



jernbanen

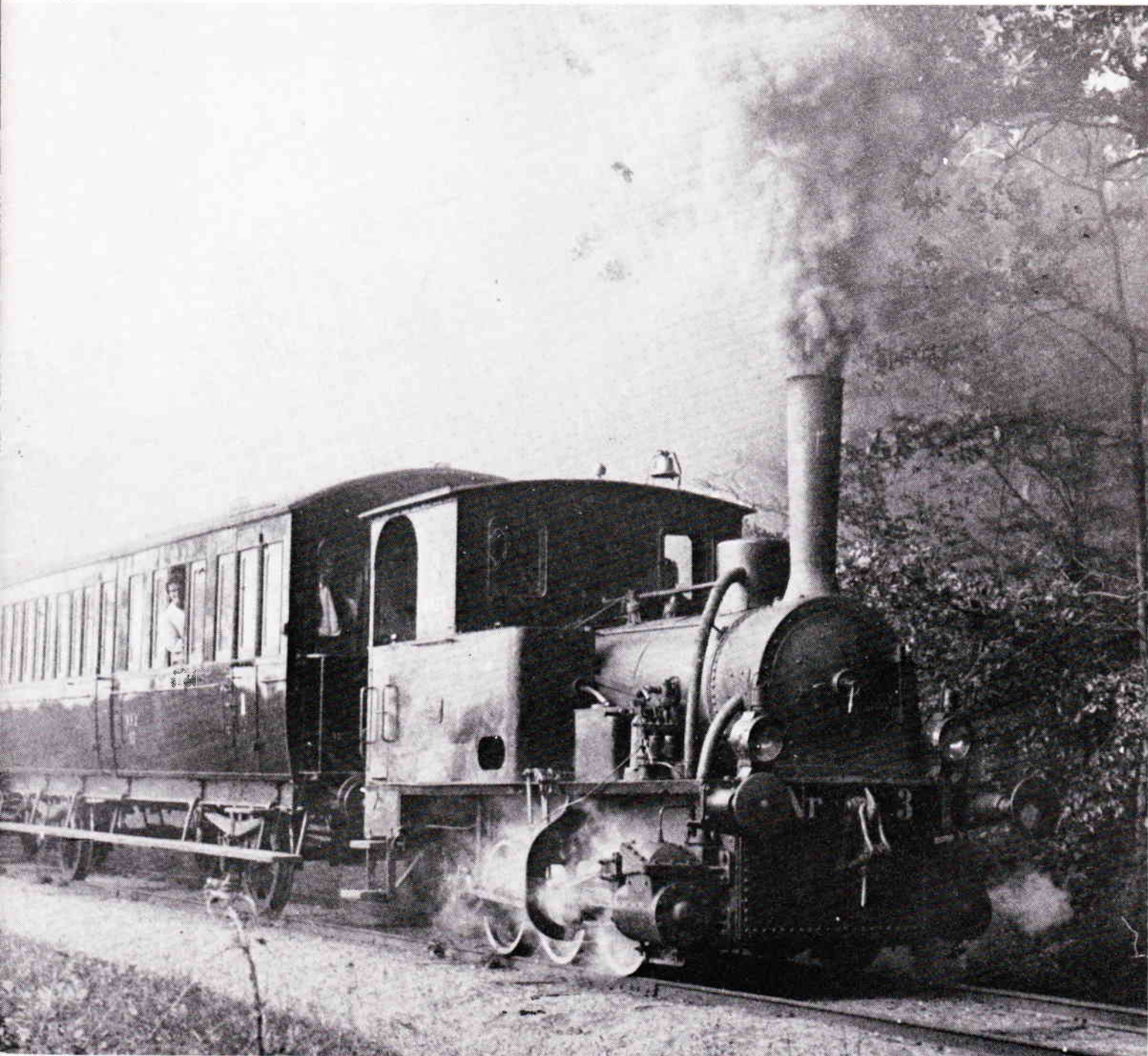
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

1

26. ÅRGANG

FEBRUAR 1986

KR. 25,00





Fra jubilæumsmiddagen den 18. januar

Middagen ved vor jubilæumsfest i Blovstrød var præget af særdeles mange taler, der alle omtalte foreningens arbejde meget rosende og udtrykte håb om fremgang i de kommende år. Også trafikminister Melchior kom bl.a. ind på foreningens samfundsnyttige arbejde, men undlod heller ikke at berøre to af tidens trafikemner: DanLink og den faste Storebæltsforbindelse. Fra venstre ses fru borgmester Jensen, Allerød, vicegeneraldirektør Rolsted Jensen, Lone Christensen, trafikministeren, fru Rolsted Jensen og DJKs formand, Birger Wilcke. Foto: Kjeld Chorfitzen

Forsiden

Fra Museumsbanens første år stammer denne optagelse af ØSJS nr. 3 »Faxe« med banens bedste personvogn, NFJ A 7, i Merretskov i august 1962. Foto: Børge Chorfitzen

Distribution

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

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

Indsendelse af stof

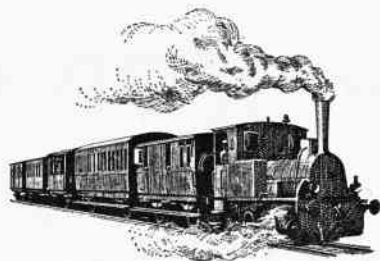
Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. I modsat fald indgår billederne i DJKs arkiv.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 2/1986: 1. marts 1986.

Sidste frist for stof til nr. 3/1986: 1. maj 1986.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 21. februar 1986.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

26. årgang nr. 1, februar 1986

jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K

Hovedredaktion

Jan Koed
Tlf. (01) 57 34 62

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

Specialredaktører

Erik B. Jonsen (DSB)
Esthersvej 19
2900 Hellerup

Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)
Holmevej 8
4340 Tølløse

Jakob Stilling (Udland)
Blegdamsvej 72 A I
2100 København Ø

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Annonceekspedition

Dansk Jernbane-Klub
Holløselund Strandvej 9
3220 Tisvildeleje
Tlf. (02) 30 73 00
Postgiro 6 39 68 79

Oplag: 2.600 eksemplarer

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

ISSN 0107-3702

Indhold

Studierejse anno 1879 til
Vemb-Lemvig Jernbane 4
Jernbanenyt – kort fortalt:
DSB 8

Udland 12
Sporvedligeholdelsesmaskiner
ved DSB 14
Foreningsnyt 19

Tillæg

Oversigt over sporvedligeholdelsesmaskiner
ved DSB

DJK – 25 år

Alle, der har været med til foreningens reception på 25 årsdagen for dens stiftelse eller har været med til den vellykkede fest i Bloustrødhallen den følgende lørdag, har vel nu hørt så meget om alt det, foreningen har udrettet i de femogtyve år, at de snart er dødtrætte af at høre mere herom. Jeg skal da også skåne læserne herfor og nøjes med at takke de mange indbudte gæster, der gjorde aftenen festlig for os, for at de ville ofre en lørdag på at tage helt op til Bloustrødhallen. At trafikminister Melchior og hans hustru kunne ofre tid hertil midt i diskussionerne om DanLink og Storebæltsbro var os en meget stor glæde. At det desuden var en sand fornøjelse at høre ministerens mange gode historier, kan jeg heller ikke undlade at fortælle alle dem, der ikke var med. Der er ikke her plads til at nævne alle de gaver, vi fik, og de mange gode taler, vi hørte, men fremhæves bør det, at statsbanerne igen hjalp os på alle måder med store tilskud til vort arbejde og fremskaffelse af et splinternyt ML-tog, der kørte os til Allerød station, hvor vi blev hentet med veteranbusser.

Det allerbedste, der er sket i forbindelse med vort jubilæum er dog, at det ønske, jeg på bestyrelsens vegne har fremsat på hver eneste generalforsamling i 25 år om fremskaffelse af et hovedkontor i København, nu takket være statsbanernes velvilje er gået i opfyldelse, idet vi for en overordentlig rimelig leje har fået lov at overtage den hidtidige vogn-ekspeditionsbygning på Københavns Godsbanegård fra den 1. marts i år. Vi har i årevis drømt om at få lokaler, hvor vi kunne samle vore arkiver, indrette bibliotek og udlån, få egne kontorer og et mindre mødelokale. Alt dette opfylder den nye bygning, der endda kun ligger ti minutters gang fra Københavns Hovedbanegård og mindre end 1½ km fra Rådhuspladsen.

Jeg tror, at de nye lokaler, som vi håber at kunne indrette inden sommerferien, vil blive det samlingssted for foreningen, som vi har savnet i så mange år, og som vil kunne danne rammen om en forøget indsats for banerne i de kommende 25 år. Vi siger endnu engang statsbanerne hjertelig tak og byder foreningens medlemmer velkommen i de nye lokaler, hvor vi håber regelmæssigt at have åbent for besøgende, der ønsker at gøre brug af vore bøger og andre arkivalier.

Birger Wilcke

Studierejse anno 1879 til Vemb-Lemvig Jernbane

Ved Asger Christiansen

Da Vemb-Lemvig Jernbane blev åbnet for almindelig drift den 20. juli 1879 adskilte banen sig fra de tidligere anlagte jernbaner ved sit lettere spor, manglende indhegning, beskedne rullende materiel og forenkledede driftsform. Både anlæg og organisation var altså enklere end sædvanligt, og denne nye driftsform benævntes tertiærdrift. Årsagen til valget af tertiærdriften skal søges i, at oplandet var tyndt befolket og trafikgrundlaget dermed mindre end ved andre jernbaner.

Princippet i tertiærdriften var udformet af ingeniør I. V. Tegner (senere DSBs overingeniør og i en årrække generaldirektør), der i sin begrundelse bl.a. skrev: »Opgaven maa være den, at søge Drifts- og Vedligeholdelsesudgifterne nedbragte i et passende Forhold til den sandsynlige Indtægt og i Forbindelse dermed at tilstede saadanne Modifikationer i selve Anlægget, som maatte erkjendes for at være forenelige med dets Brugbarhed og Sikkerhed uden dog at lægge hindringer iveien for en senere Udvikling af Trafikken.«

Da VLJ altså var landets første tertiærbane, har dens driftsform påkaldt sig speciel interesse hos nutidens jernbaneentusiaster. Banens historie er skildret af P. Thomassen i bøgerne »Med Lemvigbanen gennem 100 år« og »Vemb-Lemvig-Thyborøns rullende materiel gennem 100 år«, begge udgivet i forbindelse med VLTJs 100 års jubilæum i 1979.

Men en øjenvindeskildring af tertiærdriften kunne nok interessere, og dette gav anledning til endnu en udgivelse ved banens jubilæum, nemlig et lille skrift med titlen »Omkring tertiærdriftens tidligste år. Skitser fra Vemb-Lemvig Jernbane 1879-1882.« Skriftet indeholder to beskrivelser af VLJ. Den ene skrevet af C. P. Aubeck (1853-1924), som var VLJs bogholder og stationsforvalter i Lemvig i årene 1879-1882, og den anden beretning var skrevet af journalist ved Nationaltidende, A. Falkman (1837-1903). Begge beretninger er ganske interessante, men må dog læses med et vist forbehold.

Som bogholder og stationsforvalter ved VLJ i tre år må C. P. Aubeck jo siges at have oplevet tertiærdriften på nærmeste hold, men desværre forholder det sig sådan, at Aubeck har nedskrevet sine iagttagelser hele 35 år efter, at han forlod VLJ. I de mellemliggende år må erindringen om de oplevede begivenheder naturligvis være blevet delvis mangelfuld og delvis fordrejet. Tilmed begrænser C. P. Aubeck sig ikke til at beskrive forholdene ved VLJ alene.

Journalist A. Falkmans beskrivelse af VLJ blev bragt i Nationaltidende en måneds tid efter banens åbning, og hans beretning er ganske redelig. Men da Falkmans journalistiske specialer var litteratur og teater, forbigår han naturligvis en del jernbanetekniske enkeltheder, der måtte interessere vore dages jernbaneentusiaster.

Indtil nu har vi altså savnet en jernbanesagkyndigs sam-

tidige beskrivelse af tertiærdriften. Men en sådan findes faktisk, idet VLJ i oktober 1879 – altså tre måneder efter banens åbning – havde besøg af en norsk jernbaneingeniør, Sverre Heyerdahl. Han var udsendt af trafikdirektøren for de norske statsbaner for at undersøge, om tertiærdriften ville egne sig for norske forhold. Efter besøget i Danmark afgav ingeniør Heyerdahl en rapport om VLJ, og han hæftede sig især ved arbejdsforholdene for banens personale. I det følgende bringes et uddrag af Sverre Heyerdahls rapport, der på flere punkter er et interessant supplement til beretningerne fra C. P. Aubeck og A. Falkman.

Som illustration er her bl.a. valgt nogle fabriksfotografier fra SCANDIA, der leverede alt vognmateriellet ved banens åbning. Foruden det rullende materiel leverede SCANDIA også følgende:

- 6 kvægramper på hjul, svarende til døråbningen på banens godsvogne. Kvægramperne påmales VLJ No. 1-6. Pris pr. stk. kr. 200,00.
- 2 perronvogne. Påmales VLJ No. 1-2.
- 10 vognbænke afpasset banens godsvogne. Bænkene påmales VLJ No. 1-10.
- 2 sækkevogne. Påmales VLJ No. 1-2.
- 4 akselkasser, Busses patent.
- 4 reserve-skruekoblinger.
- 2 draisiner.

Men nu over til ingeniør Sverre Heyerdahls rapport.

»Under 7de Juni 1878 erholdt en i Lemvig og Omegn dannet Komite Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra den vestjydske Statsbanes Station Vemb til Lemvig. Koncessionens Varighed er 90 Aar, medens Statens Ret til mod bestemt Betaling at erhverve Banen indtræder Aar 1900.

Desuden indeholdt Koncessionen en Bestemmelse om, at den skulle bortfalde, hvis Banen ikke inden 1ste Juni 1881 aabnedes for Drift, en Frist, der viste sig mere end tilstrækkelig, da Banen 9 Maaneder efter Arbeidets Paabegyndelse aabnedes for almindelig Benyttelse den 20de Juli 1879.

Statens Bidrag stipuleredes til 80.000 Kr. pr. dansk Mil. Banens Længde er 28,9 Km. Den støder, som allerede nævnt, paa den ene Side direkte op til Statsbanen ved Stationen Vemb (18 Km. fra Holstebro, 29 Km. fra Ringkøbing). Herfra gaar den i nordlig Retning gennem rige, fuldstændig opdyrkede Egne, hvis samlede gennemgaaende velhavende Befolkning beløber sig til ca. 12.000, til den lille, driftige, ved Limfjorden beliggende By Lemvig (ca. 15.000 Indbyggere).

Allerede ved Banens Anlæg iagttoges den størst mulige Økonomi. Sporvidden er vel, da Banen har direkte Forbindelse med Statsbanen, den normale, men de anvendte

Nr. 11. Vemb—Lemvig Jernbane.

Mile.	Personlaxt.		Fra Lemvig	Nr. 1. 5 ³⁰ Fm.	Blandede Tog		Nr. 5. 6 ¹⁵ Eft.	Forbindelsen med andre Baner ses Paa 6. Plaanen for Vestjydske Jern- bane, i hvilken Afgang fra og An- komst til Lemvig er indført.	Mile.	Personlaxt.		Fra Vemb	Nr. 2 8 ³⁰ Fm.	Blandede Tog		Nr. 6 9 ¹⁵ Eft.
	II.	III.			Nr. 3. 11 ¹⁵ Fm.	Nr. 4. 3 ¹⁵ Eft.				II.	III.			Nr. 2 8 ³⁰ Fm.	Nr. 4 3 ¹⁵ Eft.	
0,75	50	30	Bonnet	5 ³⁰	11 ¹⁵	6 ¹⁵		1,10	50	30	Bækmarksbro	8 ³⁰	3 ¹⁵	9 ¹⁵	9 ¹⁵	
1,61	50	60	Ramme	5 ³⁰	11 ¹⁵	6 ¹⁵		1,86	50	60	Faare	8 ³⁰	3 ¹⁵	9 ¹⁵	9 ¹⁵	
1,99	50	90	Faare	6 ¹⁵	11 ¹⁵	6 ¹⁵		2,83	50	90	Ramme	9 ¹⁵	4 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	
2,74	50	120	Bækmarksbro	6 ¹⁵	12 ¹⁵ Eft.	7 ¹⁵		3,08	2	120	Bonnet	9 ¹⁵	4 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	
3,84	50	150	Vemb	6 ¹⁵	12 ¹⁵	7 ¹⁵		3,84	2	150	Lemvig	9 ¹⁵	4 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	

VLJs første køreplan er hentet fra Reiseliste for Kongeriget Danmark nr. 9/1879.

Arkiv: DSB Jernbanemuseum

Skinner har den ved Smalsporede Baner almindelige Vægt af 35 Pund pr. Yard.

Terrænforholdene begunstigede også i hoi Grad et billigt Anlæg. Kun var man ved Byen Lemvigs Beliggenhed nede i en forsænkning mellem hoi Rækker nødt til at lægge Stationen af samme Navn i nogen Afstand fra Byen. Man gik her frem efter det i Danmark almindelige Princip, hvorefter der ingen store Anstrængelser gjøres for at bringe Stationerne ind i selve Byerne.

De paa Banen forekommende Broer ere af Træ. Al Indhegning af Banelegemet er sloifet, hvilket saa meget lettere har kunnet ske, som Banen overalt omgives af opdyrket Mark. Under Banens Drift i de for mit Besøg foreløbne 3 Maaneder troede man desuden at have vundet Erfaring for, at Faren for Overkjørsel af de paa Banen indkomne Kreaturer er størst paa et par enkelte Steder, hvor de tilstødende Marker af Eierne ere blevne forsynede med Indhegninger. Banens Beliggenhed næsten i Terrainhøjde og i en let overskuelig Egn forringer ogsaa Risikoen.

Banen har følgende Stationer:

Lemvig, hvor der er opført Stationsbygning med II og III Klasses Venteværelse, Kontorer og Bolig for Driftsbestyreren, Godshus og Lokomotivstald med en mindre Smedie

samt Vandstation. I nærheden af Stationen ligger en Btjentbolig.

Bonnet, Ramme, Faare og Bækmarks Bro med resp. 5,9, 9,7, 15,0 og 20,6 Km. Afstand fra Lemvig. En hver af disse Stationer ere forsynede med et gennemgaaende Sidespor, hvorhos der er opført mindre Stationsbygninger indeholdende Ventesal, Kontor og Pakhus. Faare Station er forsynet med en Reservevandstation af simpleste Sort.

Vemb med en noget større Stationsbygning og Pakhus.

Banens rullende Materiel bestaar af:

3 toaxlede Tenderlokomotiver af ca. 10 Tons Vægt. Da der paa Banen ingen Dreieskive findes, er Maskinerne indrettede for Kjørsel i begge Retninger og saavel for som agter forsynede med Kofangere.

4 Personvogne indrettede efter det almindelige Kupe-system med en II og tre III Klasses Kupeer. Vognene frembyder, naar undtages at de er meget let byggede, kun den Eiendommelighed, at Belysningen sker fra Siden ved almindelige Petroleumslamper, der udenfra indsættes i smaa i Skillevæggene mellem Kupeerne anbragte Skabe.

2 Stoppevogne forsynede med almindelige Skruebremser. Enhver Vogn indeholder foruden Pakrum ogsaa Postkupe.

Flytbar kvægrampe af samme type som Scandia leverede til VLJ i 1879. Dette eksemplar leveredes til Østjydske Jernbane i 1876. Rampen havde et bevægeligt led ved hjulakslen, så mindre højdeforskelle kunne udjævnes. Foto: Arkiv JMJK

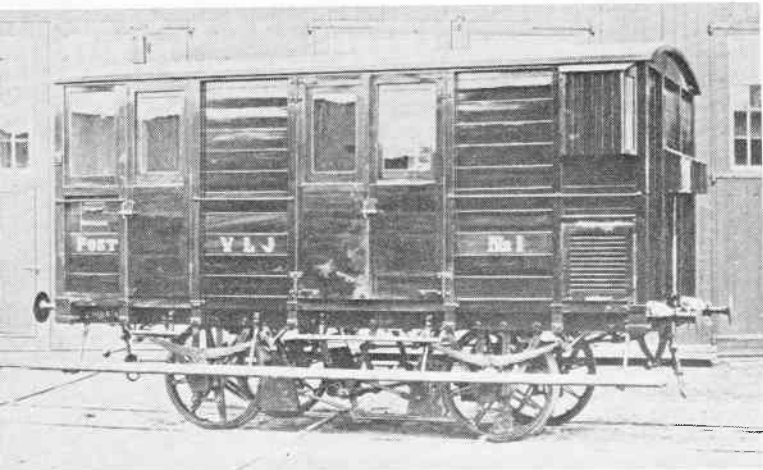


2 lukkede og 5 aabne Godsvogne. Finder en enkelt Gang stærk Tilstrømning af Passagererne Sted, kan saavel Bremsevognene som de lukkede Godsvogne ved Anbringelse af løse Bænke anvendes til Persontransport.

Signaliseringen

Den er paa Banen den i Danmark sædvanlige, idet samtlige Stationer er forsynede med Morse's Telegrafapparat samt med elektrisk Klokkeapparat.

Omendskjønt der ved Anlægget var anvendt stor Spar-sommelighed, er man dog i Bestræbelserne for at ind-skrænke Driftsudgifterne gået endnu videre. Den øverste



Fabriksfotografi af VLJ bremse-, bagage- og postvogn nr. 1, Scandia 1879.
Foto: Arkiv JMK

Ledning af Driften udøver en blandt Aktieejerne valgt Bestyrelse, der imidlertid herfor ingen Godtgjørelse faar. Banens lønede Personale bestaar ialt af 28 Personer, nemlig:

Driftsbestyreren, Leder af Banens hele Drift og Forstander for Regnskabsafdelingen samt Kasserer. Han antages af Bestyreren paa $\frac{1}{2}$ Aars Opsigelse. Til Antagelsen udfordres Ministeriets Approbation, hvorhos dette bestemmer den Sikkerhed, han i sin Stilling som Kasserer skal stille. Lønningen er 3.000 Kr. Aarlig og i Tantieme 5% af Driftsoverskuddet. Banens øvrige Afdelinger ere:

Driftsafdelingen

Denne afdelings nærmeste Foresatte ere Stationsforvalteren i Lemvig, der tillige fungerer som Bogholder og i Tilfælde som Bestyrerens Stedfortræder. Han lønnes med 1.500 Kr. aarlig og i Tantieme $2\frac{1}{2}$ % af Overskuddet. – Desuden henhører til Afdelingen:

- Stationsforvalteren i Vemb, der aflønnes med 840 Kr. aarlig og i Tantieme $1\frac{1}{2}$ % af Overskuddet.
- 4 Stationsexpedienter paa Mellemstationerne, til hvis Aflønningsvilkaar jeg som det ved Banen mest eendommelige senere skal komme tilbage til.
- 2 Elever, der benyttes til Hjælp ved Hovedkontoret i Lemvig, og som aflønnes med 240 Kr. aarlig.
- 4 Portører, nemlig 2 paa hver Endestation med en Aflønning af 50 Kr. maanedlig.
- 4 Vogtersker, de ved Mellemstationerne Formænds Korer. Da Bevogtningen hidindtil var udført for Anlæggets Regning, var der endnu ingen Bestemmelse truffet om Vogterskernes Aflønning. Benævnelsen Vogtersker er her noget uegentlig, da det efter Reglementet kun paa-ligger dem at efterse, om Konduktøren ved Afgangen fra

Mellemstationerne har bragt Alt i Orden, om Sporskif-terne altsaa ere forsvarlig aflaaede, Hovedsporet frit samt gjenstaaende Vogne tilstrækkelig sikrede mod at komme i Bevægelse.

Vognafdelingen

Herhen hører: 2 Togførere, af hvilke den ene som Afdelings Formand er ansvarlig for Vognenes Vedligeholdelse og driftssikre Tilstand. Togførerne har foruden vekselvis i 2 paa hinanden følgende Dage at besørge Togtjenesten, Forpligtelse til i de for denne Tjeneste fri Dage at udføre saadant Arbejde, som Bestyreren bestemmer. Der er derfor ved deres Valg taget Hensyn ogsaa til deres Kvalifikationer udenfor den egentlige Togtjeneste. Den ene arbejder saaledes som Smed, den anden som Kontorist. Lønningen er resp. 900 Kr. og 1.000 Kr. aarlig med en treaarig Lønforbedring til 1.140 Kr. og 1.300 Kr. Milepengene ere 3 Øre pr. Mil.

Maskinafdelingen

med første Lokomotivfører til Forstander bestaar af 2 Lokomotivførere og 1 Pudser. Lokomotivførerne deles med Hensyn til Lønnen i 2 Klasser, der aflønnes med resp. 900–1.200 Kr. og 1.000–1.400 Kr., alt efter Tjenestetiden. Milepengene ere 5 Øre pr. Mil. Pudseren, der tillige er Vandpumper og Kulmand paa Lemvig Station, aflønnes med 56 Kr. Maanedlig.

Baneafdelingen

hvtill hører 6 Formænd, har som nærmeste Forstander Formanden i Lemvig. Formændene ere med Hensyn til Aflønning delte i 3 Klasser:

- 1:ste Klasse med 3,00 Kr. pr. Arbejdsdag.
- 2:den Klasse med 2,70 Kr. pr. Arbejdsdag.
- 3:die Klasse med 2,40 Kr. pr. Arbejdsdag.

Den nødvendige Arbejdsstyrke til Udførelse af større Reparationer tages blandt de Omkringboende, idet man allerede under Anlægget har haft Opovelsen af de langs Banen boende Bønder i de forskellige Vedligeholdelsesarbejder for Øje.

En fra de ved andre Jernbaner forekommende Forhold exceptionel Stilling indtager Expedienterne paa Mellemstationerne. Man har her haft Øje for at faa Stationsforstandere, der, uagtet deres Befatning med Jernbanen er en Biforretning, dog har stor Interesse af dens Trivsel. Man kom nemlig med dertil skikkede Folk overens om, at de mod 10% af Stationens Bruttoindtægt og Overdragelse af en Jernbanen erholdt Gjæstgiverbevilling skulde overtage Udførelsen af alle ved Mellemstationen faldende Forretninger. De har selv at sørge for Opførelsen af Gjæstgivergaard med de fornødne Rum for Kontorer, Venteværelser o.s.v. Al fornøden Assistance har de selv at skaffe fra sin husstand. Dog kan de erholde et mindre Tilskud fra Jernbanen til Kontorhold.

At Jernbanen paa Mellemstationerne har opført en egen Bygning, har nærmest sin Grund i Nødvendigheden af under mulig opstaaende Uenighed med Expedienterne at have en interimistisk Stationsbygning til forføining. Den benyttes nu kun som Pakhus.

Da Expedienternes Befatning med Jernbanen kun skulde være en Biforretning, sørgede man for at lægge Beslag paa deres Tid en saa kort Del af Dagen som muligt. Telegraftjenesten er derfor indskrænket til 4 Timer daglig, og Regnskabsførslen ordnet saa enkel som muligt.

Hvad den valgte Lønningsmaade angaar, beklagede vistnok Expedienterne sig paa en enkelt Undtagelse nær over den ringe Indtægt, deres Stationsmesterbefatning bragte, men samtidig udtalte de dog det Haab, at Trafikkens Stigning skulde forbedre Forholdene. Bestyrelsen ansaa den store Interesse, Expedienterne havde af Trafikken for at være af den største Fordel for Banen, da en personlig Indvirken paa de forskellige Trafikanter var af stor Vigtighed, navnlig under Konkurrencen med den endnu bestaaende Fragtkørsel langs Banen.

Den anden store Besparelse ligger i indskrænkningen af Maskin- og Togpersonalet. Togene har almindelig kun en Betjening af 2 mand, nemlig 1 Lokomotivfører og 1 Togfører. Banens lette Trace og den korte Kjøretid mellem Stationerne i Forbindelse med de smaa Maskiner gjør Fyrboderen undværlig. Efter Lokomotivførernes Udtalelse medførte Reduktionen af Maskinpersonalet ingen betydelig Ulempe.

Togførerens Arbejde er derimod ved Indskrænkningen saavel af Tog- som Stationspersonalet meget besværliggjort, da han, foruden at besøge al Bremsning, skal foretage Af- og Paalæsning af Gods, modtage og aflevere Fragtsedler, samt forrette som Pensemand ved Skiftning (rangerleder under rangering - red.) paa Mellestationerne. Imidlertid bestaar Togene som oftest kun af en Passagervogn, en Bremsevogn og en å to Godsvogne. Forudses paa enkelte Dage eller med enkelte Tog en større Trafik, medsendes en af Endestationernes Portører til Assistance for Togføreren. - Det største med et Tog befordrede Antal Passagerer har været henimod 250.

Over Banens Trafikforhold forelaa der, da kun ca. 2 Maaneder var forløbne siden Banens Aabning, kun faa Data. Ruten retter sig efter Statsbanens. Der kjøres 3 Tog daglig i hver Retning. Den 28,9 Km. lange Bane til bagelægges i 80-90 Minutter eller, Opholdene undervejs iberegnet, med en Hastighed af 20 Km. i Timen. Kjøreplanen gjorde Indtrykket af at være ganske rummelig, da Opholdet paa Mellestationer ofte varede 8-10 Minutter uden at Toget derfor ved Ankomsten til Endestationen var forsinket.

Gjennemsnitsantallet af Passagerer pr. Tog havde været: i Juli 34, i August 17 og i September 12.

Banens Indtægter og Udgifter opgaves i Tidsrummet fra 20. Juli til 30. September at have været: Indtægter 9.697 Kr., Udgifter 4.147 Kr. Banen har altsaa leveret et Overskud af 5.550 Kr. Herved maa imidlertid bemærkes, at al Vedligeholdelse efter Kontrakten med Byggeentreprenøren i det første halve Aar paahviler denne. Udgifterne vil altsaa senere forøges med en betydeligere Sum under Baneafdelingen. Uagtet denne Forøgelse af Udgiften vil dog, hvis man slutter fra de Norske Baners Udgift under samme Konto, Forholdet mellem Indtægt og Udgift blive gunstigere end det under lignende svag Trafik almindelige.

Hvorvidt imidlertid det her valgte System for Stations- og Togbetjeningen i Længden og specielt under en forøget Trafik vil vise sig praktisk, er et Spørgsmaal, der ikke fyldestgjørende kan besvares saa kort Tid efter Banens Aabning. □

**bane bøger ønsker
Dansk Jernbane-Klub til lykke
med de første 25 år!**

Jernbanehistorisk bibliotek genåbnes

God nyhed til alle jernbaneentusiaster

Jernbanehistorisk Selskab blev stiftet den 25. marts 1963 med følgende to formål for øje:

- at være støtteforening for Dansk Model-Jernbane Klub (DMJK)
- at indsamle historisk materiale og arkivalier (litteratur, fotos og tegninger).

Et bibliotek, som havde eksisteret hos DMJK siden 1945, blev Jernbanehistorisk Selskab ved denne lejlighed også ansvarlig for.

Siden da er det gået stærkt fremad med regelmæssige anskaffelser af jernbanetidsskrifter og -bøger. Endvidere har der været mange bidrag fra private samlinger med det resultat, at selskabet nu er i besiddelse af en meget omfattende og helt enestående samling - som eksempel kan nævnes abonnement på 43 forskellige jernbanetidsskrifter, hvoraf 23 er danske, 8 engelske, 7 tyske, 1 norsk, 1 østrigsk, 1 amerikansk og 2 svenske. Dertil kommer flere tusinde udgaaede tidsskrifter, bøger, tekniske forskrifter, reklamer, brochurer, køreplaner, årsberetninger, jubilæumsskrifter, fotos og billetsamlinger m.m.

Manglen på en bibliotekar og overflytningen af hele samlingen fra Nørrebro station til de nye lokaler i kælderens på Københavns Godsbanegård har været grunden til, at samlingen har været lukket i flere år. Efter en grundig sortering og redigering af det samlede materiale er det os nu en stor glæde at kunne meddele offentligheden, at samlingen genåbnes. Dette markeres med en stor indvielsesfest på selskabets 23 års fødselsdag **tirsdag den 25. marts kl. 18.00** i selskabets lokaler, **Kalvebod Brygge 38.**

Alle jernbaneinteresserede er hjertelig velkomne!

Chris Surridge
Jernbanehistorisk Selskab

Det var Hinnerup

Gåden om stationsbilledet i »jernbanen« nr. 6/1985 synes nu løst. Fra Lars Algreen Christensen, Ry, har vi modtaget følgende kommentar: »Min far var stationsmester i Hinnerup fra 1969 til stationens nedlæggelse i 1978, og på hans kontor var der et billedgalleri af samtlige stationschefer fra stationens oprettelse samt et enkelt billede af den oprindelige station, der lå på den modsatte side af sporene, hvor den nuværende stationsbygning ligger. Den nuværende station blev bygget i 1914, og den oprindelige station blev nedrevet i 1916. Den lå lige op ad Frijsenborgskovene, og billedet i bladet er åbenbart taget fra gadesiden, hvorimod billedet, vi havde hængende i Hinnerup, var taget fra perronsiden.«

red.

JERNBANENYTT - KORT FORTALT

DSB

Rullende materiel

Oktober kvartal 1985

Nyt materiel: Fra »Scandia-Randers A/S«/»Brown, Boveri & Cie. A. G.« er leveret 2 stk. elektriske lokomotiver **EA 3004, 3005** (øst); fra »Scandia-Randers A/S« (og underleverandører) er leveret 5 stk. dieselelektriske lokomotiver **ME 1533-1537** (øst) samt 4 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum) **MRD 4295-4298** (vest). Fra Sverige er indkøbt 2 stk. beholdervogne (brugte) **736 5, 049, 050** (privatejede: »Superfos A/S«).

Udramgøinger: 1 stk. dieselhydraulisk lokomotiv **MH 334** og 1 stk. dieselmekanisk traktor (Frichs/Ardelt) **127** samt 4 stk. personvogne **Bg 29-44, 066, 068, 073 - Bgc 59-44 008** (litra udgået).

Omlitring: 10 stk. litra Bgx (tidl. liggevogne ændrede til siddevogne) ændret til litra »Bg« (af trafiktekniske årsager - litradifferentieringen er unødvendig, da de tidligere vaskerum er afspærrede). 5 stk. litra Bns 29-84, 545-549 ændret til »Bns-e« efter indretning til kørsel med elektriske lokomotiver, litra EA (se nedenfor).

Renovering: **MM/FS 7602/7102, 7608/7108, 7622/7122, 7779/7279-7781/7281, 7784/7284** og **MU/FU 8519/8019-8521/8021, 8524/8024** (i alt 11 stk. 2-vognstog - S-togs fase 1-renovering).



Status - Efter til- og afgang i oktober kvartal 1985 bestod vognparken pr. 31. december 1985 af:

830 stk. personvogne (styre- og mellemvogne for MA-, ML- og S-tog ikke medregnet). Tilgang: Ingen - afgang: 4 vogne (jf. ovenfor).

79 stk. post- og bagagevogne. Ingen ændringer.

3.572 stk. lukkede godsvoerne. Tilgang: Ingen - afgang: 50 vogne.

1.768 stk. åbne godsvoerne. Tilgang: Ingen - afgang: 48 vogne.

1.842 stk. tjenestevogne. Tilgang: 49 vogne: **950 1, 427, 429-453, 456-466, 468, 469** »Skinnetransportvogn« (Bafd.), **980 3.812** »Energivogn for Matisa-sporombygningstog« (Bafd.) og 9 stk. af godsvoernstypen - afgang: 30 vogne: **420** (APafd.), **542, 676, 693, 757-760** (samtlige Bafd.), **791, 795** (»udstillingsvogne« - begge ØPafd.) samt 20 stk. af godsvoernstypen. (617 stk. af tjenestevognene er af specialtype).

518 stk. privatejede vogne (samt 12 stk. lejet af DSB). Tilgang: 2 vogne, jf. ovenfor - afgang: 1 vogn: **720 2 869** (»Dansk Shell A/S«). (NB. »Renovadan A/S« har taget 3 stk. beholdervogne i brug: **720 2, 801, 802, 700 0 803** - vogne købt af »Dansk Shell A/S«: **700 0 871, 720 2 872, 700 0 877**).

Pr. 31. december 1985 rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder m.v.:

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	3
Rangerlokomotiv	1

Elektriske lokomotiver (25 kV 50 Hz):

Toglokomotiver	5
----------------------	---

Motormateriel:

Toglokomotiver	201
Rangerlokomotiver	133
Traktorer	86
Motorvogne	212
Bivogne	37

Elektrisk materiel (1,5 kV =):

Motorvogne	283
Bivogne	284

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

I afsnit »Elektriske lokomotiver« omfatter »Toglokomotiver«: 5 EA.

I afsnit »Motormateriel« omfatter »Toglokomotiver«: 37 ME - 2 MV - 45 MX - 56 MY - 61 MZ; »Rangerlokomotiver«: 116 MH - 17 MT; »Traktorer«: 43 »Ardelt«-type - 40 »Köf«-type - 1 benzin- og 2 dieselmekaniske »småtraktorer«; »Motorvogne«: 11 MA - 7 ML - 97 MR - 97 MRD; »Bivogne«: 10 AM - 6 BM - 6 BMk - 10 BS - 5 FL.

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



Pr. 1. januar 1986 var følgende rullende materiel i ordre:

- 5 stk. elektriske lokomotiver, litra **EA 3006-3010**,
- 16 stk. elektriske motorvogne (2. klasse), litra **MC 6509-6524**,
- 46 stk. dieselhydrauliske motorvogne (»IC/3 togsæt«), litra **MF 9001-9046**,
- 16 stk. personvogne (bivogne m/ styrerum for litra MC - 2. klasse), litra **FC 6009-6024**,
- 23 stk. personvogne (mellemvogne for litra MF (»IC/3 togsæt«)), litra **FF 9501-9523**,
- 1 stk. hjælpetogskran **982 3 147**,
- 1 stk. løbevogn for hjælpetogskran **982 3 441**.

IC/3 togsæt bliver til litra MF/FF/MF

Den 9. december 1985 indgik »Scandia-Randers A/S«, »Duewag A. G.« og DSB kontrakt om levering af 23 IC/3 togsæt, fremtidig benævnt litra MF/FF/MF (hvis de da nogensinde slipper »projektbenævnelsen«)

Indgåelse af kontrakten trak ud, fordi DSB ikke ville acceptere, at vægten på togsættene var blevet øget i forhold til den oprindelige aftale. Til slut nåede parterne til enighed om en basisvægt på 89 tons. Det svarer til den vægt, DSB hele tiden har ønsket. DSB har dog accepteret en tolerance på tre procent, mod at »Scandia« betaler bøder i forhold til overskridelser på op til disse tre procent.

Men overstiger vægten 92,5 tons, vil DSB afvise togsættene.

De nye tog, der kan skære en time af rejsetiden mellem København og Århus, kommer i drift i 1988.

Læsere af »jernbanen« vil vide, at der har været tale om en »hård fødsel«. Allerede i april 1985 pegede DSB i sin indstilling til Ministeren for offentlige Arbejder på et konsortium af »Messerschmitt-Bölkow-Blohm« (MBB) og »Scandia« som hovedleverandør af de nye IC/3 tog. Det var imidlertid ikke muligt for »MBB« og »Scandia« at opnå enighed om samarbejdet.

»Scandia« tilbød derpå i maj 1985 et samarbejde med »Duewag A. G.« på de samme tekniske, økonomiske og juridiske betingelser, der var opnået med »MBB«. Fordelen skulle være en større beskæftigelsesandel hos »Scandia«. Derefter gennemførte DSB en tung og langsommelig forhandling med »Scandia/Duewag« for at opnå det niveau, der ved forhandlingerne med »MBB« var gældende allerede i foråret.

I begyndelsen af november blev forhandlingerne afsluttet, og det endelige kontraktkompleks blev udfærdiget. Kontraktindgåelsen blev herefter primo november indstillet til ministeren og blev godkendt både der og i Finansudvalget bl.a. med en merpris på ca. 5% i forhold til »MBB«s tilbud. Umiddelbart før den planlagte underskrivelse den 15. november 1985 meddelte »Scandia/Duewag«, at man ikke kunne overholde kontraktens krav til IC/3 togets vægt – og først den 9. december fik sagen en (forhåbentlig) lykkelig udgang.

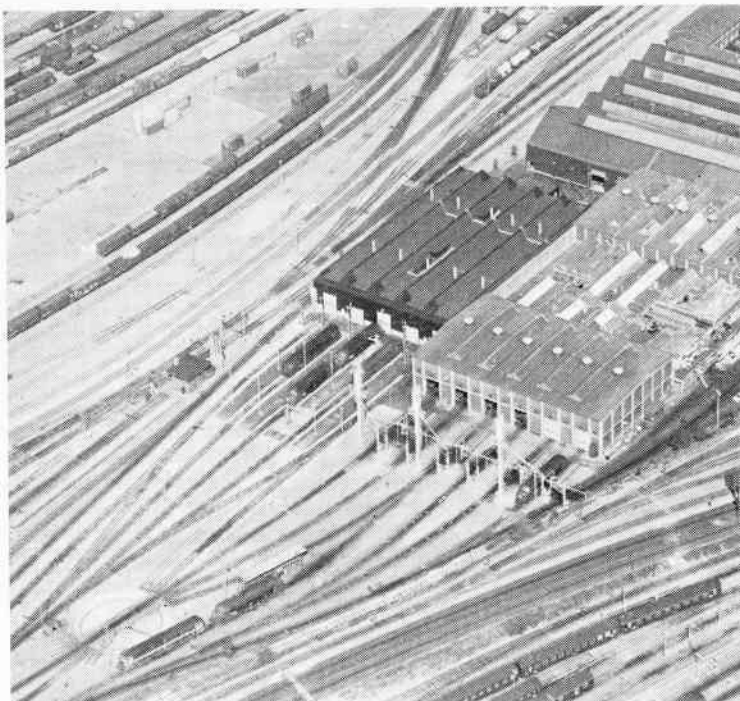
Indførslen af kørsel med MF/FF/MF-togsæt i fjerntrafikken fra K 88 vil medføre store ændringer i DSBs vedligeholdelsesarbejde på værkstederne. DSBs ledelse har besluttet, at vedligeholdelse af togsættene skal ske ude på depotstationerne. Dog skal større reparationer og eftersyn finde sted på »Driftsværkstedet i Århus«, der udvides, jf. »jernbanen« nr. 6/1985, s. 154. Det medfører, at en række opgaver på »Centralværkstedet i Århus« falder væk til den tid. Hele vedligeholdelsen, både struktur, procedurer og uddannelse skal derfor planlægges, og samtidig skal den fremtidige arbejdsdeling mellem de to store Århus-værksteder fastlægges.

Status for EA-lokomotiver

EA 3001 og 3002, der leveredes henholdsvis den 17. september og 14. oktober 1984, blev den 8. juli 1985 af »BBC« endelig godkendt til kørsel med fuld belastning og under normale driftsforhold, hvorefter endelig afprøvning og funktionsgennemgang har fundet sted. Dette har bevirket, at en lang række små og store fejl og mangler er blevet diskuteret med »BBC«, og der er truffet aftale om, at de nødvendige ændringer og forbedringer bliver gennemført så hurtigt som muligt og inden uddannelsen af lokomotivførere, der indledes i begyndelsen af 1986.

EA 3003 leveredes fra »Scandia« den 30. september, EA 3004 den 15. november og EA 3005 den 19. december 1985. EA 3006-10 forventes leveret til de kontraktlige terminer i januar-februar 1986. Overvåget prøvedrift med en å to stammer med to el-lokomotiver i hver stamme kan iværksættes fra 17. marts 1986 på strækningen København H-Helsingør. Fra K 86-sommer kan tre stammer – og til K 86-vinter kan seks stammer sættes i drift.

I uge 47 og 48 (1985) gennemførtes bremseforsøg med måling af bremseveje og fastsættelse af bremsevægte for EA-lokomotiverne. I uge 49 indledtes afprøvning af litra EA med nyombygget styrevogn litra Bns-e.



Vedligeholdelsen af IC/3 togsættene skal efter planen ske på Driftsværkstedet i Århus. I den anledning bringer vi dette luftfoto fra den 31. august 1983. Det viser værkstedet kort efter indvielsen af MR-værkstedet, der er den seneste store udvidelse. Foto: Asger Christiansen

Status for nye S-tog

De 8 stk. 4-vogns S-tog litra FC/MC af serieudgaven er stadig under bygning hos »Scandia-Randers A/S«. Konstruktion såvel som produktion af togene har været ramt af forsinkelser, således at det første 4-vognstog, som skulle være leveret ultimo oktober 1985, først kan ventes leveret primo marts 1986.

EA 3004 og 3005 er netop ankommet fra Scandia og holder ved depotværkstedet i København den 15. december 1985. Foto: Jan Forslund



Efter produktion af de første vognkasser har der afsløret sig en række alvorlige fejl på omtrent samtlige producerede vogne. Fejlene synes at skyldes utilstrækkelig omhyggelighed under forarbejdet og opsvejsningen af vognkasserne. DSB har gjort indsigelser herimod og forlangt fejlene rettet. Sagen er ikke afsluttet endnu, og det vides derfor ikke, om den får yderligere konsekvenser for leveringstiden.

MH-genopretning

DSB har i alt 116 MH-lokomotiver, som alle efterhånden er meget nedslidte. I forbindelse med overvejelser om fremtidens rangertrækraft ved DSB blev det i 1983 besluttet at hovedreparere en stor del af MH-lokomotiverne frem for at købe nye enheder.

Der er siden da kun blevet hovedrepareret 25 litra MH, og det er derfor besluttet at søge gennemført et forceret program, således at hovedreparationsprogrammet kan afsluttes allerede efter ca. 3¼ år for i alt 70 lokomotivers vedkommende. Det endelige antal kan justeres hen ad vejen og hænger tæt sammen med de igangværende bestræbelser på at rationalisere dels rangerarbejdet og dels behovet for rangertrækraftenheder.

Det er ikke besluttet, hvor det forcerede hovedeftersynsprogram skal udføres, men der bliver i givet fald tale om et »genopretningsprogram«, der sammen med radiofjernstyringsprojektet vil tilvejebringe driftssikre og fleksible rangerlokomotiver.

Materielombygning

I bestræbelserne for at forbedre standarden af bådtogene mellem København og Kalundborg var det planlagt – ud over renoveringen/nyindretningen af 7 Af og 20 Bf – at modernisere 4 stk. litra BDg. Denne plan er nu ændret, idet nævnte litra falder som offer for oprydningen af gruppe 2-personvogne i 1986, idet kun ca. 100 vogne af denne vogngruppe (litra ABg og Bg) vil blive holdt i drift udover 1986; det vil endda være nødvendigt at udføre vognkasse-reparation på nævnte antal vogne, idet de er nødvendige for driften indtil medio 1990. I stedet for de 4 stk. BDg-vogne moderniseres nu 4 stk. BD hos »Scandia-Randers A/S« i perioden januar–april 1986. Ændringsarbejderne består bl.a. af

- indretning af togservicebase
- indretning af stort bagagerum, bl.a. til cykeltransport
- ombetrækning af møbler
- opsætning af nye gardiner
- montering af lås på kupé 7 (togførerkupé)

»Scandia-Randers A/S« havde ved årsskiftet næsten afsluttet den ret omfattende ombygning af førerrum i 7 stk. litra Bns – nyt litra Bns-e efter ombygning – med det formål at forsyne styrevognene med udstyr, der kan overføre styringssignaler til elektriske lokomotiver, litra EA. Udstyret leveres af »BBC« og supplerer det, der allerede findes til brug ved kørsel med diesellokomotiver under betegnelsen ITC (Internal Train Control). Det supplerende udstyr er udviklet i Vesttyskland og benævnes ZWS (ZeitmultiplexeWendezugsSteuerung).

I forbindelse med installationen af det nye udstyr ombygges førerrummet, så der skabes en bedre arbejdsplads for lokomotivføreren. Førerpanelet gøres bredere og svarer til det, der findes i litra EA. Bns-e-vognenes ydre er

ændret som følge af, at den hidtidige dør og gummivulst i fronten forsvinder – der kan således ikke etableres gennemgang i litra Bns-e. Yderligere 9 stk. Bns-e skal være klar til idriftsætning i 1986/87.

Det er besluttet at suspendere dampvarmeanlæggene på personvogne af gruppe 1-fjern (litra A, AB, B, Bk, Bmc, BD (dog kun 82–80, 020–029) og WLABm) ved foreløbig at afmontere dampvarmehalvkoblingerne. Vognenes cifferlitrering ændres i takt hermed – vognopsynene indleder operationen på de RIC-mærkede vogne.

Faste anlæg

Høje-Tåstrup station

For anlægget af Høje Tåstrup station kan anføres følgende status for udførelse og ibrugtagning m.v. af de enkelte anlægselementer:

Spor- og perronanlæg: S-togssporene 11 og 12 inkl. depotspor er fuldført. Spor 11 er dog først på endelig plads på strækningen km 18,3–18,7 medio januar 1986. Fjernspor 3 (udadgående fjernspor) blev taget i brug den 19. september og fjernspor 2 (indadgående fjernspor) den 24. november 1985. Fjernspor 0, 1, 4 og 5 fuldføres i perioden januar 1986 – maj 1987.

S-togsperronen er fuldført indtil underside af endelig belægning. Montering af baldakintag, læskure og depotbygning er under udførelse. Fjernperronerne er under færdiggørelse, idet perronforanker er opstillet og baldakintage m.v. under udførelse.

Broanlæg: Overføring for Halland Boulevard samt gangbro fra nordre parallelsti til S-togsperron er fuldført. Stationsbroen afleveredes af entreprenøren den 17. september 1985. Tilbage står isolering og belægning af fortovsarealer på begge sider af stationsbygningen samt i selve stationsbygningen.

Bygningsanlæg: Stationsbyggeriet på stationsbroen er under udførelse af en række entreprenører. Desuden udfører firmaet »Larsen & Nielsen« byggeri nord og syd for selve stationshallen efter særlig kontrakt med DSB. Dette rårhusbyggeri skal stå færdigt den 1. april 1986.

Køreledningsanlæg S-tog: Ledningsophæng over S-togspor er under udførelse. Der påregnes sat strøm på ledningsnettet den 1. april 1986.

Nyt sikringsanlæg: Relæhus i kælder bag stationsbroens søndre endepille er fuldført. Montering af elektrisk udstyr i relæhuset er under udførelse. Lægning af kabler for nyt sikringsanlæg for S-tog og fjerntog er under udførelse. Sikringsanlæg for S-tog er planlagt fuldført til maj 1986 og for fjerntog til K 87.

Høje Tåstrup station ibrugtages som S-togsstation samt for standsende regionaltog K 86 sommer, medens fuld ibrugtagning er planlagt til K 88 sommer samtidig med ibrugtagning af 3.–4. spor Høje Tåstrup–Roskilde.

Investeringer: De samlede udgifter til Høje Tåstrupanlægget er budgetteret til ca. 250 mio. kr. Heraf er hidtil forbrugt ca. 150 mio. kr., således at restinvesteringen andrager ca. 100 mio. kr.

El-projektet

Elektrificeringen af DSBs hovedstrækninger er ikke helt så økonomisk fordelagtig, som det var ventet, da loven blev vedtaget i 1979. For området øst for Storebælt er den rent driftsøkonomiske rentabilitet nu beregnet til 7%, og det er mindre end ved tidligere beregninger.

Som årsag til den faldende forrentning har DSB i en status over elektrificeringsprojektet, afgivet til Finansudvalget, peget på tre forhold. For det første bygger sammenligningen med dieseldrift nu på brugen af ME-lokomotiver i stedet for MZ- og MY-lokomotiver. Her spiller det ind, at ME-lokomotiverne både er mere effektive og har fordele, hvad vedligeholdelsen angår. For det andet blev der tidligere regnet med større prisstigninger på olie end el, hvilket begunstigede en elektrificering, men nu er forholdet omtrent konstant. Endelig byggede beregningerne over elektrificeringen på forventninger om en større trafikstigning, end hvad der nu kan regnes med. Det må dog stadig tages i betragtning, at der for samfundet er fordele ved elektrificeringen, som ikke umiddelbart kan regnes, f.eks. de miljømæssige fordele.

Tidsplanen for elektrificeringen har atter gennemgået ændringer. Efter færdiggørelsen af strækningen København-Helsingør i marts 1986 ser planen nu således ud: København-Roskilde i 1988, Roskilde-Ringsted i 1989, Roskilde-Kalundborg i 1990, Ringsted-Korsør i 1990-91 og resten af østområdet i 1994. Elektrificeringen i vestområdet skal dog først tages stilling til omkring 1990. Her vil planerne dog være afhængig af en eventuel fast forbindelse over Storebælt.

Redegørelsen til Finansudvalget beskæftiger sig desuden med anskaffelsen af IC/3 togene. De særlige togsætfordele, som især er til stede i fjerntrafikken, er ikke kun knyttet til valg af dieseltraktion. Der vil på østområdet kunne opnås helt tilsvarende fordele ved at gå fra en el-lokomotivløsning til en el-togsæt løsning. DSB vil derfor, inden der skal afgives ordre på nyt materiel til den sjællandske regionaltrafik, vurdere, om denne trafik mest hensigtsmæssigt betjenes med lokomotivtrukne tog eller med togsæt. En overgang til anvendelse af elektriske togsæt i denne trafik vil i givet fald kunne frigøre de allerede bestilte 10 stk. EA-lokomotiver til godstogskørsel. På grund af de nævnte udskydelser behøver DSB i øvrigt ikke tage stilling til indkøb af yderligere el-lokomotiver før i 1987.

Budgettet for el-projektet ser p.t. således ud (kun øst for Storebælt): Der er anvendt 455 mio. kr., og indtil 1994 lyder udgiftsoverslaget på yderligere 1.260 mio. kr. Tallene dækker kun faste anlæg. Dertil skal lægges ca. 20 mio. kr. pr. lokomotiv.

Strækningen Helgoland (km 6.318) – Østerport (km 2.398) blev sat under spænding den 8. januar – og strækningen Østerport-København H (t.o.m. km 0.3 (Vestbanen) i sporene 1-8) fulgte den 10. februar 1986, således at hele strækningen Helsingør-København H nu betragtes som ibrugtaget. **Ordinær elektrisk drift på hele Kystbanen vil kunne indledes den 17. marts 1986** (status ved redaktionsslut).

Drift og administration

DanLink

Ved redaktionsslut kunne konstateres, at flere og flere mørke, truende skyer viser sig over »århundredets jernbaneaftale« mellem SJ, DSB og DB (og her tænkes ikke

på skyerne fra brændende klor- og svovltankvogne i TV-avisens med omhu fra fjerne egne fremskaffede arkivoptagelser eller fra afsporede urantransportvogne på vej fra Frankrig til Sverige i henhold til visse avisers tilfældigheder opfundne transportaftaler), idet et flertal i Københavns Borgerrepræsentation blokerer aftalen ved at nægte at godkende lokalplanforslaget vedrørende nyt færgeleje i Frihavnen – samtidig med at kommunen i smuk samdrægtighed med Frederiksberg kommune stiller krav i millionklassen om støjafskærmning langs Godsforbindelsesbanen/Ydre bybane – alt med den følgerkning, at trafikministeren fremsætter forslag om en anlægslov i stedet – med fare for, hvad det kan medføre af politiske trækkerier.



Ombygningen af styrevogne til brug for el-driften betyder endnu en variant i DSBs vognpark. Bns-e 545 holder sammenkoblet med EA 3004 i Helsingør den 22. december 1985. Foto: Jan Forslund

DSB har allerede over for beboerne langs godsbaneringen i København givet tilsagn om at betale, hvad det koster at holde støjen på det nuværende niveau eller lavere, når DanLink (om alt går vel) **åbner den 1. november**; i perioden fra den 1. juni køres efter nødplaner via Helsingør-Helsingborg (hvis da ikke SJ og DB opgiver hele projektet).

DSB vil dels bruge de mindst støjende lokomotiver (litra ME, der endda vil blive støjdæmpet yderligere), dels lade godstogene køre med nedsat hastighed (40 km/h), og endelig begrænse accelerationen på strækningen; rangering vil blive begrænset til et minimum. Det er især mellem Frihavnen og Ryparken, at trafikken stiger. Her har DSB allerede lovet at udskifte vinduer i tre ejendomme. Hvis rapporten fra to konsulentfirmaer, der p.t. undersøger støjen, viser, at der er behov for flere foranstaltninger, betaler DSB for dem.

På »Driftscentral fjern« oprettes et informationscenter, der skal ledes af »Godsleder – DanLink«. Centret skal dels overvåge trafikken, dels sørge for kundeinformation. Centret, bemanded med danske medarbejdere, er et samarbejde mellem de tre jernbaneforvaltninger, som deler de årlige driftsomkostninger på 1,7 mio. kr. DSBs GTS-system er ryggraden i centret, suppleret af SJs og DBs datasystemer.

Færgenyt

Den nye forbindelse Helsingborg-København (–Rødby-Puttgarden) skal markedsføres under navnet »DanLink«, der også skal skrives med store bogstaver på færgernes skibssider. Den nye SJ-færges (se »jernbanen« nr. 1/1985) får en sporlængde på 810 m. DSB har købt en brugt Ro/

Ro-færge, bygget i 1979 (også i Norge) som »Milora«, og som nu sejler under navnet »Scandia Wasa«. Færgeren vil blive ombygget og forlænget med 36 m og vil blive verdens længste jernbanefærge med 198 m med en sporlængde på 750 m. Samtidig med at de to færger indsættes på den nye overfart, tages »Malmöhus«, »Helsingør« og »Hälsingborg«, bygget hhv. 1945, 1955 og 1960 for KM-hhv. HH-overfarten, ud af trafik, formodentlig for at opbygges. Navnet »Helsingborg« bliver derved ledigt, og det ville være logisk og i henhold til statsbanetraditioner, dersom de to færger fik navnene »Helsingborg« hhv. »København«.

Men det har også været antydnet, at den nye SJ-færge vil få navnet »Starke« (efter en dampgods-færge på Trelleborg-Sassnitzoverfarten), og at »Scandic Wasa« sågar vil blive døbt »DanLink«, og ser man på navnene til de nye Århus-Kalundborgfærger er det ikke netop gyldne tider for færge-navne iht. statsbanetraditioner.

For at bekæmpe forurening med fuelolierøg i Korsør har DSB besluttet at forlænge skorstenen på IC-færgeren »Prins Joachim« med 7,5 m. Det koster ca. to mio. kr. Der har i den senere tid været debat om anvendelse af fuelolie på DSBs færger. Baggrunden for, at DSB bruger den tunge type olie, er prisforskellen. I november 1985 var en ton almindelig dieselolie 900 kr. dyrere end den letteste type fuelolie. Og jo tungere fuelolie er, jo billigere er den. På »Peder Paars« anvender DSB en ekstra tung type, og her er besparelsen pr. ton op til 1.200 kr. På en enkelttur forbruges 5 tons.

DSBs direktion har afsat 40 mio. kr. til at forbedre færger og færgehavne i 1986, jf. »jernbanen« nr. 6/1985, s. 156. Det er noget mindre, end Rederitjenesten selv har ønsket, idet tjenesten har planer om renoveringer, ombygninger

m.v. for 130 mio. kr. De 40 mio. kr. dækker dels en modernisering af H-H-færgerne for 15 mio. kr., dels en let modernisering af »Sprogø« og »Arveprins Knud« (10 mio. kr.), modernisering af færgehavnene i Halskov og Knudshoved (10 mio. kr.) og i Rødby (5 mio. kr.). Det er en forudsætning, at pengene anvendes til at forbedre forholdene for publikum og ikke til teknik.

Forenkling af DSBs billetpriser

Det skal være lettere, både for kunder og personale, at finde rundt i DSBs priser. DSB regner med at indføre et nyt prissystem fra 1. maj 1986, hvor man vil operere med to slags billettyper:

1. Regionale rejser: Omfatter alle rejser op til et nærmere fastsat antal zoner. Prisen afhænger af zoneantallet. Der skal være tre rabatformer: Børnebillet, abonnementskort, 10 turskort.

2. Fjernrejser: Omfatter alle rejser over et nærmere fastsat antal zoner. Zonerne opdeles i »ringe«, og prisen afhænger heraf samt af ugedag og årstid for rejsen. Der betyder, at længderabatten indarbejdes i prissystemet. Der skal være følgende rabatformer i øvrigt: børn, unge, ældre, grupper og storkunder (landsrabatkort).

Der er en række detailproblemer i et sådant billetsystem, og de behandles nu i en projektgruppe. DSB tager stilling til billetsystemet i januar.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen. I informationsindsamlingen deltager Jens Ole Christensen.

Udland

Canada

Som et led i festlighederne omkring EXPO 86 er bl.a. Esso sponsor for genopførelsen af CPRs rundremise som en »tema-pavillon«. Remisen skal bl.a. rumme CP nr. 374, det lokomotiv, der trak det første trans-canadiske persontog til Vancouver i 1886.

Som årets julegave har Esso fremstillet souvenir-mursten, der vil blive udlagt omkring drejeskiven i stedet for asfalt eller grus. For canadiske dollars 19,86 (hvad ellers) solgte man op til jul mursten med indgraveret navn til nedlægning omkring drejeskiven. Efter canadiske skatteregler kunne omkostningerne for køberen endda trækkes fra i skat. Køberen modtager en kvittering til skattevæsenet og et ejerskiftecertifikat og kan så lede efter sin sten rundt om drejeskiven under udstillingen! Måske var denne idé en måde at skaffe penge på til DJKs anden vognhal?

DDR

Den daglige dampdrift omkring Rostock er nu helt ophørt. Rostock har stadig tre stk. BR 50 stationeret, men alle tre maskiner er henstillet. Elektrificeringen er nu ibrugtaget helt til Warnemünde, og derved er der foreløbig frigjort seks-otte stk. 118 fra S-togsløbene. Disse tog køres nu med elektrolokomotiver type 243. De frigjorte diesellokomotiver er bl.a. overført til depotet i Wismar, som dermed har indstillet sin dampdrift.

Elektrificeringen til Rostock Güterbahnhof må nu også være færdig, da den 50'er fra Bw Güstrow, der indtil for nylig kom til Rostock ifølge de nyeste meldinger nu ikke længere kører. Bw Güstrow kører sandsynligvis stadig sydpå mod Karow/Neustadt (Dosse) og Wittenberge – men hvor længe?

I løbet af året planlægger DMV – den østtyske modelbaneklub – følgende særtogskørsler:

- 3.5. Cottbus–Grunow–Beeskow–Lübben–Cottbus
- 10./11.5. Oranienburg–Fürstenberg (Havel)–Lychen–Templin–Löwenberg–Oranienburg
- 13.5.–16.5. Plantogskørsel med damp omkring Stendal i anledning af banejubilæum på strækningen Stendal–Tangermünde

J.O. Christensen

Oversigt over

DSB's sporvedligeholdelsesmaskiner

pr. 1.1. 1986

Oversigt over sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB pr. 1.1.1986.

Forklaring til de anvendte betegnelser.

Omr.: Ø = Østområdet, tidligere 1. distrikt
vedligeholdes i sporværktøjsdepotet i Roskilde.

V = Vestområdet, tidligere 2. distrikt
vedligeholdes i sporværktøjsdepotet i Langå.

Litra og nummer:

Maskingruppe	litra indtil 1984		litra fra 1984 Øst/Vest
	Øst	Vest x)	
1. Svellestoppemaskiner			
stopperettemaskine	Sv	Stop	SR
sporskiftestopperettemaskine	Sv	Stop	SSR
2. Siderettemaskiner	R	Ret	R
3. Ballastfordelingsmaskiner	Bf	Plov	BF, Bf også set.
4. Komprimeringsmaskiner	Km/KM	Komp	
5. Dynamicstabiliserings- maskiner	DSM	DSM	DSM
6. Målevogne	Md	Md	MD
7. Ballastrensemaskiner	-	Br/B	BRM
8. Ballastudgravningsmaskiner	Bum	Bum	BUM
Sporudvekslingsmateriel	SUM	SUM	K
Specialkøretøjer			K

x) I Vestområdet anvendte man kun angivelserne internt, dog har man i 1983-84 anvendt følgende litreringer på materiellet i et vist omfang: Stop = S, Komp = K.

I 1984 begyndte man at litrere enhederne landsdækkende, således at ulige numre tilhørte Øst og lige numre tilhørte Vest.

I 1985 ændrede man nummereringen til tre-cifrede numre i forbindelse med indbygning af DSB strækingsradio for at sikre en entydig registrering. I den forbindelse er der foretaget en grupeopdeling.

501-520 = stopperettemaskiner

521-540 = sporskiftestopperettemaskiner

541-560 = ballastfordelingsmaskiner

561-570 = dynamicstabiliserings- siderettemaskiner

571-580 = specialkøretøjer

581-582 = måledræsiner

591-594 = ballastudgravningsmaskiner

7.1.1986. J O Christensen

Oversigt over sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB, blad 1.

Fabrikations- år og nummer	Typebetegnelse	Omr.	Litra & nummer	Bemærkninger
1. Svellerstoppemaskiner.				
1.1. Fabrikat: Plasser & Heurer				
1956 - 38	VKR 01	V	Stop 3	ombygget 1963 til type VKR 04 PX 10, udrangeret 1969 og ophugget 1970.
1958 - 81	VKR 01	V	Stop 4	udrangeret 1968.
1959 - 141	VKR 03	V	Stop 5	udrangeret 1967.
1961 - 197	VKR 03 FL	Ø	Sv 2	ophugget ca 1975.
1962 - 301	VKR 04 PX 10	V	Stop 7	ophugget 1965 efter påkørsel i Kolding samme år.
1962 - 30	KST 95	V	Stop 11	udrangeret 1965.
1963 - 129	KST 95	V	Stop 12	ombygget ca 1970 for afrensning af sten efter ballastrensemaskinen, udrangeret ca 1975.
1963 - 130	KST 95	V	Stop 13	udrangeret 1966.
1964 - 204	WE 75	Ø	Sv 3	1982-83 udlånt til FDSB, Skel-skør, anvendt i forbindelse med indvielsen af det ny sporværk-tøjsdepot i Roskilde i januar 1985, hensat 1985 på København L.
1964 - 415	VKR 05 E	V	Stop 6	udrangeret 1972, solgt til ophugning 1977.
1965 - 174	KST 95	6.		betyder 6. anlægsområde, =OHJ
1965 - 487	VKR 05 E	Ø	Sv 4	hensat 1975 i Kagerup, fra 1981 udlånt til FDSB, Skel-skør.
1965 - 499	VKR 05 E	V	Stop 8	1976 = HHJ
1965 - 519	VKR 06.16	V	Stop 7	1976 = HHJ
1965 - 520	VKR 06.16	Ø	Sv 5	1976 = VNJ, 1977 i brug som VNJ SS 1, hensat 1984.
1966 - 264	WE 275 PLM	Ø	Sv 6	hensat 1975 i Frederiksværk, overtaget af HFHJ i 1979 og solgt til ophugning i 1980.
1967 - 613	VKR 06.32 SLC	Ø	Sv 7	suppleret i 1973 med forvogn, udlejet til VNJ 1980, købt af VNJ 1981, ophugget 1984.
1967 - 662	VKR 06.32 SLC	V	Stop 9	1979 = VLTJ, ombygget til motor-trolje.
1968 - 716	VKR 06.32 SLC	Ø	Sv 8	suppleret i 1973 med forvogn, Sv 8 delvis ophugget 1980, helt i 1985. Forvogn henstår København L.
1970 - 854	VKR 06.32 SLC	Ø	Sv 9	Suppleret med forvogn i 1974-75 1983 = OHJ, ophugget 1984. Ved OHJ anvendt som reservedele for OHJ 06, købt 1980 ex SJ 2005, 1983 = OHJ 62

vend

Oversigt over sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB, blad 2.

Fabrikationsår og nummer	Typebetegnelse	Omr.	Litra & nummer	Bemærkninger
1.1. Fabrikat: Plasser & Theurer, fortsat.				
				(Plasser & Theurer type 06.16 SLC 1969/779).
1970 - 862	VKR 06.32 SLC	V	Stop 1	1976 solgt tilbage til Plasser & Theurer.
1972 - 371	PLM 07.275 SL	V	Stop 12	1981 = SB
1973 - 415	PLM 07.275 SL	Ø	Sv 10	1984 = SSR 1, 1985 = SSR 521
1973 - 1077	MD 07.32	V	Stop 3	udrangeret 1983, 1986 = Østbanen.
1974 - 1195	MU 07.16	V	Stop 4	/S 4, 1984 = VNJ S 4
1975 - 1239	MU 07.16 RS	V	Stop 5	1984 = SR 4, 1985 = SR 504
1975 - 1240	MD 07.32 RS	Ø	Sv 11	1984 = SR 1, 1985 = SR 501
1975 - 1241	MD 07.32 RS	Ø	Sv 12	1984 = SR 3, 1985 = SR 503
1975 - 2460	Beaver 73JT	Ø	Sv 14	henstår ved sporværktøjsdepotet i Roskilde, anvendes som lokal rangermaskine, ophugges formentlig i 1986.
1976 - 1329	MU 07.16 RS	V	Stop 1	1984 = SR 6, 1985 = SR 506
1976 - 1330	MU 07.16 RS	V	Stop 2	1984 = SR 8, 1985 = SR 508
1976 - 1334	MD 07.32 RS	Ø	Sv 15	1984 = SR 5, 1985 = SR 505
1976 - 485	PLM 07.275	Ø	Sv 16	kabinen brændt 1980 på København H, genopbygget, 1984 = SSR 5, 1985 = SSR 525
1979 - 573	PLM 07.275	V	Stop	1984 = SSR 2, 1985 = SSR 522
1981 - 638	PLM 08.275	V	Stop 12	1984 = SSR 4, 1985 = SSR 524
1982 - 2005	PLD 08.32 DN	Ø	Sv 17	1984 = SR 7, 1985 = SR 507
1983 - 711	PLM 08.275	Ø	(Sv 19)	1984 = SSR 7, 1985 = SSR 527
1983 - 2107	MD 08.32	V	Stop 3	1984 = SR 10, 1985 = SR 510
1984 - 2165	MD 08.32	V	SR 2	1985 = SR 502
1984 - 2166	UNOMATIC 08.165	Ø	Sv 14 ²	1984 = SR 9, 1985 = SR 509
1985 - 759	08.275 UNIMAT	V	SSR 6	1985 = SSR 526
1985 - 760	08.275 UNIMAT	Ø	SSR 9	1985 = SSR 529
2. Fabrikat: Scheuchzer.				
1949?		V	Stop 2	Fandtes ved DSB 1949, 1958 = TKVJ, 1968 = OHJ, ophugget 1983.
1950-55		Ø	Sv 1	ophugget ca 1960.

Oversigt over sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB, blad 3.

Fabrikationsår og nummer	Typebetegnelse	Omr.	Litra & nummer	Bemærkninger
1.3. Fabrikat: Matisa.				
1975 - 1334	B 133	Ø	Sv 13	1984 = SSR 3, (1985 = SSR 523), henstår ved sporværktøjsdepotet i Roskilde med salg for øje, formentlig til Italien.
2. Siderette maskiner.				
2.1. Fabrikat: Plasser & Theurer.				
1964 - 112	AL 203	Ø	R 1	leveret 1965, 1976 = HHJ
1965 - 148	AL 203	Ø	R 2	1976 = VNJ SR 1, hensat 1984.
1966 - 237	AL 203	V	Ret 1	1976 = HHJ R 1
1966 - 238	AL 203	Ø	R 3	1981 ombygget til skinneoptager i forbindelse med sporombygningsmaskinen Matisa P 811 S, 1985 = K 573.
1966 - 239	AL 203	V	Ret 2	1976 = OHJ, 1981 = OHJ 63
1966 - 240	AL 203	V	Ret 3	udrangeret 1976.
1970 - 348	AL 250 E	Ø	R 4	ombygget 1978 til specialskinnetransportvogn for sporombygningskolonnen (15-meter skinner), benævnt PS 350/Skinnetransportvogn nr 1.
1970 - 403	AL 250	V	Ret 4	1979-80 ombygget til kantdozer, 1985 = K 572.
1972 - 421	AL 204 W	V	Ret 15	1981 = SB
1975 - 434	AL 280 W	Ø	R 6	1984 = R 1, 1985 = R 569
1976 - 441	AL 280 W	Ø	R 7	ophugget 1985.
1980 - 443	AL 280 W	Ø	R 8	1984 = NSB.
2.2. Fabrikat: Sollinger Hütte.				
1971 - 1103	Kershaw SL 66	Ø	R 5	Senest anvendt delvis demonteret som rangertrolje ved sporværktøjsdepotets filial i Ballerup. Siden november 1985 udlånt til OHJ med salg for øje.

Oversigt over sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB, blad 4.

Fabrikationsår og nummer	Typebetegnelse	Omr.	Litra & nummer	Bemærkninger
3. Ballastfordelingsmaskiner.				
3.1. Fabrikat: Plasser & Theurer.				
1968 - 27	USP 3000	Ø	Bf 1	1976 ombygget til Sving 1 = spændingsudligningsmaskine under Svejseingeniøren.
1968 - 32	USP 3000	V	Plov 1	1976 = GDS-HFHJ, 1977 ombygget til trolje Mt 6.
1969 - 38	USP 3000 C	Ø	Bf 2	1983-84 udlånt til FDSB, Skel-skør, 1984-85 udlånt til HTJ, 1985 = HTJ 66.
1969 - 65	USP 3000 C	Ø	Bf 3	1984 = BF 1, 1985 = BF 541
1969 - 66	USP 3000 C	V	Plov 2	udrangeret 1981, henstår i Langå
1970 - 94	USP 3000 C	Ø	Bf 4	1984 = BF 3, 1985 = BF 543
1971 - 122	USP 3000 C	V	Plov 3	udrangeret 1981, solgt til op-hugning 1982.
1971 - 124	USP 3000 C	V	Plov 4	1981 = VNJ
1971 - 133	USP 3000 C	Ø	Bf 5	1984 = BF 5, 1985 = BF 545
3.2. Fabrikat: Sollinger Hütte.				
1972 - 801	Kershaw SK 69	Ø	Bf 6	1984 = BF 7, 1985 = BF 547
1975 - 930	Kershaw SK 69	Ø	Bf 7	1984 = BF 9, 1985 = BF 549
1976 - 1201	Kershaw SK 73	V	Plov 1	1984 = BF 2, 1985 = BF 542
1978 - 1503	Kershaw SK 73.1	V	Bf 546	Købt brugt 1985 fra Gleisbau-Union, Koblenz, istandsat og sat i drift samme år. Erstatte den brændte BF 6.
1980 - 1820	Kershaw SK 73.1	V	Plov 2	1984 = BF 4, 1985 = BF 544
1980 - 1821	Kershaw SK 73.1	V	Plov 3	1984 = BF 6, brændt 6.6.1985., henstår i Langå.
1980 - 1822	Kershaw SK 73.1	V	Plov 4	1984 = BF 8, 1985 = BF 548

Oversigt over sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB, blad 5.

Fabrikationsår og nummer	Typebetegnelse	Omr.	Litra & nummer	Bemærkninger
4. Komprimeringsmaskiner.				
4.1. Fabrikat: Plasser & Theurer.				
1975 - 135	VDM 800	V	K 3	udrangeret 1983, 1986 = Østbanen
1975 - 137	VDM 800	V	K 2	1976 = Øst, ophugget 1985.
1975 - 138	VDM 800	V	K 1	1985 = HHJ K 1.
1975 - 139	VDM 800	$\frac{D}{V}$	$\frac{Km\ 3^1}{K\ 4}$	1976 = Vest, 1983 ombygget til specialkøretøj med troljekran, 1985 = K 574, 1.1.86. ikke om-litreret.
4.2. Fabrikat: Matisa.				
1974 - 8500	D 9	Ø	Km 1	1985 ombygget til sporsænker for sporombygningskolonnen, 1985 = K 575.
1974 - 8501	D 9	$\frac{V}{Ø}$	$\frac{÷ nr}{Km\ 2}$	1976 = Øst, henstår på København L som reservedele for Km 1.
1976 - 8030	D 912 R	Ø	Km 3 ²	Anvendes som trækraft for SUM = sporudvekslingsmateriel, 1985 = K 571.
5. Dynamicsstabiliseringsmaskiner.				
5.1. Fabrikat: Plasser & Theurer.				
1978 - 166	DGS 32 N	Ø	DSM 1	1984 = DSM 1, 1985 = DSM 561
1982 - 205	DGS 42 N	V	DSM 2	1984 = DSM 2, 1985 = DSM 562
6. Måledræsiner.				
6.1. Fabrikat: Matisa.				
÷ 655	PV 6	Ø	Md 1	Leveret 1970, 1984 = MD 1, 1985 = MD 581
÷ 696	PV 6	V	Md 2	Leveret 1974, 1984 = MD 2, 1985 = MD 582

Oversigt over sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB, blad 6.

Fabrikationsår og nummer	Typebetegnelse	Omr.	Litra & nummer	Bemærkninger
7. Ballastrensemaskiner.				
7.1. Fabrikat: Plasser & Theurer.				
1969 - 40	RM 62	V	B 1	Overtaget af DSB i 1971. DSB lejede i årene 1967-71 en RM 62, og den overtagne maskine har været anvendt i en del af perioden 1984 = BRM 2, hvilket den ikke nåede at få, idet den i 1984 blev påkørt i forbindelse med sporarbejde ved Horsens og ud-rangeret. Henstår i Langå.
1976 - 104	RM 74 UHR	V	Br 2	1984 = BRM 4
8. Ballastudgravningsmaskiner.				
8.1. Fabrikat: Windhoff (overtaget af Plasser & Theurer).				
1976 - 2286	FR 312	Ø	Bum 1	1984 = BUM 1, 1985 = BUM 591
1978 - 2307	FR 312	V	Bum 2	1984 = BUM 2, 1985 = BUM 592
1982 - 2370	FR 312	V	Bum 4	1984 = BUM 4, 1985 = BUM 594
8.2. Fabrikat: TAMPER (USA).				
4781013	Trac Gopher G 04			Anskaffet 1983 af Elektrificeringskoordineringen (Eko) til sporsækningsarbejder mellem Vesterport og København H. Påtænkes anvendt i forbindelse med arbejder ved overkørsler.
9. Sporombygningsmaskiner. følger senere.				
Anvendte kilder: DSB: Sporingeniørerne i København og Århus, sporteknisk sektion, sporrøktøjsdepoterne i Roskilde og Langå samt maskinenhederne. DJK's "Jernbanen" og "Trinbrættet". Dansk Jernbanearkiv's "Danske Jernbaners Driftsmaterie" KLK's "Togfløjten" og Tom Lauritsen. MO-tidende/Blokposten. Danmarks Privatbaner.				

- 24.5. Leipzig Hbf–Grossbothen–Wechselburg–Karl-Marx-Stadt–Glauchau–Rochlitz–Leipzig Hbf
- 21./22.6. Stendal–Tangermünde–Stendal
- 6.7./13.7. Dresden Hbf–Riesa–Döbeln–Nossen–Freiburg–Holzhau–Freiburg–Tharandt–Dresden Hbf
- 9.7. 100 års banejubilæum »Molli« Bad Doberan–Kühlungsborn. Særtogskørsler m.v. på smalsporsbanen 15 km vest for Rostock. Tilbringer-tog med damp fra bl.a. Rostock.
- 5.7.–13.7. Særtog mellem Freiburg og Holzhau
- 30.8. Magdeburg–Blumenberg–Stassfurt–Magdeburg
- 6.9. Erfurt Hbf–Bad Langensalza–Bad Tennstedt–Straussfurt–Grossheringen
- 20.9. Zwickau Hbf–Karl-Marx-Stadt–Niederwiesa–Meissen–Radebeul Ost–Freiburg–Zwickau Hbf med besøg på smalsporsbanen Radeburg–Radebeul
- 4.10. Lübbenau–Lübben–Luckau–Uckro–Lübbenau
- 18.10. Berlin Lichtenberg–Wernigerode–Drei Annen Hohne–Wernigerode–Berlin (Harzquerbahn)

Sædvanligvis er disse udflugter udsolgt lang tid i forvejen og næsten umulige at få billetter til. Men som besøgende kan man altid prøve at lægge et venligt ord ind hos togpersonalet og ellers bare være fræk og lade sig billettere i toget. Stemningen ombord er som på en dansk udflugt – incl. tilråbene!

Ungarn

En række maskindepoter har fortsat damplokomotiver stationeret, men daglig dampdrift er næsten forsvundet.

På lørdage og søndage kørte i sommeren 1985 et veterantog mellem Budapest og Nyugati og Esztergom, ca. 45 km fra Budapest. Toget afgik fra Budapest kl. 9.20, havde ophold i Esztergom 10.40–17.03 og var tilbage i Budapest 18.25. Toget kunne benyttes uden tillæg og blev trukket af en 424. Toget kører formentlig også i 1986.



»Udland« redigeres af Jakob Stilling.

BØGER

Broad Gauge Finale. Baseret på A. T. Malans notater og fotografier fra bredsporsetidens sidste år, 70 s. 27x21 cm, 62 fot. Kr. 117,00.

Les dernieres années de la vapeur en France af Yves Broncard. Udvide: i forhold til den engelske udgave med mange industrilok, 196 s. 29½x21 cm, 320 fot. Kr. 127,50.

Les 141R . . . ces braves américains af B. Collardey & A. Brasserie. SNCFs USA-byggede arbejdsheste, 144 s. 29½x21 cm, 207 fot, 1 tegn. 3 kortrids. Kr. 191,00.

Subway Art af M. Cooper & H. Chalfont. I nært samarbejde med »kunstnerne« har de to fotografer skildret den farverige subkultur i storbyen New York, der sætter sit præg på byens u-baner. 104 s. A4, 239 farvefot. Kr. 152,00.

Das Schuco Buch. Die faszinerende Welt des technischen Spielzeugs af Fritz Fersch & Peter Kampfhammer. Omfatter hele produktionen af dukker, optrækslegetøj, fly og modelbiler i mange skalaer. 167 s. 168 farvefot. 95 fot. & ill. 31½x31½ cm ib. Kr. 1.225,00.

Heeresfeldbahnen af Alfred Gottwaldt. Bygning og drift af militære smalsporsbaner i to verdenskrige er et hidtil overset kapitel i jern-

Påskerejse til Polen (Østpreussen)

SJK arrangerer en rundrejse med damptog i det nordøstlige Polen (det tidligere tyske Østpreussen) i dagene **24. marts – 30. marts 1986.**

Afgang fra Ystad den 24. marts kl. 24.00 med hjemkomst til Ystad den 30. marts kl. 19.30

Pris incl. tog- og færgerejse, hotel og fuld pension i Polen: 2.350 svenske kroner.

Skriftlig tilmelding **senest den 3. marts til Christer Torgersson, Kattsundsgatan 16, 211 26 Malmö**, med oplysninger om fulde navn, fødselsdato, erhverv, adresse, telefonnummer, fødested, nationalitet og pasnummer. Endvidere skal vedlægges to fotografier til brug for visum.

Udførligt turprogram og andre oplysninger om turen kan fås hos:

Christer Torgersson
tlf. (009 46) 40-12 38 83
Lars Holm
tlf. (009 46) 42-12 65 02

CT

BUS INFORMATION

English bus enthusiast wishes to receive any information, especially photographs of **Crossley double- and single-deck buses** supplied to Denmark in 1947 and used by the Danish State Railways and possibly other operators. Cost of photographs will be repaid. Replies to: **D. W. Plant, 170, Old Hall Road, Sale, Cheshire M33 2LU, United Kingdom**

banehistorien, som hermed får sin beskrivelse. Ca. 420 s. 500 fot. & ill. 25x21½ cm ib. Kr. 365,00.

The British Travelling Post Office af Peter Johnson. De britiske bureauvognes historie, hele nettet af natlige posttog og den særlige britiske specialitet med at optage og afsætte posten under korslen beskrives. 104 s. 142 fot. 19 ill., 25x18 cm ib. Kr. 191,50.

Bilddokumente der Damplokomotive af Wolfgang Messerschmidt. Enestående optagesler fra lokomotivfabrikker, samlinger og arkiver kommenteret af kendt lokhistoriker. Ca. 220 s. 160 fot. 27x23½ cm ib. Kr. 290,00.

Modellbahn Dörfer und Städte af Bernd Schmied Dette bind i Albas mj-serie giver ideer til planlægning og opbygning af bypartierne på modelbanen. 128 s. gennemill. i farver og sort/hvid. Kr. 80,50.

Sectional Maps of British Railways, Revised Edition (1985). 45 s. kort + stednavneregister. A4. Kr. 84,00.

The Abingdon Branch af N. Trippett & N. de Courtais. Bittelille sidestrækning på GWs linie til Oxford. 70 s. 27x21 cm, 86 fot. 10 bygningstegn. 1 ill. 8 sporplaner. Kr. 117,00.

NYBODER BOGHANDEL

Store Kongensgade 114, 1264 København K. Telefon (01) 32 33 20

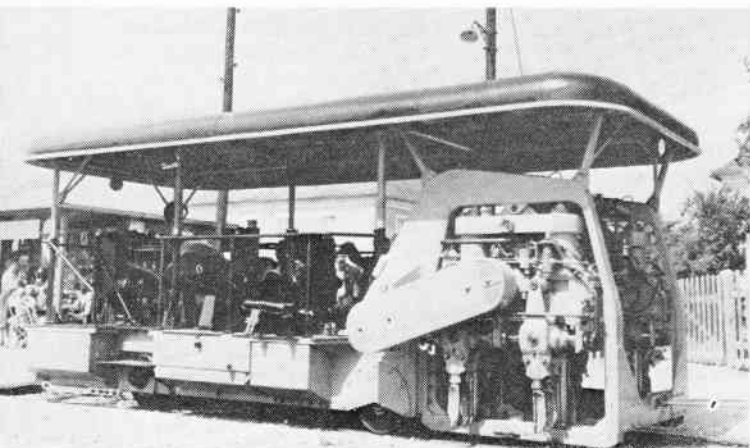
Sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB

Af Jan Lundstrøm

Formålet med denne artikel er at beskrive nogle af de større sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB. Egentlig hører der flere maskiner ind under emnet, men dels er det ret vanskeligt at få oplysninger om emnet, dels kan artiklen ikke brede sig over hele bladet. Således er motortroljer, sporombygningstog og f.eks. Trac-Gopheren ikke beskrevet.

Min primære kilde har været diverse brochurer og beskrivelser fra Plasser & Theurer, og antalsoplysningerne stammer fra en liste fra Plasser & Theurer over maskiner leveret til Danmark. Oplysningen gælder derfor som regel for standardudgaverne, og DSBs maskiner kan eventuelt afvige herfra på visse områder, SJ får f.eks. sine maskiner leveret med Scania motorer.

DSBs større maskiner stammer hovedsagelig fra to leverandører, nemlig Matisa i Schweiz og Plasser & Theurer i Østrig, men også andre leverandører har været med, bl.a. Sollinger Hütte, som har leveret ballastfordelingsmaskiner.



Den første sporvedligeholdelsesmaskine ved DSB var Plasser & Theurer's type VKR 01, der indkøbtes i 1956. I forhold til senere konstruktioner var den ikke bare enkel i teknisk henseende, men dens maskineri kunne også nemt iagttages udefra. Foto: Plasser & Theurer

Svellestoppemaskiner

Da det af hensyn til komforten, det rullende materiel og i ekstreme tilfælde også af hensyn til sikkerheden er af stor betydning, at sporet ligger jævnt, har man fra gammel tid nivelleret ujævnhederne og pakket ballasten under svellerne. Før i tiden brugte man kikkertsigte og donkrafte for at få sporet nivelleret, hvorefter man først med stophakker, senere med trykluftdrevne ballastvibratører stoppede ballasten ind under svellerne for at fastholde sporlejet.

I 1956 fik DSB sin første svellestoppemaskine fra Plasser & Theurer, den var af type VKR 01 og i forhold til vor

tids maskiner af simpel konstruktion. Det var en toakslet maskine med stoppeværktøjerne placeret forrest på maskinen, således at maskinen kun belastede det stoppede spor. Den var ikke forsynet med en anordning til at løfte og nivellere sporet, man måtte stadig bruge donkrafte. Siden fulgte yderligere en VKR 01 i 1958 og en VKR 03, der som den første var forsynet med en kantvibrator, der komprimerede ballasten uden for svellerne efter stopningen for at gøre sporet mere stabilt. Siden har alle svellestoppemaskiner haft kantvibratører. I 1960 fik DSB den første lydisolerede stoppemaskine af type VKR 03 F, og i 1964 kom – stadig fra Plasser & Theurer – en WE 75, der er en svellestoppemaskine specielt beregnet til sporskifter m.m. Selve stoppeaggregatet kan på denne maskine forskydes vinkelret på sporet, således at man kan stoppe hele sporskiftet, og da selve stophakkerne kan drejes om en vandret akse parallelt med maskinen, kan man undgå forhindringer som f.eks. trækstænger, eller man kan stoppe under hjertestykker m.m.

I 1967 kom så næste udviklingstrin til DSB i form af to maskiner af type 06-32 SLC fra Plasser & Theurer fulgt af yderligere én i 1968 og to i 1970. Det er en såkaldt »Duomatic«, dvs. den stopper samtidigt under to sveller. Desuden er maskinerne forsynet med rettehjul, der, når sporet løftes for nivellering samtidig, om nødvendigt retter sporets sideretning. Maskinerne er forsynet med måleudstyr, og for at få en længere måleafstand har man tilkoblet en toakslet vogn. Ud fra disse målinger styres de ruller, der griber fat om skinnerne og løfter dem til korrekt højde, hvorefter de 32 stophakker pakker ballasten sammen under svellerne. 06-32 SLC er treakslet, og de kan som den nyere 08-275 også arbejde efter et fikspunkt.

Senere er i årene 1972-78 fulgt én PLM 275 SC, én AL 204 W, tre »Plassermatic« 07-275, fire »Plasser universal« 07-16 og fire »Plasser Duomatic« 07-32 RS, alle fra Plasser & Theurer. Fra Matisa kommer type B 133, der er beregnet til sporskifter m.m. Den er 15,2 m lang, har en akselafstand på 8,7 m og vejer 36 t. Selvkørende må den køre 80 km/h, men indsat i tog må den transporteres med 100 km/h.

Blandt de nyeste svellestoppemaskiner er en af type 08-275 fra Plasser & Theurer, som DSB modtog i 1981. »Plassermatic« 08-275 er en svellestoppemaskine, der kan bruges i såvel almindeligt spor som i sporskifter m.m. 08-275 er en femakslet leddelt maskine, en fireakslet svellestoppemaskine tilkoblet en énakslet »anhænger«, der ud over at tjene til redskabsvogn bærer to måleaksler. Hele køretøjet er 23,47 m lang, 3,66 m høj og 3,13 m bred over håndbøjler. Hjuldiameter er 710 mm, tjenestevægten er ca. 49 t, og det maksimale akseltryk er på 12 t. En dieselmotor på 188 kW driver via en automatisk transmission maskinen under transport, akselrækkefølgen er da B'2' + 1' og maksimalhastigheden 80 km/h. Indsat i tog må den transporteres med 100 km/h. Når maskinen arbejder, driver den samme dieselmotor maskinen, men nu via en hydrostatisk transmission, akselrækkefølgen



Den femakslede Plassermatic 08-275 i transportstilling er fotograferet i Lunderskov den 1. juli 1981 ganske kort tid efter leveringen.

Foto: Jan Lundström

er nu $B' (A'1) + A'$, og hastigheden er maksimalt 3 km/h. Maskinen både trækker og bremser ved hjælp af den hydrostatiske kraftoverføring, og det er muligt at bremse meget præcist, således at man meget hurtigt er klar til at begynde arbejdet f.eks. i et kort tidsrum mellem to tog.

Måleudstyret består af tre punkter og en wire for hver skinne. De tre punkter er måleaksler, der via stænger bærer wiren. Det forreste nålepunkt kører på ujusteret spor, mens det bageste kører på justeret spor. Wiren vil således danne en referencelinie for det leje sporet skal justeres til. Det midterste målepunkt er placeret tæt ved løfteanordningen, og når sporet løftes, vil stængerne fra dette målepunkt nå wiren, hvorved en vippearm sørger for, at løfteprocessen afbrydes. Mens sporet holdes løftet, stopper den under svellen. Normalt vil man altid køre med et vist grundløft f.eks. i størrelsesorden 5–20 mm, dvs. man løfter hele sporet en smule. For at kunne registrere højdefælgelser fra den ene skinne til den anden er maskinen forsynet med et elektropendul, der giver impuls til løfteanordningerne, hvis en indtastet værdi overskrides. I kurver indtaster man således overhøjden, hvorefter maskinen tager hensyn til dette. Normalt foregår rettearbejdet automatisk, hvilket også indebærer, at maskinen automatisk kører én svelle frem, men der er også mulighed for at arbejde manuelt f.eks. i sporskifter. Denne metode formindsker ujævnheder med 18,4:1. Man kan på flere maskiner ved hjælp af laserstråler også rette sporet efter et fikspunkt.

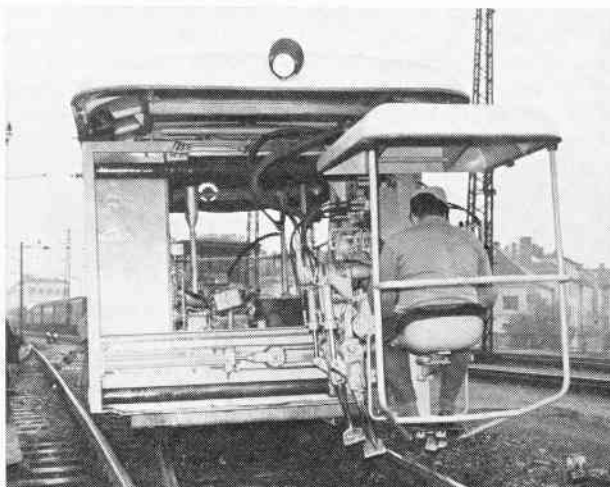
Det er en »hage«, der automatisk griber fat ved skinnens hoved eller fod, der løfter sporet op til den rette højde og holder det der, mens de otte stophækker stopper ballast ind under svellerne. Mens sporet er løftet og derfor lettere at håndtere, sørger nogle vandret monterede retteruller for at sporet justeres sideværts, hvis det er nødvendigt. Denne sideretning har sit eget målesystem, der virker på samme måde som ved de egentlige siderettere. Her formindsker man fejlene med 1:7. De otte stophækker, der som alle andre bevægelige dele er hydrauliske, vibrerer samtidig med, at de trykker ballasten sammen under svellen, stoppedybden kan stilles efter behov. For at fikse sporet efter justering, sidder der en kantvibrator på hver side, der komprimerer ballasten ved svellernes yderkant. De otte stophækker stopper under én svelle ad gangen. Da maskinen er specielt beregnet til sporskifter m.m.

kan stophækker, løftehager og retteruller forskydes vinkelret på sporet. De otte stophækker kan manøvreres manuelt og f.eks. stilles skævt, således at de kan stoppe under et hjertestykke. Denne bevægelighed bruges også til at undgå eventuelle forhindringer som f.eks. trækstænger til et sporskifte. Maskinen har tre betjeningskabiner, af hvilke den forreste og den »under« maskinen bruges ved arbejde, mens den tredje kun bruges ved transport. Efter behandlingen bliver sporet indtegnet på et diagram.

DSB har i 1982 anskaffet en maskine af type 08–32 Duomatic fra Plasser & Theurer. Den tilhører samme generation som 08–275, men kan kun bruges til almindelige spor. Den stopper ved hjælp af 32 stophækker under to sveller samtidigt og kan stoppe under ca. 1.100 m spor i timen. Til at hæve sporet benytter den sig af ruller, men ellers fungerer den i princippet som 08–275. Plasser & Theurer angiver, at en Duomatic med tre mands besætning er i stand til at udføre et arbejde, der før skulle ca. 200 mand til! Bl.a. ved DB bruger man også »Quatromatic«, der stopper under fire sveller samtidig.

Dette fotografi af en svellestoppemaskine type WE 75 til sporskifter viser, hvorledes stoppeaggregatet kan sideforskydes. Desuden kan aggregatet drejes på tværs af maskinens længderetning.

Foto: Plasser & Theurer



Siderettemaskiner

Til justering af sporets horisontale leje anvendtes indtil 1960'erne håndkraft ved de fleste baner, men fra 1963 begyndte man at udføre dette arbejde maskinelt. Det skyldes, dels at det er hurtigere og mere præcist at udføre arbejdet maskinelt, dels at man jo også sparer en del arbejdskraft og dermed penge. Endelig er man efterhånden gået over til sværere overbygningstyper, som gør håndretning mere besværlig.

I 1965 indkøbte DSB to siderettemaskiner af type AL 203 fra Plasser & Theurer, og i 1966 modtog man yderligere fire maskiner af samme type.

AL 203 er et toakslet køretøj med »retteværktøjet« placeret mellem akslerne. Dette »retteværktøj« består af en dobbeltvirkende hydrauliskcylinder, som via fire stænger, to ved hver skinnestreng, presser sporet i ret leje. Trykket, som cylinderen udøver på sporet, kan stilles efter sporets vægt og mængden/arten af ballast. Ud over at trykke kan maskinen også sætte sporet i vibration ved hjælp af samme cylinder og derved lette justeringen. På hver side af maskinen er der placeret en kantvibrator, der komprimerer ballasten ved svellerens ender, og dér fikserer sporets leje. Maskinen har normalt træktoøj og puffer i begge ender, en betjeningskabine og en dieselmotor på ca. 75 kW, der kan give den 14 t tunge maskine en hastighed på 65 km/h. Ved hjælp af målehjul og wirer registreres sporets leje, og kontrollamper viser, hvor justering er nødvendig.

I 1970 købte DSB atter siderettemaskiner, denne gang to stk. AL 250 fra Plasser & Theurer. Det er en ny generation, der bl.a. adskiller sig fra AL 203 ved at arbejde kontinuerligt, dvs. maskinen retter sporet, mens den langsomt kører frem. AL 250 er et bogiekøretøj med retterullerne placeret mellem bogierne. Maskinen er 18,7 m lang, har en betjeningskabine og vejer 4 t. Maskinen registrerer sporets leje ved hjælp af en wire spændt ud mellem to måleaksler, hvis hjul med trykluft presses mod den ene skinne. Mellem disse to yderpunkter er der placeret yderligere en måleaksel og retteværktøjet. Ved at regne på afstandene fra disse to punkter til wiren, der er korde i kurven, justeres sporet.

Selve retteværktøjet består af to trykhjul og en vandret trykrulle ved hver skinne. Som AL 203 er maskinen forsynet med kantvibratører. Maskinen kan også bruges i sporskifter, kryds m.m. Efter retningen optegnes sporet på et diagram.

Siden har DSB fået en siderettemaskine af type AL 204 W fra samme leverandør i 1972 og to AL 280 W, en fra 1976 og en fra 1980. AL 280 W, der også kommer fra Plasser & Theurer, er i det store hele magen til AL 250, men er af samme »generation« som svellestoppermaskinerne i 08-serien. En af sidstnævnte er i 1984 solgt til Norge. Udover disse siderettemaskiner er alle DSBs svellestoppermaskiner forsynet med et sideretningsaggregat.

Ballastfordelingsmaskiner

For at sikre sporets stabilitet er det nødvendigt, at ballasten er rigtigt fordelt. For at kunne gøre dette maskinelt anskaffede DSB i 1968 to ballastfordelingsmaskiner af type USP 3000 fra Plasser & Theurer, senere fulgt af seks maskiner af type USP 3000 C fra samme leverandør, men DSB har også ballastfordelingsmaskiner fra Sollinger Hütte. Beskrivelsen gælder de seks maskiner af type USP 3000 C.

Der er tale om et toakslet køretøj med en vægt på 23 t, en motor på ca. 100 kW trækker via kobling, vendegear,

en seks-gears gearkasse og den forreste aksel køretøjet under transport, hvor maksimalhastigheden er 80 km/h. Når maskinen arbejder, driver motoren via en hydraulisk transmission den forreste aksel. DSBs maskiner af type USP 3000 C har normalt træktoøj og puffer i forenden.

Forrest på ballastrenseren er anbragt en frontplov, der består af fire uafhængige plovskær, der kan hæves og sænkes enkeltvis. Man kan således få en pilformet spidsplov, to diagonalplove eller en nærmest W-formet plov. Omtrent ud for kabinen findes der en plov på hver side af maskinen. Med disse plove kan man nå helt ud til ballastprofillets yderkant og derved opnå det rette ballastprofil, idet de to plovskær uafhængigt af hinanden kan stilles til den ønskede bredde og vinkel. Ved at ændre på den ønskede bredde kan man undgå forhindringer som f.eks. signaler. Bag kabinen findes der en ballastsilo, som kan rumme 11 t ballast, der ved hjælp af seks hydraulisk betjente bundlemme kan fordeles på ballastprofilet, hvor man måtte ønske det. Umiddelbart bag den bageste aksel fin-



Ballastfordelingsmaskine Bf 6 er leveret af Sollinger Hütte, der har bygget maskinen på licens fra USA. Faxe Syd den 6. november 1982.

Foto: Jan Lundström

des nogle »børster«, som fjerner ballast der måtte have lagt sig mellem skinnen og skinnebefæstigelsen. Bag på maskinen er der en »fejmaskine«, der kan sænkes og hæves hydraulisk. Den roterende børste fejer ballasten væk fra svellerens overside, og eventuel overflodig ballast ledes op på to båndtransportører, monteret på tværs af maskinen. Ved hjælp af disse to uafhængige båndtransportører kan den overflodige ballast ledes ud til siden, eller via et tredje transportbånd op i ballastsiloen, en kombination af de to metoder er også mulig. Man kan så ved hjælp af de før omtalte seks bundlemme losse ballasten, hvor der måtte mangle ballast.

De ballastrenserne, som DSB har anskaffet fra Sollinger Hütte, virker efter samme princip, men har ingen ballastsilo.

Komprimeringsmaskiner

Komprimeringsmaskinen har intet modstykke i den manuelle sporvedligeholdelse. Dens opgave er at stabilisere sporet efter sporarbejde. Det gør den ved at komprimere ballasten mellem og udenfor svellerne. I 1959 modtog DSB en svellestopper af type VKR 03 fra Plasser & Theurer, der var forsynet med en komprimeringsanordning, men den bearbejdede kun det yderste stykke af svellemellemrum-

menes. Siden har de fleste svellestopper og siderettere været forsynet med kantvibratører.

I østområdet anvender DSB maskiner fra Matisa, og i vestområdet bruger DSB fire maskiner fra Plasser & Theurer af type VDM 800, der anskaffedes i 1975.

DSB komprimeringsmaskiner har puffer og normalt træktøj i begge ender. Maskinerne af type VDM 800 er 12,4 m lange, har en akselafstand på 4,5 m og vejer 19,5 t. Maskinen, der drives af en dieselmotor, kan ved egen kraft køre 80 km/h. Selve komprimeringsaggregatet er anbragt foran den forreste aksel, mens det på Matisa-maskinerne er anbragt mellem akslerne.

Dynamisk-sporstabiliseringsmaskiner

Ved justering af sporet har det vist sig, at sporets modstandskraft overfor horisontale forskydninger mindskes med i visse tilfælde op til 60%. Til at råde bod på dette viste Plasser & Theurer i 1975 en prototype til en dynamisk-sporstabiliseringsmaskine. I 1978 anskaffede DSB en sådan maskine fra Plasser & Theurer af type DGS32N, i 1982 købte DSB en maskine af type DGS42N med tilhørende »lokomotiv« LK60 fra samme leverandør. Oplysningerne vedrører DGS42N og LK60.

Ved hjælp af styreruller og trykhjul sætter maskinen sporet i vibration med en frekvens, der kan stilles mellem 0 og 50 Hz, og samtidig trykker maskinen lodret på sporet med et tryk, der kan stilles mellem 0 og 24 tons. Det hele styres af måleudstyr, således at sporet ikke kommer ud af justering. Man kan sige, at maskinens påvirkning har samme effekt på sporet som en månedens trafik. Herved opnår man, at perioden med hastighedsnedsættelser efter sporarbejde kan forkortes. Holdbarheden af justeringen øges, da man får en ensartet struktur i ballasten, og sporets modstandskraft overfor solkurver øges af samme grund.

Enheden har en arbejdhastighed på mellem 0 og 3 km/h, mens den kan transportere sig selv ved 80 km/h. Maskinen er opbygget i to dele, en motordel, type LK60, der som kraftkilde har en 12-cylindret Deutz dieselmotor på 220 kW. Den tjener dels til fremdrift af maskinen, dels som kraftkilde for stabilisatorvognen, DGS42N. Førerhuset er placeret på LK60. Begge enheder er toakslede, LK60 vejer 33 t og DGS42N vejer 36 t.

Ballastrensemaskiner

Ballasten, der i dag næsten udelukkende består af skærver, bliver langsomt nedbrudt af trafikken på sporet, og sammen med den forurening af ballasten der foregår bevirker det, at ballasten med tiden mister sin vandafledende egenskab, og det kan bl.a. betyde opfrysninger i sporet ved frostvejr i længere tid. Da det kun er en del af ballasten der nedbrydes, har man udviklet maskiner til at rense ballasten.

Plasser & Theurer viste deres første sporgående ballastrensemaskine i 1963. DSB har nu to ballastrensere, en af type RM62 fra 1969, og en af type RM74UHR-DK. Den efterfølgende beskrivelse omhandler type RM76UHR, der kun afviger lidt fra RM74UHR, NSB har forøvrigt en RM76UHR.

Ballastrensemaskinen har en vægt på ca. 68 t, hviler på to toakslede bogier, og har normalt træktøj og puffer i begge ender. Længden over pufferne er 24,69 m. Så godt som alle maskinens funktioner udføres hydraulisk med en luftkølet dieselmotor på 291 kW som kraftkilde, den sam-



Ballastrensemaskine af type RM74UHR ses i arbejde i et sporskifte. Til venstre ses den arm, hvori løber den særlige kæde, der »trækker« ballasten bort under sporet, og til højre ses transportbåndene, der fjerner affaldet fra rensningen enten til vogne eller til arealer ved siden af sporet.
Foto: Plasser & Theurer

me motor driver via en hydrostatisk transmission ballastrensemaskinen under arbejdet. Den er også i stand til at transportere maskinen med en hastighed på 80 km/h, der også er maksimal hastighed, når den fremføres i tog. RM74UHR har selvkørende en maksimalhastighed på 60 km/h.

Ballasten »trækkes« ved hjælp af en særlig kæde væk under sporet, og med samme kæde transporteres ballasten videre op til en vibrerende si. Ved hjælp af hydraulik kan man stille tværstykkets højde og sideforskyde det under sporet. Den maksimale dybde er 900 mm under sporets cverkant, og den minimale er 200 mm. For at kunne rense ballast over f.eks. broer er UHR-maskinerne forsynet med en anordning til at hæve sporet med indtil 100 mm og forskyde det med maksimalt 300 mm til siderne af hensyn til f.eks. perronkanter og signaler. Et rettehjul for hver skinne sørger for, at sporet kommer tilbage til sit oprindelige leje. Tværstykkets normale bredde er 4.000 mm men til brug ved f.eks. sporskifter kan man indsætte indtil otte mellemstykker á 500 mm, således at man får en maksimal bredde på 7.720 mm. Ballastfordeleren kan eventuelt forsynes med en hydraulisk kran til hjælp ved håndteringen af disse mellemstykker.

Før ballasten når sien findes en anordning, med hvilken man kan lede ballasten uden om sien og direkte ud på den båndtransportør, der fjerner affaldet, hvorved man kan fjerne så godt som al ballasten. Sien, der er på 21 m², kan ved hjælp af hydraulik stilles vandret ved overhøjder i sporet på indtil 150 mm (der normalt er maksimum). Emner, der ikke kan passere en maskevidde på 80 mm bliver sammen med de emner, der kan passere en maskevidde på 32 mm, sorteret fra og ledt ud på en båndtransportør. (De nævnte maskevidder er standard på RM76UHR). Den rensede ballast ledes atter ned på sporet, enten ved hjælp af slidsker under sien, eller ved hjælp af to transportbånd, et på hver side af maskinen, som automatisk svinger fra side til side og derved fordeler ballasten jævnt over sporet; en kombination af de to lossemetoder kan også bruges.



Ballastudgravningsmaskine Bum 1 arbejder i et sporskifte i Korsør den 13. november 1981. Foto: Jan Lundstrøm

Ved rensning af f.eks. sporskifter kan man ved hjælp af ledestykker i sien sørge for, at ballasten fordeles således til losseanordningerne, at man ved hjælp af transportbåndet ved den afvigende skinnestreg kan fordele ballasten jævnt på det område, der ellers ikke kan nås. Foran den bageste bogie er anbragt en pilformet »ballastplov«, som skraber overflødig ballast af svellerne og i øvrigt også fordeler ballasten.

Afaldet transporteres fra sien via et »hovedtransportbånd« til en drejelig båndtransportør, hvorfra man enten kan lede affaldet ud ved siden af sporet eller via andre båndtransportører lede det over i åbne godsvogne. DSB bruger vist nok Fds-vogne til dette. Den drejelige båndtransportør kan drejes 70° til begge sider og derved nå 5,5 m fra spormidten.

Maskinen har en kapacitet på ca. 550 m³ i timen, og da DSB regner med mellem 900 og 1.100 m³ skærver pr. kilometer spor, svarer ydelsen til ca. 500 m/h. Plasser & Theurer angiver, at det tager ca. to timer at rense under et sporskifte. Der er truffet særlige foranstaltninger for at lyddæmpe maskinen ved kæden. Også betjeningskabinerne er lydisolerede.

En ballastrensemaskine kan også bruges ved sporsænkninger, således har DB ved München foretaget en sporsænkning på indtil 2 m ved hjælp af en ballastrenser. Ved hver gennemgang af sporet kunne man fjerne ca. 40 cm af underlaget.

SJ har i 1984 modtaget en ballastrensemaskine af type RM80SPX fra Plasser & Theurer. Den adskiller sig fra andre ballastrensemaskiner ved at være forsynet med en anordning, der lægger »skumplast«-plader ind under sporet. Skumplast-plader bruges til at beskytte sporet mod opfrysninger.

Ballastudgravningsmaskiner

Til at fjerne ballast mellem svellerne, det være sig i forbindelse med udskiftning af ballasten eller i forbindelse med andet sporarbejde, anskaffede DSB i 1976 en maskine af type FR 312 fra Plasser & Theurer. Senere er fulgt yderligere en maskine i 1978 og en i 1982. Det er en ret simpel maskine. Leverandøren angiver i sine brochurer, at særlig uddannelse af betjeningspersonalet ikke er nødvendig. En dieselmotor driver via hydraulik de bevægelige dele, der består af en portal, som kan hæves og sænkes. På denne portal er der monteret to skovlblade for hver side, og ved at forskyde disse fra sporets midte og udefter kan man skumme ballasten ud til svellerens yderkant. Dybden kan indstilles til maksimalt 60 cm under skinnens overkant, og svelleafstanden indstilles ligeledes. Man kan vælge at lade de to sider arbejde sammen, men man kan også arbejde manuelt med hver af de to sider, således at man kan bruge maskinen i sporskifter m.m. □

Kilder

Div. brochurer, beskrivelser og særtryk fra Plasser & Theurer
 Dynamisk-sporstabilisator af O. Evenmo - NSB teknik 1-1981
 Mekanisering af Linjevedlikeholdet af O. Evenmo - NSB teknik 1-1978
 Banavdelningens maskiner 1982-01-01 af Göran Rönn - TÅG 4 og 6 1982
 SJFT 573.0:2 Spårriktmaskin SPR 111, SPR 112 - SJ 1979
 Blokposten
 Dansk Jernbanearkiv

BØGER

Illustration in Action. How do draw and paint Air craft, Ships and Vehicles af John Batchelor & G. Christy. 240 s. 144 farveill. 106 ill. 28x22½ cm ib. Kr. 318,00.

Jahrbuch für Eisenbahnliteratur 1986 af M. Dumjahn red. 224 s. Over 35 ill. 11 artikler og fyldig liste over jernbanebøger, der kan bestilles. Kr. 29,00.

Amagerbanen af Hans Henrik Fafner. Omarbejdet hovedopgave fra Biblioteksskolen. 62 s. 28 fot. 2 ill. 2 kort. 24x17½ cm. Kr. 97,60.

Roslagsbanan 100 år af L.-H. Larsson, Kurt Möller & B. Dalborg. Den officielle jubilæumsbog. 192 s. 18 farvefot. 4 farveill. 280 fot. 8 ill. 3 kort. 20x21 cm ib. Kr. 186,00.

Eisenbahn Atlas Bundesrepublik Deutschland af F. Lüdecke. Fotoalbum. 242 s. 151 fot. 40 farvefot. 11 kort. 25x22 cm ib. Kr. 525,00.

Personvognsmateriellets historie af J. Bruun Petersen. 96 s. Ca. 100 ill. Kr. 139,00. Udkommer april 1986.

Deutsche Eisenbahnen 1835-1985 af E. Rehbein red. DDRs bidrag til jubilæet. 228 s. 70 farvefot. 290 fot. 30 ill. 11 kort. 28½x22 cm ib. Kr. 216,25.

The Imperial Way. Making Tracks from Peshawar to Chittagong af Paul Theroux & S. McCurry. 144 s. 92 farvefot. 4 kort. 27½x21 cm ib. Kr. 275,00.

NEDSAT: En smuk maskine af P. W. Skadhauge. Undertitlen: Damplokomotivets Æstetik. 197 s ill. 20x28½ cm. Hæftet: Før kr. 88,00 - Nu 56,00. Ib.: Før kr. 296,00 - Nu 96,00.

NYBODER BOGHANDEL

St. Kongensgade 114, 1264 Kbh. K, tlf. (01) 32 33 20
 HT-bus 1, 6 og 9 - 5 min. gang fra Østerport station
 - Gode parkeringsmuligheder.

FORENINGSNYT

Ordinær generalforsamling

Søndag den 20. april 1986 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Ændret dato

Bestyrelsen har bl.a. af praktiske grunde besluttet at flytte den ordinære generalforsamling, der i »jernbanen« nr. 6/1985 var indvarslet til den 9. marts 1986.

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 som bilag til »jernbanen« nr. 2/1986 eller særskilt.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1987.
5. Valg af medlemmer til bestyrelse m.v.

Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg:
Birger Wilcke (formand).
Preben Clausen (næstformand).
Oscar Meyer (sekretær).
Bent Nathansen.
Bent Jacobsen (suppleant).
Gunnar W. Christensen (revisor).
Jakob Stilling (revisorsuppleant)

6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og evt. forslag til punkt 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest seks uger før generalforsamlingen, dvs. senest den 10. marts 1986.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i januar 1986.

På bestyrelsens vegne
Oscar Meyer

Kommende udflugter

Søndag den 23. marts: Udflugt på Vestbanen

Sydjysk afdeling arrangerer en udflugt på Vestbanen. Der er afgang fra Esbjerg kl. 9.15 med MO 1848 samt personvogn BE 12. I Varde vil Vestbanens diesellokomotiv fra 1932, DL 12, blive spændt for BE 12, hvorefter turen fortsætter til Nr. Nebel med diverse fotostop. I Nr. Nebel vil der blive mulighed for at komme ind og se egnsmuseet, der bl.a. har en udstilling fra Vestbanen.

På tilbageturen til Varde vil vi få forevist Vestbanens fjernstyringscentral samt en del af banens nye materiel. Der forventes ankomst til Esbjerg ca. kl. 14.30.

Prisen for hele arrangementet bliver kr. 60,00 pr. person, som bedes indbetalt sammen med tilmeldingen til:

Willy Bennedsen
Golfvej 34
6715 Esbjerg N
Tlf. (05) 13 17 92

Seneste tilmelding: **Mandag den 10. marts**. Deltagerantal minimum 40, maximum 60 personer. Meddelelse om eventuel aflysning fås på samme adresse som tilmelding. Øl og vand kan købes i toget.

Bjarke Boldt

Kommende møder

Torsdag den 27. februar kl. 19.30: DJKs tog gennem 25 år – en kavalkade i billeder. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Torsdag den 10. april kl. 19.30: Svalbard og jernbanen. Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 Kbh. Ø.

Museumsleder Bolette Petri, leder af verdens nordligste museum beliggende på Svalbard, fortæller og viser billeder fra Svalbard, der har den nordligst beliggende jernbanedrift i verden. Der er lagt op til en spændende aften med indtryk fra »Landet med de mange sporvidder« nær nordpolen.

BJ

Nyt fra lokalafdelingerne

Midtjysk afdeling

Fredag den 14. marts kl. 19.30: Mødeaften.

Fredag den 11. april kl. 19.30: Mødeaften.

Møderne finder sted på Herning Bibliotek, modelokale 2, og slutter i rimelig tid, sådan at togene kl. 22 fra banegården kan nås.

Tommy O. Jensen

Sydjysk afdeling

Onsdag den 28. maj kl. 19.30: Ordinær generalforsamling. DSBs instruktionslokale på Esbjerg station, Jernbanegade 37.

Dagsorden

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning samt meddelelse om kommende planer i afdelingen
3. Godkendelse af regnskab
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen

Følgende medlemmer af bestyrelsen er på valg:
Bjarke Boldt (formand)
Børge A. Sørensen

5. Valg af suppleant til bestyrelsen

Følgende medlem er på valg:
Jørgen Krag Nielsen

6. Indkomne forslag

7. Eventuelt

Opmærksomheden henledes på, at forslag til punkt 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest to uger før generalforsamlingen, dvs. senest den 14. maj.

Bjarke Bøldt

Fynsk afdeling

Torsdag den 13. marts kl. 19.30: Smalfilmaften. DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Ole-Chr. M. Plum vil denne aften komme for at vise smalfilm om dampkraft i vintervejr, OHJ 38 i sne samt Østbanens jubilæum i 1979.

Da OCMP som bekendt er leder af DJKs salgsafdeling, skulle det ikke undre, om vi også får lidt at høre fra denne væsentlige del af foreningens aktiviteter.

Jens Bay-Nielsen

Lolland-Falster afdeling

Onsdag den 12. marts kl. 19.45: Medlemsmøde.

Onsdag den 9. april kl. 19.45: Medlemsmøde.

Moderne finder sted i mødelokalet på Nykøbing F station. Oplysning om, hvad der skal ske på moderne i marts og april kan fås hos Ole Jensen, tlf. (03) 92 23 23.

Ole Jensen

Kassererskifte

Siden foreningens stiftelse den 15. januar 1961 har jeg haft de mange glæder og de få – men tidsmæssigt tyngende – besværligheder, som har været forbundet med hvervet som foreningens hovedkasserer, og efter 25 år og 17 dage træder jeg den 1. februar tilbage fra denne post, dog således at jeg til den kommende generalforsamling færdigbehandler og forelægger årsregnskabet for 1984/85.

Jeg benytter lejligheden til at ønske museumsbanen Maribo-Bandholm's hidtidige kasserer Stig Torp Kaspersen til lykke med tilsagnet om at ville påtage sig hvervet som DJKs hovedkasserer – og for mit eget vedkommende ser jeg med glæde frem til at få bedre tid til planlægning og gennemførelse af artikler og medlemsudflugter til baner og museumsbaner i vore nordiske nabolande – idet mine bestyrelseskolleger og jeg selv har ønsket en styrkelse af disse aktiviteter.

Ølstykke i januar 1986
Mogens Bruun

Referat af generalforsamlingen i Nordjysk afdeling

Referat af DJKs nordjyske afdelings ordinære generalforsamling onsdag den 20. november 1985 i afdelingens lokaler.

Valg af dirigent

Da formanden af personlige årsager ikke var tilstede, bød Preben Bech de fremmødte velkommen og fortalte, at han havde fået beretning m.v. fra formanden og ville overlade det til dirigenten. Til dirigent blev foreslået Mogens Bendtsen, der blev valgt med akklamation. Dirigenten konstaterede forsamlingens lovlighed og gik derefter over til næste punkt.

Formandens beretning

I formandens fravær oplæste dirigenten beretningen: Da vi skulle have koncessionen fornyet, opstod der nogle mindre problemer om reglementsfortolkninger. Dette skabte tvivl om, hvorvidt vi overhovedet kunne køre i 1985, men via forhandling er disse problemer nu løst til alles tilfredshed. Vi kan så glæde os over, at sæsonen er forløbet uden uheld, og at vi har opnået det hidtil bedste økonomiske resultat i banens historie. Eneste minus er, at der efter sæsonen har været en lavere aktivitet i remisen end sædvanligt.

Efter en mindre debat tog forsamlingen beretningen til efterretning.

Orientering om regnskabet

Regnskabet blev delt rundt, og diverse spørgsmål besvaret. Det blev henstillet til bestyrelsen, at den snarest lader indskuddene i TFJ C8 tilbagebetale.

Valg til bestyrelse og samarbejdsudvalg

Der var af syv medlemmer stillet forslag om Hans Meyer som kandidat til formandsposten. Der var ikke andre kandidater, og Hans Meyer blev valgt med akklamation.

Til de to bestyrelsesposter foreslog bestyrelsen genvalg af Preben Bech og Jan Eriksen, hvilket forsamlingen tilsluttede sig med akklamation. Med valget af Hans Meyer som formand, blev der en bestyrelsespost ledig. Da ingen af suppleanterne af personlige årsager så sig i stand til på nuværende tidspunkt at indtræde i bestyrelsen, vedtog forsamlingen at foretage et ekstraordinært valg af et bestyrelsesmedlem, der så afgår ved næste ordinære generalforsamling. Til denne post blev Niels Julsrud foreslået og valgt med akklamation.

Til samarbejdsudvalget valgtes Erik Jensen (genvalg) og Ove Thomsen (nyvalg) med akklamation.

Indkomne forslag

Forslagsstilleren Hans Meyer oplyste, at han under indarbejdelsen af de på generalforsamlingen 1984 vedtagne ændringer til foreningens love havde fundet det rigtigt at foretage nogle ændringer og tilføjelser for at tilnærme teksten til DJKs love.

Forslaget er derfor fremsat som et komplet sæt love. De væsentlige ændringer er afsnittet om bestyrelsen, regnskabet samt valg af repræsentant til DJKs bestyrelse. Forslaget blev efter nogle spørgsmål vedtaget enstemmigt.

Eventuelt

Under dette punkt henstilledes det til bestyrelsen at undersøge mulighederne for at give den afgående formand en erkendtlighed for sit store arbejde for afdelingen.

Man diskuterede og efterlyste regler for uniformering, ligesom man snakkede restaurering og juletræstur.

Generalforsamlingen sluttede kl. 23.00, og dirigenten sluttede af med at takke for god ro og orden.

Niels Julsrud

Dansk Jernbane-Klubs jubilæumsudstilling i Odense

Dansk Jernbane-Klub fejrer sit 25 års jubilæum på mange måder i 1986.

Lørdag den 10. og søndag den 11. maj 1986 centres aktiviteterne i Odense, hvor man arrangerer udstillingen »HOBBY PÅ SKINNER I 25 ÅR«.

På godsbanegården ved Jarlsberggade i Odense vil der lørdag den 10. maj kl. 13-17 og søndag den 11. maj kl. 10-17 være udstilling af lokomotiver og vogne fra alle Dansk Jernbane-Klubs museums- og veteranjernbaner.

Der vil i den nævnte weekend komme tog til Odense fra:

Museumsbanen på Lolland

Mariager-Handest Veteranjernbane i Jylland

Limfjordsbanen ved Aalborg

D-maskinegruppen, der har aktiviteter i bl.a. Esbjerg, Høng, Odense og Roskilde

Udstillingen vil således komme til at omfatte en del af det historiske jernbanemateriel, som Dansk Jernbane-Klub i løbet af de 25 år enten har købt eller fået foræret med henblik på bevaring for eftertiden og samtidig anvende det til kørsel på foreningens veteranjernbaner.

»HOBBY PÅ SKINNER I 25 ÅR« bliver en levende udstilling – ikke blot med nogle få opfyrede damplokomotiver og restaurerede vogne. Der vil i tilslutning til udstillingen blive arrangeret kørsel med henholdsvis damp- og dieseltog på Svendborgbanen. Særtogene vil køre mellem Odense og Højby samt mellem Odense og Fruens Bøge.

Endvidere vil der blive kørsel med damptog mellem udstillingspladsen på godsbanegården og maskindepotet bag Jernbanemuseet.

Udstillingen på Godsbanegården

Lørdag den 10. maj kl. 13-17

Søndag den 11. maj kl. 10-17

Udstillingen viser dansk jernbanemateriel fra perioden 1879-1950 ved såvel DSB som ved de danske privatbaner.

På pladsen findes diverse salgsboder, og der vil også blive udgivet særkuverter i anledning af udstillingen med bl.a. banemærker, ligesom vi forsøger at få P&T til at benytte et særstempel i anledning af udstillingen lørdag den 10. maj 1986.

Tilbringertog

Lørdag den 10. maj arrangeres tilrejse til Odense med særtog fra København og Århus.

Toget fra Århus fremføres af damplokomotiv hele vejen til Odense, mens toget fra København fremføres med damplokomotiv fra Nyborg. Der vil blive arrangeret forsalg af billetter til disse tog gennem Dansk Jernbane-Klubs udflugtsafdeling.

Veterantog Odense station (Maskindepotet ved Jernbanemuseet) – Udstillingspladsen

For tilreisende med tog og for at muliggøre togtransport mellem Jernbanemuseet og udstillingspladsen på Godsbanegården, arrangeres der på begge udstillingsdage pendulkørsel med veterantog. Togene vil køre i udstillingens åbningstid med afgang i hver retning ca hver time.

Veterantog på Svendborgbanen

Lørdag den 10. maj køres om eftermiddagen en dobbelttur Odense-Årsløv og en dobbelttur Odense-Fruens Bøge/Højby med damptog. Disse tog har særlig interesse for fotografer, og der arrangeres stop for fotografering undervejs.

Søndag den 11. maj køres et antal dobbeltture med flere forskellige damp- og diesellokomotiver som trækraft mellem Odense og Fruens Bøge/Højby.

Entré og billetpriser

Der vil blive en mindre entréafgift for at komme ind på udstillingspladsen, ligesom der skal købes billetter til ekstratogene i forbindelse med arrangementet.

Information

Nærmere oplysninger om Dansk Jernbane-Klubs jubilæumsudstilling: »HOBBY PÅ SKINNER I 25 ÅR«, herunder om køreplaner for veterantogene og tilbringertogene samt billetpriser, vil fremkomme i »jernbanen« og i visse dele af dagspressen i slutningen af april 1986.

Endvidere vil man efter den 27. april kunne få oplysninger om arrangementet hos:

Preben Clausen

Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop, (05) 86 91 20

Jakob Stilling

Blegdamsvej 72 A 1. tv., 2100 Kbh. Ø, (01) 35 86 17

BJ

Museumsbanen

Beretning om driften 1985

Togene Maribo-Bandholm

Driftsåret udviser en stigning i antallet af rejsende i plantogene, idet der blev befordret 11.296 rejsende mod 9.402 rejsende i 1984. Der er kørt 1.056 plantogskilometer mod 1.008 året før. Antallet af personkilometer pr. togkilometer er dermed steget fra 76,6 til 85,6.

Kørslen med lokale særtog er til gengæld faldet fra 432 togkilometer i foregående driftsperiode til 405 togkilometer. Antallet af rejsende i særtogene er tilsvarende faldet fra 2.980 til 2.454. Nedgangen kan henføres til, at der ikke blev bestilt særtog for rejsebureauer i foråret. I alt er der befordret 13.750 rejsende i plantog og særtog på Bandholmbanen mod 12.382 i foregående driftsperiode.

Som sædvanlig var der en betydelig kørsel i december måned, og ved flere af togene kunne publikum opleve »Jul i den gamle station« arrangeret i samarbejde med Maribo Boldklubs Venner. Mod sædvane fortsatte kørslerne ind i januar, og den 12. januar kørte et særtog fast i høje sne-driver umiddelbart nord for Grimstrupvej trinbræt. Rejse-selskabet, der ønskede at fotografere snebilleder, fik deres ønsker opfyldt. Det lykkedes at grave toget fri og bringe det tilbage til Maribo station efter godt en times anstren-gelser.

På sæsonens sidste køredag for plantog blev der arrangeret Sildefest i Bandholm i samarbejde med fire andre lokale foreninger. Som sædvanlig havde arrangementet stor tilslutning.

Bortset fra de omtalte snevanskeligheder har driften været regelmæssig.

Kørsel på fremmede baner

Den 31. oktober blev der optaget scener på Ryde station til en fjernsynsudsendelse om Kaj Munk. Museumsbanen deltog med lokomotiv og vogne.

Ved Lollandsbanens indvielse af den ny trafikterminal i Sakskøbing den 12. januar kørtes på havnebanen i Sakskøbing.

Endelig kørte Museumsbanen indbudte gæster fra Nykøbing F til Rødby Færge i forbindelse med driftsområde-chefens afskedstur.

Der er i alt tilbagelagt 188 togkilometer på fremmede baner.

Faste anlæg

Museumsbanens billetsalg i Maribo har siden 1977 fundet sted i en bureauvogn opstillet på sporet mellem stationen og museet. På grund af sporombygning på Maribo station og indretning af ny parkeringsplads blev dette spor taget op i 1985. I stedet er der i 1985 solgt billetter fra post-bureauvognen HHJ D 32, hvor der blev opsat en billette-luge mellem bremsekupeen og postpakrummet. D 32 fik fast placering i det lille omløb ved perron 2. Lollandsbanens sporombygning medførte også, at spor 4, som Museumsbanen har benyttet lige siden 1962, blev optaget i september måned. Særtog 6461 var sidste tog på de gamle spor.

I remisen er varmeanlægget blevet fornyet efter frostskader. Den 30. juni skete det klassiske remiseuheld, idet en henstående godsvogn blev trykket op mod remisens bagvæg og gennembrød denne. Ved genopmuringen blev det muligt at sætte en ny dør i på stedet, der vender ud

til adgangsvejen. Arealet omkring remisen er i øvrigt planeret med tilkørte slagter.

Banens officielle oplysningstelefon blev i november flyttet til Bandholm station. Med henblik på opstilling i Bandholm er kranen fra Gilleleje station sat i brugbar stand.

Bandholm station blev købt af Dansk Jernbane-Klub den 1. juli 1984, men af hensyn til den private beboelse i bygningen har klubben besluttet at administrere stationen særskilt, og Museumsbanens lejemål fortsætter i princippet uden ændringer.

Lokomotiver og vogne

I november kunne personvognen GDS C 31 atter sættes i drift efter en omfattende restaurering, der har strakt sig over fire år. Vognens indretning er hermed atter ført tilbage til sin skikkelse fra 1916.

Personvognen NFJ A 7, der ikke har kørt i plantog siden 1971, blev delvis afklædt for at undersøge trækonstruktionens stand. Det måtte konstateres, at en stor del af de buede vognsider skal udskiftes. Tilsvarende blev personvognen KSB C 20 adskilt, og også denne vogn trænger til fornyelser af træværket. Da opgaven her er knap så kompliceret som A 7, er istandsættelse af C 20 prioriteret over A 7.

Skaderne på træværket skyldes alene, at vognene til stadighed står udendørs på trods af deres høje alder og historiske værdi. En betydelig indsats på vedligeholdelses-siden kunne spares, hvis det bliver muligt at placere vognene i en vognhal.

Vognkassen fra Faxe Jernbane kaldet »Bistadet« er flyttet til Nordsjælland med henblik på istandsættelse.

Revision af damplokomotivet »Kiøge« er gennemført med udskiftning af alle kedelrør og pindebolte. Den venstre cylinder er udboret, og stempelstokkene er hårdforkromede. Maskinen blev sat i drift sidst på sommeren efter opma-ling. På damplokomotiv nr. 19 er der kun udført mindre arbejder.

Motortroljen »Albertina« er igen sat i driftsklar stand.

Forskelligt

Museumsbanen har deltaget i en række lokale arrangementer såsom vinduesudstillinger med modeltog, Maribos juleoptog med stationskærre og Maribo festuge med åbent hus.

I november afholdt Dansk Jernbane-Klub sit halvårslige samarbejdsudvalgsmøde i Maribo. Repræsentanter for klubbens forskellige afdelinger drøftede administrative og tekniske emner, ligesom der var besigtigelse af Museumsbanens projekter.

En mand har bestået sikkerhedsprøve hos Lollandsbanen, mens lokomotivfyrbøderaspiranter har bestået praktisk prøve som lokomotivfyrbødere.

Salgsafdelingen har konstrueret en særlig trillevogn til salg af postkort, T-shirts, bøger og andre souvenirs i togene.

Endelig har en pumpe-trolje været udlånt til DSB til udstilling i Århus.

24. driftsperiode i tal	1984/85	1983/84
Rejsende i plantog	11.296	9.402
Rejsende i særtog	2.454	2.980
Samlet antal rejsende	13.750	12.382
Indtægt af personbefordring billetsalg	76.225	61.425
Indtægt af personbefordring særtog ..	45.393	40.410
Samlet indtægt	158.710	132.287
Samlet udgift	151.275	126.742
Endeligt resultat	7.435	5.545



Dansk Jernbane-Klub

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet
c/o Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje
Tlf. (02) 30 73 00

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 1986

Ordinære medlemmer	kr. 140,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1986)	kr. 95,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj
Postgirokonto 5 55 38 30

Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer

Formand: Politimester Birger Wilcke
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. (01) 59 58 23

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

Sekretær: Ingeniør Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. (02) 30 73 00

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

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

Bent Jacobsen (suppleant)
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. (02) 84 21 07

Birger Bruun (suppleant)
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. (01) 22 05 17

Kasserer

Stig Torp Kaspersen,
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj. Tlf. (01) 60 69 79

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 Birger Bruun, Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C.
Tlf. (01) 22 05 17. Postgirokonto 8 11 10 06

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. (08) 38 31 27

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. Tlf. (03) 92 23 23 (kl. 9-17)

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
Teglgade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21
Information i weekends: (08) 54 18 64

Limfjordsbanen

Niels Julsrud
Rosenvænget 2, 9530 Støvring. Tlf. (08) 37 30 71

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
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. (02) 30 73 00

Høng remise, Høng

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

Roskilde, Slagterisporet

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

Odense, Konservessporet

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

bane bøger:

Damp tog til Dragør – Amagerbanens historie af Birger Wilcke, 96 s., 17x25 cm, ca. 100 ill. Kr. 139,00 + eksp. kr. 13,00. UDKOMMER I MARTS 1986. Bogen skildrer den private banes historie frem til den blev overtaget af DSB. De mange planer for baner til og på øen behandles grundigt, ligesom banens drift, stationer og materiel samt industriel- og bebyggelsesmæssig udvikling langs banen.

Personvognsmateriellets historie af Jens Bruun-Petersen, 96 s., 17x25cm, ca. 100 ill. Kr. 139,00 + eksp. kr. 13,00. UDKOMMER APRIL 1986. Bogens emne er så at sige personvognsmateriellets »arkitekturhistorie« og fortæller om udviklingen af vognene hos stats- og privatbanerne gennem godt 140 år. Fra små kupévogne bygget helt i træ – til nutidens helsvejste stålvogne. Vægten er for første gang lagt på at trække hovedlinierne i denne udvikling og i danske vognbygningstraditioner op, snarere end på de tekniske detaljer.

Gennemgående vogn til privatbanen af John Poulsen, 64 s., 17x25 cm, 130 ill. Kr. 94,00 + eksp. kr. 13,00. MO-tog på tre privatbaner – Gribskovbanens nat tog på DSB – Gennemgående skinnebustog Vejle-Esbjerg. Læs om dette og meget mere i bogen om gennemgående vogne og -tog mellem stats- og privatbanerne samt privatbanerne indbyrdes. Bogen skildrer baggrunden for løbene, deres historie, driftsforhold samt benyttet materiel. Talrige hidtil usete fotos, køreplansuddrag, op-rangeringsplaner, kortskitser og vognrids.

150 Jahre Deutsche Eisenbahnen – DBs officielle jubilæumsbog. NORMALUDGAVE: 242 s., 21x24 cm, over 200 ill. (40 i farver), stift omslag. Kr. 299,00 + eksp. kr. 20,00. LUXUSUDGAVE: Indbundet med smudsomslag, ekstra 64 s. og stort 9-farvet oversigtskort. Kr. 449,00 + eksp. kr. 20,00.

Lyntog – trafikrevolutionen i 1935 af John Poulsen, 96 s., 17x25 cm, omslag i farver, 160 ill. Kr. 119,00 + eksp. kr. 13,00.

Køreplaner – før og efter Lillebæltsbroen
Mappe med REPRINT af køreplansdelene af Fabers rejseliste 1932 og DSBs lommekøreplan sommer 1938, 56 hhv. 160 s. + kort. Kr. 109,00 + eksp. kr. 13,00.

Jubilæumsplakat. Genoptryk af DSBs lyntogsplakat fra 1937, 62x100 cm, leveres i rulle. Kr. 60,00 + eksp. kr. 13,00.

Motormateriel 2: AEG, Kiel, DEVA, EVA-Maybach, Renault m.fl. 80 s., A4-tværformat, 160 ill. (heraf 28 tegninger i 1:87), omslag i farver. Kr. 218,00 + eksp. kr. 20,00.

Transsibiriske Jernbane af John Poulsen. 80 s., 17x25 cm, 114 ill. (20 i farver). Kr. 119,00 + eksp. kr. 13,00.

Aarhus-Randers elektriske Jernbane af Asger Christiansen, 32 s., 17x25 cm, udfoldeligt kort. Kr. 59,00 + eksp. kr. 7,00.

BESTILLING: Indsæt beløbet på giro 152 56 62 og anfør bestillingen på kupon til modtager. Ved samlet bestilling af flere bøger, betales kun ét ekspeditionsgebyr, nemlig det højeste.

OBS! BANE BØGER SKIFTER ADRESSE 1.3.1986: Roskildevej 40, 2. th., 4000 Roskilde – giro nr. uændret.

bane bøger

Løvsangervej 98
4000 Roskilde
Giro 152 56 62

POUL LEVING

TERRASSERNE 16 VÆR 265
2700 BRØNSHØJ

**S SCANDIA
RANDERS**