogn« (Bafd.), **980 0, 237-242** »mandskabstransportvogn« (Bafd. - diverse tidl. litra Bgh-, DPh- og Dh-vogne) og 18 stk. af godsvognstype - afgang: 30 vogne: **201-210, 312, 331, 416, 618, 619, 729, 749, 985** (samtlige Bafd.) samt 12 stk. af godsvognstype. (646 stk. af tjenestevognene er af specialtype).

**566 stk. privatejede vogne** (samt 12 stk. lejet af DSB). Tilgang: 1 vogn: 291 1 400 (»Gardit ApS«, Viborg) - afgang: 2 vogne: 070 0 856 (»Dansk Shell A/S«), 720 3 403 (»Grindsted Products A/S«).

★

Oversigt og status sammenstillet af Erik B. Jonsen.



## Privatbanerne

### Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen

I januar 1984 leveredes til HHGB endnu et to-vogns Y-tog, Ym 56 - Ys 95, fra Düwag/Scandia, og banen råder hermed over seks motorvogne og fem styrevogne af Y-togs typen.

Scandia-skinnebussen HHGB Sm 3 er i januar 1984 solgt til DSBs banetjeneste, hvor vognen ombygges til mandskabsvogn.

Driftsresultater:	1982	1983
Antal rejsende .....	901.514	921.044
Indtægt af personbef. ....	3.508.482	3.927.013
Indtægt af bef. gods .....	130.903	103.476
Samlet driftsindtægt .....	4.732.414	5.097.702
Samlet driftsudgift <sup>1)</sup> .....	13.341.706	14.593.222
Driftsresultat <sup>1)</sup> .....	÷8.609.292	÷9.495.520

<sup>1)</sup> Incl. reguleringstillæg for pensionister.

Hornbækbanen har i 1983 – som den sidste privatbane – installeret radio i sine tog.

Der er i 1983 foretaget omfattende perronfornyelser på næsten alle stationer, ligesom nye venterum er opsat på flere trinbrætter.

## Lollandsbanen

I efteråret 1983 fik banen leveret endnu et to-vogns Y-tog, Ym 65 – Ys 85, og endelig leveredes en enlig motorvogn, Ym 66, den 20. december 1983 – i øvrigt samtidig med den ekstra styrevogn til Østbanen, som LJ motorvognen bragte til Køge, for derefter at fortsætte til Lolland.

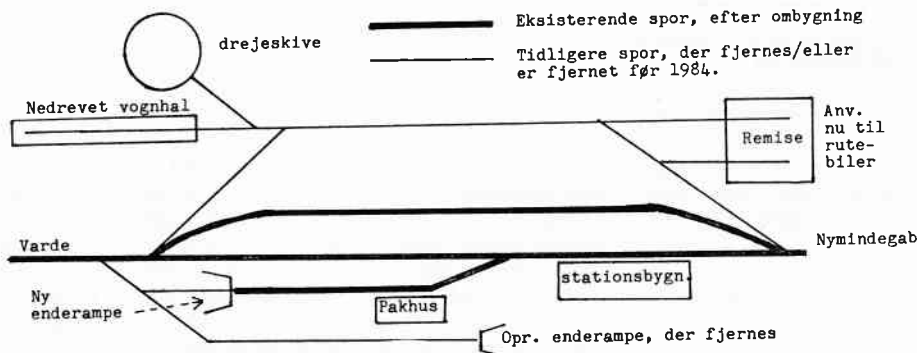
Den i 1983 indkøbte DSB Dh-vogn, Dh 92–68 024–4, er ombygget og ommalet i LJs rødorange farve og literet LJ Ev 94. Samtidig er den forsynet med en stor dampgenerator, så den kan opvarme en større personvognsstamme end de tidligere anvendte rejsegods- og kedelvogne.

De nu 19 år gamle Y-tog ved LJ bliver efterhånden gennemgribende renoveret. Foreløbig er LJ Ym 60 – Ys 80 blevet ombygget og istandsat. De gamle tog får indbygget nyt vandvarmeanlæg til erstatning for de hidtidige fyr med luftopvarmning af togene. Samtidig ombetrækkes sæderne med DSB-betræk af samme slags som det, de nye tog er leveret med.

Fra DSB er indkøbt fire G-vogne, Gs 01 86 120 2 128, 627, 663 og 679. Ved LJ vil de få vognkassen delvis skåret af, hvorefter de som lavsidede godsvogne overgives til baneafdelingen som ballastvogne.

I løbet af 1984 bliver den gamle stationsbygning i Saks-købing nedrevet for at give plads til en ny stationsbygning, der placeres lidt længere mod vest end den nuværende. I april 1984 er således vestenden af den gamle stationsbygning nedrevet for at give plads til byggeriet. Samtidig omlægges rutebilholdepladserne, således at der etableres en helt moderne trafikterminal med gode muligheder for de rejsende ved skifte mellem tog/bus og bus/tog.

Banen påregner i årene 1986–88 at kunne investere ca. 15 mill. kr. til bygning af et nyt værksted i Nakskov.



Skematisk sporplan for Nr. Nebel station.  
Tegning: OCMP

## Vemb–Lemvig–Thyborøn Jernbane

De i oktober 1983 leverede tre Y-tog har, efter en udskreven konkurrence om navne til de nye tog, fået påmalet navne på siden i hver ende af togene. Navnene har relation til egnen, som banen kører igennem. Ym 12 hedder »Storåen«, Ym 13 »Vigen« og Ym 14 »Tangen«. Til den daglige drift anvendes de tre Y-tog, to svenske skinnebusser, mens to andre skinnebusser holdes i reserve. De resterende to svenske skinnebusser forventes hensat med opbrugning for øje i sommeren 1984.

Spormoderniseringen ved VLTJ forventes afsluttet i 1984, hvor ca. 11 km spor fra Råkjærvej ved Sinkbæk til Vemb udskiftes med assistance fra DSB i november/december 1984.

På havnesporet i Lemvig er man begyndt en udskiftning af sporet, og i foråret 1984 repareres selve viadukten. Også på Lemvig havn udskiftes sporene, og et nyt sporskifte vil blive ilagt senere på året.

Også i Thyborøn foretages der en regulering og forbedring af sporene på havnen, og endelig kan det nævnes, at sidesporet i Bækmarksbro bliver forsynet med sværere skinner.

Driftsresultater:	1982	1983
Antal rejsende .....	495.073	501.712
Indtægt af personbef. ....	4.568.958	4.768.124
Vægt af bef. gods .....	29.065	32.876
Indtægt af bef. gods .....	2.190.408	2.439.268
Samlet driftsindtægt .....	8.835.847	8.760.105
Samlet driftsudgift <sup>1)</sup> .....	13.892.242	14.666.552
Endeligt resultat <sup>1)</sup> .....	÷ 5.056.395	÷ 5.906.447

<sup>1)</sup> Excl. pensionsudgifter.

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 3. juni 1984 indskrænkedes VLTJs rutebildrift under Trafikselskabet Ringkøbing Amt yderligere. Tidligere er VLTJs rutebilantal ved TRAs foranledning ændret fra otte til fem, og ved den nye ændring af ruterne ændres antallet fra fem til tre rutebiler.

## Vestbanen

De i september 1983 leverede to Y-tog, Ym 71 – Ys 81 og Ym 72 – Ys 82, er blevet vel modtaget af Vestbanens pas-

Vestbanens lynetter litra Ys 81 og Ym 71, der blev leveret i september 1983, er her fotograferet efter ankomsten til Varde, 2. oktober 1983.  
Foto: Jan Koed



sagerer, og rejsetallet skønnes at være steget ca. 10%. Dette tal må forventes at stige ved skiftet til sommerkøreplanen den 3. juni 1984, hvor en busrute mellem Varde og Oksbøl bliver nedlagt.

De nye Y-tog har fået monteret akustisk dørlukkesignal – ligesom i MR-togene ved DSB – og endvidere er togene blevet forsynet med ruteskilte i sidevinduerne i førerrummene.

Til reservestamme for Y-togene anvendes to sammenkoblede svenske skinnebusmotorvogne, MB 51 og MB 54. MB 51 er blevet ombygget således, at der nu findes et pakrum bestående af førerrummet i »B-enden« og et vinduesfag af passagerafdelingen. Hele togsættet er desuden udstyret med stopknapper. Skinnebusmotorvognene MB 52 og 53 er anden reservestamme, og anvendes ikke ret meget.

De tre svenske skinnebusstyrevogne, BS 61, 62 og BDS 46, er i april/maj 1984 ophugget i Hyllerslev.

I Nr. Nebel er spor 2 omlagt med brugte 37 kg/m skinner (sporrammer). Det resterende spor ved remisen samt til den nedrevne vognhal og drejeskiven er fjernet. Senere skal sporet ved enderampen fjernes, og sporet ved pakhus fornyes/afkortes og der etableres en ny enderampe. Spornettet i Nr. Nebel er herefter forenklet til kun et hovedspor, et omløbsspor og et læssespor med ensidig adgang (se skitsen).

I maj 1984 foretages udskiftning af Vestbanens spor 0 med tilhørende sidespor på Varde station. Her anvendes nye 37 kg/m skinner og to brugte sporskifter. Mens arbejdet står på ankommer og afgår Vestbanens tog fra Varde station i det spor, hvor Grindstedbanens tog i sin tid kørte.

Vestbanen kører fortsat mange militærtog mellem Varde og Hesselmed/Oksbøl Syd. Siden årsskiftet er kørt ca. 50 særtog.

Ved Vestbanen er sporet mellem Varde og Nr. Nebel nærmest slidt op. Specielt sporet fra Varde til Hesselmed er hårdt belastet med de tunge militærtog. Det spinkle spor med 27 kg/m skinner i grusbilast ønskes udskiftet, og fra ledelsen planlægges man en udskiftning i løbet af nogle år. Endvidere ønsker Vestbanen at anskaffe yderligere to Y-tog. Ribe amt har allerede bevilget godt 13 mill.

kr., som amtets andel i moderniseringen vil udgøre. Lad os så håbe, at staten også snart kan afse midler til at imødekomme banens moderniseringsønsker med.

## Østbanen

I 1983 er de tre styrevogne til Y-togene, der blev leveret i 1974, blevet omlitret fra Ys 11–13 til Ys 13–15. Under normale omstændigheder vil et to-vogns tog herefter bestå af en Ym-vogn og en Ys-vogn med samme ciffer på ernes plads.

I november-december 1983 fik Østbanen fra Düwag/Scandia leveret to to-vognstog, Ym 6 – Ys 16 og Ym 7 – Ys 17. Yderligere leveredes den 20. december 1983 en styrevogn, litret Ys 18. Endelig fik Østbanen den 16. januar 1984 endnu et to-vogns tog, Ym 8 – Ys 11. Efter modtagelsen er Ym 8 sat sammen med Ys 18, og således fungerer Ys 11 som styrevogn til de to enkeltkørende motorvogne (med førerrum i begge ender) fra 1974, Ym 1 og Ym 2.

BRE-Leyland har udviklet en ny type to-akslede skinnebusser, som man ønsker at introducere forskellige steder i verden, hvorfor de bygges i repræsentationseksemplarer i forskellige sporvidder m.m. Den europæiske udgave vises først på Østbanen i Danmark, og i begyndelsen af april måned ankom den engelske skinnebus til Hårlev.

Transporten til Danmark foregik med DFDS via Harwich-Esbjerg på en specialbygget trailer. Fra Jylland til Sjælland sejledes skinnebusen via Juelsminde-Kalundborg, og den 11. april ankom den til Hårlev. Traileren er returneret til England med en svensk skinnebus, der er solgt til Nene Valley Railway – formentlig fra SJ.

Den engelske skinnebus, der som nævnt er to-akslet, er fremstillet i samarbejde med British Rail Engineering (BRE) og British Leyland Bus. Der er i videst muligt omfang anvendt standardkomponenter fra bus- og jernbanevognproduktionen. De kommende prøvekørsler på Østbanen vil vise, om den engelske skinnebus, årg. 1984, har chancer ved de danske privatbaner.

To af Østbanens svenske skinnebusser, MB 22 og 23, er hensat med udrangering for øje, mens de øvrige fire svenske skinnebusser fortsat holdes i drift – til dels som reserve.

Skinnebussen fra BRE-Leyland, som Østbanen prøvekører i øjeblikket, holder her foran remisen i Hårlev den 14. april 1984.

Foto: Benny Frederiksen

Ved overgangen til vinterkøreplanen den 25. september 1983, hvor S-togene begyndte at køre til Køge, udvidede og ændrede Østbanen sin køreplan væsentligt. Dette betød, at der ved Grubberholm mellem Vallø og Hårlev byggedes en ny krydsningsstation af hensyn til etableringen af en køreplan på faste minuttal. I begyndelsen måtte krydsningerne forlægges til Vallø, da den nye krydsningsstation først endeligt blev ibrugtaget i december 1983.

Via banens fondsmidler er der givet bevilling til udbygning og ændring af Østbanens tonefrekvensfjernstyring. Det nye fjernstyringsanlæg bliver af samme system som det, Lollandsbanen tog i brug i december 1982 (se artiklen herom i »jernbanen« nr. 4/1983, side 89). Den gamle FC-pult afløses af en farvebilledskærm med et tilhørende tastatur, hvorpå man skriver sine ordrer til fjernstyringsanlægget, der rent faktisk er et helt dataanlæg. Vallø og Grubberholm krydsningsstationer bliver de første, der overgår til det nye fjernstyringsanlæg.

I 1984 foregår der også væsentlige spormoderniseringer på Østbanen. I juni måned vil ca. tre km spor mellem Fakse Syd og Fakse Ladeplads være udskiftet med nye skinner lagt i skærveballast. Senere vil stationssporene i Karise og Klippinge blive moderniseret, og endelig vil DSB i november/december måned foretage sporfornyelser over en strækning på ca. syv km mellem Varpelev og



Klippinge. Den samlede spormodernisering på Østbanen i 1984 koster ca. 15,3 mill. kr., der betales gennem moderniseringslån af stat, amt og garantkommuner.



»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Poul Andersen, Varde.

Stof til »Privatbanerne« modtages gerne af Ole-Chr. M. Plum, og kun ved rapportering fra flere kan der skabes en rimelig dækning af, hvad der sker ved Danmarks privatbaner.

## BOGANMELDELSE

**John Poulsen m.fl.: KØBENHAVNS S-BANE 1934–1984. Roskilde 1984, forlaget banebøger, 112 s. Format 17 x 25 cm. 180 fotografier og illustrationer. Kr. 98,00.**

Det nye forlag banebøger har med sin første udgivelse om Københavns S-bane 1934–1984 valgt et emne, der må være en gudesendt gave for et nyt forlag. At ikke andre har fundet på at behandle dette emne kan unægtelig forekomme overraskende. Hvis jeg var ansat i statsbanernes reklameafdeling, tror jeg nok, jeg selv ville have benyttet lejligheden, og det samme gælder unægtelig Sporvejs-historisk Selskab, der kalder sit blad »Bytrafik«, og for hvem det synes oplagt at behandle et moderne emne, så det hele ikke udelukkende bliver til historieskrivning om et trafikmiddel, der for længst er opgivet. At DJK ikke har behandlet emnet, hænger sammen med det ganske naturlige, at foreningen ikke har haft nogen, der kunne det med den sagkundskab, John Poulsen er i besiddelse af. Også fordi det er begrænset, hvad DJK kan investere i bogudgivelse, må man ønske det nye forlag, som foreningen har det bedst mulige samarbejde med, hjertelig velkommen.

S-banebogen er i forhold til det stof den indeholder overordentlig billig. Jeg tror, de 112 sider bogen er på, svarer nogenlunde til en af vore bøger på 180 sider, og alligevel koster den under 100 kr. Jeg synes nok marginen er lidt vel smalt tilmålt og kan i og for sig personligt ikke så godt lide opsætningen i to spalter, men det er givetvis værd at tage med, når man kan holde prisen så langt nede.

Indholdet er særdeles velskrevet og veldisponeret. De enkelte kapitler har et rimeligt forhold til hinanden, og der er ikke spildt plads på udpensling af mindre vigtige forhold. Det interessante afsnit om forholdene inden 1934 har netop det omfang, som må anses for rimeligt, hvis man skal have de nødvendige forudsætninger for at forstå udbygningen af S-banenettet. Jeg savner lidt om de enkelte stationers trafik, men den lader sig desværre ikke længere belyse ud fra den statistik, som DSB udarbejder og offentliggør, så det kan man ikke bebrejde forfatterne. Til gengæld kunne jeg godt undvære de evindelige gengivelser af edmonsonske billetter, som snart sagt enhver jernbanebog med respekt for sig selv er fuld af, men der er vel også nogen, der synes disse er morsomme, så i guds

navn. De 11 sider med tabeller over, hvor hver enkelt vogn er blevet af, og hvornår den er ophugget, synes jeg heller ikke hører hjemme i en bog, der som denne henvender sig til en bred offentlighed. Havde man kunnet gøre bogen 10 kr. billigere ved at undlade dem og så udgivet dem som et separat tillægshæfte til 20 kr. for det begrænsede publikum, der kan få noget ud af dem, synes jeg, det ville have været en god idé.

Bogen er meget rigt forsynet med gennemgående særdeles gode billeder, køreplaner og kort. Ved udnyttelse af hele formatet og anvendelse af både små og store billeder har bogen fået et lidt mere moderne udseende end vore bøger, hvilket kun er af det gode. I mit eksemplar

er en del af billederne, og her særligt af materiellet, noget mørke, men i andre eksemplarer er det ikke slet så galt, så det hører vel til de mangler, man må tage med, når man anvender offset-teknik.

Efter min opfattelse kan man dårligt forestille sig, at det vil være muligt at skrive en anden bog om de københavnske baner, der på et så begrænset område kunne omfatte et så righoldigt stof. Jeg kan derfor anbefale bogen på det bedste. Ingen med interesse for danske jernbaner kan undvære denne bog, i hvilken John Poulsen må have lagt et enormt arbejde.

Birger Wilcke

## FORENINGS-NYT

### Kommende udflugter

**Lørdag/søndag den 11./12. august 1984: Udflugt til Växjö-Västervikbanen, Sverige.**

Dansk Jernbane-Klub kan herved byde sine medlemmer og deres pårørende på en absolut ekstraordinær udflugt med skinnebus (2 x 187 km) og damp tog (2 x 71 km) på Sveriges længste og smukkeste smalsporsbane – Växjö-Hultsfred-Västervik – som desværre vil blive nedlagt den 20. august, hvilket er grunden til det fremrykkede tidspunkt i forhold til forhåndsmeddelelsen i tillægget til »jernbanen« nr. 2/1984. Der består dog en lille mulighed for, at banen kan bevares, idet private kræfter for tiden søger at danne et nyt baneselskab, som vil søge at videreføre banedriften med forbedret køreplan i forventning om en sund økonomi. Men man må i øjeblikket desværre påregne nedlæggelse den 20. august 1984.

1C T2 NVHJ nr. 22 (SJ L18p 314 7) med ejerne, Tjustbygdens Järnvägsförenings blandettog, 14. maj 1983. Foto: Birger Ekelid



Deltagerne må selv sørge for transport til Helsingør (HT-klippe kort, månedskort eller DSB-billet til Hovedstadsområdet) og hjemrejse fra Helsingør, men færgebillet tilsendes, så hver især kan benytte nedennævnte eller en tidligere færge til Helsingborg.

Udflugten omfatter færgebillet, rejse med ordinært SJ-tog Helsingborg-Alvesta-Växjö-Västervik, kørsel om søndagen med Tjustbygdens Järnvägsförenings damp tog Västervik-Hultsfred-Västervik, overnatning og morgenmåltid på Centralhotellet i Västervik og varm middagsmad med øl og kaffe på Hotel Hulingen i Hultsfred samt hjemrejse med ordinært smalsporet og normalsporet SJ-tog til Helsingborg.

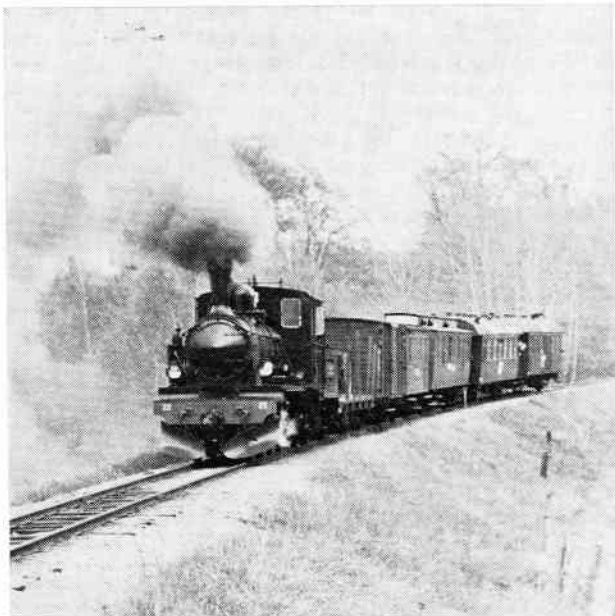
Deltagerne må selv sørge for forplejning om lørdagen (der er syv kvarters ophold i Växjö lørdag middag og masser af billigere og dyrere spisesteder i Västervik lørdag aften), ligesom deltagerne selv må sørge for eventuel aftenmad om søndagen i det korte ophold i Växjö eller i spisevognen Alvesta-Helsingborg.

**Planen for udflugten ser således ud:**

**Lørdag den 11. august**

Tilslutning opnås med eksprestotog fra København H afg. 8.19 og med færger fra Helsingør afg. 9.15.

Helsingborg F	afg. 09.55
Alvesta	ank. 11.58 togskifte
Alvesta	afg. 12.06
Växjö	ank. 12.21 frokostpause
Växjö	afg. 14.10 skinnebus
Västervik	ank. 17.50



NVHJ 22 kører i Tjustbygdens Järnvägsförenings regi mellem Jenny og Gunnebrobruk den 15. maj 1983. Foto: Arkiv Mogens Bruun

### Søndag den 12. august

Västervik afg. 08.45 damptog

der køres som arbejdstog med diverse fotostop på strækningen og ved visse stationer samt ved en sø, hvorfra lokomotivet optager vand.

Spisning på hotel i Hultsfred.

Hultsfred	aff. 12.40 damptog
Västervik	ank. 14.50
Västervik	afg. 15.00 skinnebus
Växjö	ank. 18.55
Växjö	afg. 19.27
Alvesta	ank. 19.42 togskifte
Alvesta	afg. 19.55
Helsingborg F	ank. 21.50
Helsingør	ank. 22.50 her slutter turen
København H	ank. 23.21 (egen rejse)

Af hensyn til hotelreservation m.v. er forhåndstilmelding obligatorisk, men hvis enkelte læsere – på grund af bortrejse i ferien – først læser disse linier **efter** nedenstående tilmeldingsfrist, kan tilmelding **eventuelt** ordnes ved **omgående** telefonisk henvendelse til arrangøren Mogens Bruun, telefon (02) 17 88 04 på hverdage **efter** kl. 18 eller på lørdage-søndage hele dagen, eller til udflugtsafdelingens kasserer Eigil Christensen, telefon (02) 96 89 21 på hverdage **efter** kl. 18 eller på lørdage-søndage **efter** kl. 19.

Pris for udflugten – baseret på rejse på 2. klasse og overnatning på dobbeltværelse uden bad – er d.kr. 780,00 for voksne og d.kr. 440,00 for børn under 16 år. Tillæg pr. person for dobbeltværelse med brusebad, toilet og TV er d.kr. 38,00 og tillæg for enkeltværelse med brusebad og TV er d.kr. 84,00, som betales sammen med deltagerafgiften.

Tilmelding sker ved **senest tirsdag den 10. juli 1984** at indbetale ovenstående beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup**. Husk at anføre på kupon til modtager Deres eventuelle telefonnummer, samt hvad beløbet dækker, og husk at medbringe kuponen på rejsen, hvor den ombyttes med billet.

Da lommemesmerter ikke er ukendte i ferietiden kan indbetalingen deles i to rater, således at man senest den 10. juli indbetaler kr. 380,00 (dog kr. 240,00 for børn under 16 år) og senest tirsdag den 31. juli indbetaler restbeløbet på kr. 400,00 (henholdsvis kr. 200,00 for børn under 16 år). Eventuelle hotelværelsetillæg må dog fuldtud betales med **første** rate.

★

Deltagerantal, minimum 50, maximum 100. Skulle der blive tilstrækkelig deltagelse og fuld tilfredshed med arrangementet, vil vi forsøge til næste år – selv om det er svært – at gennemføre en lignende udflugt i et andet hjørne af Sverige.

Mogens Bruun

## Kommende møder

For de medlemmer, der allerede nu ønsker at planlægge den kommende efterårs- og vintersæsons aktiviteter, kan vi meddele, at møderne i København for fremtiden vil blive afholdt på **torsdage** samme tid og sted.

BJ

## Nyt fra lokalafdelingerne

### Sydjysk afdeling

#### Stiftende generalforsamling

Referat af den stiftende generalforsamling i Sydjysk afdeling den 9. maj på hovedbiblioteket i Esbjerg.

Tilstede var 11 stemmeberettigede medlemmer.

Valg af dirigent.

Preben Clausen bød velkommen og foreslog Bjarke Boldt til dirigent. Valget skete med akklamation, hvorefter dirigenten konstaterede den stiftende generalforsamlings lovlige indvarsling.

Godkendelse af love for Sydjysk afdeling.

Det fremlagte lovudkast blev gennemgået, og de ændringer, som generalforsamlingen besluttede, blev foretaget. De, som måtte have interesse i det, kan anmode om at få et eksemplar af lovene tilsendt ved henvendelse til Bjarke Boldt, Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. (05) 16 78 54.

Valg af bestyrelse.

Til bestyrelsen blev valgt 5 bestyrelsesmedlemmer samt 2 suppleanter.



Eventuelt.

Seminarielektor Troels Ravn udtrykte håb om, at folk ville slutte bedre op om de arrangementer, Sydjysk afdeling vil foranstalte fremover.

Generalforsamlingen sluttede kl. 22.30, og dirigenten takkede for god ro og orden.

Efter generalforsamlingen holdt den kommende bestyrelse et kort møde, hvor den konstituerede sig og kom til at se således ud:

Formand: Bjarke Boldt.  
Næstformand: Preben Clausen.  
Regnskabsfører: Willy Bennedsen.  
Bestyrelsesmedlem: Børge A. Sørensen.  
Bestyrelsesmedlem: Torben Frandsen.

Suppleant: Jørgen Krag Nielsen.  
Suppleant: Per Hundebøl.

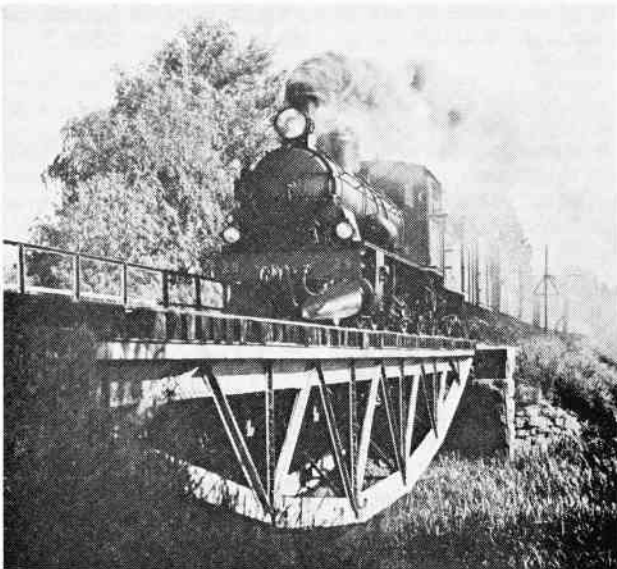
Bjarke Boldt

## Nyt fra andre nordiske museumsbaneforeninger

### Skara Järnvägsmuseum, Skara, Sverige

Som tidligere omtalt – i »jernbanen« nr. 3/1983 – driver ovennævnte forening lejlighedsvis museumsbanetrafik på strækningen Skara–Lundsbrunn, som er en del af den smalsporede godsbane Nossebro–Vara–Skara–Götene. Beklageligvis må det meddeles, at hovedparten af denne linie ventes nedlagt i løbet af efteråret 1984. Mellem Nossebro og Vara vil godstrafikken blive fortsat med overføringsvogne og 2 store Tp-lokomotiver.

1D T2 VGJ nr. 29 passerer broen over Flian med udflugtstog for ejerne, Skara Järnvägsmuseum, 2. juni 1973. Foto: Sven Kjellgren



Det forventes, at linien Skara–Lundsbrunn vil blive bevaret som museumsjernbane. Som tidligere nævnt er den – lige som museumsbanen Anten–Gråfsnäs – en rest af »stambanen« i det tidligere smalsporsbanenet i Västergötland, med sporvidde 891 mm.

Resten af denne sommer køres museumstog til Lundsbrunn den 29. juli og 5. august, tre ture pr. dag. Desuden køres afskedsrejser Skara–Vara–Nossebro–Vara–Skara–Götene–Skara med dampstog lørdagene den 18. og 25. august 1984 samt Skara–Vara–Skara med dieseltog (Tp-lokomotiv) søndagene den 19. og 26. august 1984.

Mogens Bruun

## Veteranjernbaner og -sporveje organiserer sig

Danmarks jernbane- og sporvejsforeninger har besluttet at indlede et tættere samarbejde.

Der er oprettet en ny organisation:

»Samrådet for Danmarks Jernbane- og Sporvejsforeninger«.

Formålet er først og fremmest at skabe et fælles forhandlingsorgan, der kan optræde med større vægt, når der skal forhandles med DSB og andre offentlige myndigheder om spørgsmål af interesse for flere foreninger. Det kan f.eks. være spørgsmål om sikkerhedsbestemmelser, forsikringskrav og uddannelse af personale til veteranbaner og veteransporveje.

Samrådet skal også skabe kontakt til museerne og andre organisationer, der arbejder for bevaring af kulturhistoriske interesser, især vedrørende den industrielle udvikling i Danmark, hvortil også jernbanerne og sporvejene hører. Man håber derigennem at skabe større interesse hos de kulturelle myndigheder for at yde praktisk og økonomisk støtte til arbejdet med at bevare historisk jernbane- og sporvejsmateriel, der udføres på frivillig basis af de enkelte foreninger.

En vigtig opgave for Samrådet bliver at udbygge og styrke det samarbejde, som allerede foregår mellem flere af foreningerne. Der er et stigende behov for at kunne trække på hinandens erfaringer, at kunne udveksle rullende materiel, værktøj og reservedele samt at kunne opnå fordelagtige indkøbsordninger for f.eks. kul og olie.

Endelig vil man gennem Samrådet forsøge at skabe større opmærksomhed omkring de enkelte foreninger og den store frivillige indsats, der gøres for at bevare en del af vor kulturarv på det jernbane- og sporvejshistoriske område.

Følgende foreninger er tilsluttet Samrådet:

Dansk Jernbane-Klub, Helsingør Jernbaneklub, Hedelands Veteranbane/Industriklubben, Østsjællands Jernbane-klub, Foreningen Dalmoose–Skælskør Banen samt Sporvejs-historisk Selskab.

Flere oplysninger: Fuldmægtig Bent Jacobsen  
tlf. (01) 11 95 65, lokal 389 eller  
(02) 84 21 07 (efter kl. 18).

BJ

## Salgsafdelingen

### Nyheder

**Fra skinne til skinne**, jernbanesporvidder i virkelighed og model. En emneoversigt udarbejdet af Povl Wind Skadhauge. Povl Wind Skadhauge har gjort et stort arbejde ved at samle mange oplysninger m.m. om sporvidder i hele verden, og resultatet er blevet et 28 sider stort hæfte i format A4, som Signalpostens Forlag og Dansk Jernbane-Klub har udgivet i fællesskab. Dansk Jernbane-Klub har eneforhandlingen af enkeltexemplarer, mens abonnenter på Signalposten modtager hæftet i forbindelse med Signalposten nr. 2/1984. Hæftet har 32 illustrationer og syv fotos. Pris: kr. 35,00 + kr. 5,00 i porto.

★

**HHJ, Odderbanen, tegningshæfte** redigeret af Kaj Stender og Niels J. Hansen. Jydsk Model Jernbane Klub har efterhånden specialiseret sig i at samle og udgive tegningshæfter med forskellige privatbaners materiel, såvel rullende materiel som bygninger etc. Disse hæfter er absolut ikke uvæsentligt kildemateriale, når man vil studere jernbanernes historie. De er tilmed et fortrinligt supplement til de jubilæumsskrifter, der gennem årene har set dagens lys. HHJ får også sit jubilæumsskrift, men den virkelige jernbaneentusiast vil også have gavn af tegningshæftet fra HHJ. Det er et digert værk på mere end 100 sider i format A4 (tværformat), og hele herligheden kan fås for kun kr. 58,00 (inkl. porto).

★

**Assensbanen 1884–1984** af Lars Viinholt-Nielsen. I forbindelse med Assensbanens 100 års jubilæum udkommer på Odense Universitetsforlag nævnte bog, der bliver på 164 sider, rigt illustreret. Glæd Dem til endnu en bog om en fynsk jernbane skrevet af Lars Viinholt-Nielsen. Bøgerne om Svendborg-banen og Nyborg–Ringe–Fåborg var virkelig gode, og Lars Viinholt-Nielsen beriger nok jernbaneentusiasterne med endnu en god bog, der samtidig har stor lokalhistorisk betydning. Pris: kr. 146,40 + kr. 11,00 i porto.

★

**De danske jernbaners bygningsværker** af Mads Østerby. Denne bog udkommer også på Odense Universitetsforlag, og bliver et pionerværk på ikke mindre end 120 sider, rigt illustreret. Pris: kr. 146,40 + kr. 11,00 i porto.

★

**DSB, tjenestekøreplan 1983–84.** Atter i år kan vi tilbyde foreningens medlemmer DSBs tjenestekøreplaner for afgivte periode. Desværre kan vi kun levere selve køreplanssiderne, men ikke ringbind til disse. Pris: kr. 46,00 + kr. 17,00 i porto. (OBS: Begrænset antal.)

★

**Hads-Ning Herreders Jernbane i 100 år** redigeret af Ole Linå Jørgensen. Omkring den 19. juni 1984 udsendes den i »jernbanen« nr. 2/1984, s. 54 omtalte bog om Hads-Ning Herreders Jernbane. Den endelige pris for værket foreligger nu, og den bliver kr. 125,00 + kr. 11,00 i porto. Alle, der har forudbestilt bogen gennem DJKs Salgsafdeling pr. brev, vil få den tilsendt sammen med regning og girokort.

**Jubilæumskuvert i anledning af Assensbanens 100 års jubilæum.** I forbindelse med kørslen på Assensbanen den 1.–3. juni 1984 havde DJK ladet fremstille en særlig jubilæumskuvert, der efter frankering er blevet afstemplet på postkontoret i Glamsbjerg, hvor et særstempel med bl.a. en lokomotivkorsten som motiv blev anvendt. Der er endnu et meget lille restoplæg af denne jubilæumskuvert med særstempel, og de kan erhverves for kr. 10,00 pr. stk. + kr. 2,70 pr. forsendelse.

★

**Den transsibiriske jernbane.** Forlaget banebøger udsender i august 1984 denne bog om den transsibiriske jernbane på ca. 100 sider. Banens historie skildres, og en beskrivelse af banen vil være at finde i bogen, der desuden indeholder en »oversættelse« af køreplanen med stationsnavne og tidsforskelle. Pris kr. 98,00 + kr. 8,00 i porto. **Ved forudbestilling og betaling inden 15. juli 1984 er prisen kr. 87,00 (inkl. forsendelse).**

★

**Motormateriel 2.** Det andet bind i serien om danske jernbaners motormateriel behandler på godt 90 sider med 120 illustrationer motormateriel bygget i udlandet indtil 1945. Udstyret svarer ganske til MM 1, der blev udgivet af DJK i 1976. Pris kr. 198,00 + kr. 11,00 i porto. **Ved forudbestilling og betaling inden 1. september 1984 er prisen kr. 180,00 (inkl. forsendelse).**

★

**Nordens Järnvägar 1980.** Fra Frank Stenvalls Förlag er det meddelt, at næste bind af den populære serie om Nordens jernbaner udkommer i juni/juli 1984. Ønsker De bogen leveret gennem DJKs Salgsafdeling, kan bestilling afgives ved indsendelse af et brevkort til Salgsafdelingen. Ved udgivelsen vil bogen blive tilsendt sammen med regning og girokort. Prisen må påregnes at ligge på samme niveau som de sidste par år – altså omkring kr. 125,00.

★

**Veteraner på skinner.** Farvestrålende plakat med Danmarkskort, hvor tegneren Erling Nederland har indtegnet vignetter ved de mange veteranjernbaner og sporvejsmuseer m.m. Nederst køreplaner for samtlige baner og museer i 1984. Pris kr. 27,00 (inkl. forsendelse i paprulle).

★

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

De nye salgskataloger og auktionslister er udkommet primo juni 1984!

OCMP



# 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. Weekends: (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. 10,00 i frimærker.

### Medlemskontingent for året 1984:

Ordinære medlemmer ..... kr. 125,00  
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1984) ..... kr. 85,00  
Optagelsesgebyr ..... kr. 10,00

### Indbetaling af kontingent:

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

### Foreningens bestyrelse:

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

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

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

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

Uffe Andersson,  
Skelvangsvej 83, 3., 8900 Randers. Tlf. (06) 41 85 79.

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.

Journalist Jens Vestergaard,  
Hobrogade 7, 3. th., 2100 Kbh. Ø. Tlf. (01) 38 75 45.

### 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 Erling Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

**DJKs midtjyske afdeling:**  
Uffe Andersson,  
Skelvangsvej 83, 3., 8900 Randers. Tlf. (06) 41 85 79.

**DJKs sydjyske afdeling:**  
Bjarke Boldt,  
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. (05) 16 78 54.

**DJKs fynske afdeling:**  
Jens Bay-Nielsen,  
Kragemosen 65, 5250 Odense SV. Tlf. (09) 17 55 05.

**DJKs afdeling på Lolland-Falster:**  
Rejsébureauleder Ole Jensen,  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

### Foreningens baner og tog:

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

**Museumsbanen Maribo-Bandholm:**  
Carsten Buhl,  
Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.  
Information i weekends: (03) 88 05 49.

**Mariager-Handest Veteranjernbane:**  
Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,  
Teglade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.  
Information i weekends: (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, Slagterisporet:**  
Dyrlæge Mogens Lund Jensen,  
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.

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

## NYE BØGER

**Great Little Railways** af Colin Adams red. Følger BBCs TV-serie om smalsporede strækninger i Portugal, Grækenland, Alaska, Indien og Polen m.fl. 206 s. 74 fot. 7 kort & 14 farvefot. 1b. Kr. 217,25.

**Les chemins de fer touristiques francaises** af Jean Collin. Veteranbaner, smalsporsbaner og turistbaner. Guide med strækningernes historie. 159 s. 32x23 cm. 15 farvefot. 110 fot. 32 kortskitser. Kr. 273,00.

**Hads-Ning Herreders Jernbane** af Ole Linå Jørgensen. Jubilæumsskriftet i anledning af 100-års jubilæet. Ca. 200 s. rigt illustreret. Kr. 125,00.

**Modell-Eisenbahn-Katalog Z, N, TT, HO, O, I, II.** Samleværk om mængden af lokomotiver og vogne på markedet i dag fra 112 fabrikanter. 342 s. Ca. 3.000 farvefot. 30,5x23,5 cm ib. Kr. 329,25.

**Den transsibiriske jernbane** af John Poulsen. Godt 100 s. Ill. Første nutidige behandling af emnet på dansk. Kr. 98,00. (Ved bestilling inden den 1. juli 1984: Kr. 85,00 portofrit.)

**Motormateriel 2** af John Poulsen m.fl. Godt 90 s. 120 fot. & tegninger i HO-skala. A4 tværformat. Kr. 198,00. (Ved bestilling inden den 20. august 1984: Kr. 180,00 portofrit.)

**Assensbanen 1884-1984** af Lars Viinholt-Nielsen. 162 s. 73 fot. 12 ill. 11 sporplaner og kort. Kr. 146,40. (Forudbestillingsprisen kr. 122,00 gælder indtil den 4. juli 1984.)



**ROSENKILDE OG BAGGER A/S**

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

## Transsibiriske jernbane

- historien om verdens længste jernbane, af J. Poulsen e.A. 80 s., 17x25 cm, 70 ill. Pris kr. 98,- + eksp. kr. 12,-. Udkommer aug. 1984. Forudbestil inden 15. juli '84 og få den for kr. 85,- inkl. eksp. (12,-). Såvel en rejsebog som et stykke spændende jernbanehistorie.

## Københavns S-bane 1934-1984

112 s., 17x25 cm, 180 ill.

Pris kr. 98,- + eksp. kr. 12,-.

Jubilæumsbogen om S-banen, af John Poulsen, J. O. Christensen, P. Thomassen og Nils Zeeberg. Næsten kun ukendte billeder og komplet materiel-fortegnelse.

**Bestilling/forudbestilling: indsæt beløbet på postgiro og anfør bestillingen på kupon til modtager.**

Giro 1 52 56 62  
Bane Bøger  
Løvsangervej 98  
4000 Roskilde

## Motor Materiel 2

fra Kiel, AEG, DEVA/ASEA, Maybach, Renault m.fl.

96 s., A4-tværformat, ca. 130 ill., omsl. i farver, pris kr. 198,- + eksp. 20,-.

Udkommer okt. 1984 - forudbestil inden 15. sept. 1984 og få den for kr. 170,- inkl. eksp. (20,-).

2. bind i den store bogserie om danske motorvogne og -lok., med masser af HO-tegninger og aldrig sete fotos - bl.a. »Moppe« (ABA M 3) og AHJs hjemmelavede M 5201.

**bane  
bøger**

**S SCANDIA  
RANDERS**