

ISSN 0107-3702



jernbanen

1

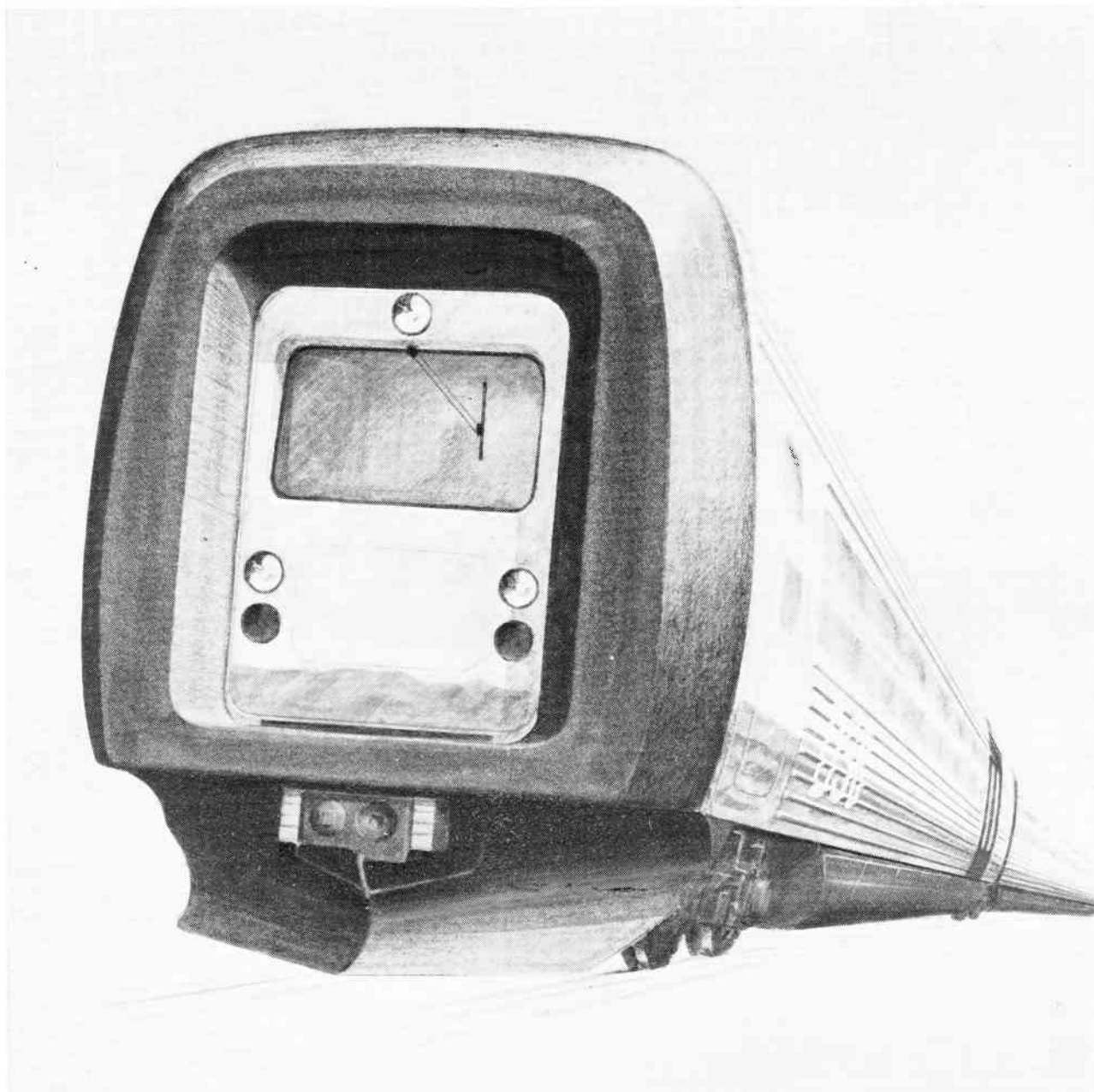
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

25. ÅRGANG

FEBRUAR 1985

KR. 22,50





IC/3 – selvkørende togsæt

Med lyntogsfart har DSB nu besluttet, at fremtidens fjerntog skal bestå af motortog bestående af en eller flere fast sammenkoblede trevognsenheder. Fra efteråret 1986 vil vi formentlig komme til at se det første togsæt på danske skinner. Læs om denne trafikale revolution inde i bladet. Tegning: Ole Rossel/Mafd AKV

Forsiden

Mens landet er knuget af en strengere vinter, end vi har oplevet i mange år, kører togene stadigvæk uden de store problemer. Det giver mulighed for sjældent sete billeder, som her i Rye skov nord for Borup, hvor ME 1501 er på vej mod Rødby Færge med tog 373 »Hansa Express« den 27. januar 1985. Foto: Asger Bergh

Redaktionelt

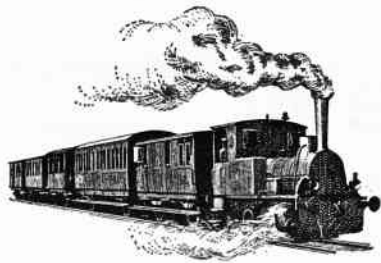
Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlekspeditioner sker ligeledes til sekretariatet.

»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. 2/1985 skal være redaktionen i hænde senest den 10. marts 1985.

Stof til »jernbanen« nr. 3/1985 skal være redaktionen i hænde senest den 10. maj 1985.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til postvæsenet den 6. marts 1985.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

25. årgang nr. 1, februar 1985

Jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K

Indhold:

Nytårsinterview 4
Bog anmeldelser 9
Østerport Jernbanemuseum 10
Jernbanenyt – kort fortalt
DSB 12
Privatbanerne 15
Nye færger på
Øresund og Østersøen 19
Udland 21
Foreningsnyt 22

Redaktion:

Jan Koed
Tlf. (01) 57 34 62
Jens Koefoed (ansvarsh.)
Tlf. (01) 54 41 64
Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Announceekspedition:

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.

1984

1984 var jo som bekendt det år, hvor George Orwell lod sin store fremtidsroman foregå, og man kunne vist også ved årsskiftet 1983/84 med rimelighed have frygtet, at forholdene rundt om i verden ville have udviklet sig noget i retning af de skrækvisioner Orwell omtaler. Helt så galt er det heldigvis ikke gået, bortset fra enkelte verdenshjørner som Iran, Cambodia m.v., men stormagterne har da heldigvis holdt fred og synes endda nu at have genoptaget dialogen, således at nogle af de værste trusler mod freden er ryddet bort. Også i Danmark er det gået langt bedre end præsten prædikede, arbejdsløsheden er trods alt gået nedad, inflationen er bremsset, og der er kommet gang i erhvervslivet igen.

Alt dette har også smittet af på et foretagende som Dansk Jernbane-Klub, hvor der har været fremgang på næsten alle fronter takket være de aktive medlemmers slid og slæb, en sidste bemærkning, der bestemt ikke skal gå på, at vi ikke værdsætter den hjælp, de mere passive medlemmer har givet os. Havde vi ikke alle disse jernbanehistorisk interesserede, der ikke selv har haft mulighed eller interesse for at arbejde med på banerne, ville vi overhovedet ikke kunne holde vore aktiviteter igang i det omfang, vi har gjort i det forløbne år.

Skal jeg fremhæve nogen af vore aktiviteter for andre, må det blive D-maskinegruppen, der har gennemført en række store arrangementer med kørsel på statsbanerne i et sådant omfang, at de også har haft betydning for statsbanerne selv. Driften har tillige givet os et sådant overskud, at der nu kan samles reserver til en vognhal i Odense og til en absolut nødvendig vedligeholdelse af vort bogievognsmateriel. Vi plejer jo ikke at nævne enkeltpersoner i vor årsberetning, bl.a. fordi andre så kan føle sig forbigåede, men jeg tror nu ingen vil tage mig det ilde op, hvis jeg særligt fremhæver Preben Clausens enestående arbejdsindsats, hvor han i statsbanernes og vore interesser har ofret størsteparten af sin fritid på vore fælles arrangementer.

Museumsbanerne har haft et forholdsvis godt år, selv om der har været tilbagegang i passagerantallet på MBJ, hvilket nok i høj grad hang sammen med strejkerne i Tyskland og det dårlige sommervejr i den første del af sæsonen. I øvrigt er der jo sket store begivenheder på banen, idet vi dels har overtaget hele Maribo remise og opnået tilskud til istandsættelse af taget, dels har fået endeligt skøde på Bandholm station, landets ældste privatbanestation, hvor indretningen af et mindre privatbanemuseum er påbegyndt.

I Mariager er remisen blevet indviet, og der er gang i bygning af et værksted, noget man ville have forsvoret ville blive gennemført, da vi i sin tid kæmpede for overhovedet at få lov at køre på banen.

(fortsættes side 26)

Nytårsinterview

med Ole Andresen

generaldirektør for DSB

Ved Jan Koed og Jens Koefoed

Redaktionen har i nogen tid ment, at »jernbanen« burde rette opmærksomheden mod DSBs og specielt jernbanernes plads i det samlede trafikbillede. Derfor bad vi DSBs generaldirektør om dels at bedømme hovedlinjerne i den udvikling, som har fundet sted i de senere år og som i mangt og meget har influeret på dagens situation for DSB, der er stærkt præget af den skarpe konkurrence, og dels om at ridse perspektiverne op for de nærmest kommende år.

Hvorfor søgte du ind ved DSB, Ole Andresen, var det interesse for jernbaner?

– Nej, det var der ikke tale om. Jeg var 33 år dengang og fik tilbudt en spændende og relativt højt placeret stilling i en stor offentlig virksomhed, hvor jeg fik mulighed for at beskæftige mig med salg og markedsføring. Jeg ville prøve noget nyt, også. I kommerciel afdeling var jeg et par år til Povl Hjelt blev generaldirektør, hvorefter han gjorde mig til sekretariatschef i det nyoprettede sekretariat. Efter en periode som direktør i økonomi- og planlægningsafdelingen fik jeg mit nuværende job.

Jeg tror, jeg var den anden cand. polit., der blev ansat i DSB. Nu er vi nogle stykker flere – nogen vil vel påstå, at det er gået derefter...

Det, jeg var med til at starte, var en planlægning, som modsvarede den planlægningsindsats, som foregik overalt i den offentlige sektor på den tid med regionplaner osv., også karakteriseret ved »Perspektivplan 1 og 2«, som Erik

Fakta om Ole Andresen:

Født 1937, student 1956, cand. polit. 1963.

Ansatt i A/s Den socialdemokratiske presse 1963–1969, undervisningsassistent ved Handelshøjskolen og Københavns Universitet 1965–1969, lektor ved Københavns Universitet 1969–1978.

Kontorchef i markedsudviklingskontoret i DSB 1969, sekretariatschef i generaldirektørens sekretariat 1971, direktør for økonomi- og planlægningsafdelingen 1978, generaldirektør 1981.

Ib Schmidt stod for. Det var derfor meget naturligt, at DSB som en af de første statsvirksomheder rustede sig. Vi skulle jo forsvare os. DSB skulle svare på en mængde spørgsmål om virksomhedens fremtid inden for den igangværende planlægningsrunde. Det var et af motiverne for at starte planlægningen, og det var det, der var morsomt.

Hvad skete der ellers i de år?

– Dels var der den planlægning, jeg lavede. Det var kun en lille del af den planlægningsindsats, der foregik i virksomheden i øvrigt. Dels foregik der planlægning omkring vore budgetsystemer. Det vi i dag videreudvikler til decentral økonomi- og budgetstyring, hvor man laver indtægts- og udgiftsbudgetter for de enkelte delområder og produkter, men også for de enkelte tjenester i erkendelse af, at den økonomiske decentralisering skal føres helt igennem. Det er noget, der tager mange år at gennemføre, ikke bare fordi regnskabs- og budgetprocedurer skal laves om, men også fordi der skal opbygges en anden holdning hos de mennesker, der skal gøre arbejdet. Hensigten er at opbygge en organisation med et større budgetansvar på decentralt plan, og det er vor opfattelse, at virksomheden herved gøres stærkere.

Mange af de holdninger var allerede ved at tage form dengang, og der var et helt klart ønske om modernisering på mange områder. I det hele taget var DSB vel en af de første statsvirksomheder, der selv opfattede og reagerede på behovet for omstilling. Det har nok gjort vor omstillingsproces til konkurrencen nemmere: man talte om kunder, man snakkede om afsætning, og man havde sidst, men ikke mindst et fremragende uddannelsessystem i gang længe før, man havde hørt om regeringens uddannelsespolitik. DSBs egne uddannelsesfolk var i færd med at bygge skole og udvikle programmer for efteruddannelse, chefkurser og lederudvikling.

DSB åbnede sig i de år mere end hidtil over for omverdenen, blev mere tydeligt samfundsorienteret?

– Der foregik et generationsskifte. Hjelt blev generaldirektør, der var blevet gennemført en ændring af virksomhedens organisation, som jeg ikke havde noget at gøre med, men hvor man fra at have f.eks. en indkøbsafdeling havde samlet en række funktioner, salgsfunktioner og rejsebureauer bl.a. i en kommerciel afdeling. Virksomheden var på denne tid klar over, at den måtte drejes over i en mere kundeorienteret holdning.



Ole Andresen.

Foto: Mogens Holmberg/DSB

K 74 var vel et eksempel på dette?

– Ja, jeg kender ikke noget projekt, der har så mange fædre i DSB som K 74! Det er jo også udtryk for, at det var et latent ønske. Det var noget, som der var bred opbakning bag og noget, som alle syntes var en god idé.

Projektet var en stor satsning, som krævede et stort resourceforbrug både planlægningsmæssigt, men sandelig også økonomisk. Det krævede et vist mod at gennemføre. K 74 kostede en hel masse penge, simpelthen.

Det blev også en succes. Hvor meget der i den sammenhæng var en naturlig udvikling, og hvor meget planlægningen kunne påvirke, det ved man jo ikke rigtig. Det er dog mit indtryk, at det har været til virksomhedens fordel, at man kom i gang på et tidligere tidspunkt end så mange andre statsvirksomheder, og det er da også en glæde, at vi på uddannelsesområdet har været foran, så at vi ikke skal have andre til at komme og inspirere os og fortælle os, hvordan det skal gøres.

Forskellen på dengang og i dag er også, at der var tale om et samfund i vækst og med løbende vækst i DSBs produktion. Siden er pengene blevet færre. Dengang tog man det som en selvfølge, at der hvert år skete en løbende udvidelse af køreplanen, hvilket selvfølgelig medførte, at DSBs driftsunderskud voksede år for år, også mere end prisudviklingen steg. Men det afspejler jo også, hvad der var mulighed for og økonomi til. Senere kom svingningen, og de økonomiske rammer for DSB blev i høj grad beskåret. Som minimum er vi blevet bedt om, at den økonomiske vækst i tilskuddet skal standse.

Det har været vor vanskelighed i de sidste to-tre år, at vi samtidig skulle præstere en voldsom omstilling. Fra at være en virksomhed, som overvejende lagde vægt på sine offentlige forpligtelser til at transportere nogle folk, der ikke havde andre kørselsmuligheder, og som desuden havde nogle kunder, som vi skaffede i konkurrence, så må man i dag sige, at vore udviklingsmuligheder i første række er betinget af, at vi prioriterer vore konkurrencemæssige opgaver.

Det er jo langt de fleste steder, at vi er i en konkurrence-situation. Hele godssektoren er konkurrence. I passagersektoren vil jeg skyde på, at over halvdelen af vore passagerer har et alternativ enten til bus, fly eller personbil – og så har vi en stor kundegruppe, dem der bruger os, fordi vi er det transportapparat, som man bruger, når der ikke er anden mulighed. Det er en lidt defaitistisk formulering, javel, men det er også en erkendelse af, at der er et stort behov, som er en af hovedårsagerne til, at vi får et stort offentligt tilskud.

Vi har oplevet, at konkurrencen er blevet skærpet, og at vi i samme periode har fået en lodret ordre om at bruge nogle færre penge.

Vor opgave her i omstillingen, det har I vel også kunnet mærke, har været den uhyre vanskelige – også i forhold til personalet – at vi både har skullet rationalisere og spare og gøre det bedre økonomisk – og samtidig har skullet gøre det bedre servicemæssigt. Vi har øget vor produktion på godsområdet, vi har gjort det samme på sejladsområdet, vi kører flere rutebiler og vor køreplan på passagersiden er uændret. Det er gjort stort set med et faldende ressourcetræk. Hvis vi tager de sidste tre år, og hvis vi ser væk fra Kalundborg-Århus, så er vort tilskud faldet fra 2,6 milliarder i 1983, til 2,4 milliarder i 1984, og vi regner med 2,3 milliarder i år. Det er det rene kassestræk, både til drift og investeringer.

Når jeg vil se bort fra Kalundborg-Århus, som er en meget stor reinvestering, som vi er blevet bedt om at afholde, så er det fordi en prioritering efter vort eget hoved nok ville være faldet anderledes ud. Der spiller igen vor rolle som offentlig virksomhed ind: vi bliver udefra bedt om at løse en anden opgave, og jeg kan da kun sige, at vi er glade for at kunne reinvestere i ruten. Det skulle ske på et eller andet tidspunkt. Men når vi taler om, hvorledes virksomheden har magtet omsvinget, vil jeg gerne holde investeringen udenfor.

Det vigtige er, at vort driftsunderskud – rettere vort driftstilskud, for det er en offentlig opgave, vi udfører – det har ligget omkring en milliard og været svagt faldende de senere år. Det er vor barske virkelighed, at vi må holde driftsunderskuddet stangen og vise politikerne, at de store investeringer, vi trods alt har, leder til nogle rationaliseringer, at vi må overbevise personaleorganisationerne om, at det er nødvendigt at rationalisere, og at man må forsøge sig frem. Det kan give nogle voldsomme gnister, end det har gjort før. »Seadrake« er et eksempel.

Det er klart, at det både for medarbejderne og for ledelsen er svært at forny sig i takt med de omskiftelser, der sker i samfundet, og de krav om omstilling, der følger med for DSB. Det kan også være problematisk for organisationerne at håndtere de mange nye problemer. Vi i

ledelsen tror på fordelene ved at sørge for bedst mulig informering af alle berørte medarbejdere for eksempel gennem kampagneaviser om særlige fremstød, og vi arbejder på at komme så tæt på medarbejderstaben i al dens forskellighed, som det er muligt.

Her er det, at organisationerne godt kan føle sig lidt klemt, fordi deres traditionelle placering som mellemled bliver omgået. Jeg mener imidlertid, at det er nødvendigt med en omfattende, aktuel og præcis informationsindsats. Det kræver de hastige ændringer på alle områder simpelt hen. Det må være op til organisationerne at tilpasse sig de ændrede vilkår. På den ene side kan jeg ikke tolerere, at virksomheden skal optræde som sikkerhedsnet under utidssvarende organisatoriske forhold, på den anden side mener jeg da, at vi har et udmærket forhold til organisationerne med tætte og åbne forbindelseslinier, så vi kan tale os til rette.

Men vi går ud og stiller nogle meget store krav til dem og deres medlemmer. Vi siger: her er måden, hvis vi skal klare os ud af det her. Vi spiller med åbne kort. DSB er heller ikke den eneste statsvirksomhed, der oplever nedskæringer. Hospitaler, børnehaver, tandlæger og mange andre institutioner og enkeltpersoner oplever det. Men vi skal altså, samtidig med at vi rationaliserer, også yde en bedre service, og det kræver en bedre, mere målrettet og servicebetonet personaleindsats.

DSB har vel fordelene ved at have sine indtægter? Kan I ikke gå ud i en konkurrence og skaffe pengene, også trods beskyldningen om, at I udnytter jeres sikre monopol?

– Det er meget svært at få en fri konkurrencesituation, meget svært. Vi har det jo ikke. Regeringen og vor minister har i den retning været konsekvent og støttet os i vor holdning ved at sige, at hvis vi skulle kunne leve op til kravet om at konkurrere, så måtte man også give os lov. Men selv når det er sagt, så er der grænser for, hvad vi kan og må som statsvirksomhed.

Har du eksempler?

– Ja, virksomheden havde længe gået og set på nogle grænsevirksomheder, som ville passe sammen med vore eksisterende ressourcer. Ideen om Burger-barer er et eksempel. Vi kunne sagtens have lavet en landsdækkende kæde af disse Burger-barer på danske hænder og ikke som de eksisterende Burger-barer, der er på udenlandske hænder, hvis vi havde fået lov til det – med baggrund i de meget store køkkener i vore restauranter og ved færgeoverfarterne. Men vi har fået besked på, at vi kun må lave Burger-barer og sådan noget fast-food-væsen på stationerne. Vi skal holde os inden for DSBs rammer, og det kan man sige er en klar politisk stillingtagen.

Det begrænser vor indtjening, men egentlig ikke vor konkurrenceevne. Vigtigere for os er det, at når brancheorganisationerne kommer og bebrejder os vor konkurrence, og vi har brug for den politiske opbakning, så får vi den, ved at regeringen siger, at det er nødvendigt, at vi konkurrerer, at der er et udbud. For eksempel kræver politikerne ikke af os, at vi skal tilpasse vor jernbanedrift, samtidig med at der oprettes fjernbuslinier til Kalundborg og Århus. Men det er klart, at det koster penge at give folk de ekstra valgmuligheder, og det er fremragende, at de

muligheder findes. Vi må bare sørge for, at politikerne fortsat er sig bevidst, at de valgmuligheder koster, og at de omkostninger står på DSBs regnskab.

Her er en hovedforskel mellem DSB og de indtægtsdækkede offentlige virksomheder, som for eksempel telefonselskaberne og P&T, fordi de kan dække deres udgifter. Derfor vil de også blive langt mindre udsat for pres om omstilling og forbedring i de kommende år, end jeg tror, vi fortsat vil blive. Jeg antyder ikke, at de har en dårligere produktivitet – overhovedet ikke – men bare at de aktiviteter, der ikke er indtægtsdækkede, vil blive udsat for et stærkere krav om besparelser. Selvstyret i disse store selskaber, vi kan sammenligne os med, vil også altid være større.

Jeg vil godt komme ind på en ting mere i forbindelse med konkurrencen. Vort 1985-tema for DSBs virksomhedsledelse bliver: DSB i konkurrence. Det omfatter ikke kun konkurrence om passagerer i S-tog, fjerntog og færger og om gods, men det drejer sig også om at »konkurrere« om den offentlige opinion. Vi er i en konkurrencesituation, vi skal også i den offentlige opinion argumentere for, at vi er værd det offentlige tilskud. Det handler også om, at vi skal gøre mere ud af vor markedsføring og reklame, men også om at opnå resultater ved uddannelse af det personale, der skal have med salg og reklame at gøre.

Hvordan er DSBs finansielle situation?

– Vi er ret velkonsoliderede. Vi har faktisk den bedst tænkelige sponsor! I princippet kan jeg den 1. januar gå ned i finanshovedkassen og hente 2,9 milliarder på en check. Sådan foregår det selvfølgelig ikke, men året igennem er der de penge, der skal være inden for de bevillingsmæssige rammer. Det er en væsentlig sikrere og mindre stressgivende situation, end mange virksomhedsledere oplever, fordi de skal kæmpe for midlerne i en helt anden grad.

Jeg beskæftiger mig i praksis ikke med finansieringsopgaver – bortset lige fra min privatøkonomi. Godt nok omkostningsberegner og kalkulerer vi efter privatøkonomiske kalkuler, men det betyder intet for pengestrømmen i DSB.

DSB henter tilskud fra flere offentlige kasser, er det en fordel?

– Det er det på sæt og vis, dels i økonomisk sammenhæng, dels organisatorisk og styringsmæssigt. Økonomisk kan vi drage fordel af, at bevillingsproceduren er forskellig, og vi kan derved gennemføre nogle arbejder i en anden takt, end det ellers ville være muligt.

Hvis vi ser på trafikelskaber af HT-typen, betragter jeg det som en indlysende rigtig organisationsform, når det gælder et storbyområde som København. Her er den fordel, at ansvaret for såvel den kollektive banetrafik og bus- trafik samles i ét kontor. Det giver en bedre udnyttelse af ressourcerne.

I tilfældet HT har vi haft store organisatoriske og samarbejds-mæssige fordele af det, siden det startede for 10 år siden. Det er, fordi HT er en ansvarlig, politisk organisation, hvor der er forståelse for økonomien i kollektiv

trafik, og fordi der samtidig er lukket af for den vildtvoksende konkurrence. Tidligere så vi private fremstød som buslinien fra Farum Midtpunkt til Hovedbanegården.

DSB får også penge fra EF?

– Det gør vi nu ikke. Disse lån går direkte i statskassen, selv om de er øremærkede til for eksempel elektrificering. Der er ingen direkte forbindelse, DSB trækker på statskassen som sædvanlig, efterhånden som kapitalbehovet opstår.

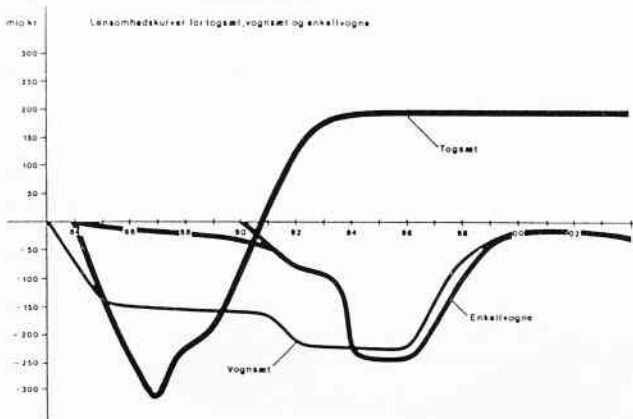


Diagram over den beregnede lønsomhed for IC/3 togsæt, vognsæt som f.eks. prototypelyntog og lokomotivtrukne tog i perioden 1983-2004. Den lodrette akse angiver indtægt/udgiften i millioner kroner, mens den vandrette akse angiver tiden. For IC/3 togsættene viser kurven et stærkt fald fra 1984. Det er de år, hvor anskaffelsen sker, men allerede fra 1987, hvor driften begynder, er der en stigning. Nulpunktet passerer i 1990. Herefter fortsætter stigningen frem til 1993-94, hvor indtjeningen stabiliserer sig omkring 200 millioner kroner eller rettere: det årlige driftsresultat vil være forbedret med dette beløb sammenlignet med 1984. De andre togtyper vil aldrig bidrage til indtjeningen i positiv retning. Diagram: DSB

På udgiftssiden er DSB også bundet, specielt på lønområdet?

– Det kan I sige. På lønområdet er vi jo ikke herre over omkostningsudviklingen. Vi behersker lønforbruget, men vi er ikke overenskomstpartner. Men her er dog ting på vej i form af bonusbestemte lønsystemer, rationaliseringspræmier og lignende, som er et væsentligt incitament for medarbejdere og ledelse til at gå ind i en omlægning af lønsystemerne. Også her er der dog et stykke vej.

Sammenligner vi os med private virksomheder af samme størrelsesorden, har vi langt mindre indflydelse på løndannelsen.

Det er et dilemma, at vi i ledelsen stiller en masse krav til personalet, at vi forventer en masse af dem som en følge af udviklingen, og at alle lønforbedringer opnås ved centrale forhandlinger, som foregår i en anden sammenhæng.

Hidtil har vi talt om de overordnede rammer og om økonomi. Hvordan ser du på mere jordbundne emner som elektrificering og IC/3 projektet?

– Det er klart, at elektrificeringen kører videre først og fremmest øst for Storebælt, uanfægtet af IC/3 projektet. Selv om man tænkte sig, at alt, hvad der kørte på Sjæl-

land af IC-tog og lyntog, var dieseldrevet, så ville det kun udgøre ca. 7% af togproduktionen på Sjælland.

Jeg bedømmer det teknisk og økonomisk som et meget godt og fremadrettet projekt. Mit problem omkring det er, at det først giver pote om fem-seks-syv år, når vi har hovedstrækningerne på Sjælland klar – og det er der f. lang tid til. På det tidspunkt skulle markedet også gerne være der. I den sammenhæng kan jeg ikke stå og fortælle kunderne om en forbedring baseret på elektrificering, når der inden da er et tomrum på fem år.

Elektrificeringen er selvfølgelig et af vore vigtigste anlægsprojekter, men meget langsigtet. Derfor IC/3 projektet, som I godt kan sige er kommet lynhurtigt ind som en mulighed, men der er god mening i det. De projekter, vi arbejdede med før som for eksempel prototypelyntog, gav godt nok en komfortforbedring, men de gav ikke øget fleksibilitet og tegnede til at blive en økonomisk belastning, fordi de ikke lagde op til en markant forbedring af vor konkurrencesituation. Med de nye tog har vi dels mulighed for en rejsetidsforkortning til f.eks. Århus på tre kvarter, dels mulighed for at betjene flere destinationer. Det er fordele, som er til at tage og føle på. Jeg synes heller ikke, at vi har haft svært ved at vinde forståelse for, at vi sætter dette projekt i gang, samtidig med at vi arbejder videre med det mere langsigtede elektrificeringsprojekt.

I første omgang skal togsættene erstatte lyntogene, vi kan ikke vente på elektriske lyntog. Vi har brug for noget materiel på kort sigt. Vi havde succes med prøvekørslerne af MR-togene på Sjælland sidste år, fordi de gav et fingerpeg om holdbarheden i prognoserne for IC/3 projektet, men der er et stykke vej endnu, fordi vi har behov for at kunne køre med 160 km/h, og togsættene skal have en anden accelerationsevne end MR. Denne særlige togtype findes ikke andre steder i verden.

I den forbindelse kan jeg nævne, at DSBs udviklingsfolk har fået ros fra de tyske fabrikker for projektet. Det er sjældent, at en materieltype er udviklet så tæt til en køreplan, som det er tilfældet her. Konstruktørerne har så at sige køreplanen liggende foran sig, hvoraf det fremgår, hvad vi forventer med hensyn til acceleration og hastighed. Her kommer også hele storebæltsproblematikken ind, med op- og nedformering. Her er den automatiske kobling en forudsætning, fordi der skal spares rangering. Vi kan ikke komme tilstrækkelig ned i køretid, med mindre vi opretholder MA-togenes fortrinlige idé.

MA-togene er jo stadigvæk vort mest moderne og velegnede materiel. Det var godt set af de mennesker, der i sin tid købte det. MA-togene er vort »flagskib«, men ser vi på antallet af fjernrejsende i IC- og MA-tog sammenlagt, så viser det sig, at det nok er et flagskib, men der er ikke mange med det. Man kan sige, at IC/3 projektet er en videreudvikling.

De nye togsæt vil gøre det muligt for os at vælge standsningssteder på en helt anden måde, vi bliver friere stillet. For eksempel vil der være mulighed for at afsende tog fra Københavns Hovedbanegård i flere afdelinger og samle rejsende op undervejs. Det er i høj grad udviklingen inden for motorer, der har muliggjort udviklingen af IC/3 togsættene. Da DSB diskuterede togsæt – og lyntog – i forbindelse med plan 90, havde vi ikke erfaringen med de

små dieselmotorer fra MR-togene. I dag taler vi om standardkomponenter for IC/3 togene.

Betyder disse muligheder, at du er noget kølig over en fast forbindelse over Store Bælt?

– Nu er det vel ikke os, der skal afgøre, om vi skal have en fast forbindelse eller ej. Det må vi slå mange streger under. Vi har jo bare haft til opgave at holde fjerntrafikken og færgerne i gang – og udvikle dem, mens man diskuterede en fast forbindelse. Og det har været svært. Det har stillet store krav til DSBs planlægning, at vi måtte udvikle vore tog- og færagesystemer under den dobbelte forudsætning, at enten kom der en fast forbindelse, eller også kom den ikke.

Nu kommer der en ny omgang her til foråret, og der har DSB begge alternativer klar: sammenlagte overfarter som en videreudvikling af færagesystemet og de faste forbindelser som en anden mulighed. Nu er bordet dækket, og nu må politikerne vælge, om de vil have røde eller hvide sild! Der har DSB selvfølgelig nogle virksomhedsegoistiske interesser, men det er jo ikke dem, der kommer til at afgøre, hvilken forbindelse der bliver valgt.

Ser vi på IC/3 projektet igen, så forekommer det at være en togtype, der peger frem mod et generationsskifte i teknisk forstand, og som måske har eksportmuligheder?

– Det sidste ved jeg nu ikke rigtig, om det har. Men der er elementer i det, som er meget nye, og jeg er meget imponeret af det arbejde, som projektgruppen laver.

Scandia har satset på det?

– Ja, men nu fremgår det ikke altid tydeligt, at togtypen er DSBs. Det er DSB, der er kommet til Scandia og har bedt dem om at konsekvensberegne vort oplæg. Vi diskuterer i øjeblikket, om det skal være et tysk eller et dansk firma, der skal være hovedleverandør. Under alle omstændigheder skal der stort set være tale om den samme andel dansk arbejde. Grunden til, at vi for tiden overvejer, om der skal være en tysk hovedleverandør i en overgangsperiode, f.eks. for de første ti til tyve togsæt, er af hensyn til driftssikkerheden. Scandia har jo f.eks. ingen særlig motorviden, og derfor vil det være rart for os at have en udenlandsk konstruktør til at være hovedansvarlig for, at det fungerer. Her er vor aftale omkring EA-lokomotiverne en parallel.

Jeg mener ikke, at dette vil influere på Scandias eksportmuligheder, for stadigvæk vil mange af de patenter, som ligger i det, være DSBs. Det vil først og fremmest være teknikernes og designernes ideer, som jo er DSBs ejendom. Det må Scandia også respektere.

Hvad er udsigterne for færgefarten?

– Vi venter os selvfølgelig meget af de nye Århus–Karlundborgfærger, hvor den første kommer i efteråret 1985 og den sidste til køreplansskiftet i foråret 1986. Vi venter os også meget af bådtogene. De vil blive noget særligt.

De er også et eksempel på tilpasning på kort sigt af ældre materiel frem for at købe nyt, som vi ikke har penge til. Vi har tidligere nok været tilbøjelige til at renovere vore vogne, så de var ganske udmærkede, når de kom ud af

værkstedet, men kunderne kunne bare ikke se andet ved dem, end at de var pæne og i orden. Det vi lægger op til er, at renoveringen også betyder en fornyelse, ligesom når man får et nyt sæt tøj. Man skal kunne se, at tiden er gået, og at vi følger med.

Det er jo også en af ideerne bag indretningen af IC/3 togene, at vognenes indre skal kunne udskiftes på få timer, alt efter hvordan markedet ser ud. Det skal være muligt at ændre fra 1. til 2. klasses aptering, og sideløbende skal det også være muligt at gennemføre en udvikling holdningsmæssig, modermæssigt og komfortmæssigt.

Det er en filosofi, som er meget nær den, som luftfarten opererer med?

– Det er helt det samme. Det er skægt nok: alle jernbanelokalskaber synes, at det er en rigtig idé, men jeg har ikke set nogen jernbanevogne, hvor det er blevet en realitet. Ikke engang de store højhastighedstog eller Tokaido-togene har en aptering og en indretning, der peger frem. Teknologisk er de fremragende, og de har haft stor succes markeds-mæssigt, men man kan undre sig over, at der designmæssigt ikke er arbejdet mere med interiøret og oplevelsesmulighederne.

I har fået meget ros for jeres design?

– Det er resultat af et mangeårigt, målbevidst arbejde ikke mindst fra designchef Jens Niensens side, hvor sigtet har været dels at integrere designet i virksomhedens aktiviteter overalt og dels at give virksomheden et let genkendeligt ansigt udadtil, hvor det samtidig afspejledes, hvad DSB kunne yde. Det synes jeg er lykkedes, og det skal vi fastholde.

Hvad vil der ske på Øresund og på Østersøen?

– Her ligger vi i forhandling om køb af to nye hurtigbåde til at forny tonnagen i Øresundsselskabet. I øvrigt arbejder vi på det meget spændende projekt, som vi har døbt: »Danmarksvejen«, hvor åbningsdagen er 1. juni 1986. Her er tale om store investeringer i Helsingborg, Frihavnen og på Rødby–Puttgården. Tyskerne og svenskerne har bakket tanken op. Det er gået væsentlig hurtigere, end jeg havde troet. Både tyskerne og svenskerne har hver bestilt en færge. Arbejderne til et bilfærgeleje i Puttgården og i Rødby er i gang. De skal bruges allerede fra sommeren 1985 til aflastning af jernbaneoverfarten. Kong Frederik IX skal besejle det, og der bliver yderligere kapacitet, når tyskerne indsætter deres nye færge til erstatning for Theodor Heuss. Vi går i øjeblikket og overvejer, hvilken færge vi skal sætte ind på godsrueten på Øresund: om vi skal ombygge noget gammel tonnage eller bygge nyt. Vi har også et spændende samarbejde med svenskerne om Helsingør–Helsingborg, hvor vi stadigvæk skal have persontrafikken, men hvor der vil ske omlægninger og omstruktureringer.

Hvordan vil du karakterisere DSBs sidebanepolitik?

– Vor grundholdning er den – ligesom Gustav Wieds med tanterne og osten – at Danmark har det jernbanelokalskabet, som Danmark skal ha'. Jeg mener ikke, at vi på nogen måde skal indskrænke nettet, yderligere. Der vil ikke med min gode vilje komme forslag til at nedlægge flere jernbane-

strækninger. Hvis vi gjorde det, ville vi åbne for nogle konkurrenceflader i form af gennemgående buslinier.

Hvordan ligger det med genåbning? Skar man for hårdt i 1972?

– Nej, det tror jeg ikke. Nedlæggelserne var rimelige, på den anden side skulle man måske have været forsigtigere med at nedlægge standsningssteder på hovedstrækningerne. Men beslutningerne dengang skal også ses på baggrund af det materiel, som vi rådede over. Senere har indførelsen af MR-tog ført til noget af en revolution, og det vil måske blive aktuelt at genåbne eller oprette standsningssteder. En begyndelse i den retning er Odense Sygehus for eksempel.

Hvilke planer har I for jernbanemuseerne?

– Vi har styrket jernbanemuseerne ved at oprette to fuldtidsstillinger. Det er hensigten efterhånden at udvikle et informationscenter og sekretariat for museerne og samtidig et kontaktcenter, hvor jernbaneklubberne og de jernbaneinteresserede kan henvende sig. Jeg ved selvfølgelig godt, at de borer sig ind gennem alle mulige sprækker og åbninger i systemet alligevel. Det er sådan set også udmærket. Jeg ser det som noget meget positivt med den store interesse for DSB.

Med hensyn til museerne, så arbejder vi i øjeblikket med forskellige muligheder for at kunne præsentere samlingerne i Sølvgade på en mere spændende og indbydende måde i nye lokaler.

I Odense er der i forbindelse med Odense bys jubilæum i 1988 planer om at tilvejebringe en udvidelse af museet dér. Men allerede i forbindelse med markeringen den 15. maj i år af lyntogenes 50 års jubilæum istandsættes det trevognslyntog, som museet ejer. Det er mindre sandsynligt, at det bliver køreklart, i hvert fald med den originale motorudrustning. Museets MO-vogn skulle også gerne præsentere sig i køreklar stand. Jeg mener dog, at det kan være uoverkommeligt at bevare dette gamle motormateriel køreklart i en længere årrække, fordi det efter min mening kræver en langt større indsats at holde det komplicerede maskineri fungerende, end tilfældet er med de relativt simple damplokomotiver. Klubberne har sikkert de samme erfaringer med deres motormateriel.

Forholdet til jernbaneklubberne?

– Jeg vil gøre, hvad jeg kan for at hjælpe klubberne. Det har hele tiden været vor holdning. I er jo vor fan-klub, derfor skal I også have lov til at plukke i os engang imellem.

BOGANMELDELSER

Kai W. Mosgaard: 10 ÅR MED HT BUSSE, København 1984, Sporvejshistorisk Selskab. 254 s., rigt ill. Kr. 120,00.

Jernbaneentusiaster, der også interesserer sig for tilbringer-transportører, kan vel næppe leve uden denne bog. Det er en typisk SHS-publikation, velredigeret og velskrevet af en af vore virkelige kapaciteter på området. Det er imponerende, at det er lykkedes at fremskaffe billeder og tegninger af (næsten) samtlige busser, der har været i HT-eje i de første ti år – og det er forbløffende at konstatere, hvor anderledes »trafikbilledet« så ud for kun ti år siden. »Busfantasterne« har allerede købt den – og for alle de sekundært interesserede er det en håndbog, de ikke bør undvære.

E. B. Jonsen

REJSEMINDER I, redigeret af P. Erland Egefors. Tranbjerg 1984, Egefors Forlag. 79 s. Kr. 55,00.

Bogen består af en samling af rejsefortællinger, der ifølge forfatteren er tænkt som rejselektur, hvilket også understreges af bogens lommeformat.

Den første fortælling er – i modsætning til de øvrige – skrevet af redaktøren selv og fortæller om konkurrencen mellem de engelske jernbaneselskaber på strækningen London–Skotland. Artiklen tyder på, at forfatterens kendskab til de engelske jernbaners udvikling må være ret begrænset.

Den næste fortælling er også engelsk og skrevet af W. J. Alcock, der beretter om lokomotivførerens kamp mod for-

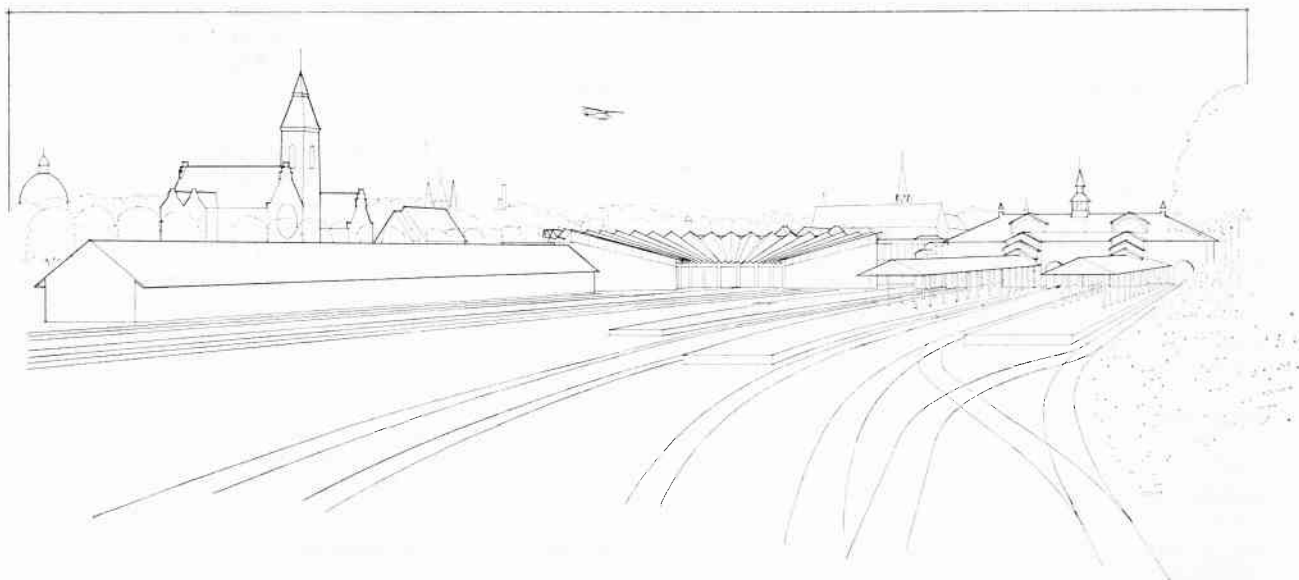
sinkelser med toget »The Midday Scot« fra Glasgow til Euston i London den 30. april 1952. Denne form for rejse-referater, der er baseret på jernbaneskribenters og andre jernbaneinteresseredes notater fra deres rejser, er meget almindelig i den engelske jernbanelitteratur og er altid spændende læsning.

Herefter følger H. C. Andersens kendte beretning fra hans første jernbanerejse mellem Magdeburg og Leipzig i 1839 og to af Emil Bønnelyckes lokomotivførerhistorier: »Lokomotivførere mangler fantasi« og »Kampen mod ulykken«. Efter Bønnelycke-historierne giver bogens redaktør, P. Erland Egefors, nogle biografiske oplysninger om Bønnelycke og knytter nogle litteraturkritiske kommentarer til forfatterskabet, som mildt sagt ikke er særligt positive overfor Bønnelycke. En tilsvarende vurdering af H. C. Andersens forfatterskab er dog ikke forsøgt!

Med de tre sidste fortællinger bevæger vi os til andre trafikmidler. Først til »Med sporvogn gennem Århus« af Christian Stub-Jørgensen, der fortæller om århusianernes forhold til deres sporvogne og trambusser. Artiklen stammer fra et jubilæumsskrift udgivet af Århus Sporveje i 1954. Dernæst til rutebilernes verden, hvor kaptajn C. H. Fuglsang fortæller om sine genvordigheder med Danmarks første busrute fra Nykøbing Falster til Nysted i 1903, og til sidst følger en lille rutebilhistorie af ukendt oprindelse.

Da bogens artikler består af tilfældigt udvalgt, kendt stof, må den siges at være af mindre interesse for den jernbane- og trafikinteresseredes bogsamling.

Ebbe Leithoff



Østerport Jernbanemuseum

Af Susanne Meyer

Tanken om at placere et jernbanemuseum ved Østerport station har på forunderlig vis været livskraftig gennem adskillige år. Mange kan sikkert stadig huske, at DSB benyttede den ene af de gamle rundremiser som opbevaringssted for sine museumsmaskiner, indtil den blev revet ned i slutningen af tresserne. En overgang var der flere planer fremme om at opføre et kombineret stationscenter, teknisk museum og jernbanemuseum hen over sporarealet ved Østerport station. Heldigvis blev alle de vidtloftige planer skrinlagt, således at vi i dag kan glæde os over den nyrestaurerede stationsbygning fra 1897. Med restaureringen af Østerport station, som i sig selv er et funktionsdygtigt, jernbanehistorisk klenodie, har man imidlertid skabt de bedst tænkelige rammer for et eventuelt kommende jernbanemuseum.

Tanker om Østerport

Østerport station ligger i et af Københavns smukkeste grønne områder. Stationen er omgivet af bygninger, arealer og funktioner, der alle har deres individuelle udformning, karakter og indre sammenhæng. Stationen er også et centralt led i byens trafik og passeres dagligt af ca. 50.000 mennesker. Østerport station og det spændende miljø omkring den danner derfor den ideelle baggrund for et jernbanemuseum.

Banearealet ved stationen afgrænses mod vest af Østbanegades lige træække og de høje huse, der fører blikket mod nord til Langeliniebroen og de store pakhuse i Frihavnen. Mod øst afgrænses området af Folke Bernadottes Allé og Kastellet. Beplantningen ved voldgraven og allétræerne danner sammen med anlægget ved Gustafskirken et kønt gaderum, men siden mod banen er lidt diffus. Denne del af området er i dag domineret af rangeringen med godsvogne fra Sverigestrafikken, men store arealer ligger ubenyttede hen.

Arkitekt Susanne Meyer er blandt dem, der har haft øje for områdets muligheder som hjemsted for et jernbanemuseum. Da hun i foråret 1984 skulle tage afgang fra Kunstakademiets Arkitektskole, valgte hun at gøre dette med et projekt til et jernbanemuseum placeret umiddelbart op ad den eksisterende stationsbygning og de endnu eksisterende basarbygninger. Skønt der formentlig ikke vil være økonomisk mulighed for at gennemføre et museumsbyggeri af dette format inden for de nærmeste år, finder redaktionen, at eksamensprojektet indeholder så mange kvaliteter, at det bør præsenteres for en større kreds af jernbaneinteresserede – og måske kan projektet give inspiration til det planlægningsarbejde, der er i gang med henblik på en udvidelse af DSB Jernbanemuseernes aktiviteter.

Oslo Plads afslutter området mod syd. Den er ikke kun et fordelingssted for trafikken til og fra centrum, men også indgangen til Kastellet og Østre Anlæg. Her ligger »den Fri« og et hotel, men det dominerende bygningsværk er Wencks station fra 1897, der i dag efter flere restaureringer næsten står i sin oprindelige form. Det er bemærkelsesværdigt, at denne bygning, trods sin høje alder, uden problemer kan klare den moderne togdrift og belastningen af de mange tusinde rejsende. Fra stationsbygningen til Folke Bernadottes Allé strækker basarbygningen sig. Med sin lette søjlefacade er den på en forunderlig måde med til at binde den skulpturelle udstillingsbygning sammen med den forsirede station.

Arkaden og stationen

Jeg har valgt at placere jernbanemuseet umiddelbart op ad basarbygningen adskilt fra denne med en glasoverdækket arkade, der går fra stationsbygningen til Folke Bernadottes Allé.

Arkaden er forbundet med stationens forhal ved en mellemgang, som også giver adgang til den oprindelige trappe til spor 0. For at skabe et bedre dagslys og frigøre den fine søjlekonstruktion i forhallen er den store kiosk flyttet til mellemgangen, hvor jeg også har lagt en bar, der om sommeren har udeservering på Oslo Plads.

Arkaden giver den gående mange oplevelser, et flot uue over banearealet og Frihavnen, et kig gennem museets vinduer eller de udstillede fristelser i basarbygningens høje, facetterede udstillingsvinduer.

Museet

Jernbanemuseet består af to dele, en stor halvcirkulær toghal og en galleribygning i tre etager. Denne indeholder udstillingen af det mindre materiel, publikumsfaciliteter og birum. Hovedindgangen til museet ligger på det øverste plan ud til arkaden. Gallerifacaden giver mulighed for en god kontakt mellem udstillingen og toghallen.

Toghallen er centreret omkring en drejeskive. Hallens form og centrale betydning for museet er markeret ved at lade den »dreje ud« af galleribygningen.

Det rullende materiels fornyelse og vedligeholdelse kræver en restaureringshal. En sådan har jeg placeret i forlængelse af toghallen, kun adskilt af en let skillevæg med glaspartier, så det er muligt for de besøgende at opleve, hvordan et gammelt lokomotiv bliver restaureret.

Udearealerne

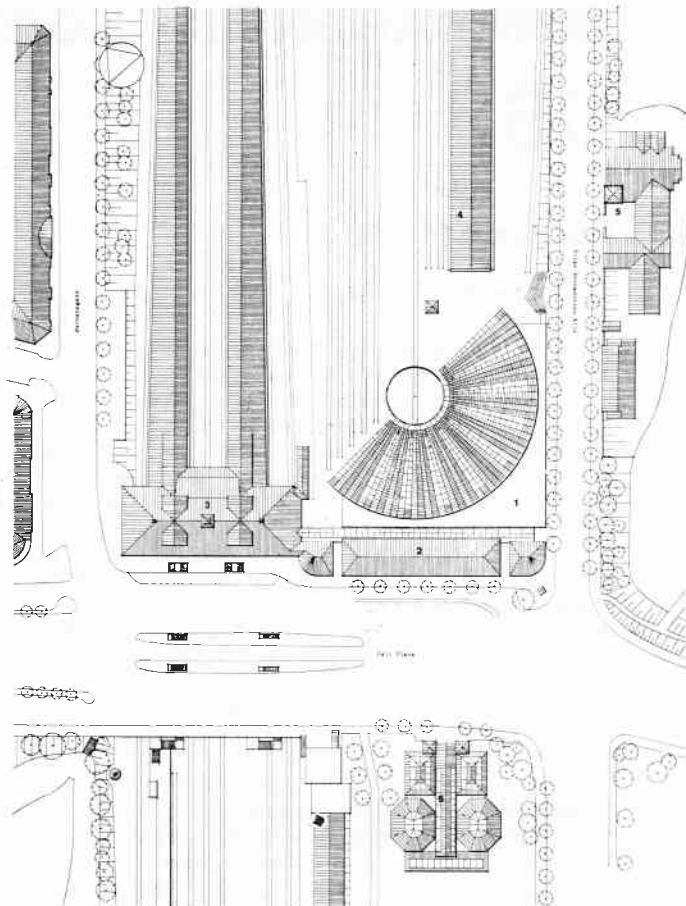
På de grusbelagte banearealer foran museet vil der blive anbragt et historisk miljø omkring et gammelt trinbræt, der danner udgangspunkt for kørslen med veteranog til Frihavnens station. Ved sporet langs Folke Bernadottes Allé opstiller jeg en række forskellige signaler. Sporet skal bruges til at stille endnu ikke restaurerede tog på.

Udstillingen

Udstillingsarrangementet skal vise de funktionelle og kronologiske sammenhænge inden for det område udstillingen dækker. Men da de udstillede genstande spænder fra togbilletter til damplokomotiver, er det vigtigt, at udstillingssystemet er så fleksibelt som muligt. Jeg kunne tænke mig systemet skabt ud fra et firkantet stålprofil, der med en enkelt serie beslag kunne danne f.eks. vægophæng, frie montere eller ramper op til lokomotiverne. Denne ensartethed i materialet vil være med til at skabe sammenhæng imellem de meget forskellige udstillingsgenstande.

Toghallen er den eneste del af museet, der primært får dagslys, da de udstillede genstande her er af nogenlunde ensartet størrelse, materiale og overflade. Hovedbelysningen kommer fra ovenlysene i taget, der er placeret mellem det udstillede materiel i hele hallens længde.

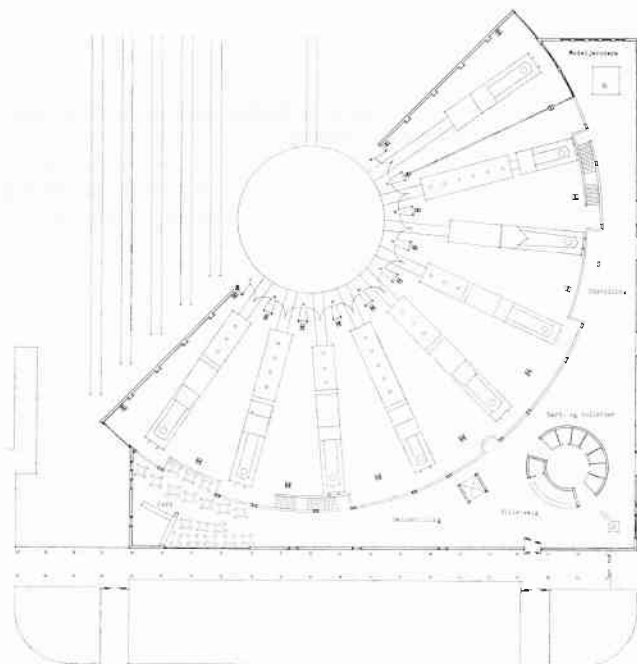
Belysningen i galleribygningen er ikke baseret på dagslys, da de udstillede genstande er af vidt forskellig karakter og har meget varierende krav til belysningen og dens placering. Bortset fra enkelte vinduer på øverste plan kommer al anden belysning fra basisbelysning med skurvogslamper og særbelysning fra spots monteret på en strømskinne, en del af det gennemgående udstillingssystem. □



Situationsplan i mål 1:2.500 af området omkring Østerport station og det projekterede jernbanemuseum. 1: Østerport Jernbanemuseum. 2: Basarbygningen. 3: Østerport station. 4: Pakhus. 5: Gustafskyrkan. 6: Den Frie Udstilling.
Tegning: Susanne Meyer

Indgangsplan i mål 1:1.000.

Tegning: Susanne Meyer



JERNBANENYTT - KORT FORTALT

DSB

Rullende materiel

Oktober kvartal 1984

Nyt materiel: Fra »Brown, Boveri & Cie A.G.« (og underleverandører) er leveret 1 stk. elektrisk lokomotiv **EA 3002** (øst) (endnu ikke officielt optaget i driftsmateriellet). Fra »DUEWAG A.G. (Werk Uerdingen)«/»Scandia-Randers A/S« er leveret 3 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum) **ML 4905-4907** (øst) og 1 stk. personvogn (bivogn for litra ML - 2. klasse) **FL 7905** (øst). Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 6 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse) **MR 4079-4082, 4085, 4086** (vest). Fra »Waggonfabrik Talbot A.G.« er leveret 10 stk. åbne bogiegods-vogne (for transport af sættevogne, veksellad eller containere) **Sdgmss** (»regime 81«) **458 6 005 - 458 6 009** (med skruebremse) og **458 6 105 - 458 6 109** (uden skruebremse) - NB: fejl i nummerrækkerne i »jernbanen« nr. 6/1984. Fra Sverige er indkøbt 5 stk. beholdervogne (brugte) **705 1 137 - 705 1 141** (privatejede: »Kommunekemi A/S«, Nyborg).

Udrangeringer: 13 stk. dieselelektriske motorvogne: **MO 1801, 1820, 1846, 1850, 1873, 1876, 1878, 1880, 1881, 1883, 1885, 1954, 1986** (litra udgået - et antal anvendes p.t. som »varmemaskiner«); 17 stk. personvogne: **Agn 17-44 039 - ABg 38-44, 289, 304 - Bg 29-44, 098, 194, 197 - Bhl 29-25, 400, 401, 403, 404 - Bhs 29-27, 820-822, 824, 828 - Bns 29-84 621** (havari) - **Bv 28-44 334**.

Omlitring: I forbindelse med motorombygning er MV 1101 omlitret til »MY«.



Status - Efter til- og afgang i oktober kvartal bestod vognparken pr. 31. december 1984 af:

892 stk. personvogne (styre- og bivogne for S- og ML-tog ikke medregnet). Tilgang: Ingen - afgang: 17 vogne (jvf. ovenfor).

87 stk. post- og bagagevogne. Ingen ændringer.

3615 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 57 vogne.

1713 stk. åbne godsvogne. Tilgang: 10 vogne (jvf. ovenfor) - afgang 30 vogne.

2012 stk. tjenestevogne. Tilgang: 77 vogne: **980 0, 235, 252, 255, 257, 261** »mandskabsvogn« (tidl. Bgh/Bghl/Dh - Bafd.), **981 0 458** »mandskabsvogn« (tidl. DB 09-42 953 - Mafd.) og 71 stk. af godsvognstype - afgang: 121 vogne: **280, 295, 314, 318** (Bafd.), **347** (Apafd.), **375** (Mafd.), **415, 564, 738, 741, 744** (Bafd.), **745** (Mafd.), **792** (Apafd.), **874** (Mafd.), **920, 936, 973, 978, 979, 988, 1044-1047, 1195, 2000-2015** (Bafd.), **951 2, 880, 883** (Mafd.), **980 1 423** (Bafd.), **981 2 472** (Mafd.), **982 0 033** (Apafd.), **983 3 793** (Apafd.) samt 74 stk. af godsvognstype. (633 stk. af tjenestevogne er af specialtype).

566 stk. privatejede vogne (samt 12 stk. lejet fra DSB). Tilgang: 5 vogne (jvf. ovenfor) - afgang: Ingen.



Pr. 31. december 1984 rådede DSB over følgende (antal) trækkraftenheder m.v.:

Damplokomotiver:	
Toglokomotiver	3
Rangerlokomotiv	1
Motormateriel:	
Toglokomotiver	195
Rangerlokomotiver	134
Traktorer	87
Motorvogne	184
Bivogne	5

Elektrisk materiel:	
Motorvogne	283
Bivogne	284

I afsnit »Damplokomotiver« omfatter »Toglokomotiver«: E 991 - P 917 - R 963; »Rangerlokomotiv« er F 441.

I afsnit »Motormateriel« omfatter »Toglokomotiver«: 30 ME - 3 MV - 45 MX - 56 MY - 61 MZ; »Rangerlokomotiver«: 117 MH - 17 MT; »Traktorer«: 44 »Ardelt-type« - 40 »Köf-type« - 1 benzinmekanisk og 2 dieselmekaniske »småtraktorer«; »Motorvogne«: 11 MA - 7 ML - 84 MR - 82 MRD; »Bivogne«: 5 FL.

I afsnit »Elektrisk materiel« omfatter »Motorvogne«: 8 MC - 210 MM - 65 MU; »Bivogne«: 8 FC - 211 FS - 65 FU.



Pr. 1. januar 1985 var følgende rullende materiel i ordre:

- 10 stk. elektriske lokomotiver, litra **EA 3001-3010**,
- 7 stk. dieselelektriske lokomotiver, litra **ME 1531-1537**,
- 13 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse), litra **MR 4087-4099**,
- 15 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum), litra **MRD 4285-4299**,
- 16 stk. elektriske motorvogne (2. klasse), litra **MC 6509-6524**,
- 16 stk. personvogne (bivogne m/ styrerum for litra MC - 2. klasse), litra **FC 6009-6024**,
- 30 stk. åbne bogiegods-vogne (for transport af sættevogne, veksellad eller containere), litra **Sdgmss 458 6 110 - 458 6 139**.
- 100 stk. åbne godsvogne (for transport af veksellad), litra **Sgjmss (numre endnu ikke fastsat)**.

Afprøvning og indsættelse af el-lokomotiver, litra EA

I aftalen om køb af lokomotiver EA 3001–3002 var forudsat, at lokomotiverne inden leveringen var afprøvet på en 25 kV, 50 Hz-strækning med 60% nominal trækraft og effekt, hvilket også udførtes i Luxembourg. Den endelige afprøvning sker i Danmark med optimering af lokomotiverne til 100% nominal ydelse og med tilpasning til de faste anlæg i Danmark (kørelednings- og sikringsanlæg).

Afprøvningen i Danmark kan beskrives i 5 etaper:

1. Kontrolmålinger (mellem Helsingør og Rungsted Kyst) i sporspærring og udkoblet sikringsanlæg om natten, afsluttet med frigivelse til kørsel for signaler i alle døgnets 24 timer.
2. Idriftsættelse og optimering.
3. Systemafprøvning.
4. Overvåget prøvedrift.
5. Planmæssig idriftsættelse.

Tidsplanen for etaperne 1–5 strækker sig over ca. 1 år, idet etape 1 er ansat til ca. 3 måneder.

I november kunne de første indledende kontrolmålinger foretages om natten. I perioden herefter foretoges målinger på lokomotiv tilsluttet køreledningsanlægget og dets indvirkning på sikringsanlægget.

Primo februar kunne disse målinger afsluttes, hvorefter det besluttedes, at ét lokomotiv kunne frigives til kørsel på strækningen Helsingør–Rungsted for egen kraft og med indkoblede sikringsanlæg i alle døgnets 24 timer. Første driftsdag var den 13. februar.

Det forventes, at prøveperioden kan afsluttes sidst på foråret 1985. Efter dette tidspunkt fortsættes system- og kontrolmålinger med ét og to lokomotiver samtidig med, at lokomotiverne foretager overvåget prøvedrift og egentlig idriftsættelse.

Fra august 1985 begynder leveringen af lokomotiverne 3003–3010, og hvert lokomotiv skal gennemgå etape 2 af varighed fra én måned til senere ca. 14 dage, før end idriftsættelse med overvåget prøvedrift og endelig frigivelse kan ske.

I januar 1985 var DSBs målevogn (99–92 001) færdigudrustet til at indgå i målingerne på EA 3001–3002 (og senere 3003–3010). Et »provokeret« kortslutningsforsøg har dog sat vognen ud af spillet for et par måneder.

Anskaffelse af S-tog, litra MC/FC i serieudførelse

Der blev som bekendt i september 1983 bestilt 24 S-togsvogne af serieudgaven af den ny S-togstype, litra MC/FC svarende til 6 stk. firevognstog. Senere udvidedes ordren til 32 vogne eller 8 stk. firevognstog. Togsættene skal leveres fra oktober 1985 frem til juli 1986.

Der har været en del konstruktionsarbejde siden bestillingen som følge af erfaringer med prototypetogene, som bl.a. går på opnåelse af større driftssikkerhed specielt om vinteren samt en generel vægtreduktion for toget. Des-



Den 10. oktober 1984 kørte det sidste ordinære MO-tog, tog 2018, fra Hillerød til Helsingør. MO 1820 + Bhl 401 + Bhs 820 gør ophold på Snekkersten station på vej mod Helsingør. Foto: Peer Kurland

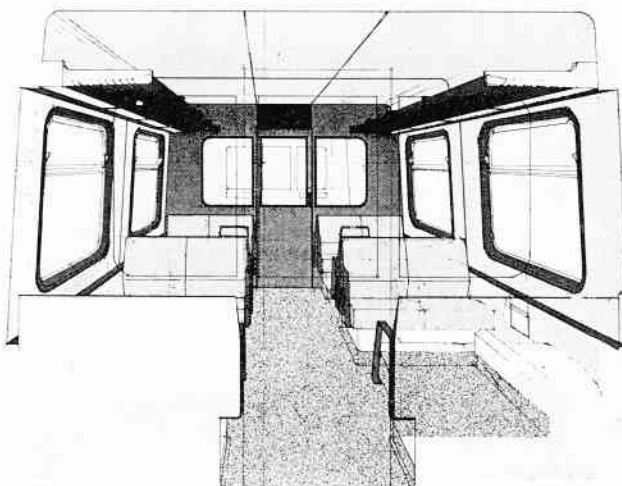
uden er der gennem konstruktionen lagt vægt på også en kort værkstedsopholdstid gennem standardisering, modulisering og en let tilgængelighed ved reparationer.

Interiøret er omarbejdet som følge af den ny planlægning. Der er udviklet en ny sofa, som også kan anvendes i de nuværende S-tog. Der er lavet en prøveopstilling af interiøret hos »Scandia-Randers«, hvor de enkelte løsninger er afprøvet. Der anvendes udelukkende ubrændbare eller brandhæmmende materialer i interiøret.

Under konstruktionen har der været løbende samarbejde med værkstederne om udformning af de enkelte detaljer, ligesom de enkelte personalegrupper har været inddraget i udformningen. Eksempelvis er der lavet en ny prøveopstilling af førerrummet.

Produktionen er startet i oktober 1984 med dele til motor og thyristorudrustningen (chopperen). Opbygning af de første vognkasser startede omkring årsskiftet 1984/85.

Indretningen af serieleverancen af de nye S-tog bliver ikke som forudsat i prototypetogene. Bl.a. bliver sæderne udformet mere i stil med de nuværende, stofbetrukne S-togssæder, blot bliver armlænene udført mere robust som et kraftigt bojet stålprofil. Tegning: Ole Rossel/Mafd AKV





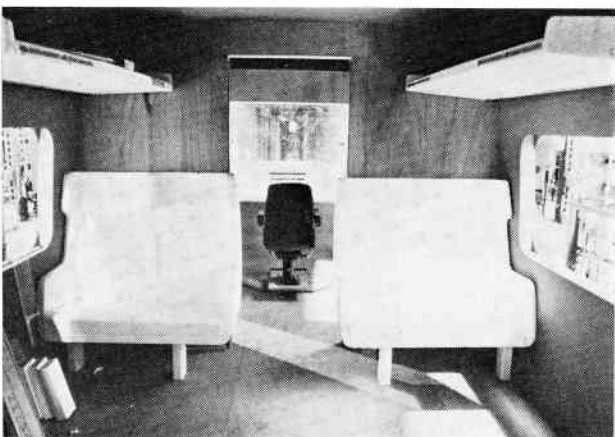
På Centralværkstedet København er man ved at lægge sidste hånd på den såkaldte »mock-up« af en IC/3 vogn. Selv om vognen er udført af enkle materialer som træpinde, krydsfinér og lister vil den efter opmalingen i de rette farver illudere fuldkommen som en færdig, køreklar vogn. Med denne arbejds-metode opnår man dels at kunne vurdere og afprøve formgivnings-mæssige ideer og praktiske mulig-heder og dels at rette eventuelle fejl, forinden togsættene bliver sat i produktion. Den 20. december 1984.
Foto: Anders Løvenkjær/Mafd AKV

Inden leveringen af det første tog i oktober 1985 vil det blive prøvekørt ca. en måned forud af hensyn til justering. Efter afleveringen skal toget testes for signalpåvirkninger, inden det sættes i drift. Togsættene vil i øvrigt allerførst blive prøvekørt på »Jyllands første elektriske strækning« – ca. 800 m af industristamsporet til Dronningborg. Denne strækning kan forsynes med såvel 1,5 kV jævnstrøm som 25 kV 50 Hz vekselstrøm (kørsel med litra EA).

IC/3 projektet

Projektarbejdet forløber planmæssigt, og kontraherings-tidspunktet er berammet til februar 1985, men afhænger i øvrigt af kontraktforhandlingernes forløb. Valg af leveran-dører eller leverandør-konsortium kan træffes, når de tre indbudte firmaers pristilbud er gennemgået.

De tre firmaer er fortsat »Scandia-Randers A/S«, »Duewag« og »Messerschmitt-Bölkow-Blohm«. Alle firmaerne er i



stand til at levere de første togsæt 24 måneder efter kon-trahering.

Første bestilling er planlagt til at omfatte 9 trevogns tog-sæt til indsættelse i drift fra K 87 – med efterfølgende leverancer på 11–18 togsæt pr. år frem til K 92, hvor be-holdningen da vil være 80 togsæt (72 i løb/8 i reserve).

Såfremt det besluttes at anskaffe IC/3 togsæt, er målet en hurtig og maksimal udnyttelse af det nye togs egen-skaber med henblik på

- forbedret rejsetid
- øget kapacitet i hele nettet
- overskuelige køreplaner i overgangsperioden
- koordination med regionalsystemet
- frigørelse af gammelt materiel (samtlige gruppe 2 vog-ne).

Dette opnås bedst ved at indsætte de første IC/3 tog som erstatning for de nuværende MA lyntog, som har inter-essante afgangstider, men begrænset kapacitet, MA-toge-ne kan i overgangsperioden fungere som stødpude mellem IC/3 og gamle IC-tog ved midlertidig indsættelse i mindre belastede IC-relationer, som på denne måde kan bibringes et foreløbigt kvalitetsløft, indtil IC/3 kan tage over her.

Indretningen af IC/3 studeres ved modellforsøg i fuld skala på en mock-up på »Centralværkstedet København«. Togene tænkes indrettet med henblik på fuld fleksibilitet i et fast modulsystem, der tillader hurtig omstilling efter dagens og markedets behov. Forsøgene tager udgangspunkt i den

Prøveopstilling af indretningen på 2. klasse i IC/3 togsæt. Bemærk førerpladsen, som er konstrueret på en sådan måde, at den kan svinges til side, når der er brug for gennemgangsmulighed til næste togsæt. Modellens sæder er fremstillet af hård skumplast, som man bl.a. kender fra emballager, og vil med det rigtige betræk illudere perfekt som de færdige sæder - dog bliver siddekomforten på disse sædekulisser som på en træbænk i forne tiders 3. klasse.

Foto: Anders Løvenkjær/Mafd AKV

arbejdshypotese, at den fysiske indretning kan være ens i hele toget, og klassedeling og anden differentiering opnås gennem ændring af udsmykning, service og tarif uden kirurgiske indgreb i selve toget.

Med hensyn til informatik er der udarbejdet kravspecifikation på et tredelt informatik-system, der omfatter automatisk skiltning og pladsreservation, styre- og overvågnings-system samt diagnose-system.

Alle de tre ovennævnte leverandørfirmaer tilbyder IC/3 tog i aluminium med diesel-hydraulisk traktion. Scandias hovedforslag er dog baseret på vognkasser i rustfrit stål med fire lette motorer, mens de tyske fabrikker foretrækker to kraftige motorer som den bedste løsning.

Vogne til bådtoget

Det har tidligere været omtalt her i tidsskriftet, at det er planen at indsætte særlige bådtoget på strækningen København-Kalundborg i takt med, at nye færger leveres til Kalundborg-Århusoverfarten.

Indtil nu er iværksat renovering af 20 Bf-vogne og 7 Bfg-vogne. Beslutning om eventuel ombygning af BDg-vogne foreligger endnu ikke.

Bf-vognene renoveres i »Centralværkstedet Århus«, og den første vogn var færdig i februar. Derefter følger i alt 11 vogne inden K 85, mens de resterende følger successivt inden udgangen af 1985.

De 7 Bfg-vogne ombygges hos »Scandia-Randers A/S« til litra Af (1. klasse) og skal også være færdige til K 85. De resterende 3 Bfg-vogne af beholdningen ombygges ikke, men forventes udrangeret i løbet af kort tid.

Ombygningen af litra Bfg til Af omfatter:

1. Montering af nye sofaer.
2. Opmaling af vogn.
3. Ombygning af dørsteder for sidedøre. Montering af nye sidedøre (dreje-foldedøre) med udstyr for:
 - central betjent dørlukning
 - hastighedsafhængig dørblokering
 - døråbningshjælp
4. Pålægning af tæpper i kupéafsniit og pålimning af tæpper på sidevæg mellem varmeskærme og vinduer.
5. Opbygning af kuffertrum modsat toilet (ét toilet nedlægges).
6. Nyt toilet med komponenter som anvendt i litra MR/MRD.
7. Nye gardiner.
8. Nye skærme på belysningsarmaturer.
9. Kunstnerisk udsmykning.
10. 3-trins-indstigning (som på A-vogne).



I næste nummer af tidsskriftet håber vi at kunne bringe en udførlig omtale af et interessant projekt, nemlig ombygning af tre tidligere »Apfelpfeil«-liggevogne til kombinerede »konference-, børne- og discovogne«.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Gribskovbanen

Fra sommerkøreplanen 1983 etableredes et nyt trinbræt mellem Pårup og Gilleleje, og det er benævnt Fjellenstrup.

Den gamle stationsbygning ved Pårup er nedrevet i 1984, og der er opsat et mindre venteskur.



Personvognene GDS C 41 og C 42, bygget af Scandia i 1954, er efter nogle års henstand i Hundested ophugget i efteråret 1984.

Hads-Ning Herreders Jernbane

Driftsresultater	1982	1983
Antal rejsende ¹⁾	2.624.497	2.697.397
Indtægt af personbef.	17.363.384	18.533.686
Vægt af bef. gods	58.074	57.345
Indtægt af bef. gods	3.330.452	3.371.030
Samlet indtægt	23.104.524	24.575.845
Samlet udgift ²⁾	34.370.942	35.376.690
Endeligt resultat ²⁾	÷ 11.266.418	÷ 10.800.640

¹⁾ Heraf 837.215 rejsende med banens tog i 1982 og 878.696 rejsende i 1983.

²⁾ Excl. pensionsudgifter.



Odderbanen har i løbet af 1984 ladet banens første Y-tog ombygge dels på Scandia i Randers, dels på banens egne værksteder. I 1968 fik banen leveret to enkeltkørende motorvogne, Ym 31 og 32, samt tre styrevogne, Ys 41-43, der havde original front i begge ender, men altså kun førerplads i den ene ende. Dette materiel er nu ombygget til to to-vogns tog, Ym 31-Ys 41 og Ym 32-Ys 42. Den sidste styrevogn, Ys 43, er ombygget til mellemvogn til Y-togene, og samtidig er den omlitret til Yp 51.

Det ombyggede materiel har, da man ikke har rykket placeringen af dørene, et noget andet udseende end de egentlige to-vognstog, og der er indvendig derved blevet ret store endeperroner i de »blinde« ender.

Siden midten af halvfjerdserne har HHJ haft fire lukkede godsvogne stående på en stump spor i Malling - uden forbindelse til det egentlige spornet. I april 1984 er disse vogne fjernet, da man ikke længere havde anvendelse for dem som lagre. Vognene er solgt til private jernbaneentusiaster, der agter at istandsætte vognene. De fire vogne er HHJ Q 163, 166, 167 og 195. I forbindelse med fjernelsen af vognene er Q 166 ophugget for at indvinde reservedele til de andre vogne.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Spormoderniseringen på HFHJ blev afsluttet i 1983, således at der nu er nyt spor på betonsveller i hele hovedsporet fra Hillerød til Hundested. I 1984 har man efterjusteret strækningen fra Gørløse til Hillerød.

I 1983 har man forlænget perron I i Frederiksværk mod syd, således at 6-vognstog kan benytte spor I. Læssesporet er nu ført ind fra hovedsporet fra stationens sydlige ende.

I 1984 er der anlagt et nyt opstillingsspor i Hundested mellem de hidtidige opstillingsspor i stationens nordende og det østligste spor, der benyttes til hensat/udrangeret materiel.



Personvognene C 60 (ex DSB CI) og C 61 samt den åbne godsvogn P 222 er ophugget i 1984.

HFHJs svellestopper T 3 er omlitret til T 4, og rejsegodsvognen D 73 er omlitret til D 77 i 1984.

Hjørring Privatbaner

Hjørring kommune har i december 1984 vedtaget at købe de gamle remise- og værkstedsbygninger ved Banegraven og Åstrupvej i Hjørring af HP for knap 1,5 mill. kr. Overtagelsen fandt sted den 1. februar 1985. Kommunen har netop indgået en ny treårig kontrakt med genbrugscentret om anvendelse af arealet og bygningerne.

Høng-Tølløse Jernbane

Den 29. september 1984 er Nyrup station nedlagt som ekspositionssted for såvel jernbanen som for post- og telegrafvæsenet. Fra den 30. september 1984 har Nyrup status som trinbræt med sidespor.

I forbindelse med lukningen af ekspeditionen ved Nyrup station er det gamle varehus nedrevet, og der er opsat venteskur på perronen omtrent ud for, hvor varehuset lå. Stationsbygningen vil blive udbudt til salg.

I efteråret 1984 har baneafdelingen ved HTJ været travlt beskæftiget med ombygning af spornettet på Kr. Eskildstrup station. Der er ilagt nye 45 kg/m sporskifter, og hovedsporet er udvekslet med 45 kg/m skinner, mens der i spor 2 er lagt 37 kg/m skinner. I forbindelse med ombygningen er ø-perronen mellem spor 1 og 2 blevet en rigtig jordperron i stedet for den midlertidige af sveller. Perronen er forsynet med belysning. Sporskifterne er forsynet med samme type elektriske sporskiftevisere, som overingeniør Wessel-Hansen tidligere har konstrueret til OHJ.

Alt i alt har HTJ fået en fornem og tidssvarende krydsningsstation i Kr. Eskildstrup, og den vil være prototype for ombygningen af HTJs øvrige krydsningsstationer, der også skal udbygges på lignende måde med nye 45 kg/m sporskifter.

I det sene efterår har baneafdelingen påbegyndt en omfattende spormodernisering og sporombygning på St. Merløse station. For år tilbage blev spor 2 ændret til blindspor, idet sporskiftet mod Høng blev taget op. Læssesporet på stationens sydside havde oprindeligt forbindelse med hovedsporet både fra Tølløse-siden og Høng-siden og med blindspor til enderampen ved stationsbygningen. Nu bliver St. Merløse atter udbygget til krydsningsstation, og læssesporet reetableres med forbindelse til hovedsporet fra Tølløse-siden og enderampen bevares.

Endelig kan det nævnes, at baneafdelingen i sommer ombyggede sporskifterne til spor 2 i Dianalund til elektrisk betjening fra FC, der jo er beliggende på Dianalund station.

I Høng har man i oktober/november fjernet den gamle drejeskive samt HTJs oprindelige spor 1 og 2 nord for stationsbygningen. Disse spor trængte til udskiftning, og da de faktisk ikke mere blev benyttet, er de altså nu fjernet. Der er fortsat sporforbindelse til remiseområdet, idet HTJs oprindelige hovedspor er bevaret frem til overskæringen med Strandvejen i Høng.

I løbet af 1985 vil banen foretage en total ombygning af sporanlægget på Tølløse station i samarbejde med DSB. Denne ombygning vil medføre, at HTJ får direkte indkørselsmulighed til DSBs spor 1 på Tølløse station. Dette vil spare megen rangertid med togene, der gennemføres til/fra Holbæk.

Lollandsbanen

I november 1984 har Lollandsbanen modtaget en brugt Köf-II traktor, som man har købt fra Deutsche Bundesbahn. Traktoren, DB 323.256-8, er bygget af Orenstein & Koppel i Dortmund i 1960, og den er forsynet med en Deutz-dieselmotor på 128 HK.

Köf-traktoren vil efter istandsættelse på værkstedet i Maribo blive sat i drift som LJ M 8, idet man genanvender nummerpladerne fra Frichs-lokomotivet LJ M 8 fra 1934. Dette Frichs-lokomotiv blev udrangeret i 1977 og ophugget i 1979.

I forbindelse med istandsættelsen lukkes det åbne førerhus, der forsynes med skydedøre.

Den nye rangertraktor LJ M 8 skal indsættes som rangertraktor på Saksøbing station til erstatning for traktoren LJ M 13.

I efteråret 1984 har LJ ophugget rejsegodsvognen LJ Ev 91. Endvidere har man ophugget de lukkede godsvogne LJ Qs 139 og Q 189. Endelig er følgende åbne godsvogne også ophugget: LJ Pf 224 (ex NRJ Pa 804), TL 322 og 316 samt Pj 278 og 279. Det kan nævnes, at LJ TL 322 og 316 aldrig har været litreret med disse numre, som vognene fik ved en omfattende omlitring i 1961! Vognene er ophugget med de gamle numre, TL 705 og 706!



Da strækningen Holeby-Rødby Havn på den i 1963 nedlagte Maribo-Rødby Jernbane ikke mere anvendes, og da sporets tilstand var meget ringe, har banens ledelse be-

sluttet at optage sporene på denne strækning. Strækningen Maribo–Holeby bevares indtil videre, idet der fortsat er lejlighedsvis godsbeholdninger til og fra Holeby.

Lørdag den 12. januar 1985 blev den nye stationsbygning i Saksøbing indviet under stor festivitas, hvor bl.a. Museumsbanens tog med OHJ nr. 5 kørte på havnebanen i Saksøbing.

Lyngby–Nærum Jernbane

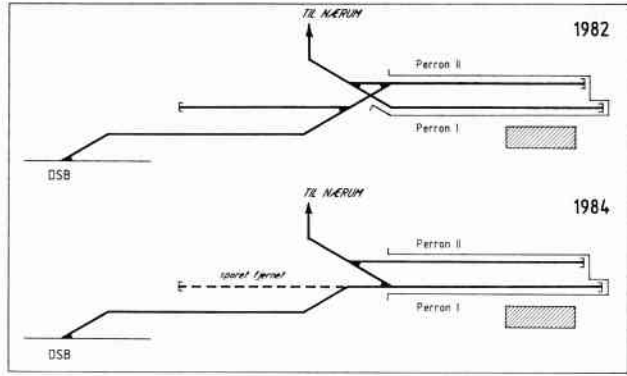
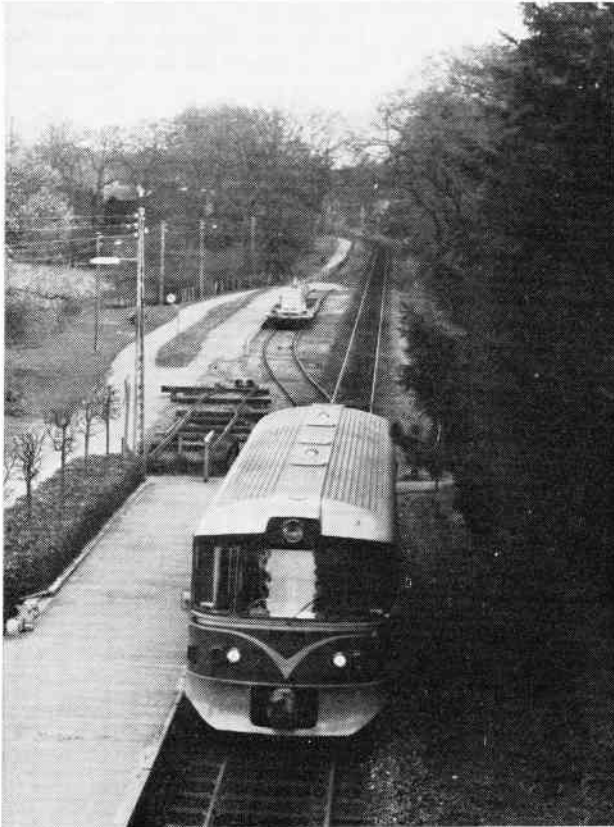
I vintermånederne 1983/84 har Nærumbanen gennemført en i høj grad tiltrængt sporudveksling af spor I på Jægersborg station. I forbindelse med sporudvekslingen blev al ballast i over en meters dybde udskiftet.

I forbindelse med sporudskiftningen benyttede man lejligheden til at foretage en sporførelse på stationen. Hvor tilslutningssporet til DSB tidligere gik direkte over i spor II via en sporkrydsning med spor I, har man fjernet denne krydsning og ført tilslutningssporet direkte ind i spor I.

Endelig har man ved ombygningen også fjernet det lille opstillingsspor, der fandtes i forlængelse af spor I i retning mod Lyngby.

Sporarbejdet i Jægersborg blev tilendebragt i løbet af foråret 1984.

LNJ Ym ved Ørholm trinbræt den 13. april 1983. Bagved ses det nu forsvundne sidespor og jernbanens nye, brugte motortrolje, se »jernbanen« nr. 5/1983 s. 121. Foto: Jan Forstlund



Forenklingen af sporanlægget på LNJ's station i Jægersborg ses tydeligt på disse tegninger af tilstanden i hhv. 1982 og 1984. LNJ har sparet et sporskifte og et sporkryds. Tegning: Bruno H. Pedersen/Jan Koed

Odsherreds Jernbane

I efteråret 1984 har baneafdelingen foretaget en omfattende ombygning af krydsningsstationen i Mårsø, hvor der er ilagt nye 45 kg/m sporskifter samt nye spor i såvel spor 1 og 2. Læssesporet er også fornyet med forbindelse til spor 2 fra Nykøbingssiden.

Malerværkstedet på OHJ og HTJ's værksted i Holbæk har længe trængt til en omfattende istandsættelse bl.a. i forbindelse med de skærpede krav til et bedre arbejdsmiljø. For fortsat at kunne male banernes eget materiel på værkstedet er det nødvendigt i 1985 at foretage en meget omfattende ombygning/udbygning af malerværkstedet. Mod vest udbygges værkstedet med en »service«-bygning, der skal indeholde diverse ventilatorer m.m., der skal sørge for udskiftning af luften m.m. i malerværkstedet, og i forbindelse med denne bygning skal der rejses en 25 meter høj stålskorsten.

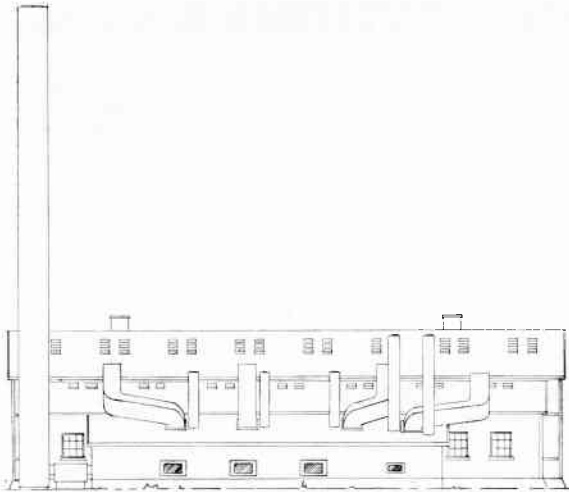


Kort før jul kunne man atter sætte Y-toget Ym 51–Ys 251 i drift efter en meget omfattende revision og ombygning. Ombygningen har bestået i udskiftning af luftvarmeanlæggene på vognene med nye vandvarmeanlæg. Sæderne er blevet ombetrukket med Bn-vognsbetræk, og desuden er toget blevet malet op.

Fra DSB har OHJ købt yderligere to Bhs-vogne, nemlig DSB Bhs 29–27 821–1 og 29–27 282–6. I januar 1985 er Bhs 821 på værkstedet i Holbæk for at få påmonteret egenvarme i form af oliefyr, og den vil blive sat i drift i oprindelig bemaling som personvogn OHJ Bhs 292. Det er tanken, at de to nye Bhs-vogne skal erstatte de to svenske personvogne OHJ B 234 og 235, der står for meget omfattende revisioner.

Fra DSB har OHJ købt yderligere to Gs-vogne, nemlig Gs 120–2 117–2 og Gs 120–2 553–0.

Traktoren OHJ 34, ex DSB 80, der har henstået i Holbæk, er ophugget i efteråret 1984.



Facade mod vest i målestok 1:400 af værkstedsbygningerne for OHJ/HTJ i Holbæk. Den lave tilbygning midt på tegningen rummer det nye udsugningsanlæg for malerværkstedet. Arbejdstilsynet har krævet det temmelig omfattende anlæg for at gøre det muligt at fjerne giftige dampe under malearbejdet. Tegning: OHJ

Den tidligere svellestopper af type KST 95 er ombygget således, at den kan anvendes til mindre rangeringer ved værkstedet i Holbæk.

Den 28. januar 1985 blev skinnebussen OHJ S 48 beskadiget ved et mindre uheld på Holbæk station, men S 48 vil blive istandsat på banernes værksted.

Skagensbanen

Hvis man ser på driftsresultatet for Skagensbanen i 1983, »jernbanen« nr. 4/1984 side 105, og sammenligner det med de foregående år, kan man se, at den voldsomme tilgang af rejsende, der prægede årene omkring 1980, nu er ved at flade ud og stabilisere sig. Den befordrede godsmængde har også været vigende. Specielt mængden af den i fragtmæssig henseende giftige artikel »militærgods« er gået kraftigt tilbage, ligesom banens største aktiv på godsområdet – øl m.v. – har været genstand for en mindre tilbagegang. Dette sidste må undre, når man betænker den meget fine – og i den aktuelle forbindelse meget varme – sommer 1983! Banens i fordums tider store godsartikel – fisk – har vist nogen fremgang for så vidt angår fersk fisk i kølevogne, hvorimod fiskemelet kun har spillet en meget behersket rolle i 1983.

Til stor glæde for ikke alene banens rejsende, men også personalet, fik banen i 1983 leveret to mellemvogne og i 1984 yderligere to motorvogne som tidligere beskrevet i denne rubrik. Når forbedringen var særlig markant for Skagensbanen, skyldtes det ikke mindst, at brugen af det gamle »almindelige« personvognsmateriel fra trediverne hermed kunne bortfalde.

Specielt i en af morgenforbindelserne mod Frederikshavn, hvor antallet af rejsende har ligget over 400, har det nye materiel gjort god fyldest. Leveringen af materiellet har

i øvrigt muliggjort en fremskyndelse af denne morgenforbindelse, idet toget – der fra Skagen består af seks vogne (Ym – Yp – Yp – Yp – Yp – Ym) er gennemkørende en del af strækningen, hvor så et efterfølgende tog (Ys – Ym) »samlers op« på den sidste del af strækningen mod Frederikshavn.

Leveringen af materiellet har også muliggjort en større fleksibilitet i togformeringen, hvilket har været ønskeligt på grund af en stærkt varieret belægning af de enkelte tog i løbet af dagen/ugen.

Foruden en omfattende ombygning og modernisering af lokalerne på stationen i Strandby er også banens hovedkontor blevet moderniseret, idet dette er flyttet ind i den tidligere direktørbolig på 1.-salen på banegården i Skagen. Der er herved blevet mulighed for en udvidelse af stationslokalerne herunder stationskontoret ind i de ledige lokaler fra det tidligere hovedkontor.

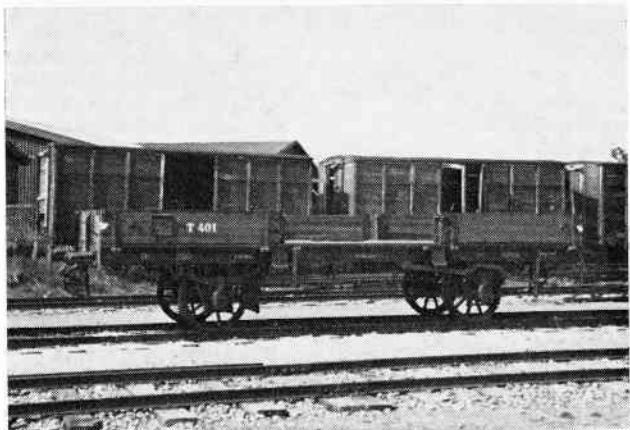
Da banen gennem en årrække har haft gode erfaringer med anvendelse af fløjtedetektor i forbindelse med tænding af automatiske overkørsler (mulighed for toget for selv at igangsætte en overkørsel, hvis der ikke skal standses ved en station beliggende før overkørslen), er yderligere en overkørsel (i Strandby) blevet forsynet med fløjtedetektor – i øvrigt ikke mindst på grund af det gennemkørende morgentog.

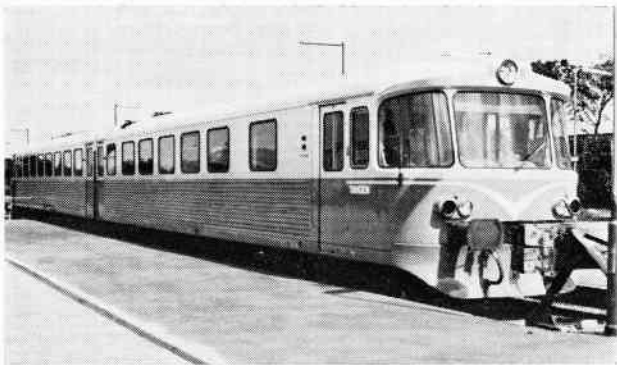


Som nævnt i »jernbanen« nr. 4/1984 side 105 har Skagensbanen bestemt, at alt godsvognsmateriel m.v. fra 1921 skal ophugges. Det drejer sig om følgende: sneploven, de lukkede godsvogne Q 202, 204, 209 og 210, de åbne godsvogne P 310 og T 401, 405 samt 410, og endelig rejsegodsvognene E 61 og 62.

Som kuriosum for jernbaneentusiaster, der også har interesse i rutebiler, kan det nævnes, at Skagensbanen fortsat råder over en rutebil fra 1937. Den har nr. 18, og den har bl.a. været anvendt til optagelserne af »Fiskerne« til TV efter Hans Kirks roman af samme navn.

Skagensbanens lavsidede, åbne godsvogn T 401, der ligesom Q-vognene bagved alle skal ophugges. Juli 1983. Foto: Poul Wilhelmsen





I oktober 1983 fik VLTJ leveret tre Y-tog, som senere fik navne med relation til lokaliteter på egnen. Ym-Yp 14, der bærer navnet TANGEN, holder her på Vemb station den 27. juli 1984.

Foto: Ole Edvard Mogensen

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Efter seks år med store sporarbejder hvert år, kunne VLTJ i november/december 1984 afslutte den omfattende spormodernisering, der har bestået i en total udskiftning af hovedsporet fra Vemb til Lemvig og fra Lemvig til Thyborøn. I efteråret 1984 har man således fået udskiftet ca. 11 km spor fra Råkjærvej ved Sinkbæk til Vemb. DSBs banetjeneste har bistået med spormoderniseringen, og i sidste etape har 60 mand været beskæftiget, og der er udskiftet op til 600 m spor pr. arbejdsdag.

Fuldførelsen af spormoderniseringen markeredes den 27. november 1984 med, at borgmesteren fra Lemvig fast-

gjorde de sidste svelleskruer i et mindre sporstykke ved Lemvig.

Med det nye 45 kg/m spor og de nye Y-tog, som banen fik leveret i 1983, er Lemvigbanen blevet et moderne og godt transportmiddel i det nordvestjyske område.

Vestbanen

Fra DSB har Vestbanen indkøbt den lukkede godsvogn Gs 120-2-034-9, idet dennes undervogn skal anvendes til bygning af en ny ukrudtssprøjtevogn. En del af selve sprøjtemateriellet overflyttes fra den gamle sprøjtevogn, TKVJ nr. 1, der ophuges.

Vestbanen har ligeledes fra DSB indkøbt spormaskinen S 4, bygget af Plasser & Theurer i 1974. Den skal erstatte spormaskinen Sv 7, som også ophuges.

Østbanen

Den 2. november 1984 blev styrevognen ØSJS Ys 16 svært beskadiget ved sammenstød med en lastbil ved Fakse. Ys 16 er sendt til reparation på Scandia i Randers.

Østbanen anvender ikke mere de svenske skinnebuser i den ordinære toggang. Størstedelen af det svenske skinnebusmateriel er hensat i Hårlev.

★

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Kjeld Christensen, Højby, Peter V. Christensen, Allerød, Bent Ravnild, Skagen, og Poul Wilhelmssen, Sæby.

Nye færger på Øresund og Østersøen

Af Matz Lonnedahl Risberg

Med hensyn til godsvognstransport med færge sker der i øjeblikket meget på Øresund og Østersøen. Der vil blive etableret en ny overfart mellem Københavns Frihavn og Helsingborg, der er netop blevet indsat en ny færge mellem den finske by Hangö og Travemünde i Vesttyskland, og der vil blive etableret en ny overfart mellem Mukran på Rügen, DDR og Klaipeda i Den litauiske Sovjetrepublik.

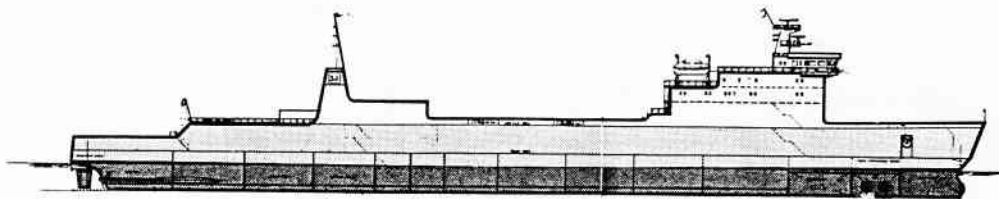
Ny Øresundsoverfart

Efter at spørgsmålet om godstransport på jernbane fra den skandinaviske halvø til Kontinentet har været drøftet og undersøgt i mange år, og hvor en række overfarter som Göteborg-Frederikshavn, Helsingborg-Travemünde, Landskrona-Tuborg, Malmö-Travemünde og Trelleborg-Travemünde har været inde i billedet, har man nu endelig bestemt sig for, at der skal etableres en ny overfart for godsjernbanefærger mellem København og Helsingborg, at

overfarten Helsingør-Helsingborg skal opretholdes for eksprestog-, bil- og nærtrafikken, og at overfarten København-Malmö skal ophøre.

I Københavns Frihavn vil det østlige leje, der i årene 1949-1968 blev benyttet af de gamle dampfærger fra Trelleborg-Sassnitzoverfarten, blive ombygget til et færgeleje af tilnærmet Intercity-facon på Storebælt. (Se nærmere beskrivelse i omtalen af Helsingborg.) Det vestlige leje skal fremdeles kunne bruges af SJ-færgen MALMÖHUS indtil den ny overfart åbner den 1. juni 1986.

I Helsingborg vil der ske store forandringer. Der vil blive etableret en helt ny station ved det sydlige havnebassin ikke ret langt fra den nuværende Helsingborg Centralstation. Helsingborg Färjestation og de nuværende lejer for DSB færgerne nedlægges ligesom havnesporet mellem de to stationer. Tog fra Göteborg, Oslo og Stockholm vil ankomme til den ny station ad en underjordisk forbindelse.



Skitse af den nye godsfærge, som SJ lader bygge i Norge til overfarten Helsingborg-København.

Tegning: SJ

I det sydlige havnebasin vil der blive etableret nye færgelejer for de små DSB færger, sandsynligvis ét med spor og ét uden, og der vil også blive bygget et færgeleje for den ny overfart. Færgelejet vil i princippet ligne Intercity-færgelejerne i Korsør og Nyborg. Det vil imidlertid blive noget mere ægformet. Klappen vil, som på IC-færgelejerne, kunne betjenes af to rangerlokomotiver samtidig, men medens klapperne på Storebæltsoverfarten har fire spor, to og to sammenflettede, vil Helsingborgklappen i første omgang kun have to enkeltspor med samme placering. Den vil dog blive forberedt for en udvidelse til sammenflettede spor. Desuden vil klappen i Helsingborg blive forsynet med et midterspor, der, må man antage, vil kunne betjenes fra enten det ene eller det andet spor efter behov.

I første omgang er der bestilt én ny færge til overfarten, og den er bestilt af Statens Järnvägar på Moss-Rosenborg Verft i Norge. Færgen vil blive 187 m lang, 23 m bred og have fem spor med en samlet sporlængde på 800 m. Den vil kun have faciliteter for rangering over stævnen, hvilket gør det usandsynligt, at den kan blive indsat på Trelleborg-Sassnitzoverfarten. Klappens tre spor vil forgrene sig til fem ombord, ved at klapspor 1 (tilsvarende IC-klapspor 2) forgrener sig ved et sporskifte til færgespor 1 og 2 og klapspor 3 (tilsvarende IC-klapspor 3) til færgespor 4 og 5. Følgende tabel kan opstilles til sammenligning mellem klap/færgetilknytning på Storebælt (IC), den ny færge og færgeklapperne i København og Helsingborg:

IC-færger/IC-lejer	Ny SJ-færge	KH-lejer
spor 1	Findes ikke	Forberedes
spor 2	spor 1+2	spor 1
Findes ikke	spor 3	spor 2
spor 3	spor 4+5	spor 3
spor 4	Findes ikke	Forberedes

DSB havde oprindeligt planlagt at indsætte M/F PRINSESSE BENEDIKTE og M/F ASA-THOR. Da disse imidlertid er bygget til lejer af spids Storebæltsoverfarten, og da et sådant leje ikke vil blive bygget i Helsingborg, ville det medføre, at de to færger fik ombygget agterskibet til IC-lejer. Sådanne ombygninger ville imidlertid reducere ASA-THORs sporlængde betragteligt, og det er muligt, at man i første omgang nøjes med PRINSESSE BENEDIKTE, og så hurtigt som muligt lader bygge en ny færge af samme type som den, der bygges i Moss.

M/F RAILSHIP II

I 1975 blev der åbnet en ny jernbanefærgeoverfart mellem Hangö i Finland og Travemünde. Der blev bygget én færge, M/F RAILSHIP I, der den gang var 150 m lang og 22 m bred. Den havde 1.307 m sporlængde på fem spor på tre

dæk (!), og der blev bygget femsporede færgeklapper i begge havne. Færgen kan kun rangeres over ét dæk, det midterste dæk. Vogne til nedre henholdsvis øvre dæk må fra midtersporet transporteres i en dobbeltelevator til disse dæks midterspor, og, hvis de så skal til et andet spor, køres helt frem i stævnen, hvor en krydsning mellem et sporskifte og en drejeskive sørger for vognenes sideværts flytning. Til at rangere vognene ombord bruges små traktorer, der kører på skinnerne, eller, vinkelret, på gummi-hjul.

Da Finland har bredspor 1.524 mm må alle vogne, der overføres, skifte bogier henholdsvis aksler i Hangö. Færgen er således normalsporet.

M/F RAILSHIP I er i 1979 blevet forlænget til 177 m med en sporlængde på 1.715 m. I november 1984 blev M/F RAILSHIP II sat i trafik. Denne færge er 187 m lang og har 1.976 m spor. Den medtager også et meget begrænset antal personbiler og passagerer.

Ny Østersøoverfart

I 1986 vil endnu en ny jernbanefærgeoverfart blive åbnet. Ligesom man fra sovjetisk hold ikke ville være afhængig af Rumænien og derfor i 1978 åbnede en overfart på Sortehavet mellem Varna, Bulgarien og Iljitzjevsk, Sovjet, skal der nu åbnes en overfart mellem Mukran lige syd for Sassnitz på Rügen og Klaipeda i Litauen for at undgå Polen. Her vil der blive etableret lejer med to klapper placeret over hinanden. Færgerne vil få to dæk, hver med fem spor med 1.524 mm sporvidde. I første omgang vil der ikke blive skiftet bogier eller aksler på de sovjetiske vogne i Mukran, i stedet vil der ske en omlastning mellem bredsporede og normalsporede godsvogne! Allerede fra starten vil der blive indsat fire nye færger på overfarten, to sovjetiske og to østtyske. De østtyske vil ikke blive ejet/drevet af Deutsche Reichsbahn, men af Deutsche SeeschiffsReederei, den østtyske handelsflåde. DSRs færger vil blive 190 m lange og 28 m brede og have en samlet sporlængde hver på 1.500 m.

Da færger og klapper vil blive bredsporede, vil den ny færgehavn på Rügen ikke kunne bruges af godsfærger til Trelleborg. Offentligheden omkring den ny overfart har været varierende. Selve beslutningen blev offentliggjort, men derefter blev der tavst om den ny overfart indtil for nylig, da det igen blev tilladt at publicere data om den som f.eks. i den nylig udgivne brochure »DDR Schiffbau«. Øvrige kilder til denne artikel har været Transport-Journalen nr. 4/1984. En særlig tak rettes til Ragnar Odéen, SJ, Stockholm og Wolfgang Kramer, Rostock. □

UDLAND

Venice Simplon-Orient-Express

I år er det fjerde sæson, at dette verdensberømte tog med sine forbilledligt restaurerede vogne fra 1920'erne kører mellem London og Venezia. Der gennemføres i år en del ændringer, hvoraf den væsentligste nok er, at toget ikke mere føres via Simplon, men derimod ad Arlbergstrækningen til Innsbruck og derfra sydpå. Denne ruteføring brugtes også i et par måneder i 1984, men dengang var det ikke en permanent omlægning og skete først og fremmest i anledning af Arlberg-tunnelens 100 års jubilæum. Andre nyskabelser i år er bl.a., at alle måltider er indbefattet i billetprisen og at passagerer, der kun rejser om dagen, dvs. mellem Zürich/Innsbruck og Venezia eller mellem London og Paris, kan vælge, om de vil foretage rejsen i salonvognene eller også have egen kupé.



Middagen serveres i »Etoile du Nord« (Nordstjernen), der er en af de tre restaurantvogne, som VSOE råder over på det europæiske fastland. Efter en luksuøs middag har passagererne mulighed for at tilbringe aftenen med at lytte til klaverspil i barvognen.

Foto: Venice Simplon-Orient-Express

Forhistorien til dagens tog begynder i 1883, hvor den første »Orient-Ekspres« knyttede forbindelsen mellem Paris og Istanbul ved hjælp af tog og skib. Denne forbindelse udvikledes i de følgende år og bestod med afbrydelser som luksustog indtil 1962, hvor jernbanerne lod forbindelsen blive et ordinært tog uden restaurantvogn. Dette enklere tog indstilledes i 1977, og dets forsvinden tiltrak et stort antal tilskuere og interesserede, der først og fremmest søgte at genkalde sig togets glansperiode i mellemkrigstiden.

Denne interesse for luksustoget deltes af James B. Sherwood, lederen af Sea Containers-gruppen, og han inspireredes til som en begyndelse at købe to nedslidte vogne fra toget på Sotheby's auktion i Monte Carlo. De følgende år brugte han og hans team dels til at opspore yderligere Wagons-Lits- og Pullman-vogne rundt om i Europa og dels

til at restaurere de ofte ynkeligt udseende vogne, så de kunne fremstå i deres fordums glans.

Fem år efter det første køb rullede det restaurerede tog så fra London mod Venezia. Denne begyndelse i 1982 er senere videreført som en forbindelse tre gange ugentlig i sommerhalvåret og via Simplon og Milano. Der var fra arrangørernes side lagt meget vægt på, at toget skulle illudere som et autentisk tog fra tyverne, og publikum er gået med på ideen ved at klæde sig, som man gjorde dengang, og dermed gå langt for at fuldende illusionen om, at rejsen foretages i en tilbagelagt epoke.

I løbet af 1984 havde VSOE, som togene forkortes, sammenlagt 31.000 rejsende fordelt på 10.000 i forskellige Pullman-særtog i England og resten som passagerer i forbindelsen tre gange ugentlig via Simplon eller forbindelsen via Arlberg to gange ugentlig i juli og august. Ruten gennem de schweiziske og østrigske alper tiltrak så mange rejsende, at det medvirkede til, at foretagendet for første gang kunne opvise et driftsoverskud. Desuden besluttede ejerne at gøre denne rute til den permanente, når toggangen begynder i marts 1985, og at togene desuden skal køre hele året to gange ugentlig.

Køreplanen har afgang fra London hver søndag og torsdag formiddag, modsvaret af afgang fra Venezia hver onsdag og lørdag formiddag. Hvad enten rejsen går den ene eller den anden vej, passeres alperne i dagslys. Påstigning kan ske i London, Paris, Zürich, Innsbruck og Venezia.

Yderligere oplysninger kan fås hos VSOEs agenter i Danmark: DSB Rejsebureau Terminus, Vesterbrogade 5, 1620 København V, tlf. (01) 14 11 26.

jdk

Jernbanejubilæum i Vesttyskland

1985 er 150-året for åbningen af den første jernbane i Tyskland, Nürnberg-Fürth. I anledning af jubilæet planlægger Deutsche Bundesbahn et omfattende program med særtog, udstillinger og andre former for festligholdelse af jubilæet.

DB har endda – foreløbig i jubilæumsåret – slækket på det forbud mod dampkørsel på DBs strækninger, der har været i kraft siden den ordinære dampdrifts ophør i 1977. Tre damplokomotiver fra DBs museumssamling er blevet taget frem fra mølposen og revideret til brug i jubilæumsåret. Det er ekspreslokomotivet 01 1100 (tidl. 012-100), persontogslokomotivet 23 105 (tidl. 023 105) og godstogslokomotivet 50 622 (tidl. 050 622), der igennem sommeren og efteråret 1985 vil blive indsat foran særtog på de »friegivne« strækninger omkring Nürnberg.

DB har åbnet strækningerne Nürnberg-Amberg og Nürnberg-Bayreuth og planlægger at gennemføre damp-særtog på disse strækninger fra den 18. maj til den 29. september.

På strækningen **Nürnberg–Bayreuth** køres på lørdage i hele perioden, på onsdagene den 22. og 29. maj og på onsdage i juli en dobbelttur pr. dag, der fra Bayreuth fortsætter med et historisk diesellokomotiv til Neuenmarkt–Wirsberg, hvor der bliver lejlighed til at besøge det privatejede Deutsche Dampflok Museum, der er indrettet i det tidligere remisekompleks.

På strækningen **Nürnberg–Amberg** køres på søndage i hele perioden, på onsdage i juni og august og endelig den 27. maj og 6. juni. På denne strækning køres der to dobbeltture pr. dag, én om formiddagen og én om eftermiddagen. Også mellem Nürnberg og Amberg køres skolesærtog med damp på torsdage fra den 23. maj til 25. juli og igen fra den 5. september til den 26. september. Her køres også to dobbeltture.

Derudover arrangeres et antal »rigtige« udflugter med fotostop, flere forskellige maskiner i dagens løb, besøg på veteranjernbaner osv. i Nürnbergs omegn i sommerens løb. Disse ture, der finder sted næsten hver uge, har et meget begrænset deltagerantal og er formentlig allerede udsolgt.

Også på andre strækninger end de nævnte vil der i jubilæumsåret blive arrangeret særtog med veterandiesel- og elektrolokomotiver – bl.a. 118 047, 169 002 og 220 002.

Der arrangeres en stor udstilling på Nürnberg Ost station med moderne materiel, og der er planer om en lokomotivparade i Nürnberg i september måned.

Tysk Turist-Central, Vesterbrogade 6 D, 1620 København V, tlf. (01) 12 70 95, har brochurmateriale om det meget omfattende program over hele Vesttyskland i anledning af jubilæet.

Helsingør Jernbaneklub planlægger en udflygt til Nürnberg i perioden onsdag den 12. juni til torsdag den 20. juni. Arrangørerne anslår prisen for denne tur til ca. 3.000 kr. Yderligere oplysninger om Helsingør Jernbaneklubs tur kan fås hos Niels Hornung på tlf. (01) 10 51 26.

Som udenlandsk jernbaneentusiast kan man kun glæde sig over, at DB nu endelig har måttet give efter for mange ønsker om igen at kunne se damplokomotiver på DBs strækninger. Det er blot beklageligt, at man øjensynligt ikke har turdet at tage skridtet fuldt ud og derfor har udelukket privatejede damplokomotiver fra deltagelse i jubilæumsfestlighederne. Det snyder os for at se f.eks. 01 150, der ikke kommer med, selv om det er fuldt driftsklart og på flere dampvenlige privatbaner har formået at vise, hvad det kan, for ikke at nævne andre repræsentanter for fortidens tyske jernbaner – man kan i flæng nævne lokomotivtyper som den »rigtige« 01, 41, 44, 52 og mange flere.

De tre damplokomotiver, der kan ses i aktivitet i sommerens løb, betyder dog i sig selv en revolution i Vesttyskland og vil sikkert formå at trække besøgende i tusindtal langsvej fra. Hvis man skal sydpå i sommerens løb, vil det være værd at tage om ad Nürnberg.

Jakob Stilling

FORENINGSNYT

Ordinær generalforsamling

Søndag den 17. marts 1985 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Dagsorden

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og meddelelse om planer for det/de kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der udsendes særskilt.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1986. Bestyrelsen foreslår uændret kontingent.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.

Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg:

Mogens Bruun (kasserer).

Ole-Chr. M. Plum.

John Armstrong Pedersen, som er indtrådt i bestyrelsen efter Jens Vestergaard, der er udtrådt efter eget ønske.

Gorm Jensen (revisor).

Der gøres opmærksom på, at der endvidere skal vælges én suppleant til bestyrelsen samt en revisorsuppleant.

6. Indkomne forslag.

7. Eventuelt.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i januar 1985.

Bestyrelsen

Meddelelsen i »jernbanen« nr. 1A/1985 om, at de bestyrelsesmedlemmer m.m., der er på valg ved generalforsamlingen den 17. marts 1985, vil blive opstillet sideordnet, beroede på en misforståelse, hvorfor meddelelsen herved tilbagekaldes.

Redaktionen beklager.

BJ

Rettelse

I artiklen om Garratt-lokomotiverne i »jernbanen« nr. 6/1984 har der desværre indsneget sig en enkelt meningsforstyrrende fejl. I noternes eksempel 25 på side 161 anden spalte første linie skal »udvendige« rettes til »indvendige«. Endvidere optræder ordet »Fairline« enkelte steder i teksten – det rigtige ord er naturligvis »Fairlie«.

red.

Kommende udflugter

Lørdag den 13. april: Besigtigelse af Københavns Frihavn pr. jernbane i forbindelse med udflugt på del af Godsforbindelsesbanen.

Planen for udflugten:

Udturen

Roskilde	afg.	12.12
Glostrup	afg.	12.48
Nørreport	afg.	13.27
Østerport	ank.	14.15

Påstigning kan ske vilkårligt på en af de ovennævnte stationer.

Toget oprangeres som blandet tog med to-akslede vogne og med D 826 som trækraft.

Fra Østerport rangeres ind i Frihavnen, hvor en af Frihavens rangertraktorer erstatter D 826 som trækraft. Der køres derefter ud til havnens nordlige del med afstikkeren ud på sidespor, hvor dette er muligt. Fotostop undervejs.

Frihavnen har været så venlig at invitere deltagerne på en forfriskning i kantinen på selskabets kontor med efterfølgende forevisning af havnens Dias-præsentationsprogram (varighed 15 min.).

Hjemturen

Østerport	afg.	17.10
København H	afg.	17.20
Glostrup	afg.	17.50
Roskilde	ank.	18.19

Pris for deltagelse er kr. 80,00. Born under 12 år halv pris. Af pladshensyn må vi desværre begrænse deltagerantallet til 100.

Tilmelding sker ved **senest tirsdag den 26. marts 1985** at indbetale beløbet på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.**

Såfremt turen er overtegnet, vil de, der har tilmeldt sig sidst, få de indbetalte beløb refunderet. Opgiv eget telefonnummer på girokortet. Oplysning, om turen er overtegnet, kan fås fra den 6. april 1985 hos Udflugtsafdelingen, tlf. (02) 96 89 21 eller (05) 86 91 20 (automatisk telefonsvarer).

Giroalonen medbringes i toget og ombyttes med billet. Friпас og frikort er ikke gyldige i særtogene.

Vel mødt.

BJ/EC



Fredag/lørdag den 3./4. maj (Store Bededagsferien): Udflugt til Nordjylland.

Som lovet følger her det endelige program for forårets store udflugt til Hirtshalsbanen, Limfjordsbanen og Frederikshavn-Aalborg-Langå med HP diesellokomotiv, E 991 og FFJ nr. 34.

Planen for udflugten:

Fredag den 3. maj

Ankomst med nattog til Hjørring kl. 9.24.

Kørsel på Hjørring Privatbaner med HP diesellokomotiv:

Hjørring	afg.	9.45
Hirtshals	ank.	10.40
Hirtshals	afg.	11.18
Hjørring	ank.	12.15

Der køres arbejdstog på dele af strækningen.

Kørsel med E 991:

Hjørring	afg.	12.46
Frederikshavn	ank.	13.53
Frederikshavn	afg.	14.18
Hjørring	ank.	15.14
Hjørring	afg.	15.35
Aalborg	ank.	18.00

Maskinen kører retvendt Frederikshavn-Aalborg. Der køres arbejdstog på dele af strækningerne.

Lordag den 4. maj

Kørsel på Limfjordsbanen med FFJ nr. 34:

Aalborg	afg.	10.00
Aalborg	ank.	12.00

Der køres arbejdstog på dele af strækningen.

Herefter er der lejlighed til at besøge banens remise og materiel i Aalborg.

Kørsel med E 991 og materiel som om fredagen:

Aalborg	afg.	12.49
Randers	ank.	15.04
Randers	afg.	15.46
Langå	ank.	17.20

I Randers bliver der mulighed for at besøge materiel tilhørende DSB Damplokomotiver.

Hjemrejse sker fra Langå med Intercity-tog kl. 17.35.

Udflugtsafdelingen arrangerer morgenmad den 3. maj i toget mellem Randers og Hjørring og frokost i togene den 3. og 4. maj. Tilmelding sker ved at anføre hhv. »M« og »F« på indbetalingen. Betaling skal ikke ske forud. Under hele udflugten serveres øl, vand, kaffe m.v. i udflugstogene.

Endvidere arrangerer Udflugtsafdelingen fælles pladsreservation i liggevogn på udturen samt almindelig pladsbillet på hjemturen for deltagere med påstigning **øst** for Storebælt. På indbetalingen skal anføres »P«.

I Aalborg sker overnatning på dobbeltværelse med bad. Overnatning kan også ske på enkeltværelse med bad mod betaling af tillæg. Oplysning om ønsket overnatning skal gives på indbetalingen. I tilfælde af overtegning af enkeltværelse vil de pågældende blive kontaktet af Udflugtsafdelingen.

Priser:

Deltagelse i selve udflugten	kr. 350,00
Overnatning dobbeltværelse	kr. 150,00
Overnatning enkeltværelse	kr. 200,00
Pladsbillet nattog (liggevojn)	kr. 30,00

Deltagelse i fællesspisningen forventes at blive ca. kr. 10,00 for morgenmad og ca. kr. 30,00 for hver frokost. Disse beløb skal **ikke** forudbetales.

Såfremt der ikke ønskes deltagelse i hele udflugten oplyses priserne for de enkelte udflugtstog efter den 1. marts på tlf. (02) 96 89 21 (Udflugtsafdelingen) eller (05) 86 91 20 (Preben Clausen).

Tilmelding:

Deltagelse skal ske ved forudbetaling **senest den 15. marts**. Der skal indbetales mindst halvdelen af det samlede deltagergebyr. Restbeløbet skal være indbetalt **senest den 30. april**. På kupon til modtager skal anføres den ønskede værelsestype, »M« for morgenmad den 3. maj og »F« for frokost den 3. og 4. maj. Såfremt der ønskes pladsreservation skal endvidere anføres »P«.

Turen gennemføres kun, hvis der er tilmeldt mindst 75 deltagere.

Beløbet skal indbetales på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup**. Såfremt turen aflyses på grund af manglende tilslutning, vil de indbetalte beløb blive returneret. Oplysninger om turens gennemførelse fås fra den 25. marts på de nævnte telefonnumre.

Girotalonen medbringes i udflugtstoget og ombyttes med billet. Friпас og frikort er ikke gyldige i særtogene.

Vel mødt til en forhåbentlig velbesøgt udflugt i det forårsklædte Nordjylland.

EVC/UA/PC

Forhåndsorientering om to Sveriges-udflugter

Søndag den 16. juni: Udflugt til Østskåne.

I samarbejde med de to svenske jernbaneforeninger: Östra Skånes Järnvägar, Kristianstad og Skånska Järnvägar (museumsbanen Brösarp-St. Olof-Gyllebosjö) håber vi at kunne byde vore medlemmer og deres pårørende på en spændende rundrejse ad eksisterende, nedlægningstruede og nedlagte baner over strækningen Malmø-Ystad-Tomelilla-Gärnsås-Gyllebosjö-St. Olof-Brösarp-Vittskövle-Kristianstad-Helsingborg-Helsingør-(København).

Der påregnes udrejse med Dragør-Limhamnfærgeren eller med flyvebåden fra Havnegade kl. 8.00 og hjemkomst til København cirka kl. 22.

I Sverige påregnes kørsel med motortog type Y3 (»kameltypen«), skinnebus type Y6/Y7, dansk skinnebus fra Østbanen (Gärnsås-Brösarp), en dobbelttur med damptog (litra J eller S) Brösarp-St. Olof med fotostop undervejs, kaffepause eller remisebesøg i Brösarp (litra L og W kan beses udendørs) samt kørsel med Östra Skånes Järnvägars skinnebus til Kristianstad, hvor der bliver en times pause inden hjemrejsen med ordinært tog kl. 18.30.

Udflugten forudsætter, at der gives dispensation til kørsel på den nedlagte linie Brösarp-Vittskövle, og at persontrafikken Ystad-Simrishamn bibeholdes, eller at SJ efter eventuel persontrafiknedlæggelse den 1. juni kan køre et særtog Ystad-Gärnsås for DJK.

Deltagerafgiften ventes at blive godt 200 dkr., bl.a. beroende på, om vi kan benytte Dragørfærgeren (sommerplan p.t. ukendt) eller flyvebådene.

Nærmere meddelelse om turen følger i næste nummer af »jernbanen«.



Lørdag/søndag 17./18. august, evt. 24./25. august: Udflugt til smalsporsbaner i Västergötland og Östergötland.

Denne to-dagesudflugt var påregnet gennemført i 1984, men måtte udskydes af hensyn til vor udflugt til Västervik i august 1984.

Den foreløbige plan går ud på at rejse med ordinært tog lørdag morgen fra København (sommerafgang antagelig kl. 7.34) til Göteborg og hjemrejse med ordinært tog fra Jönköping søndag kl. 18.20 via Nässjö med ankomst København kl. 23.21.

Fra Göteborg køres ad den nedlagte Västgötabanes tracé med sporvogn linie 8 til Angered og derfra med lejet bus til museumsbanerne Anten-Gräfsnäs og Skara-Lunnsbrunn. Eventuelt et kort besøg ved godsbanen Vara-Nossebro.

Næste dag beses lidt af den forlængst nedlagte smalsporsbane Hjo-Stenstorp samt dampskibet S/S Trafik, som fra 1892 til omkring 1960 sejlede mellem Hjo og Hästholmen som forbindelse mellem smalsporsbanerne på begge sider af Vättern. Der påregnes et besøg ved den nye museumsbane ved Vadstena, inden vi skal med toget fra Jönköping kl. 18.20.

Fra Jönköping fortsætter bussen til Göteborg, således at turdeltagere fra Nordjylland kan nå færgeren til Frederikshavn (sommerplan kendes p.t. ikke).

Deltagerafgiften ventes at blive omkring 900 dkr. fra Helsingør eller omkring 600 dkr. fra Frederikshavn.

Nærmere meddelelse følger i »jernbanen« nr. 2 eller 3.

Eventuelle telefoniske forespørgsler om ovennævnte to Sverigesudflugter kan rettes til Mogens Bruun, tlf. (02) 17 88 04, bedst mellem kl. 20 og 22 hverdage.

Mogens Bruun

Kommende møder

Torsdag den 28. marts kl. 19.30: SCANDIAS produktion af jernbanemateriel. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København K.

Divisionsdirektør Per Nørgaard, Scandia-Randers A/S, fortæller om virksomheden og dens produktion af jernbanemateriel.

(Det i »jernbanen« nr. 6/1984 bebudede foredrag om DSBs bygninger må desværre udskydes til efteråret).

BJ

Nyt fra lokalafdelingerne

Midtjysk afdeling

Tirsdag den 12. marts kl. 19.30: Dias fra en Kina-rejse i december 1984.

Tirsdag den 9. april kl. 19.30: Dias fra Danmark.

Moderne holdes i lokale 4, Herning Centralbibliotek, Brændgårdsvvej 2, Herning.

Bo Lindhardtzen

Fredag den 8. marts kl. 19.30: Mødeaften.

Fredag den 12. april kl. 19.30: Mødeaften.

Moderne holdes i DJIFs lokale, Skovgårdsgade 3, Århus.

BJ

Fynsk afdeling

Tirsdag den 12. marts kl. 19.30: Stiftende generalforsamling. DSBs modelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Jens Bay-Nielsen

Lolland-Falster afdeling

Onsdag den 13. marts kl. 19.00: Mødeaften. Mødelokalet, Nykøbing F station.

Ole Jensen

BØGER

Strandveiens Dampsporvei Selskab 1884-1893 af Leo Baunsgaard. Ny behandling af emnet. 45 s. 27x20 cm. 20 fot. 10 vognrids. 10 ill. 3 sporplaner. Kr. 69,00.

DSB's litra CL, CLS og CLE samt tilsvarende vogne ved danske privatbaner. Temahæfte 3 af Jens Bruun-Petersen m.fl. 38 s. 35 fot. 7 HO-rids. Kr. 38,00.

Sådan husker jeg - Odense-Svendborg-banen af Hans Gerner Christiansen. Tredie bind i serien om fynske strækninger. 90 s. 138 fot. Kr. 80,00.

Københavns industrialisering 1840-1914 af Ole Hyldtoft. Disputats, der fremlægger et nyt syn på forløbet. 524 s. 110 fot. & ill. 12 fig. 126 tab. Ib. Kr. 280,00.

Boken om HNJ. Halmstad-Nässjö-Järnvägar 1882-1982 af Lars Olof Leander. Mangesidig og grundig behandling af en stor svensk privatbane. 320 s. 345 fot. 8 materielrids. 30 ill. 83 kort og stationsplaner. Ib. Kr. 258,50.

Lyntog 1935-1985 af John Poulsen. Disse togs første halve århundrede. Ca. 100 s. Ca. 140 fot. & ill. Kr. 109,00. (Ved bestilling inden den 5.4.1985 kr. 98,00 inkl. forsendelse).

Wagons-Lits. Das exquisite Reisen af Fritz Stöckl. Fotos af vogne og internationale tog. 96 s. 22 fot. 2 vognrids. Ib. Kr. 186,25.

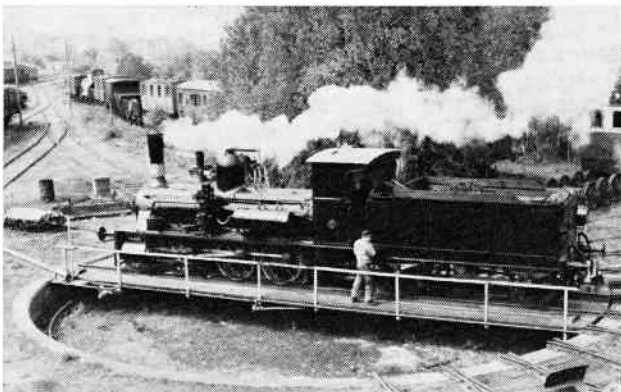


ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat

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

Museumsbanen



OHJ nr. 5 på drejeskive i Maribo 1984.

Foto: Mikael Christensen

Beretning om driften 1984

Museumsbanen - sommerens festligste oplevelse - er omsider gået i vinterhi, men det har vist aldrig før trukket så længe ud. Vi har kørt de traditionelle juletog, og desuden har vi kørt til Ryde til fjernsynsoptagelser, vi har kørt »rundt om husene« i Maribo, og vi har kørt på havnebanen i Saksø, da den nye trafikterminal (station) i byen blev indviet den 12. januar. Endelig måtte et særtog opgives at forcere meterhøje snedriver på vej til Bandholm. OHJ 5 pløjede sig flere toglængder ind i driverne, og toget måtte skovles fri. Rejseselskabet, der netop ville opleve damptog i sne, fik til fulde deres ønske opfyldt.

På materielsiden er der også sket meget. GDS C 31 er sat i drift efter en længere restaurering. Til gengæld blev det et smukt resultat. HHJ D 32 er kommet hjem fra Jylland, og vi har anskaffet en specialvogn til køreledningseftersyn fra DSB. Selv om der vitterlig har eksisteret elektriske damplokomotiver efter dypekogerprincippet, skal vi dog ikke efterse køreledninger. Vognen er nemlig også velegnet til eftersyn af remisetage, og remisetaget i Maribo trænger til eftersyn. Værkstedsvognen RFB M 303 står foran ophugning her i vinter, mens personvognskassen fra Faxe Jernbane (bistadet) overføres til Støtteforeningen Danske Dampvenner i løbet af foråret med henblik på istandsættelse.

Inde i vinterhiet - Maribo remise - bliver der arbejdet på lokomotiverne KIØGE og LJ 19. På det bageste spor er der taget hul - i bogstaveligste forstand - på NFJ A 7, og det tegner til at blive et omfattende projekt. Derfor bliver der nok nogle pauser på vognen, når det bliver varmere i vejret, så det øvrige materiel kan få en overhaling. Så længe vi ikke har en vognhal, skal vi nemlig passe på den lumskede overgang fra patina til begyndende forfald.

CB

23. driftsperiode i tal	1983/84	1982/83
Rejsende i plantog	9.402	11.792
Rejsende i særtog	2.980	2.832
Samlet antal rejsende	12.382	14.624
Indtægt af personbefordring billetsalg	61.425	71.801
Indtægt af personbefordring særtog	40.410	21.599
Samlet indtægt	132.287	124.654
Samlet udgift	126.742	114.675
Endeligt resultat	5.545	9.978

Salgsafdelingen

Nyheder

Sådan husker jeg – Odense–Svendborg-banen af Hans Gerner Christiansen. Endnu engang kan jernbaneentusiasterne glæde sig over en udgivelse fra Hans Gerner Christiansens side. I sin serie »Sådan husker jeg...« har han nu udgivet en dejlig billedbog om Odense–Svendborg Banen. Denne bane har forfatteren en særlig »kærlighed« til, da det formentlig var mellem Odense og Ulbølle via Svendborg, at han foretog de første rejser med jernbane – for dér at besøge sine bedsteforældre.

På bogens 90 sider med ikke mindre end 138 fotos beretter Hans Gerner Christiansen på en fornøjelig måde om Odense–Svendborg Banen fra privatbanetiden efter 2. verdenskrig og frem til den moderne DSB sidebane med en intensiv toggang hovedsagelig med de nye MR-tog. Der er billeder af praktisk taget alle mulige togarter og alle tænkelige former for trækraft. Specielt må vel i disse tider nævnes mange gode billeder af MO-vogne, netop nu, hvor disse ikke mere anvendes i ordinær drift ved DSB.

Bogen kan på det varmeste anbefales til bogsamlingen – ikke mindst hvis man har speciale i fynske jernbanestrækninger. Pris: kr. 80,00 + kr. 6,00 i forsendelse.



LYNTOG 1935–1985 af John Poulsen. I anledning af lyntogenes jubilæum til foråret udkommer beskrivelsen af de »gamle« røde lyntog med hhv. tre og fire vogne, deres afløser – MA-lyntogene fra 1960'erne, Inter-City-togene og fremtidsperspektiverne med en ny generation af dieseltogsæt. Udgivelsen sker midt i maj.

Bogen bliver på omkring 100 sider og vil få omkring 140 fotos og illustrationer. Pris: kr. 109,00 + kr. 9,00 i porto. Ved forudbestilling og -betaling inden den 5. april 1985 er prisen kr. 98,00 (inkl. forsendelse).



Politireglement for Statsbanerne, 1934. Vi har fået et antal politireglementer for Statsbanerne i hænde, og de kan erhverves for kr. 10,00 + kr. 4,00 i forsendelse.



Traktionsudvalgets betænkning, 1956, bind 1 og 2. Den betænkning om tekniske, økonomiske og samfundsmæssige undersøgelser vedrørende overgangen til nye trækraftformer ved DSB fra 1956 er interessant for jernbaneentusiasten, der ønsker at kende den tids overvejelser ved damp-, diesel- og eldrift ved DSB. Vi har desværre kun 12 eksemplarer, hvorfor **bestilling** må ske **pr. brevkort**. De første 12 modtagne bestillinger vil blive effektueret med fremsendelse af regning. Pris (for begge bind – ca. 300 sider): kr. 75,00 (inkl. forsendelse).



De lovede prislister m.m. bliver – på grund af et stort arbejdspress – desværre ikke færdige til udsendelse før medio marts 1985.

Dansk Jernbanearkiv har primo februar 1985 meddelt, at man endnu ikke kan oplyse endeligt udgivelsestidspunkt for Tillæg 1982 til danske jernbaners driftsmateriel. Salgsafdelingen er altså uden skyld i denne meget beklagelige forsinkelse af dette værk, og så snart hæftet udkommer, vil det blive tilsendt alle, der har forudbestilt det.



Ovennævnte varer (excl. Traktionsudvalgets betænkning) kan bestilles ved indbetaling af beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tollose**. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren!

OCMP

Lederen – fortsat fra side 3

I Aalborg er alt gået godt som altid, og nr. 34 har vist sig at være den succes alle håbede på.

Vort yngste skud på banestammen, Bloustrødbanen, er godt igang med flere hundrede meter spor. Den delvise overtagelse af den gamle teglværksbygning er et stort skridt i retning af at skabe et virkeligt industrimiljø omkring en smalsporet jernbane, noget der næppe er tænkeligt noget andet sted i landet. Hvordan Oscar har bygget banelegeme og skaffet materialer til det hele, vil jeg ikke beskrive på tryk, det skal høres af hans egen mund.

Alle de mange aktiviteter omkring banerne har fået nogle af vore andre aktiviteter til at stå lidt i skygge, men fremhæves bør det, at bladet under de nye redaktørers ledelse har fået et for hovedparten af numrenes vedkommende særdeles værdifuldt indhold med oplysninger fra alle grene af jernbanernes virksomhed. Bogudgivelsen har indskrænket sig til en bog om museumsbanen, men vi håber i det nye år at kunne genoptage udgivelserne.

I efteråret fandt en livlig diskussion sted i bladets spalter om vore udflugter, hvor bestyrelsen har haft svært ved at finde fodslaget i de sidste år. Der kom mange interessante synspunkter frem og en hel del rimelig kritik. Jeg håber vi i det nye år kan følge denne op med såvel MO-udflugter som kortere ture og rejser til Sverige og måske også Østeuropa.

Ellers vil det nye år vel nok i stort omfang være præget af arbejdet med forberedelserne til fejringen af foreningens 25 års jubilæum, hvor der bør gøres en indsats både med bogudgivelser og kørsel. Skulle det også inden dette tidspunkt være muligt at skaffe foreningen hensigtsmæssige lokaler i København med tilhørende bibliotek, mener jeg, at vi kan sige, at de fleste af de mål, vi med rimelighed har kunnet stille os, er opfyldt.

Birger Wilcke



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.

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 1985:

Ordinære medlemmer	kr. 140,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1985)	kr. 95,00
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.

John Armstrong Pedersen,
Ørvadsvej 4, 8220 Brabrand. Tlf. (06) 26 33 23.

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:

Rejsebureauleder Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

Foreningens baner og tog:

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl,
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. (03) 88 43 54.
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, Slagterisporret:

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

Odense, Konservessporret:

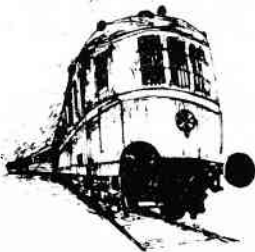
Christian Nielsen,
Hjertræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. (09) 94 23 58.

POUL LEVING

ØSTERLED 16
5600 FARRØR

FORUBBESTIL

LYNTOG 1935 - 1985
af John Poulsen, ca.
100 s. 17x25cm, omslag
i farver, ca. 140 ill.
UDKOMMER 14.5.1985, pris
kr.109,- + eksp. kr. 13,-
FORUBBESTILLINGSPRIS til
10.4.85 kr.98,- inkl.eksp.

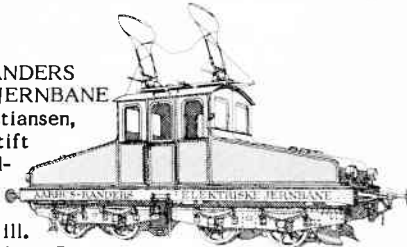


Jubilæumsbogen om lyntogene beskriver de afgørende ændringer i landsdelsforbindelserne, som åbningen af Lillebæltsbroen og Indførelsen af lyntogene betød. Konstruktionen af lyntogene og den senere udvikling af nettet, "generations skiftet" til MA-tog, overgangen til InterCity-systemet og fremtidsplanerne er - ligesom lyntogsdepotet Helgolands historie - også med.

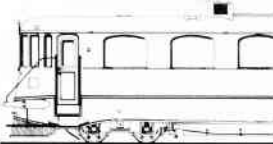
NYHEDER

AARHUS - RANDERS ELEKTRISKE JERNBANE

af Asger Christiansen,
17 x 25 cm, stift
omslag med ud-
foldeligt kort,
32 s.spækket
med facts, 35 ill.
Pris kr. 49 + eksp. 7,-



For 70 år siden var Danmark ved at få sin første elektriske jernbane. Der var udarbejdet detaljerede planer for det hele, men så faldt hele projektet pga. intriger, svindel og modstand fra Århus by, staten og DSB. En spændende historie om en egns kamp for en usædvanlig bane.



MOTORMATERIEL 2
-AEG, Kiel, DEVA, EVA-
Maybach, Renault m.fl.
80 s. A4-tværformat, 160
ill., omslag i farver.
Pris kr. 198 + eksp. 20,-

2. bind i MM-serien, om motormateriel bygget i udlandet før 1945. Klarlægger en lang række hidtil ukendte detaljer. Bogen rummer en mængde HO-tegninger og "ukendte" fotos.

TIDLIGERE UDKOMMET

TRANSSIBIRISKE JERNBANE - historien om verdens længste jernbane, 80 s. 17 x 25 cm, 114 ill., heraf 20 i farver. Pris kr. 98 + eksp. 13,-

Såvel rejsehåndbog som spændende jernbanebog.
2.OPLAG SMART UDSOLGT!

Forlaget modtager med tak billedmateriale til bogprojekter. Specielt billeder af lyntog (især MO- og loko-trukne før K73) samt privatbanetog på DSB-/DSBtog på privatbanestrækninger. Alle benyttede billeder honoreres med fri-ex. Husk navn, adresse og tlf.nr. på bagsiden.

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

Giro 1 52 56 62
Bane Bøger
Løvsangervej 98
4000 Roskilde

**bane
bøger**

**S SCANDIA
RANDERS**