



jernbanen

6

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

DECEMBER 1990



30. ÅRGANG

LØSSALG KR. 35,00



Hvad DSB ikke kan bruge, kører lystigt videre for privatbanerne - og markerer her ofte stor forbedring. Lollandsbanen var blandt de første privatbaner til at overtage DSB Mx'ere på lejebasis, og efter at LJ Mx 35 (ex. DSB Mx 1033, NO-HAB 2473/1961) har kørt med interimistisk overmaling af DSB-mærkerne i efterhånden to år, får den nu - »Lynette-farver«.....!

Om forholdsvis kort tid ønsker DSB kun at have 10 af de engang 114 »runde« GM-lokomotiver tilbage, og allerede i vinter skal 12 Mx-ere udrangeres/sælges. Læs mere om det i dette nummers fyldige udgave af DSB-nyt. Fotografen, der 11. oktober 1990 besøgte Lollandsbanens malerværksted i Maribo, var John Hansen.

Forsiden:

Idyl på statsbanerne er et begreb, der mere og mere hører fortiden til. På godsbanerne findes stadig steder, hvor man kan sige, at »tiden har stået stille i 40 år«, men det er næppe til at finde ret mange standsningssteder på personnettet, hvor det samme gør sig gældende. Og det er måske meget godt, selv om fotografer kan begræde tabet af de gammeldags scenerier. For bare godt en halv snes år siden - før Nærbane-moderniseringen - kunne Grenåbanen imidlertid byde på masser af den slags. Koed trinbræt, der her er forevigtet en frostklar solskinsdag i februar 1978 af Anders Riis, var et af stederne. Ligesom trinbrættet Dagstrup mellem Mørke og Hornslet forsvandt også Koed ved Århus Nærbanes åbning i august 1979. DSBs image havde åbenbart ikke råd til den slags små-steder. I dag lister MR-toget forbi med 60-65 km/h for at få køretiden mellem Ryomgaard og Kolind brugt.....

Indhold

Frihavnen i det midtyske	140
Sadeltank og pelshue	143
Jernbaner på frimærker	144
Sporhunden	147
Jernbanebygninger	148
Jernbanenyt - kort fortalt	
DSB	153
Privatbanerne	162
Bogammeldelser	165
Læserne skriver	165
Foreningsnyt	166

Nr. 1 ventes udsendt ca. 15. februar 1991.

Tidstrister

Sidste frist for stof til nr. 1/1991: 20. december 1990.
Sidste frist for stof til nr. 2/1991: 1. marts 1991.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 11. december 1990.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

30. årgang nr. 6, december 1990

jernbanen
Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund, Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Anders Riis, Havnegade 8 A², 9550 Mariager
Ansvarshavende redaktør
98 54 23 24

Medarbejdere

Erik B. Jonsen (DSB)
Esthersvej 19, 2900 Hellerup
Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)
Holmevej 8, 4340 Tølløse
Jakob Stilling (Udland)
Svalevej 7, 2900 Hellerup
Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62, 2730 Herlev

Bladekspedition

DJK, Oscar Meyer, Holløselund Strandvej 9
3220 Tisvildeleje, Tlf. 42 30 82 22

Annonceekspedition

DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Flemming Jakieiski, Tlf. 42 91 04 28
Postgirokonto 6 39 68 79

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Bladekspeditionen. Reklamation af fejlspektioner og fejleksemplarer sker ligeledes hertil.

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen.

»jernbanen« udsendes omkring den 15. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december til medlemmerne 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. Ellers indgår billederne i DJKs arkiv.

Oplag: 2 400 eksemplarer

Tryk: Central-Tryk, Hobro, 98 52 01 16

ISSN 0107-3702

Tanker ved årsskiftet

Ved et årsskifte er det normalt at stoppe op, kikke tilbage på året der gik, og gøre status. Ikke mindst i år kan man se tilbage på store begivenheder på de danske spor - størst var nok indsættelsen af DSBs IC/3-tog, der viser sig hurtigt at have opnået den ønskede popularitet. Den tekniske eksamen har toget i skrivende stund knap nok bestået - først når toget har vist sin kunnen under normale driftsforhold i en dansk vinter, kan man sætte et »OK« ud for et af de vigtigste spørgsmål på det nye togs check-liste. På privatbanerne var den mest markante begivenhed nok Skagensbanens festlige 100 års jubilæum. Et hurtigt kig igennem de privatbane-regnskaber, der bringes i dette nummer, viser, at flere af privatbanerne trods pæne og stigende passagertal må kæmpe mod et underskud, der stiger hastigere end inflationen.

Men samtidig er politikere både herhjemme og i EF for alvor ved at få øjnene op for jernbanen som det miljøvenlige alternativ. Udsagn fra EF tyder på, at man i de kommende år af praktiske og ikke mindst miljømæssige hensyn ønsker at styrke gods- og persontransport på skinner. Det åbner nye perspektiver for godstransporten herhjemme - al den stund, at meget af den rigtig tunge lastbiltrafik på vore landeveje netop er samtrafik med andre EF-lande.

Vil man fra fællesskabernes side føre tanken ud i livet, betyder det samtidig oprettholdelse og udbygning af »de yderste led«, så man undgår de dyre omladninger af godset. Og her er det, perspektiverne viser sig: EF-fonde yder i forvejen tilskud til kommunale havneanlæg m.v. i Danmark. Hvorfor ikke forsøge den mulighed for en styrkelse også af gods-sidebanerne? En gennemgribende spor-renovering på Løgstørbanen var et eksempel på, hvordan EF kunne bevise de gode intentioner, men det kræver lokale initiativer og lokal opbakning.

DSBs planer for fremtiden - som beskrives i dette blad under »jernbanenyt« - kort fortalt - viser med al ønskelig tydelighed, at man på længere sigt satser på et gods-net, hvor de 20 tons akseltryk er et minimum - bare af hensyn til trækraften (udrangering af MT/MX uden tilsvarende anskaffelse af anden let trækraft). Her vil flere godsbaner, havnebaner m.v. komme til kort, og deriblandt Løgstørbanen.

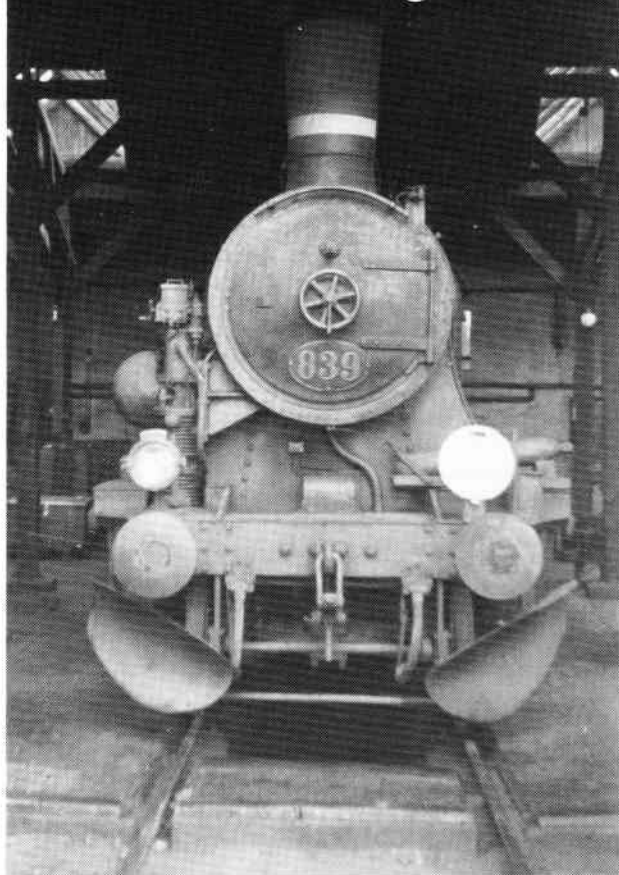
Ud fra et konkurrence- og administrationsmæssigt synspunkt er det selvfølgelig en fordel, at alle vogne kan rulle på alle strækninger med fuld kapacitet, og her må man håbe, at politikerne her og i EF er vidtskuende nok til at kunne se fordelene ved - og investere i - et vidt forgrenet net, der kan tilbyde kunderne dør-til-dør transport på skinner. Kun på den måde kan jernbane-transporten også økonomisk blive fornuftig.

Tilbageblik kan føre vidt omkring, men også i vor egen forening er der nok at skue tilbage på. Foreningen står samtidig med årsskiftet på tærsklen til et nyt årti: I januar er det 30 år siden, DJK blev stiftet. Det seneste ti-år har bragt stor fremgang blandt andet på klubbens veteranbaner med anlæg af vognhal/remise i både Mariibo, Mariager og Aalborg. Vogn-ex i København har efter mange år givet det samlingspunkt i hovedstaden, som klubben har manglet. Med nye vedtægter er vort juridiske grundlag netop blevet ført up-to-date, og i dette nummer indkaldes til den første ordinære generalforsamling, der holdes efter de nye vedtægter.

Bak op om den! Kom til generalforsamlingen! Sig din mening og øv din indflydelse! Kun ved en aktiv deltagelse fra klubbens medlemmer kan DJK trives som en dynamisk klub, der kan varetage formålet: At fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbanedrift.

Anders Riis

Frihavnen i det midtjyske



*Blandt varme D'ere
og kolde F'ere midt på heden:
Damplokomotiverne i Brande
- for 30 år siden*

Af Poul Thiesen

Herning kaldtes hedens hovedstad. Men hedens jernbaneknudepunkt lå lidt sydligere, nemlig i Brande.

Byen bar tidligere præg af at være en travl jernbaneby med alt, hvad der sig hører - bl.a. et stort maskindepot med drejeskive og mange travle damplokomotiver.

Lugten af kulrøg, lyden af dampfløjterne samt sikkerhedsventilens infernalske larm var dagligdag i Brande.

I dag er Brande blot en stationsby mellem Vejle og Herning. »Et sted på vejen«. De tilsluttende baner til Bramming og Silkeborg er borte.

Endnu i 60'erne kunne anes lidt af fordums storhed. Maskindepotet eksisterede endnu - dog i mindre målestok. Af og til kørte en D'er ud på drejeskiven - og når Dagmar var nettet og vendt, smuttede den med et lille godstog ad enkeltsporede baner til Fredericia, Esbjerg eller Struer.

I 1960-61, da jeg var i konfirmationsalderen, gæstede jeg ofte Brande. Bevæbnet med fotoapparat, notesblok og blyant. Så blev der fotograferet - mens min kammerat og jeg med kendermine betragtede de gamle maskiner til remisepersonaleets store forundring.

Specielt husker jeg sommeren 1961, da min gode ven og jeg havde et ugekort til Brande. Vi rejste daglig til Brande og var hver dag inde på maskindepotet.

Vi spurgte jernbanefolkene om nyt - ventede vel hver dag, at et ukendt vidunder var dukket op.

Frihavnen - i lille Brande

En dag i 1961, da ugekortet skulle ud at luftes, ankom vi til Brande med ekspressen fra Fredericia - bestående af My, to CL og noget så moderne som en BL-vogn, nu Bf.

- Hvor er alle de lokomotiver, der burde holde her, spurgte vi en tilsyneladende indfødt remisearbejder.

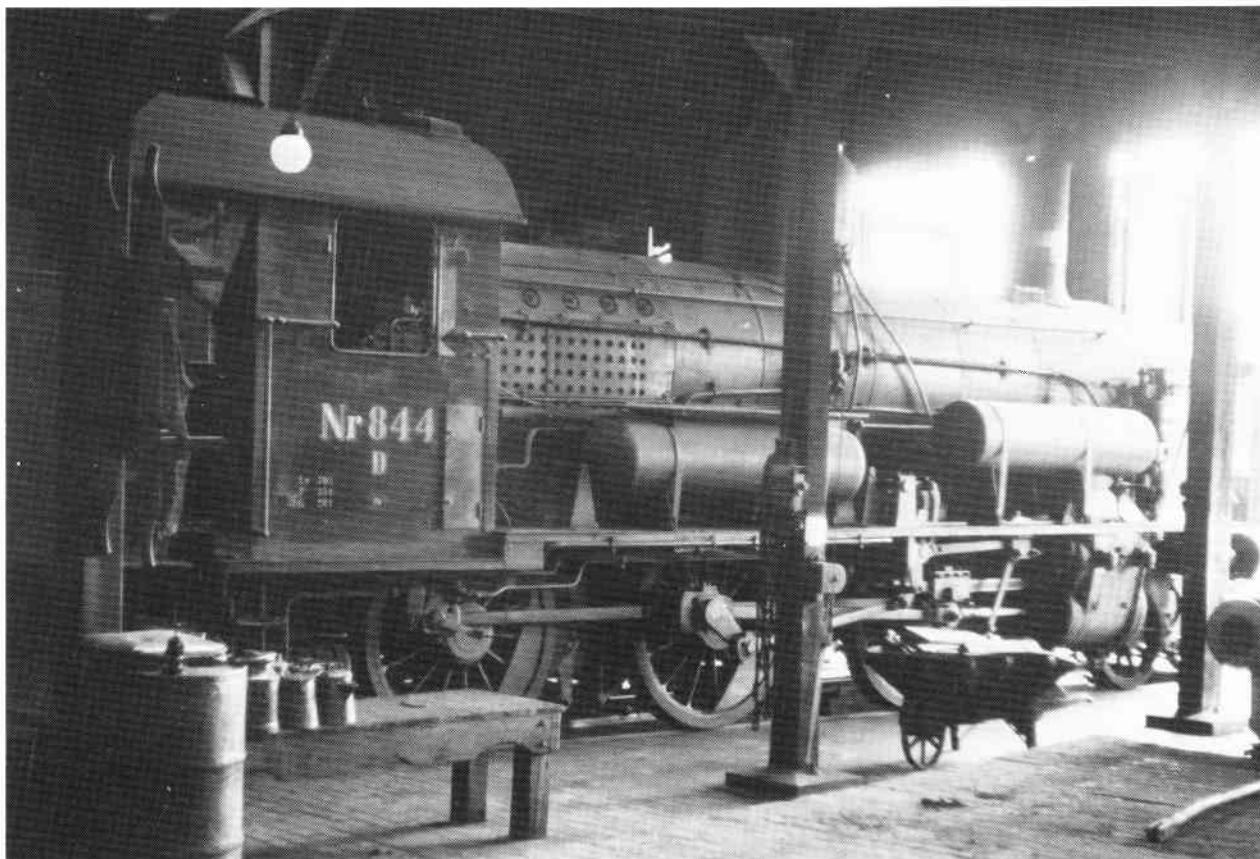
- Jow da', svarede han på midtjysk, de holder ude i frihavnen. Der var ikke grænser for vor undren. Jeg må med skam meddele, at jeg aldrig fandt ud af, hvorfor Brande Frihavn hed, som den gjorde.

Det viste sig, da de midtjyske brokker var fortolket, at Brande Frihavn var yderste ende af et langt sidespor. Det gik mod nord - parallelt med banen til Holstebro, men inden Silkeborgsporets færd mod nord svingede frihavnesporet væk fra hovedbanen.

Til venstre: D 839 og 844 var i 1963 de eneste togmaskiner i drift ved Brande maskindepot. Her er det D 839, der er kommet hjem fra en særtogstur i juni. Foto: Poul Thiesen.



K 511 hensat i »Brande Frihavn« den 26. april 1961. Fotos: Poul Thiesen.



D 844 »puster ud« i remisen i Brande. Det emmer ligefrem af stemning og miljø. Foto: Poul Thiesen.

Langt ude i hedelandet blandt gran, fyr og lyng sluttede sporet. Den sidste del af sporet var ret interimistisk. Der var ingn skærver eller sand. Sporet var lagt uden ballast på heden.

Herude - langt fra lands lov og ret, og hvor tiden stod mere stille end andre steder - holdt en række rustne dampmaskiner. Her blev alt håb ladet ude. De var miserable. Ribbet for alt.

I Brande Frihavn holdt i sommeren 1961 to Hs-maskiner, 406 og 422. Endvidere de tre K-maskiner 511, 595 og 599, D 811 og 867 samt F 450.

Frihavnen var kirkegård - men noget andet var selve maskindepotet. Her var der trods alt lidt liv.

Foruden jernbanemuseets J 1, der holdt indendøre i ly for regn og rusk, var ved Brande maskindepot i drift i sommeren 1961: F 452, D 802, 804, 817 og 841.

F'eren rangerede daglig. De små grønne havde endnu ikke holdt deres indtog i Brande.

To år efter

Den lange række af maskiner i Brande Frihavn forsvandt stort set næste år. Skærebænderen kunne ikke vente.

Et besøg i sommeren 1963 viste en anden sammensætning af lokomotivparken i Brande. Frihavnen var tilsyneladende nedlagt - for de hensatte lokomotiver stod nu alle klods op og ned af maskindepotet.

Der var i 1963 kun tre lokomotiver i drift ved Brande maskindepot. Det var de to D-maskiner 839 og 844. Endvidere Hs 385.

F-maskinen, nr. 452, var hensat og trillet til Skanderborg, hvor den blot blev en lille brik blandt mange i den store lokomotivkirkegård.

Men der var stadig hensatte maskiner i Brande.

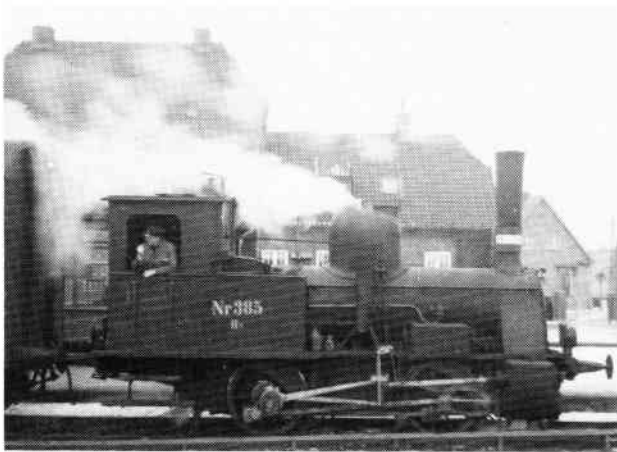
Indendørs holdt de to maskiner, der var reserveret til Jernbanemuseet, nemlig J 1 og D 802.



2. maj 1961. Hs 422 (billedet) og Hs 406 var de to Hs-maskiner, der var hensat i Brande. Til venstre skimtes F 450, som også var hensat i Brande. Foto: Poul Thiesen.



Juni 1963. R 936, der sidst var hjemmehørende i Fredericia, hensat ved maskindepotet i Brande.



Februar 1963. Hs 385, der rangerede hver anden mandag, ses her på en trist vinterdag. Foto: Poul Thiesen.

I det fri holdt D 817 og D 845. K 599 var ikke, som sine medsøstre, sendt til ophugning endnu. Endvidere fandts hensat i Brande R 936 samt de to F'ere 437 og 672. En høj F'er, nemlig 432, var også sendt til hensætning i Brande.

Hs'eren huserede hver anden mandag

Blandt de lokomotiver, der stadig var i drift, fandtes som nævnt Hs 385.

Da F 452 faldt for revisionsfristen og hensattes, blev Hs'eren hentet fra Viborg og til Brande.

Endnu i 1963 og 1964 var der damp under kedlerne. Hs 385 kunne ses med lange rækker vogne, som den flyttede rundt på sporene i Brande.

I vinteren 1962-63 rangerede Hs 385 hver anden mandag, når Mh'eren skulle til eftersyn. De mandage, hvor jeg var i Brande - blandt andet i foråret 1963 - mødte jeg mange jernbane-entusiaster. Det var almindelig kendt, at Hs 385 da var ude at rangere - og enhver med normal forstand kunne tænke sig til, at den fornøjelse hurtigt ville ophøre.

Endnu i 1964, i august, var der fyr under kedlerne på Hs 385.

Og så gik det tilbage

I 1970'erne gik det så gevaldigt tilbage for Brande som jernbaneby. Banerne til Silkeborg og Bramming blev nedlagt, og forudsætningen for Brande maskindepot - nemlig dampen - var for tid og evighed borte.

Endnu i nogle år holdt der dampmaskiner hensat i Brande. Bl.a. fandt man de to Frichs E-maskiner 976 og 980.

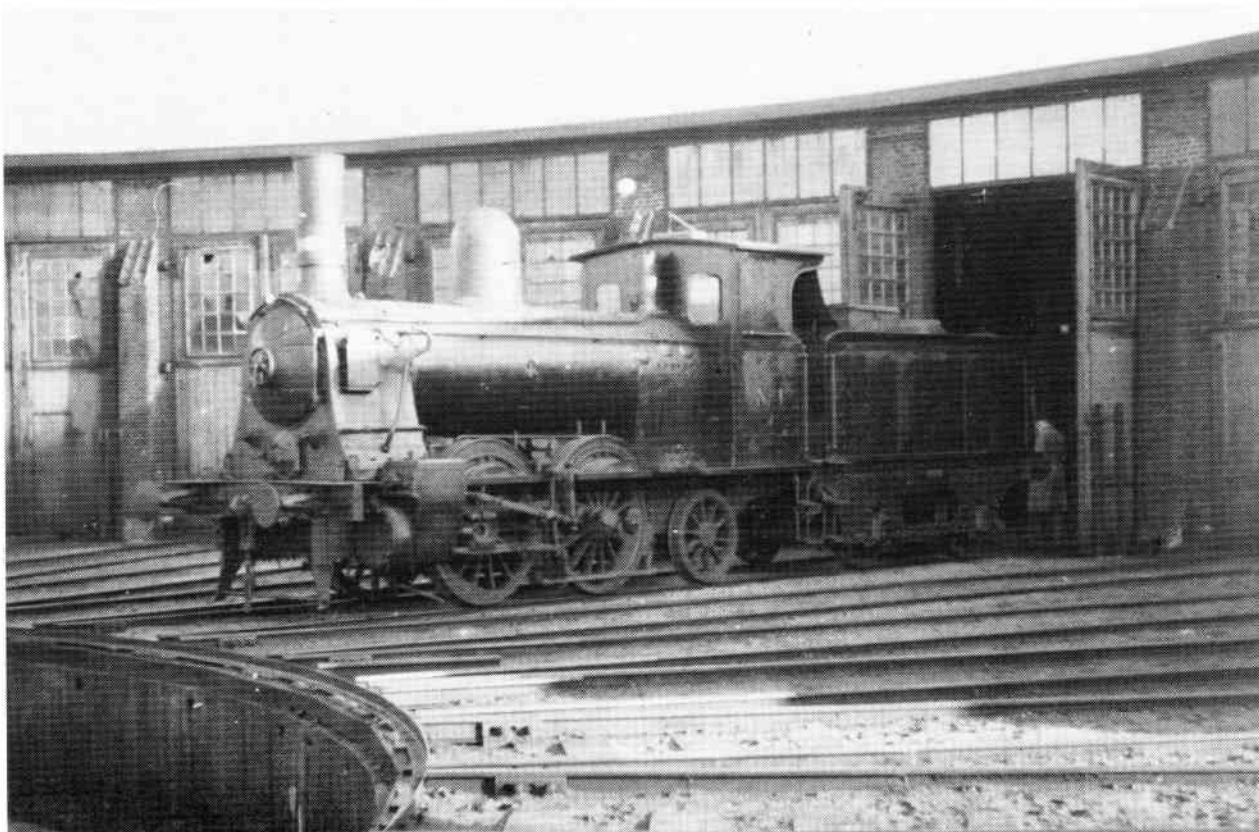
De moderne tider havde vundet indpas. Fra de ukrudtbegrøede sidespor, hvor resterne af damptiden holdt, kunne på hovedsporene ses diesel-tog, der rullede forbi. Det var Mo'erne med de uundgåelige CP- og CO-vogne. Enkelte tog kørte med My, bl.a. de to danske My 1201 og 1202, hvis meget karakteristiske (og pæne) motorlyd endnu eksisterer et sted i mit indre øre.

I dag er Mo'erne, CP og CO samt de danske My'ere også væk.

En visit på Brande maskindepot i dag beriger gæsten med en stilhed uden lige. Her sker absolut ingenting.

Kig i al din ensomhed, hvis du gæster Brande, ind gennem de snævsede vinduer i den gamle remise, og inde i mørket ser du konturerne af J 1 - der holder i sin fordums herlighed.

Det er det eneste damplokomotiv, der er tilbage på den jyske hede. □



J 1 er det eneste damplokomotiv, der er tilbage på den jyske hede. Foto 14. januar 1962: O. Bøye.

Saddeltank og pelshue

Et af de mærkeligste lokomotiver i verden kørte i 1860'erne over isen ved Leningrad

Af Asger Christiansen

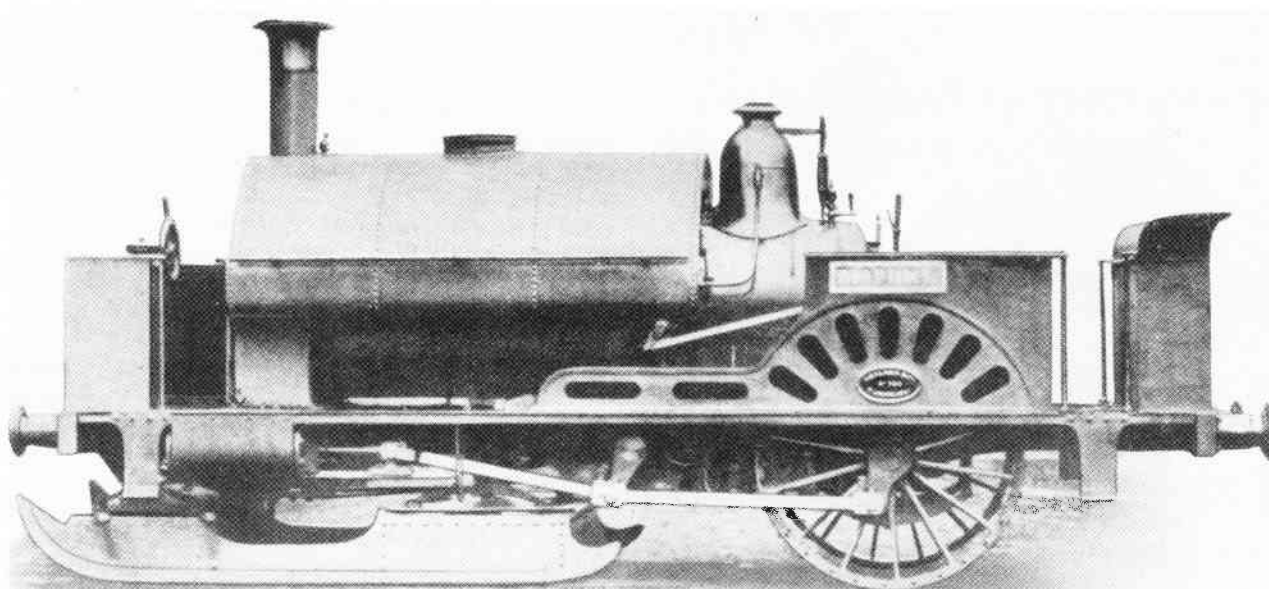
I den inderste del af den Botniske Bugt, ca. 25 km vest for Leningrad (tidligere St. Petersburg), ligger øen Kotlin med byen Kronstadt, der i 1800-tallet var en kraftig befæstet flådebase og hjemsted for den russiske Østersø-flåde. Men havnen havde også en stor civiltrafik, idet farvandet mellem Kronstadt og hovedstaden St. Petersburg ikke var ret dybt. Derfor måtte fragtskibenes last omlæsses i Kronstadt til fladbundede pramme og derefter sejles til hovedstaden.

Om vinteren frøs bugten til, og trafikken mellem de to byer foregik så med hestetrukne slæder, der kørte på en afmærket rute over isen. Trafikken var meget omfattende, og bl.a. derfor forsøgte man sig i 1861 med noget helt nyt - nemlig slæder trukket af et damplokomotiv på meder!

Det mærkværdige lokomotiv leveredes i 1861 af virksomheden »Neilson & Co.« i Glasgow, Skotland. Fronten af maskinen hvilede på en art affjedret stålslæde, der ved hjælp af et snekkedrev kunne drejes fra førerpladsen foran kedlen. Det enlige sæt drivhjul havde en diameter på 1525 mm, og via en blindaksel var der forbindelse til de to cylindre. For at øge lokomotivets »vegreb« var drivhjulets køreflader forsynet med stålnagler, - altså nærmest en slags pigdæk! Forråds vandet opbevaredes i en saddeltank, lokomotivets driftsklare vægt var 12 tons, længde over pufferne ca. 7,2 meter.

Lokomotivet besørgede post- og passagertrafik mellem de to byer; vognstammen bestod af små, almindelige jernbanevogne forsynet med slædemeder istedet for hjul. Langs det afmærkede slædespor over isen fandtes både signaler og en telegraflinie.

Det må have været et kosteligt syn, når en lokomotivfører med pelshue styrede det dampende »tog« over isen. □



Ideer til artikler i jernbanen?

- redaktionen er lydhør!

På sporet af 1990?

- begge bøgerne kan købes i
DJKs salgsafdeling



Fig. 1



Fig. 2

Jernbaner på

Jernbanens ansigt set i stålstik og stregtegninger

Er man filatelist og samtidig interesseret i jernbaner, er det jo meget nærliggende at lave en motivsamling med frimærker, der illustrerer jernbanernes verden. Dette appellerer til filatelistsamlersmani, giver indtryk af kunstnerens opfattelse af vor hobby samtidig med, at vi - ret ofte - kan glæde os over små kunstværker.

Det er slet ikke vanskeligt at lave en sådan motivsamling. De første 2-300 mærker samles let, vel nok fordi næsten ethvert land med jernbaner har i de sidste 40-50 år haft jubilæer, der har været en serie værd. En række østlande laver mange frimærker med jernbaner som hyldelse til eller propaganda for denne industri.

Et specialkatalog fra det kendte frimærkefirma Stanley Gibbons omtaler ca. 5000 frimærker, men fortegnelsen omfatter ethvert mærke med blot skyggen af en skinne. Interesserer man sig f.eks. for rullende materiel, bliver antallet vel højst ca. 1500 stk.

Det synes, som om der er gået lidt mode i udsendelse af denne type frimærker. Bortset fra de ovennævnte østlande udsender stater i Afrika og Karibien fornemme serier, også de mange arabiske stater i Mellemøsten, hvis emissioner dog som regel ikke godkendes af Filatelistorganisationerne. Men lande som Bhutan, Laos og Maldiverne, der aldrig har haft en meter jernbane, udsender også frimærker med dette motiv.

Som alle andre frimærker udsendes mærker med jernbaneemner i broget kvalitet, fra grumsede dybtryk til sande kunstværker i stålstik. Mange mærker er en kunstners fantasifulde opfattelse af toget, der bruser frem, andre beskriver såvel historisk som eksisterende rullende materiel, ofte med ud-søgt akuratesse. Men gransker den jernbaneinteresserede sin samling, finder han mange frimærker med besynderlige fejl, som kunstneren i sin billedskabende fantasi øjensynlig ikke har været klar over. Lad os tage nogle eksempler. (Gengivelserne er større end de originale frimærker):

Fig. 1: Vietnam (udg. 1983)

Lokomotivet er typebestemt, men kan næppe have meget med virkeligheden at gøre. Gangtøjet er mystisk, uden stempelestok, linealer og plejstang. Det fremstilles uden tender og i overdreven længde, der næppe vil kunne klare de metersporede baners skarpe kurver. Illustrationen må vist stamme fra et legetøjskatalog.



Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7



Fig. 3



Fig. 4

frimærker

Af Jørgen Holm

Fig. 2: Vietnam (udg. 1983)

Også her anføres lokomotivets type, men dimensionerne er helt forkerte. Kedel er unaturligt stor, forskudt til venstre for midterlinjen som på et shay-lokomotiv, tender synes glemt. Forreste løbehjulssæt hælder betænkeligt indad.

Fig. 3: Kampuchea (udg. 1984)

Denne dieselvogn angives at være fra 1929, men her er der også noget galt ved dimensionerne. Bundrammen ligger så lavt, at man vanskeligt kan forestille sig nogen plads til hjul.

Fig. 4: Kampuchea (udg. 1984)

Dette lokomotiv er fra 1929 og har gangtøj, som var det konstrueret af Storm P. Løbehjul synes for en sikkerheds skyld også indkoblet i gangtøjet.

Fig. 5: Laos (udg. 1962)

Dette frimærke er fra en serie om transport af post, og det er lykkedes postvæsenet i dette indelukkede land med få veje og ingen havn eller jernbane at få mange transportmidler med i billedet. Man må blot håbe, at lastbilen bliver flyttet, eller at det lykkes at bremse det overdimensionerede tog i tide.

Fig. 6: Bulgarien (udg. 1973)

Her kniber det også med dimensionerne. Hvis vi forestiller os, at motorvognens højde er den samme som Mo (ca. 3,8 m), ville sporvidden på den afbildede linie være ca. 2,3 m.

Fig. 7: Dhufar

Frimærker udsendt af denne stat anerkendes ikke af filatelister, men bringes dog her for de helt usædvanlige dimensioner; de to drivhjul har vidt forskellig diameter.

Fig. 8: Mali (1970)

Også her forekommer gangtøjet noget konfust, der er kun 4-6 eger i hvert hjul, der i øvrigt ikke forekommer anbragt parallelt. Lokomotivet angives at være fra ca. 1882.

Fig. 9: Congo (1970)

Kunstneren har her valgt at simplificere gangtøjet væsentligt, det bageste drivelement har en stærkt overdimensioneret kobbelstang, der skjuler alt incl. cylinder. Lokomotivet er fra 1947.



Fig. 8



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12



Fig. 13

Fig. 10: Bulgarien (1939)

Adskillige mere realistiske kunstnere har løst opgaven med at gengive lokomotivet uden gangtøj og erstatte dette med udstrømmende damp. Det samme er delvis tilfældet med gengivelsen af den danske eksprestogsmaskine på AFA nr. 303 fra 1947, hvor kedeldiameteren forekommer noget overdimensioneret.

Fig. 11: Cuba (1984)

Gangtøjet forekommer her højest usædvanligt.

Fig. 12: Uruguay (1897)

I denne gamle gengivelse af et Patrick Stirlinglokomotiv er plejlstangen anbragt ejendommeligt, stemplets slaglængde vil blive enorm, da drivhjulsdiameteren var ca. 2,4 m.

Fig. 13: Czechoslovakiet (1956)

Gangtøjet forekommer ikke helt korrekt. Den øverste 3. stang synes ikke forbundet, og kobbelstangen synes forlænget til bageste løbehjul i trucken, ligesom forreste drivhjul forekommer at have mindre diameter end de 3 bageste.

Nu har vi set med kritiske øjne på nogle enkelte frimærker, men motivsamleren vil glæde sig over størstedelen af samlingen, som er frimærker, der fryder øjet set fra såvel en teknisk som en kunstnerisk synsvinkel. De fleste mærker er ret billige - eller byttes let - så motivsamleren kan helt frigøre sig for filatelistens spekulation i værdier eller investering. Der er som sagt hundreder af meget smukke frimærker lige fra de belgiske jernbanefrimærker fra 1949 med 19 mærker med fine stålstik af lokomotiver (katalogværdi £ 2,50 brugt eller £ 150 postfrisk) over japanske dybtryk fra 1974-75 til 4 små kunstværker fra Falklandsøerne fra 1985 med en lille bane med vogne med sejl på.

Det bedste katalog til opbygning af en samling er Stanley Gibbons': *Collect Railways on Stamps* på 260 sider, der katalogiserer godt 5000 frimærker og har hundredvis af illustrationer. Vordende samlere af frimærker med jernbaner bør overveje at blive medlem af en klub for motivsamlere. ☐

jernbanen

ønsker
glædelig jul og godt nytår
til læserne

**Skal De til
generalforsamling i DJK
søndag den 3. marts?**

Læs programmet bag i bladet.

Sporhunden

Sidste nummers »ordhund« blev gættet af ganske mange læsere, og at domme efter besværelserne har sværhedsgraden været i orden. Blandt de mange indsendere blev der den 10. november trukket lod til fordel for: *Niels Arne Nielsen, Bogen-se*, som har modtaget en jernbanebog som præmie.

Som beskrevet i sidste nummer veksler vi mellem sporhund og ordhund fremover. Sporhunden er efter et lille fortjent hvil derfor atter på banen, og har sendt dette foto af *plantog* den 28. oktober 1990. Et kig på sporareal, perroner o.l. gør vist en stedfæstelse rimelig let. Send dit svar på stationens navn til redaktionen i Holte senest 10. januar, og du deltager i lodtrækningen af jernbanebøger. (Foto: Jan Forslund)



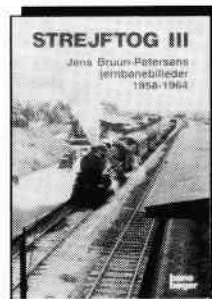
Løsning på »Ordhunden« nr. 1:



Nye bane bøger til jul?

Strejftog III Jens Bruun-Petersens jernbanebilleder 1958-1964

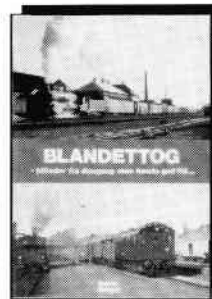
64 s., 120 ill. Kr. 149,-



Strejftogserien fra tidsskriftet Lokomotivet er nu overtaget af bane bøger og har fået forbedret repro- og tryk kvalitet. Jens Bruun-Petersen viser og kommenterer i denne bog en mængde billeder, som skildrer typiske, fortrinsvis sjællandske jernbanemiljøer omkring 1960. En hyggelig bog om tiden inden sidebanenædlæggelser, standardisering, design og stive køreplaner - og en inspirationskilde for modelbanefolk.

Blandettoget

- billeder fra dengang
man havde god tid....
af John Poulsen og Birger
Wilcke, 64 s., 110 ill.
Omslag i farver. Kr. 154,-

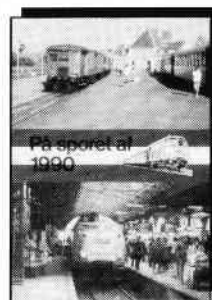


Bogen skildrer blandettoget først og fremmest på sidebanerne, hvor det længe dominerede. I trediverne kom motoriseringen, som på de fleste strækninger reducerede blandettoget til et enkelt togpar. Togarten forsvandt stort set i løbet af 1950'erne, men det sidste blandettoget kørte i 1989! Bogen viser et væld af sjældne fotos, køreplans- og oprangerings-eksempler.

På sporet af 1990

48 s., ca. 110 ill., omslag i
farver. Kr. 119,-

Som sædvanlig foreligger **bane bøger**s topaktuelle årbog om store og små jernbane-begivenheder siden 1.10.1989. Det omfattende billedmateriale suppleres af tekstafsnit og udførlige billedtekster.



Nyhed: HO-tegninger af nyt materiel!

HUSK OGSÅ:

Forsvundne stationer - P. Thomassens sidste bog - **kr. 145**
MotorMateriel 3 - bogen om skinnebusserne - **kr. 289**
Driftsmateriel I, 1941 - en "nøgle" til DSBs ældre materiel, bl.a. oprangerings-eksemplerne i "Blandettoget" - **kr. 249**

Bestil ved at indsætte beløbet på bane bøger
postgirokonto 1 52 56 62 - bøgerne sendes hurtigt!

**bane
bøger**

Jernbanegade 34A, 2. th.
4000 Roskilde
Giro 1 52 56 62

Bøgerne fås også i DJKs salgsafdeling

Trelleborg. Järnvägsstationen.



Bogmarkedet har aldrig været oversvømmet med bøger om jernbanernes byggeri. Men man finder næppe nogen bygningskategori overhovedet, der i så høj grad er blevet postkortmotiv som stationsbygninger, store som små. Her ses, endnu næsten ny, Trelleborgs centralstation, projekteret af Malmö-arkitekterne Lindvall og Boklund og opført kort før århundredskiftet. Dens nygotiske formsprog er hentet fra byerne på den anden, sydlige side af Østersøen og får huset til at se nogenlunde så tysk ud, som det er muligt. Hvorfor egentlig? Arkiv: PWS

Jernbanebygninger

Et felt, som ganske vist ikke er helt forsømt, men kunne fortjene at blive dyrket noget mere

Af Poul Wind Skadhauge

I videste forstand omfatter jernbanebygninger broer, viadukter, tunneler, gallerier, støttmure, sneskærme og alt sådant, foruden hvad der falder ind under begrebet husbygning. Grænsen er særdeles flydende; tænk blot på London & Greenwich Railway, der blev lagt på en seks km lang viadukt, hvor de fleste af de under buerne dannede rum var beregnet på udleje til erhvervsformål, mens kun et mindre antal tjente som vejunderføringer. Dette bygningsværk kan også opfattes som et meget langt hus med temmelig fladt tag og en række åbne portgennemkørsler her og der. Imidlertid indskrænker emnet for artiklen sig til huse i mere sædvanlig forstand.

Og hvad kan der så vises i billeder og skrives om dem her? Ikke ret meget, indrømmet. Formålet er da heller ikke at komme til bunds i nogen del af emnet; artiklen er blot tænkt som en introduktion.

Det vigtigste vil altid være at se tingene selv. Men ligesom på så mange andre felter bevirker afstande i tid og rum, at studiet af jernbanebygninger i høj grad bliver en litterær beskæftigelse. I konsekvens heraf nævnes eksempler på relevante bøger og artikler i det følgende. Det må dog samtidig konstateres, at litteraturen om jernbanebygninger i forhold til deres mængde er overordentlig sparsom; den angår endda for det meste kun, hvad man almindeligvis forstår som stationsbygninger, og ikke de mere teknisk betonedede huse som remiser, cisternebygninger o.s.v. Det kan enhver togtosse let forvise sig om bare ved at gennemgå egen samling af jernbanebøger og -tidsskrifter. Og spørger man en arkitekturinteresseret, bliver resultatet for resten tilsvarende. Det kan så diskuteres, om der er udgivet så lidt om emnet, fordi interessen for det er svag - eller det forholder sig omvendt, jf. det klassiske spørgsmål om, hvorvidt ægget eller hønen kom først.

Af større umiddelbar interesse er det imidlertid at se på nogle af de mulige indfaldsvinkler til emnet. Ganske vist er ikke alle egenskaber lige egnede som »ordnende synspunkt«, men de kan næsten alle være af interesse for ens betragtningsmåde, og før eller senere får man brug for i hvert fald de fleste af følgende inddelingskriterier:

- Bygningskategori
- Funktionsegnethed/hensigtsmæssighed
- Konstruktionsmåde, materialer
- Økonomi
- Størrelse
- Geografisk placering/afgrænsning
- Forvaltningsmæssigt tilhørsforhold
- Historisk placering, tidsalder
- Arkitekturhistorisk placering I, Stil
- Arkitekturhistorisk placering II, Ophavsmand/mænd
- Symbolsk værdi, udtryk

Hertil kan føjes sondringen mellem permanente og interimistiske samt mellem eksisterende og nedrevne bygninger, evt. også mellem disse kategorier og ikke realiserede projekter, hvad enten dette nu skyldes henlæggelse eller afventen.

Og endelig kan en simpel alfabetisering såmænd vise sig nyttig.

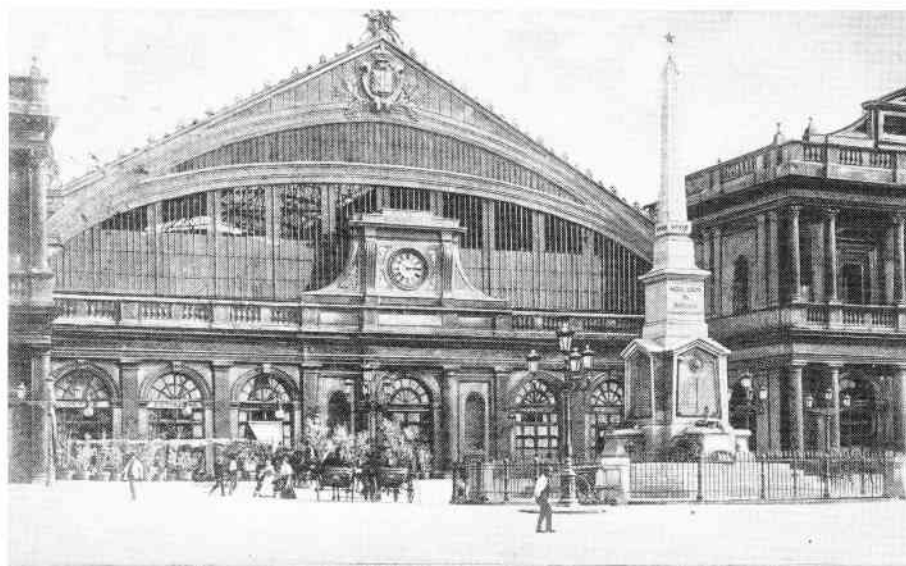
Mange formål - mange hustyper

Jernbanebygninger kan opdeles i ret mange kategorier, alle indenfor disciplinen husbygning. Lad blot følgende være nævnt i flæng:

Stationsbygninger, omladehaller, vaskehaller, lokomotivremiser, værksteder, materiallagre, vandtårne, signalposter, fjernstyringscentraler, sporskifterhytter, kolonnehuse, overnatningsbygninger, vogterhuse, andre boliger, undervisningsbygninger, ishuse (til opbevaring af is »høstet« om vinteren for senere anvendelse til køleformål), sandhuse (med tør-

Postkortene med Stettiner Bahnhof i Berlin og Roms gamle banegård giver sammen et indtryk af, hvorledes det nittende århundredes store personbanegårde trods betydelige forskelle i udtrykket klart signalerede, hvad de var, samtidig med at tidens arkitekter øste flittigt af den historiske arv. Allerede med Gare de L'Est (= Østbanegården) i Paris, som blev opført 1847-52, blev der givet et eksempel på, hvorledes det kunne gøres, og mange fulgte efter.

Den synlige mangel på motorkøretøjer fortæller indirekte noget om, hvilken investering i arbejdstid sådanne store bygninger krævede. Hverken ved fabrikationen af materialer og komponenter eller ved opførelsen af bygningen kunne der i synderlig grad drages nytte af mekaniske hjælpemidler; der blev slidt og slæbt på en måde og i en grad, det er vanskeligt at forestille sig i dag. Selvfølgelig var dampmaskinen ikke ukendt, men den kunne ikke udnyttes på samme måde som de senere motortyper. Og selvfølgelig besøgede jernbanen al transport over længere afstande, men ikke fra dør til dør. Arkiv: PWS



ROMA - Piazza del Cinquecento, facciata della Stazione Ferroviaria e Monumento ai Caduti di Dogali.



ringsanlæg, for sand til bremsning), perrontage, trappehuse og lukkede gangbroer, kontorbygninger. Mange nævnt, men også mange glemt.

Inden for hver bygningskategori kan en række typer udskilles; nogle af dem er geografisk eller forvaltningsmæssigt bestemt, mens andres udbredelse går helt på tværs af landegrænser eller ejendomsforhold.

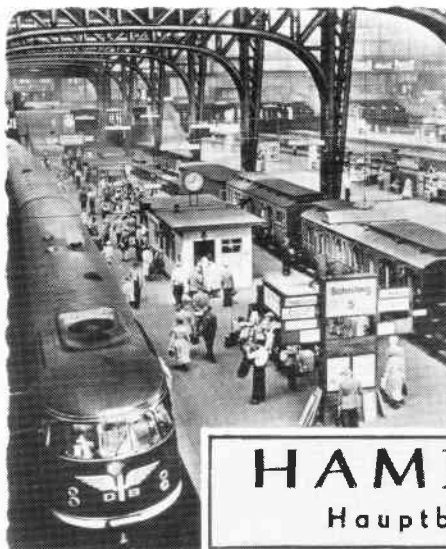
Blandt bøger om jernbanebygninger tager de professionelt betonedede gerne kategori og type som udgangspunkt. Det gælder f.eks. en gammel sag som den amerikanske *Buildings and Structures of American Railroads* fra 1893 (reprint 1973) og en langt nyere som den østtyske *Eisenbahn-Hochbau* af Horst Grabner, udkommet 1973. Nævnes kan f.eks. også de om bygninger handlende afsnit i oversigtsværket *Das englische Eisenbahnwesen* af Johann Frahm, Berlin 1911, og *Banegaardsanlæggene i København 1911* af C. J. Carlsen.

I disse fremstillinger, hvor man naturligt kommer ind på det funktionelle og konstruktive, har projektionstegninger, frem for alt planer og snit, en fremtrædende plads i illustrationsmateriale. Det skiller på afgørende måde disse titler fra de fleste andre bøger eller artikler om jernbanebygninger. I dem er det sædvanlige kun eksteriørfotografier eller -tegninger, der gives - kun i særlige tilfælde suppleret med interiørbilleder og ganske sjældent med plantegninger. Det kan undre, for

enhver beskæftigelse med det ydre alene er i mere en én henseende overfladisk. Det er et desværre ofte overset faktum. Nogle eksempler: *Først Down at The Depot, American Railroad Stations From 1831 To 1920* af Edwin P. Alexander, New York 1970. Blandt bogens ca. 400 billeder er kun et fåtal planer og snit. Og på samme måde som i *Forsvundne stationer* af Peer Thomassen, Roskilde 1988, gives kun historiske oplysninger til billederne, stoffet behandles hverken teknisk-funktionelt eller arkitektonisk. Navnlig det sidste kunne man ellers godt ønske sig, når man ser den rigdom af udtryksformer og stilarter, begge disse charmerende billedsamlinger præsenterer, omend i afvigende mål. På et andet punkt er de to bøger udpræget forskellige. I mangel af bedres havelse (tror jeg) er *Forsvundne stationer* ordnet alfabetisk efter stationernes navne, hvorimod *Down at The Depot* er inddelt i følgende afsnit efter forord og indledning:

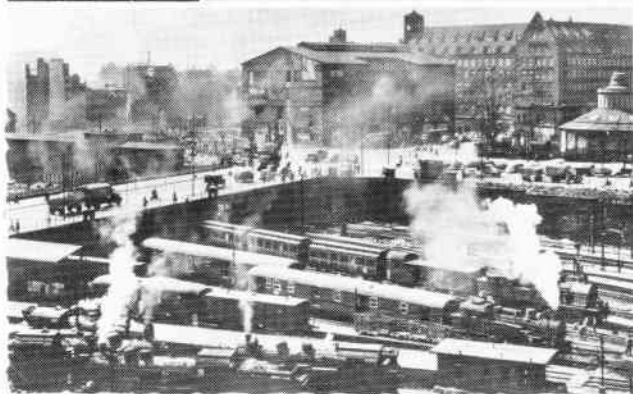
- I Landstationerne
- II Forstadsstationerne
- III De mindre og mellemstore bystationer
- IV Stationer, som var (= var stationer, men nu er noget andet)

Inden for de enkelte afsnit er dog ingen systematik synlig, og afsnittenes områdegrænser ligger selvsagt noget vilkårligt. Så alt i alt ville en gennemført alfabetisk rækkefølge som Tho-



HAMBURG

Hauptbahnhof



Hovedbanegården i Hamburg fra 1906 er et af de mest konsekvent gennemførte eksempler på den anlægstype, der herhjemme kendes fra Københavns Hovedbanegård og Østerport Station. Set under en jernbaneentusiasts synsvinkel er den også et af de mest vellykkede; hvor kan man bedre se på tog end her? Ydermere er perronoverdækningens storslåede »hovedskib« i særklasse; dets 3-charniersbuer spænder 73 meter og var en virkelig teknisk bedrift. Under 2. verdenskrig blev Hamburgs hovedbanegård hårdt beskadiget, men den blev med modifikationer genopbygget, som optagelserne på dette postkort viser. De er fra omkring 1960. Arkiv: PWS.

massens måske have været at foretrække; man kunne i hvert fald spare registeret!

Andre bøger styrer direkte mod det arkitektoniske og arkitekturhistoriske. Det gælder f.eks. *Järnvägsstationer i Skåne* af Mats Linde, Malmö 1975. Ligeledes gælder det *Danske jernbaners byggeri, et rids af et forløb 1844-1984* af Mads Østerby, Odense 1984. I begge disse udgivelser nævnes bygningsernes ophavsmand - for så vidt han kendes - og huse-nes type og stil diskuteres. De lange indledningsafsnit i Mads

Østerbys bog indeholder anskuelser, som måske kun få arkitekturkyndige deler. Men debat er sjældent til skade, og *Danske jernbaners byggeri* er fortjenstfuld ved i det hele taget at have taget hul på emnet. Denne sidste påstand rummer dog en tilsnigelse; der var tidligere »boret« nogle små huller. F.eks. blev der i »jernbanen« nr. 4/1982 under titlen *Lidt om danske stationer* af Svend Hovard givet et udmærket vue, ligesom der i nr. 4/1976 offentliggjordes en lille afhandling om en mindre del af emnet, nemlig *Dansk landstationsarkitektur mellem*



Rekawinkel, hvorfra en dansk dame i sommeren 1906 sendte dette postkort til hjemlandet, ligger i Wienerwald, 24,8 km fra Wien ved den vestgående jernbanestrækning til Amstetten, dengang under Kaiserlich-königliche Staatsbahndirektion Wien. Afsenderen beklager sig i den så sirligt skrevne hilsen over, at hun ikke kunne få noget smukt prospektkort fra stedet. Men hendes nødtvungne »valg« er et held for os, der således får lejlighed til at se, hvordan en landstation også har kunnet tage sig ud, øjensynlig i fuld harmoni med sine omgivelser. Arkiv: PWS.



På Mallorca har der været en del jernbaner. Nogle er tilbage endnu, bl.a. den elektrisk drevne bane fra Palma til Soller. Det er dennes station i Palma, der ses på billedet. Bygningen er temmelig smal, men det kan ikke nægtes, at den gennem sin brug af traditionelle udtryksmidler fremtræder med både indfødsret og værdighed. Det er dog normalt ikke stationsbygningen, den fotograferende turist kaster sig over, men banen i landskabet og det enestående rullende materiel.
Foto marts 1985: Knud Held-Hansen.



I det lange løb kan ombygning næsten aldrig undgås, og tilpasning gennem ombygning er et interessant aspekt af emnet. Til afløsning af den gamle banegård ved Holstentor fik Lübeck i 1908 en ny hovedbanegård. Dette postkort stammer imidlertid fra 1970'erne og viser, at den på siden af spor og perrontage liggende, med frodig fantasi og fri fortolkning af barokmotiver opførte indgangsbygning har undergået en afgørende ændring: midterste »port« er sløjet. Det svækker bygningens image, skønt det funktionelle ikke nødvendigvis har lidt skade. Men det er i denne situation en trøst, at det i tilmuringen placerede cirkulære udstillingsvindue faktisk gør sig helt godt mellem facadens øvrige komponenter uden at fornægte sin egen tid. Arkiv: PWS.

Fredericia og Århus af Vigand Rasmussen, oven i købet med plantegninger som en del af illustrationsmaterialet.

De fire sidstnævnte artikler udtrykker direkte en geografisk begrænsning. Det er også tilfældet med værker som *London's Historic Railway Stations* af John Betjeman med fotos af John Gay, London 1972, og *Railway Architecture of Greater London* af Rodney Symes og David Cole, Reading 1973. Men en geografisk begrænsning er tillige underforstået i titler som *Railway Architecture of The South East*, ligeledes af Rodney Symes og David Cole, og *Railway Styles in Building* af Michael Bowers med fotos af Patrick Waters, London 1975. Deres horisont er nemlig sammenfaldende med Storbritanniens konturer. Og i det hele taget må man sammenstykke sit helhedsbillede af mange små brikker. Selv en artikel som *Zur Architektur von Empfangsgebäuden - eine Kunsthistorische Betrachtung* af Hans Müller i *Eisenbahn-Jahrbuch* 1967 har slet ikke den bredde, titlen lader ane; den medtager kun banegårde fra Tyskland og nogle få andre europæiske lande - og er i øvrigt aldeles fortræffelig.

God indføring

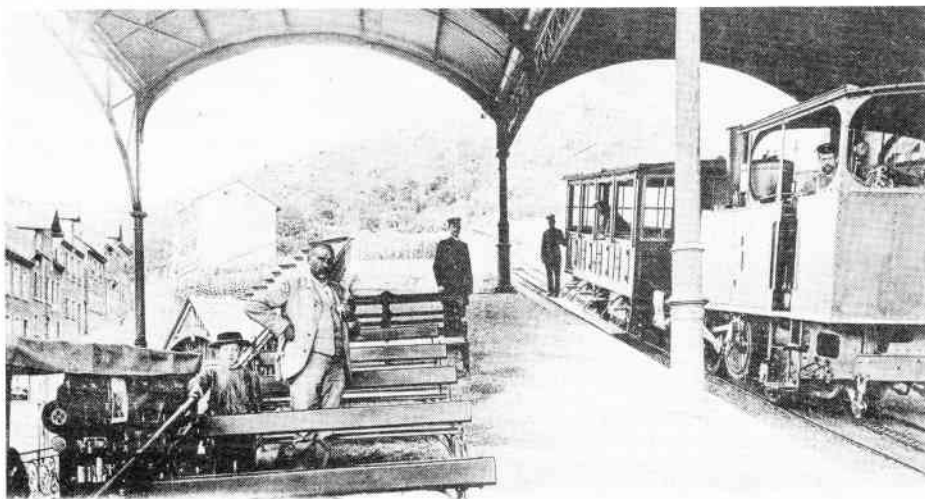
Om der findes andre verdensomspændende fremstillinger end dem, som indgår i allround jernbanebøger, skal være

usagt. Men blandt sådanne, overvejende udgivet i Storbritannien, er der i hvert fald nogle, som deres korthed til trods giver en god indføring i emnet på globalt plan. Som eksempler nævnes *The Architecture of The Railways* i *Railways* af Howard Loxton, London 1963, og *Architecture* af Gordon Biddle i den af O. S. Nock redigerede *Encyclopedia of Railways*, London 1977. Loxton nøjes for øvrigt ikke med banegårdsbygninger etc., men regner også broer og tunnelportaler med til jernbanearkitekturen.

Foromtalt bøger af Rodney Symes og David Cole er, så vidt vides, de to eneste udkomne bind i en planlagt større serie, som skulle have dækket hele England og Wales, Rodney Symes døde nemlig kort efter at have færdiggjort bindet om Londonområdet. Det særlige ved disse bøger er, at de udelukkende er illustreret med skitsemæssigt udførte reportage-tegninger. Men man savner ikke fotografier og konstaterer overrasket, at netop tegninger på en særlig måde kan formidle oplevelsen.

Og netop oplevelse er til syvende og sidst, hvad det hele drejer sig om, hvilken indgang til emnet, man end betjener sig af. Oplevelse var også ideen i udstillingen *Le temps des gares*, som Pompidoucentret i Paris søsatte i 1978, og som året

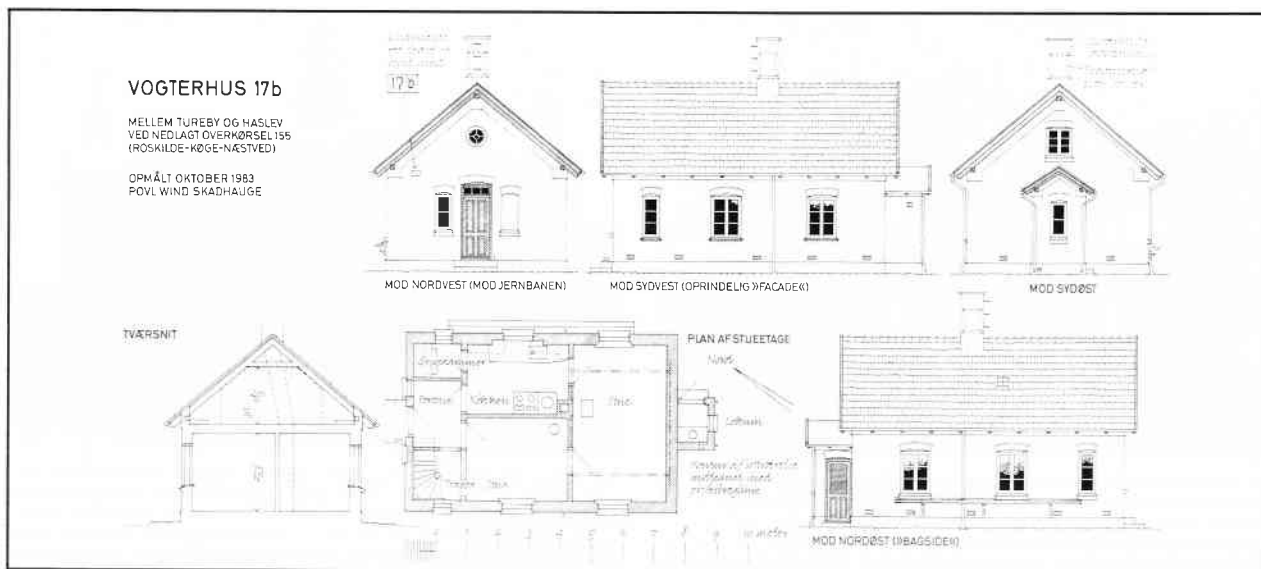
Til særlige baner er også udviklet særlige stationstyper. Her drejer det sig om den hedengangne tandhjulsbane fra Assmannshausen (ved Rhinen), der ligesom den fra Rudesheim udgående (opgående!) tandhjulsbane, nu erstattet af en svævebane, førte til det i 1883 rejste nationalmonument Germania på Niederwald over for Bingen. Men var bygningstypen end noget speciel, var konstruktionen, hvori bl.a. indgik støbejernselementer og bølgeblik, til gengæld velkendt fra det almindelige jernbanebyggeri i det 19. århundrede. En dansk turist købte dette postkort i juni 1905. Arkiv: PWS.



Assmannshausen

Rheinbahn von Niederwald

9/6/05 med Wille og K.



Plan, snit og facader af forhenværende vogterhus nr. 17b ved den gamle sjællandske sydbane, mellem Tureby og Haslev. Opmålingen blev foretaget kort før bygningens nedrivelse i efteråret 1983. Bygningen var da stort set uændret siden opførelsen. Ingen elektricitet, ingen vand indlagt, ingen varmeisoler og ingen dobbeltvinduer. Næsten alt træværk originalt. Derfor et særlig godt studieobjekt. Tegningen er tidligere med fyldigere om-tale offentliggjort i større mål som modelbygningsforlæg (Signalposten nr. 3/1984). Suppleret med en materialebeskrivelse er tegninger af denne art nødvendige for en tilbundsgående beskæftigelse med bygninger, men de overflå-digger ikke fotografier eller eventuelle perspektiviske tegninger. Tegning: PWS.

efter under forskellige navne påbegyndte en rundfart til andre byer og lande. Til København kom den i sommeren 1982 og var som i Stockholm kaldt *Stationer stationer - en rejse gennem 150 år*. Udstillingen virkede som et frisk pust og var en sand inspirationskilde. Til alt held er den fastholdt for eftertiden i et fyldigt »katalog«, som dog ikke findes i dansk udgave, men på hovedsprogene. Den engelske version er *All stations*. En fortegnelse over titlerne på udstillingens og bogens afsnit giver et begreb om, hvor vidt man førte udstillingsgæsterne rundt. Frit, men alligevel lidt omstændeligt oversat lyder de således:

Stationen, et moderne babelstårn

Dekoration og anstand (nok så godt på engelsk: Decor and decorum)

Teknikkens tempel

Et studie i moderne arkitektur

Byens navle

Det industrielle samfunds mikrokosmos

Et sted, hvor orden og disciplin hersker

Stationen som strategisk område

Stationen i politisk sammenhæng

Stationen som fremmedartet område

En truet art

Genbrug af stationsbygninger

Stationen som imageskabende element

Stationen i billedkunsten

Stimulans for fantasien

Kun bogens efterskrift mangler en titel, som kan pirre nysgerigheden eller udtrykke en filosofi.

Som det fremgår, spændt udstillingen bredt; sagt med et enkelt ord var temaet snarere banegårdsmiljøet end -bygningen. Men arkitekturen blev nu på ingen måde forsømt. Derfor: er man indstillet på selv at arbejde med, er *All Stations* virkelig givende på området, omend denne bog langt fra bringer nogen systematisk behandling. Det er i øvrigt forkert at betegne den som katalog - derfor de tidligere anførselstegn. Bogen er nemlig ikke nogen fortegnelse, men snarere en reproduktion eller, måske mere rigtigt, en transformation af den udstilling, hvis navn og tankeverden den viderefører.

For de fleste synes det mere tillokkende at være specialist end generalist (jf. de mange »nummermænd« blandt jernbaneentusiaster). Til afslutning bringes derfor spredte eksempler på del-emner, som kan tages op. Først studiet af, hvilke bygningstyper der er så specielt knyttet til den jernbanemæssige funktion, at deres opståen er utænkelig i anden sammenhæng. I fortsættelse heraf ligger f.eks. en beskæftigelse med de til jernbaneformål udviklede konstruktionstyper, såsom buer til haller eller signalposters glasvægge, eller med noget helt andet: genbrug af jernbanebygninger til andre formål. I en tredje retning går undersøgelser af forholdet mellem jernbanebygninger og øvrige bebyggelse på steder, f.eks. i byplanmæssig eller stil-mæssig henseende. Man kan også beskæftige sig med sammenligning af forskellige jernbaneforvaltningers byggeri, enten indenlands eller tværs over landegrænserne. Og man kan tage fat i noget så enkelt som studiet af, hvorledes og hvorfor mindre stationsbygninger, vogterhuse etc. opført efter typetegninger alligevel udviser variationer, der ikke skyldes tidens tand, men stammer fra opførelsen. Dette kunne for resten - for den, som har tid og resourcer - blive begyndelsen til en meget ønskelig og yderst værdifuld registrering af danske jernbanebygninger.

Men, uanset hvorledes læseren griber sagen an, ønsker forfatteren god fornøjelse i sikker forvisning om, at dette ønske også vil blive til virkelighed. □



Et emne for sig er genbrug af bygninger, jernbanerne ikke længere behøver. Både i USA og »den gamle verden« har talrige jernbanebygninger - ofte er de jo udpræget kvalitetsbyggeri fra deres tilblivelsestid - fået nyt liv gennem ny anvendelse i stedet for at blive revet ned. Et fremstående eksempel er Orsay-banegården i Paris, bygget 1897-1900. Den har senere bl.a. været teater, men er nu den strålende ramme om en vidunderlig samling af det 19. århundredes kunst, et supplement til Louvre på den modsatte bred af Seine. Med et af de mere ydmyge eksempler er vi tilbage på hjemlig grund; det findes i Skjern, hvor de på billedet viste tidligere DSB-bygninger er blevet Skjern-Egvad Museum.
Foto maj 1985: Ole Linå Jørgensen.

Jernbanenyt - kort fortalt

I dette nummer: DSB og Privatbanerne



Hverdag i dag - historie i morgen. MZ-trukket IC-tog syd for Aalborg, 26. juli 1989. Foto: Jan Forslund.



Rullende materiel

Materielstatus januar - september 1990

Pr. 30. september 1990 rådede DSB over følgende antal trækkræfterheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. december 1989 i parentes, jf. »jernbanen«, nr. 3/90 - side 70):

1. Elektriske lokomotiver (25 kv 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver	10	(10)
--------------------------	----	------

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver	175	(178)
2.2 Rangerlokomotiver	105	(108)
2.3 Traktorer	40	(44)
2.4 Motorvogne	249	(228)
2.5 Bivogne	29	(45)

3. Elektrisk materiel (1,5 kv =):

3.1 Motorvogne	299	(299)
3.2 Bivogne	299	(299)

4. Persontogsmateriel:

4.1 Siddevogne	674	(690)
4.2 Liggevogne	25	(25)
4.3 Sovevogne	17	(17)
4.4 Specialvogne	6	(6)
4.5 Rejsegodsvogne	1	(12)
4.6 Postvogne	19	(23)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Lukkede godsvogne	2.804	(2.832)
5.2 Åbne godsvogne	1.453	(1.413) *
5.3 Tjeneste- og tjenestegodsvogne	1.302	(1.307)
5.4 Privatejede godsvogne	368	(348)

*) rettelse af fejlagtigt antal i ovennævnte oversigt i »jernbanen«.

I ovennævnte periode er følgende enheder tilgået driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.4: 32 stk. MFA 5001, 5002, 5011-5024 og MFB 5201, 5202, 5211-5224,

Ad 2.5: 16 stk. FF 5401, 5402, 5411-5424,

Ad 5.2: 49 stk. Sgmns 455 1 001 - 455 1 049,

Ad 5.4: 25 stk. Sgmns 455 1 050 - 455 1 074 (vognejere: »Kombidan A.m.b.a«, Padborg),

- og bl.a. følgende enheder er slettet af driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.1: MX 1002, 1022, MY 1133 (overtallige),

Ad 2.2: MH 331, 383 (overtallige), MT 151 (kollision),

Ad 2.3: (Ardelt-type) 115, 116, 140, 145 (litra udgået - overtallige),

Ad 2.4: 11 stk. MA (litra udgået - overtallige),

Ad 2.5: 32 stk. AM/BM/BMk/BS (litra udgået - overtallige),

Ad 4.1: 11 stk. ABg/ABg-u (litra udgået - overtallige), Bf 27-55 332 (kannibliseret), Bn 20-84, 713, 718, 732 (rustskader), BD 82-83 016 (brand - solgt til HFHJ),

Ad 4.5: 11 stk. Dm (litra udgået - overtallige),

Ad 4.6: P 90-83, 802, 804, 805, Pm 90-44 753 (overtallige).

I afsnit »Elektriske lokomotiver« omfatter »Toglokomotiver«: 10 EA,

I afsnit »Motormateriel« omfatter »Toglokomotiver«: 37 ME - 27 MX - 50 MY - 61 MZ; »Rangerlokomotiver«: 89 MH - 16 MT;

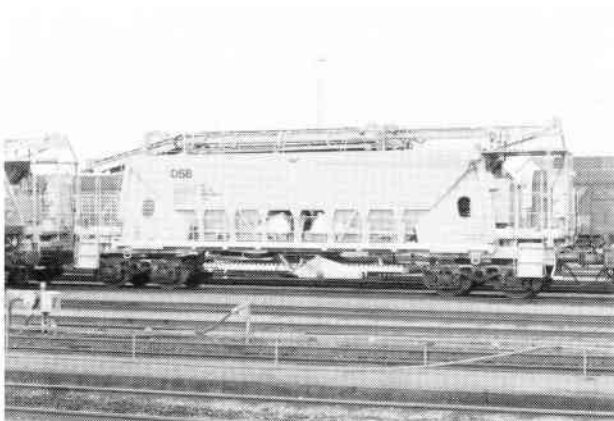


MR-togene slider trofast skinnerne blanke over næsten hele Danmark, Funder, 28. juli 1989. Foto: Jan Forslund.

»Traktorer«: 40 Köf-type; »Motorvogne«: 24 MFA - 24 MFB - 7 ML - 97 MR - 97 MRD; »Bivogne«: 24 FE - 5 FL.
I afsnit »Elektrisk materiel« omfatter: »Motorvogne«: 24 MC - 210 MM - 65 MU; »Bivogne«: 24 FC - 210 FS - 65 FU.

Materielsituationen på kort og lang sigt

I »K90 vinter«-perioden er det planlagt at udrangere 1 stk. MY og 12 stk. MX. Tre af MX-lokomotiverne kannibaliseres, bl.a. for banemotorer, der ombygges til brug i litra MZ, de øvrige lokomotiver søges afhændet bedst muligt. 6 stk. litra MH er ligeledes overtallige. Af hensyn til dette litras generelle driftsstabilitet inddrages de seks enheder i værkstedsreserven, og udrangering vil ske i takt med større nedbrud eller havarier.



Facs - nyt litra i DSB. Her 994 0 000-4, i Næstved. Foto: Jan Lundstrøm.

Ved overgang til »K90 vinter« beordredes udrangering af 23 personvogne som overtallige: 6 Af (de resterende), 8 Ag (de resterende), 1 Bf (322) og 8 Bn samt 5 postvogne: 2 P (806, 810) og 3 Pm (750-752). Yderligere 40 personvogne forventes udrangeret i køreplansperioden. (Af- og Ag-vognene forblev i trafik til efterårsferietrafikkens afslutning).

De 14 An-vogne (18-84 600 - 18-84 613) er nedklassificeret til 2. klasse, litra Ban (28-76 / samme løbenumre). Vognene vil fortrinsvis blive anvendt som forstærkningsvogne i vestområdet.

De tre EWS-styrevogne, litra ABns-e (39-74, 532, 546, 550) vil blive ombygget, således at de svarer til de »rene« 1. klasse styrevogne, litra ADns-e (80-74 / samme løbenumre), hvilket giver et endeligt antal på 13 stk. Disse vogne og de øvrige 29 stk. ABns- og 22 stk. ADns-vogne påføres ikke længere underlitra »-n« (hjemsted: Nykøbing F.) eller »-v« (hjemsted: Kalundborg).

Når den faste forbindelses jernbanedel tages i brug - og det bliver nu snarere »K94 sommer« end »K93 vinter« - forventes DSB at råde over følgende trækraftenheder og persontogsmateriel:

130 strækningsslokomotiver (22 EA, 37 ME, 61 MZ og 10 MY (godstog på sidebaner i Jylland)).

80 rangerlokomotiver (40 MJ - 10 mere end nuværende bestilling - og 40 Köf),

202 1/2 togsæt (85 MF, 97 MR, 3 1/2 ML og 17 EC), samt 2 prototypetogsæt og 180 fjerntrafik-personvogne, 250 nærtrafik-personvogne, 7 TEN-sovevogne, 9 charter-liggevogne, 3 specialvogne (litra Ckm) - med tillæg af 14 postvogne.

Det er DSBs hensigt at bestille op til 70 litra EC (elektriske 4-vogns regional-togsæt), med en reduktion af fjern- og nærtrafik-vognparken til hhv. 50 og 165 som følge.

★

En ordre på opbygning af 180 godsvogne, hvoraf de 50 skal anvendes til kævletransport af »Juncers« i Køge og de øvrige til containertransport, har skabt travlhed hos »Varig Vogn- og Karrosserifabrik« i Næstved. Containerbærevognen er toakslet med en bæreevne på ca. 30 tons og med plads til 2 stk. 20 fods- eller 1 stk. 40 fods-container. Undervognene er indkøbt fra Statens Järnvägar og er tidligere lukkede godsvogne, litra Gbs. Hos DSB literes vognene Lgms.

Nyt om IC/3 (MF-togsæt)

Det var åbenbart ikke bare nyhedens interesse, som gav IC/3-togene ca. 20 pct. nye rejsende ved den første kvalitetsmåling i årets første kvartal. I målingen for andet kvartal var antallet af nye kunder yderligere steget. Og medens 7 pct. i første kvartal sagde, at de ville have taget fly, hvis IC/3-toget ikke havde eksisteret, gælder det nu 13 pct. Foreløbige tal tyder på månedlige IC/3-indtægter på 8-10 mio. kr., deraf ca. 2 mio. fra nye kunder.

Sammen med »ABB Scandia« har IC/3 sekretariatet udarbejdet en liste over 36 såkaldte typefejl, som skal rettes. Midterdørene har problemer med åbning og lukning, og der indføres i løbet af efteråret et helt nyt system. Ny procedure med informationssystemet og ny prototype for radio/musikanlæg afprøves for tiden. De tekniske problemer med toiletterne forventes snart løst. En ændret udførelse er testet, og toiletterne i alle togsæt vil blive ombygget hurtigst muligt. Et andet af problemerne er klimaanlæggene. Inden udgangen af året forventer IC/3 sekretariatet resultater efter forsøg, som kan give grundlag for en generel ændring af klimaanlægget.

Forholdet mellem antal pladser for og ikke-ryger er nu ændret. Endvidere er flexarealet - med plads til cykler og barnevogne - nu flyttet til MFB-vognen over for handicapområdet.

Stor spænding knytter der sig til, hvordan MF-togsættet klarer sig, hvis vi får megen sne, for toget er lettere end lokomotivtrukne tog. Udviklingskontoret har derfor planer om en træningstur til Nordsverige, når området har fået tilstrækkelig med sne. Det sker formentlig omkring 1. december.

Noget om S-tog

S-togsdivisionen er i gang med at undersøge, om S-tog kan køre på enkeltaksler, hvilket vil give en vægtbesparelse på ca. 15% og dermed et lavere energiforbrug.

Styrevogn FS 7280 har fået frontbogien udbyttet med en enkeltaksel hos »Linke, Hoffmann Busch« i Salzgitte, og straks efter vognens tilbagekomst til S-togsdepotet i Høje Taastrup sidst i juli startede den forsøgsperiode, der i tre etaper skal få vognen afprøvet på samtlige S-banestrækninger (koblet med MM 7764). Etape 1 var kørsel i sporspærringer om natten på Hareskovbanen. Medens etape 1 stod på, begyndte etape 2, hvor formålet var at foretage en række detaljerede målinger på vognen. Etape 3, og sidste etape går i al sin enkelthed ud på, at vognen skal tilbagelægge så mange kørselskilometer som muligt. Hertil har Trafiksektor S-tog bl.a. udarbejdet to ganmeldelser, der bringer vognen ind i så mange Bx-kørsler Høje Taastrup-Farum-Høje Taastrup som muligt.



My'erne er klemte nu. Her 1119 i Fredericia. Foto: Jan Forslund.

350 S-togsvogne var i kortere og længere tid ude af drift i sommer p.g.a. forkert slid på hjulene. Årsagen var en kombination af klimatiske forhold og utilstrækkelig smøring. De faste smøreanlæg på S-banen kunne ikke følge med som følge af den ekstremt lave luftfugtighed over længere perioder. Det betød en så kraftig udtørring, at hjulene nærmede sig faretruende de sikkerhedsmæssige mindstemål.

Derfor er S-togsdivisionen i fuld gang med at se på mulighederne for at få installeret et anlæg på S-togsvognene - hidtil er smøringen sket på skinnerne - der effektivt kan smøre hjulene og sikre mindst mulig friktion og dermed slid.

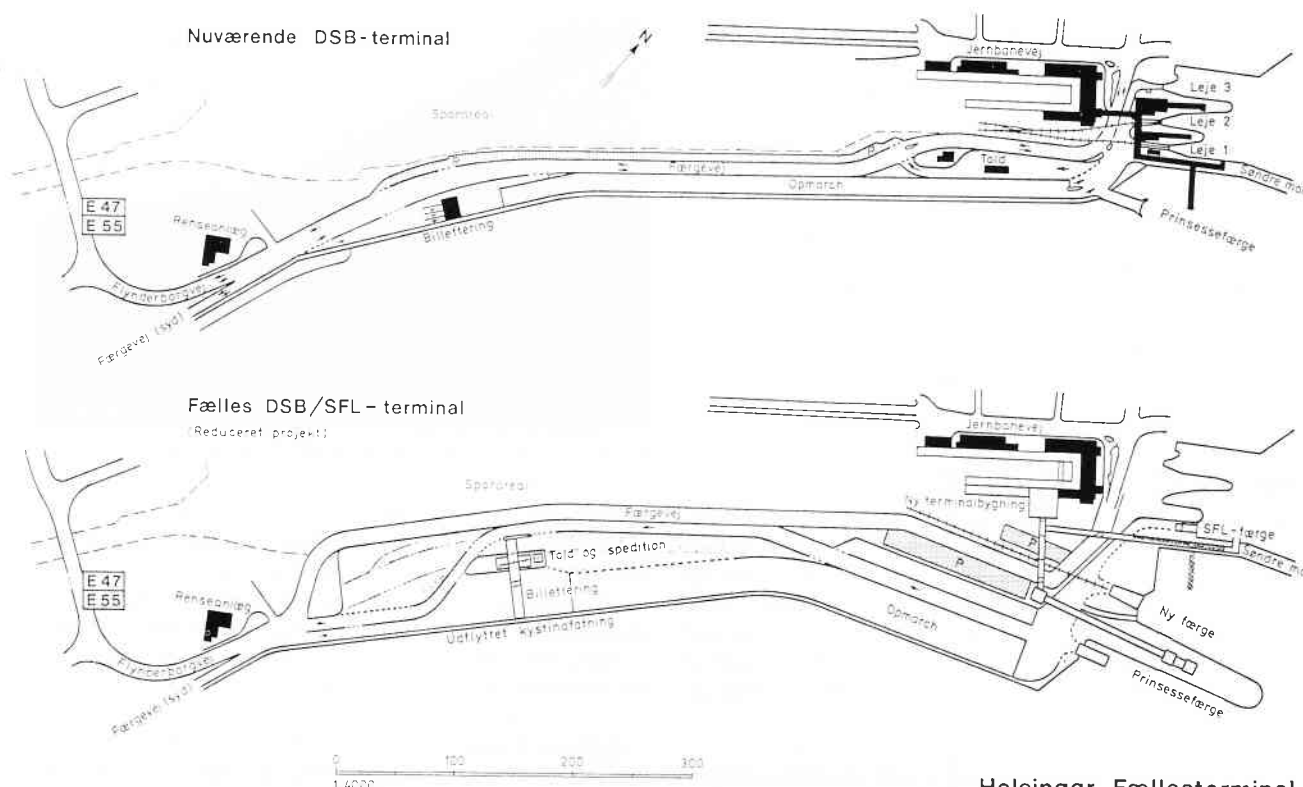
De ansatte i S-togsdivisionen, Vedligeholdelses- og Banetjenesten ydede en stor ekstra indsats i den specielle situation: Vedligeholdelsestjenestens værksteder i København og Århus hjalp med udskiftning og reparation af vognhjul, og al anden produktion på S-togsværkstedet i Taastrup var suspenderet. De omkring 100 faste smøreanlæg på skinnerne blev alle ekstraordinært eftersat og justeret, og Banetjenesten har siden sat mandskab ind til manuel smøring af skinnerne, indtil de nye anlæg er på plads.

★

»Kapaciteten i S-togene i myldretiden er ved at være opbrugt, og i spidstimerne har der siden gennemførelsen af »S 89« været en betydelig overbelægning«. Således hedder det bl.a. i den rapport en arbejdsgruppe fra S-togsdivisionen og Udviklingskontoret har udsendt, og hvor man hentyder til en række tog, der i morgentrafikken befører mellem 600 og 800 passagerer i 8-vognstog, hvor der kun er siddepladser til ca. 500.



Ban 28-76 602 i Nyborg 17. oktober 1990. Foto: Thomas Nørgaard Olesen.



Helsingør Fællesterminal

Disse forhold var baggrunden for, at arbejdsgruppen blev sat til at undersøge mulighederne for med kort varsel at kunne anskaffe et nyt eksisterende tog med større sædekapa- citet end i nuværende materiel.

En nærmere undersøgelse har vist, at det bedst egnede tog til indsættelse på S-banen var et australsk 2-etages tog, »Tangara-toget«. Dette tog kan nemlig relativt nemt tilpasses infrastrukturen på Københavns S-bane. Allerede inden arbejdsgruppen besigtigede og prøvekørte Tangaratoget i Sydney stod det klart, at der skal gennemføres en række ændringer på toget, inden dette kan køre på den københavnske S-bane. I øvrigt udmærker toget sig med: Forbedret passagerkomfort og adgangsforhold, vandalsikring, reduceret vedligeholdelse i toget, modulopbygning, kort værkstedsophold, høj kørselskomfort og -sikkerhed under varierende driftsforhold, støjsvag kørsel samt letvægtsdesign.

Et togsæt består af en styrevogn, to motorvogne og endnu en styrevogn, og to togsæt udgør som i DSBs nuværende 3. generationstog et »heltoget«. Heltoget rummer ca. 875 siddepladser, og mellem hver af togsættets vogne er der brede overgange. Dette giver bedre mulighed for spredning af passagererne i togsættet.

Faste anlæg

Ny færgeterminal i Helsingør

I slutningen af 1991 skal en ny færgeterminal, fælles for DSB og SFL, være klar i Helsingør. Startskuddet til igangsætning af arbejdet blev givet af trafikminister Knud Østergaard den 14. august. Dermed blev det markeret, at opfyldningen af sten og sand til det nye havneanlæg var indledt - i øvrigt allerede i midten af juli.

I alt investeres der på dansk side ca. 700 mio. kr. i havneanlæg, en ny færge, ændringer af vejforhold og opmarschbaner

samt en ny terminalbygning. Mange brikker har skullet bringes på plads, inden startskuddet kunne gives. Forudsætningen for hele projektet har været en samarbejdsaftale mellem DSB og SFL (Scandinavian Ferry Lines), som gennem et nyt fælles færageselskab skal betjene Helsingør-Helsingborg overfarten.

DSB og SFL har hver bestilt en ny færge på Langsten Slip & Båttbyggeri i Norge. Den danske færge leveres i slutningen af 1991 og den svenske fem måneder senere. Herudover vil man anvende DSBs to Prinsessefærger og to af de nuværende SFL-færger.

Arbejdet med havne- og landanlæg til en samlet udgift på 235 mio. kr. er overdraget »Havnekonsortiet«, som er dannet af »Monberg & Thorsen« og »Højgaard & Schultz«. Anlægsarbejderne omfatter et nyt færgeleje til de to kommende færger, ændring af Færgevej, opmarschområder og ombygning af det nuværende leje 1, som skal kunne anvendes af SFLs nuværende færger. Nyanlæggene kræver væsentlige opfyldningsarbejder. Til opfyldningen skal således bruges ca. 300.000 kubikmeter sand og ca. 80.000 kubikmeter sten. Opfyldningen skal ske over en ca. 700 m lang strækning langs den nuværende kyst for at skaffe plads til opmarschområder for godt 500 biler. Desuden bygges en 150 m lang pier.

Bygningsarbejderne er overdraget »Rasmussen & Schiøtz«. Anlæggene til en samlet pris af 64 mio. kr. er resultat af et samarbejde mellem DSBs bygningstjeneste, rådgivende teknikere, Planstyrelsen og Helsingør kommune. Den nye terminalbygning bliver på 2500 kvm. Den er i to etager og rummer en trafikhal med elevator, rullende trapper og trapper, billetkontor, information, vekselkontor, opholdsarealer, toiletter samt kontor og visitationslokaler for toldvæsenet. Herudover omfatter bygningsarbejderne gangbroer til færgerne og to tårnbygninger i tre etager, hvoraf den øverste er en del af gangsystemet til og fra færgerne. De øvrige etager rummer plads til trafikstyring, personalefaciliteter, depoter og magasiner. Endelig bliver der i den sydlige del af det nye opmarschområde

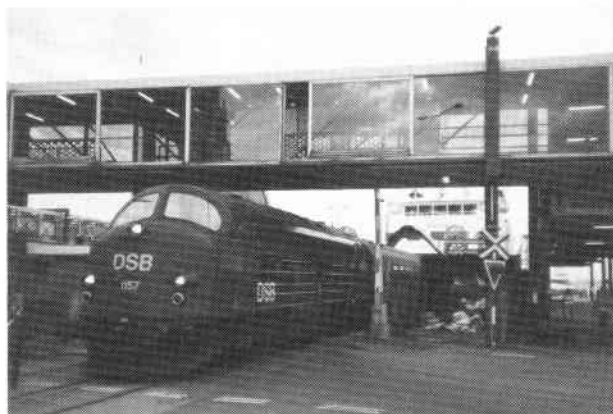
opført told- og billetteringsbygninger i to etager. For alle bygnings- og anlægsarbejder gælder, at de skal udføres under et meget stort tidspres, for at det nye færgesystem som ventet kan tages i brug af slutningen af 1991.

Den nye færgeterminal bliver en gevinst for miljøet i Helsingør. For første gang i Danmark er der lavet en samlet miljøvurdering af så stort et projekt, og undersøgelsen lå klar, da folketinget skulle tage stilling til anlægsloven om færgeterminalen, hvorved undersøgelsen forelå som en del af beslutningsgrundlaget. Vedtagelsen i folketinget skete den 30. marts 1990, da 92 stemte for og 11 imod anlægsloven.

Oplægget til miljøundersøgelsen kom fra Planstyrelsen under Miljøministeriet. DSB stod for undersøgelsen i samarbejde med »Cowiconsult« og »Carl Bro«, og man har vurderet både trafikmængde, støj, luftforurening, vibrationer fra færgerne og det visuelle miljø.

Blandt de miljømæssige fordele er:

- Færre færgeafgange som følge af de større færger - fra 146 pr. døgn om sommeren til 96, den øvrige del af året fra 111 til 74.
- Omlægningen af trafikken fra SFLs nuværende færgelejer til fællesterminalen betyder, at et stort antal beboere får færre gener på grund af vejtrafikken. Nogle familier på Flynderborgvej får mere trafik ved deres bolig, men det er et lille antal sammenlignet med de førstnævnte.



My 1157 kører ind med nattoget Oslo-København H. Også snart et historisk foto. Foto 17. september 1990: Finn Beyer Poulsen.

- Helsingør bliver kønner at se på. SFLs anlæg ved Kronborg kan fjernes. Det samme gælder »sukkenes bro« og den hidtidige terminalbygning ved DSBs stationsbygning.
- Kommunens ønske om en mindre terminalbygning er blevet fulgt, og DSB mener, at bygningen falder godt sammen med omgivelserne.

Apropos miljøet, så har DSB ofret mere end 1 mio. kr. på en arkæologisk undersøgelse af historiske skibsvrag, som berøres af opfyldningsarbejderne.



Sådan tager det nye projekt sig ud, set lidt fra oven. Begge tegninger på dette opslag: DSB.

Intercitytog



Nye rulletrapper på Kh (S-togsdalen)

Natten mellem mandag og tirsdag d. 29.-30. oktober blev afskærmningen omkring det område, hvor ombygningen af adgangsvejene fra Hovedbanegårdens forhal til S-togsperronerne finder sted, sat op. Midt i februar 1991 fjernes afskærmningen igen, og frem dukker brede rulletrapper - både op og ned, en elevator og selvfølgelig trapper til de, der helst vil bruge benene.

Forbedringerne af adgangsvejene til Københavns Hovedbanegårds S-togsperroner - som har en særegen placering i kælderetagen - betyder, at kunderne i byggeperioden alene kan komme til og fra S-togene fra Tietgensbroen, gennem gangtunellen, gennem Cykelcentret - og gangbesværede samt rejsende med barnevogn henvises periodevis til Vesterport station.

Trafik og administration

Den nye køreplan »K91«

»K91« træder i kraft den 2. juni 1991, og den nye køreplan indebærer en ændring af stort set alle DSBs togsystemer, idet den specielt sigter mod udnyttelsen af de muligheder, IC/3-togene giver med hensyn til kortere rejsetider og flere direkte tog.

Køreplanens flagskib er det nye IC-system, som køres med IC/3-materiel. For de fleste passagerer vil rejsetiden mellem Sjælland og Jylland blive mellem en halv og en hel time kortere end i dag. Ved at udnytte dele- og samle-princippet i IC/3, bliver der langt flere direkte tog mellem København og de jyske strækninger.

Alle IC/3-togsæt vil ikke være klar til »K91«. Derfor indføres der som et supplement til IC-systemet et Interregionalsystem, som med traditionelt materiel skal sørge for det tilstrækkelige antal pladser på strækningen Nyborg-Ålborg.

Regionaltrafikken øst og vest for Storebælt ændres, så den passer bedst muligt sammen med fjerntrafikken. Dette betyder blandt andet, at Fredericia bliver knap så vigtig som knudepunkt, medens for eksempel Herning bliver et vigtigere knudepunkt end i dag.

Intercitytog (IC)

IC-systemet er rygraden i fremtidens fjerntrafik. Systemet er alene baseret på IC/3, og det erstatter både de nuværende IC-tog og lyntog.

IC-togene kører ens alle dage, dog med udtydning lørdag eftermiddag og aften samt søndag formiddag og med en mindre udvidelse af driftsperioden fredag/søndag aften.

Der køres i et fast timesystem med afgang fra København H. i minuttal 00. Køreplanen er forberedt for 180 km/h, og indtil blandt andet ATC muliggør forhøjelsen fra de nuværende 140 km/h, vil der blive kørt i to afdelinger fra København med afgang i minuttal 55 og 00. Dette sparer koblings-procedurer - og dermed tid - ved færgerne i Korsør.

Efterhånden, som der leveres flere IC/3-sæt, får IC-togene større kapacitet - op til 4 sæt i hvert tog.

For at undgå overbelægning i IC-tog, indføres der på hovedstrækningerne (fra København til henholdsvis Ålborg, Holstebro og Esbjerg) krav om pladsbillet i de tidsrum, hvor interregionaltogene kører. På Sjælland vil der i hele driftsperioden være krav om pladsbillet. På øvrige strækninger og tidspunkter anvendes IC-togene også til regionaltrafik, og her kan de benyttes uden pladsbillet.

På Sjælland bliver Ringsted ny IC-station fra »K91«, Korsør betjenes derimod ikke med IC-tog. Alle rejser mellem Slagelse/Korsør og det øvrige Sjælland skal foregå i regionaltog.

Interregionaltog (IR)



I Sydjylland får Kliplev og Gråsten IC-stop fra »K91«. På den jyske vestkyst får Varde, Tistrup, Ølgod, Tarm, Skjern, Lem, Ringkøbing, Ulfborg og Vemb IC-stop.

Lunderskov, Ulstrup, Rødkærsbro, Stoholm, Højslev, Vindeup, Bur, Tim og Hee får fra »K91« ikke længere direkte fjern tog til/fra København.

Bjerringbro, Viborg og Skive får IC-stop.

I Nordjylland nedlægges stationerne Kvissel og Tolne.

Rejsetider med IC-togene fra København H til:

	K90	K91	Gevinst/minutter
Århus	4:54	4:14	40
Aalborg	6:40	5:45	55
Frederikshavn	7:52	6:57	55
Esbjerg	4:47	4:14	33
Herning	4:48	4:24	24
Flensburg	5:15	5:01	14

Interregionaltog (IR)

Der vil endnu ikke være leveret et tilstrækkeligt antal IC/3-tog til at dække behovet på hovedstrækningen København - Aalborg. For at skaffe pladser nok på denne strækning, indføres et Interregionalsystem (IR), som køres af traditionelt materiel.

IR-systemet er planlagt ud fra en samlet vurdering af kapacitetsbehov og materielomløb. Der vil køre IR-tog i de fleste hverdagstimer på strækningen Nyborg - Aalborg. For at opretholde det nuværende udbud og serviceniveau i weekendtrafikken, vil en del af disse IR-tog fredag, lørdag og søndag køre til/fra København og overføres da på Storebælt.

Der vil desuden være IR-forbindelse fra København over Kalundborg til Århus, se nedenfor i denne spalte.

Det er tanken at udnytte dobbeltsystemet (IC + IR) til bevidst at skelne mellem produkter og priser.

I takt med udbygningen af IC-systemet (flere IC/3-sæt i de enkelte tog) er det hensigten at reducere IR-systemet.

På strækningen Nyborg - Aalborg betjener IR-systemet intercitystationerne - med undtagelse af Hadsten og Langå.

Rejsetiden med IR-tog bliver lidt længere end med nuværende IC-tog. For eksempel vil det tage et IR-tog 5 timer og 12 minutter at nå fra København til Århus.

Regionaltrafik vest (Re vest)

Regionaltrafikken i hele Jylland og Fyn tilpasses den nye fjerntrafik. Betjeningsmæssigt er de vigtigste ændringer:

- at regionaltogene Langå - Struer forlænges i hver ende til henholdsvis Århus og Holstebro,
- at regionaltogene Århus - Herning forlænges til Holstebro hver anden time, og til Skjern de andre timer,
- at regionaltogene, der idag kører over strækningen Fredericia - Herning - Struer fra »K91« kun kører Fredericia - Herning,
- at regionaltogene Fredericia-Esbjerg hver anden time forlænges til/fra Varde.

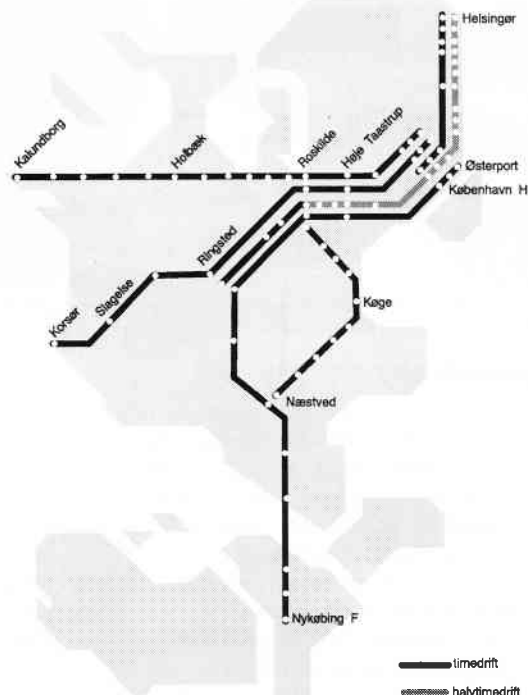
Flere byer, blandt andet Struer, Viborg, Varde og Holstebro, bliver herved forbundet med direkte tog til/fra Århus.

I øvrigt regnes med stort set det samme betjeningsomfang som i dag, og stationerne, der betjenes af regionaltog, bliver de samme som nu.

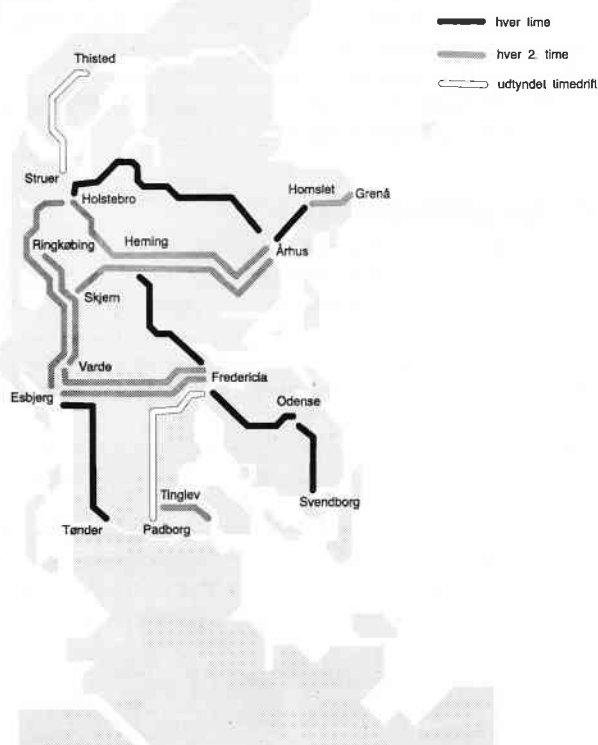
I Fredericia er der gode indbyrdes forbindelser mellem de fleste regionaltog, samt forbindelser til og fra IR-togene. I Langå, Skanderborg, Herning, Esbjerg og Bramming er der forbindelser til og fra IC-togene.

Systemtogene suppleres med et antal myldretidstog (morgen/aften).

Regionaltrafik øst



Regionaltrafik vest



Alle tegninger: DSB.



Næstved Nord blev åbnet 29. september 1990. Foto: John Hansen, 17. oktober.

Regionaltrafik øst (Re øst)

Regionaltrafikken på Sjælland og Lolland-Falster tilpasses den nye fjerntrafik ud fra følgende grundsynspunkter:

- alle rejser mellem Slagelse/Korsør og det øvrige Sjælland bliver fra »K91« fortrinsvis henvist til regionaltog,
 - regionaltogene København - Slagelse erstattes af nye og hurtigere regionaltog til Korsør,
 - disse regionaltog tilpasses tidsmæssigt til færgeafgange og -ankomster, således at togene i videst muligt omfang kan benyttes som aflastning for IC-togene. Herved begrænses behovet for egentlige aflastningstog,
 - de elektriske regionaltog Helsingør - Roskilde folænges én gang i timen til Ringsted og betjener herefter også Viby og Borup,
 - i Ringsted skabes forbindelse mellem Sydbanen (Nykøbing F - Næstved - Ringsted) og IC-tog til og fra vest,
 - i Roskilde skabes god forbindelse mellem Nordvestbanen (Kalundborg-Holbæk-Roskilde) og IC-tog til og fra vest.
- Hensynet til fjern- gods og international trafik giver i en række tilfælde rejsetidsforlængelser på 5-10 minutter i den sjællandske regionaltrafik.

Betjeningsomfanget på de enkelte stationer bliver de fleste steder som i dag. Stationerne, der betjenes af regionaltog, vil være de samme som i dag.

Systemtogene suppleres med et antal myidretidstog (morgen/eftermiddag). To morgenmyidretidstog fra henholdsvis Korsør og Nykøbing F vil blive kørt af IC/3.

Øvrige passagertog

Nattog: De nuværende indenlandske nattog videreføres som i »K90 vinter«, det vil sige med et dagligt nattogspår København - Jylland og ét supplerende nattogspår fredag og søndag.

Internationale tog: Den vigtigste nyhed for internationale tog er, at der fra »K91« indføres totimersdrift mellem København og Hamburg.

Mellem Fredericia og Hamburg køres 3 direkte tog, og mellem Århus og Flensburg endvidere et IC/3-tog med forbindelse til og fra nattogene i Hamburg.

Forbindelsen København-Harwich-London (»Englænderen«) køres på dage, hvor skibet sejler, og består af IC/3-materiel. Det kører som en del af et IC-tog fra København, og som et selvstændigt tog fra Esbjerg mod København.

Der bliver 3 daglige forbindelser til Berlin via Gedser-Warnemünde.

Lyntog: Den nye køreplan vil også rumme et lyntogssystem, som dog tidligst vil træde i kraft fra »K92«. Systemet er baseret

på IC/3 og betjener udelukkende København H - Århus - med stop i Høje Taastrup og Odense. Rejsetiden København - Århus vil - under forudsætning af en maksimumshastighed på 180 km/h - blive ca. 3 timer og 40 minutter, ca. 1/2 time hurtigere end IC-tog.

Godstog

»K91« medfører naturligvis også et behov for at justere godstogskøreplanerne.

Udgangspunktet er, at de planlagte godsmængder skal kunne transporteres mellem godscentrene inden for de i »K90« gældende tider. Specielt på DanLink og på Göteborg-Frederikshavn-overfarten forventes øget godsmængde. Kombiterminalen i Taulov er en anden nyhed, som indarbejdes i godscenterkøreplanerne.

Lige som passagersiden bygger også godsområdet op til det store spring i 1993. Fra 1991 arbejdes blandt andet med muligheden for at køre flere »rene« tog med de enkelte godsprodukter, samt med en forbedring af kvaliteten ved indførelse af et bookingsystem og garanterede transporttider.

Færger

IC-færgerne på Storebælt fortsætter som hidtil i timedrift, men med nye minuttal. På Rødby-Puttgarten indføres timedrift, hvilket er en forudsætning for totimesystemet København-Hamburg. Gedser-Warnemünde-overfarten stiger i betydning og betjenes med 4 dobbeltture pr. døgn.

På sporet af nye navne

Navngivningen af MF-togsæt, der blev indledt af H.K.H. Kronprinsen i september 1989, er fortsat i 1990 af statsministeren, borgmestrene og andet »godtfolk«, således at i alt 25 togsæt pr. 17. november bærer navn og byvåben (nævnte dag: »Jens Vejmand« og Herning). Der holdes nu pause i dåbshandlingerne indtil foråret 1991. IC/3-sekretariatet har efter rundspørge til landets kommuner navneforslag nok til samtlige 85 togsæt.

Navnelisten pr. 17. november 1990 ser således ud - idet forklaring på, hvorfor den enkelte »adoptionsby« har valgt netop det navn, fremgår af en artikel af Merete Carlsen i »Ud & Se - DSB magasinet«, november 1990:

1 Prins Buris	15 Jens Baggesen
2 Mine Nielsen	16 Hellig Anders
3 H.C. Andersen	17 Vitus Bering
4 Niels Ebbesen	18 Jacob Gade
5 Hans Gram	19 Jeppe Aakjær
6 (pt. ATC-forsøg)	20 Olaf Rye
7 Jomfru Ane	21 Hærulf
8 Absalon	22 Peter Sabroe
9 Torsten	23 Kaj Lykke
10 Roar	24 Ketil Urne
11 L. Mylius Erichsen	25, 26, 28
12 Dronning Dagmar	(endnu ikke navngivet)
13 Johannes Buchholtz	27 Peter Tordenskiold
14 Herluf Trolle	29 Jens Vejmand

Nye trinbrætter

Lørdag den 29. september indviedes en ny »ubemandet station« i det nordlige Næstved. Trinbrættet er døbt *Næstved Nord (Næn)* og ligger i km 89,6 på strækningen Næstved-Køge-Roskilde, som fra »K90 vinter« har fået timedrift i dagtimerne på hverdage. DSB og Næstved kommune har hver betalt 600.000 kr. til det nye holdested. Næstved Nord ven-

tes at give DSB en årlig merindtægt på 1/2-1 mio. kr. Trinbrættet er ikke nået at komme med i den store publikums-køreplan.

Søndag den 30. september blev der også taget et nyt trinbræt i brug i det jyske. Det er *Hovmarken (Lpt)* i km 13,1 mellem Lystrup og Hjortshøj på banen mellem Århus og Grenå.

Bådtogene fortsætter

Usikkerheden om fremtiden for bådtogene mellem København og Kalundborg er slut. DSB vil også den 2. juni 1991 og fremover køre specielle bådtoget - kaldet Interregionaltog - mellem København og Kalundborg. Dermed lever DSB op til aftalen om, at Århus-Kalundborg-overfarten får en god togbetjening, når »Niels Klim« og »Peder Paars« sælges, og de to mindre ro-ro færger, der er chartret af »Arka Marine K/S« sættes ind.

Den nuværende sejlplan på Århus-Kalundborg-overfarten fortsætter uændret, og der køres specielle bådtoget til relevante færgeafgange og -ankomster som i dag.

Ved spidsbelastninger i weekender og ved højtider skal togpassagerer til færgerne have specielle adgangskort, fordi der normalt kun vil være plads til nogle få hundrede togpassagerer på færgerne. De to kommende færger på overfarten får plads til 600 passagerer (mod nu 2.000), men der skal jo også være plads til bilernes chauffører og passagerer.

Nyt om navne

Generaldirektør *Peter Langager* overtager 1. januar 1991 posten som præsident for UIC, den internationale union for jernbaner. Peter Langager blev valgt på UIC's generalforsamling og funktionsperioden er to år.

UIC har samtlige 26 europæiske jernbaner - bortset fra den sovjetiske - som aktive medlemmer. Andre 60 jernbaner verden over er associerede medlemmer. UIC's overordnede mål er samarbejde og standardisering af jernbaner på tværs af grænser. Det gælder for passager- og godstrafik, finansforhold, planlægning og udvikling samt uddannelse af personale. UIC's hovedkvarter i Paris har en stab på 100 ansatte.

★

DSBs pressesektion blev den 1. april »forstærket« med to nye medarbejdere: *Jesper Sejl*, 38 år, der er redaktør af »DSBbladet«, DSBs medarbejderblad, der udkommer i et oplæg på ca. 30.000 eksemplarer ti gange årligt.

Kirsten Landtved, 35 år, der er ansat som informationsmed-



Næstsidste posttogkørsel Kh-Ro, 1. februar 1990. 3. februar overtog bilerne. Foto: Per Andersson.



Meget forgår - men noget består. I Silkeborg kan man stadig se de gamle skilte. Foto: Jan Forslund, 26. juli 1989.

arbejder i pressesektionen. Hun har ansvaret for informationsarbejdet for DSBs regioner Sjælland og København.

På tilsvarende vis fik en anden medarbejder fra pressesektionen ansvar for informationsarbejdet i de to andre regioner, Syddjylland/Fyn samt Nordjylland, nemlig den nok så bekendte *Ole Hansen*, jernbaneentusiast i døgnets 24 timer.

DSBs designchef *Jens Nielsen* er udnævnt til æresmedlem af den amerikanske arkitektforening »The American Institute of Architects«. Jens Nielsen modtager sin æresbevisning på instituttets årsmøde i Washington i maj næste år. Jens Nielsen, der er 52 år, er uddannet arkitekt. Han har beskæftiget sig med design både i praksis, hvad DSBs nye IC/3 tog er et eksempel på, og teoretisk i artikler m.v. - bl.a. i »jernbanen«, hvori han har argumenteret for design som et væsentligt ledelsesredskab i virksomheders kvalitetsstyring. Jens Nielsen har arbejdet for DSB siden 1971.

»DSB« redigeres af *Erik B. Jonsen* og *Jens Ole Christensen*. Informationerne om »K91« skyldes *Køreplanskontoret*. □

FOREDRAG

Foreningens medlem, Hans True, holder i januar 1991 fire foredrag over jernbanetekniske emner.

De holdes om aftenen på følgende datoer:

8.1.: »Det svenske signalreglement«

15.1.: »De nye højhastighedstog«

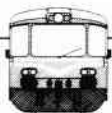
22.1. og 29.1.: »Jernbanebremser«.

Nærmere oplysning fås hos Københavns Kommunes Aftenskole, tlf. 31 21 31 31.



Det myldrer med passagerer på Gribskovbanen. Foto: Jan Forslund, 6. juni 1990.

Privatbanerne



Gribskovbanen

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende.....	1.233.510	1.407.448
Indtægt af personbef. kr	8.422.437	9.484.958
Vægt af bef. gods..... t	2.907	2.671
Indtægt af bef. gods kr	846.000	814.663
Samlet driftsindtægt..... kr	13.107.856	13.953.519
Samlet driftsudgift ¹⁾ kr	22.234.106	25.688.200
Driftsresultat ¹⁾ kr	+ 9.126.250	+ 11.734.681

¹⁾ Excl. pensionsudgifter på 2.262.053 kr. i 1989.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende.....	1.671.130	1.672.115
Indtægt af personbef. kr	13.914.846	14.652.877
Vægt af bef. gods..... t	131.092	122.486
Indtægt af bef. gods kr	4.174.852	3.765.189
Samlet driftsindtægt..... kr	23.092.875	22.627.016
Samlet driftsudgift ¹⁾ kr	34.679.706	35.647.182
Driftsresultat..... kr	+ 11.586.831	+ 13.020.166

¹⁾ Excl. pensionsudgifter på 3.103.878 kr. i 1989

Fra DSB har banen indkøbt personvognene Bg 29-44 004, 29-44 005, 29-44 010 samt BD 82-83 016. Sidstnævnte var af DSB udrangeret efter en brand, men er vognen er efter repa-



GDS-HFHJ Ym 4 med bomærke-udkast. Foto: Finn Beyer Poulsen, 17. september 1990.

ration sat i drift ved HFHJ i juli 1990 uden opmaling, men med DSB-bomærket fjernet.

HFHJ B 64 og B 65 (ex DSB Cle 1681 og 1680) er solgt til henholdsvis en veteranjernbane og til DSB Museumstog, og B 65 er herefter stationeret hos DSB Museumstog i Randers.

Hads Ning Herreders Jernbane

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende ¹⁾	2.923.945	2.941.393
Indtægt af personbef. kr	22.257.308	22.097.658
Vægt af bef. gods med tog t	37.197	26.541
Indtægt af bef. gods kr	2.211.020	2.841.113
Samlet driftsindtægt..... kr	30.930.168	30.373.040
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	39.351.041	41.338.673
Driftsresultat..... kr	- 8.420.873	- 10.965.633

¹⁾ Heraf 1.051.224 rejsende med banens tog i 1988 og 1.083.720 i 1989.

²⁾ Excl. pensionsudgifter på 2.196.665 i 1988, og 2.078.787 i 1989.

Til værkstedsafdelingen blev i januar 1989 anskaffet en Isuzu diesel ladvogn. I marts 1989 indkøbtes to nye busser fra DAB i Silkeborg, og i november 1989 anskaffedes endnu en Scania ledbus. Med udgangen af 1989 havde Odderbanen således fire ledbusser og 18 busser.

Ringvej Syd er ved Rosenhøj blevet ført under banen. Broarbejdet udførtes som en sideforskudt bro, hvor brodækkene fremstilledes parallelt med sporene, og ved hjælp af rullebaner flyttedes brodækkene på plads. Den 11. og 12. august blev togene mellem Rosenhøj og Viby erstattet af rutebiler, mens man opførte en midlertidig bro for HHJ's spor, og indplaceringen af den egentlige bro fandt sted den 22. og 23. september.

Fra 1. januar 1990 overtog P&T postekspeditionerne i Tranbjerg, Mårslet, Beder og Malling, hvor HHJ siden 1921 har passet postforretningerne. Postvæsenet har herefter lejet lokalerne i de fire stationsbygninger, og et antal HHJ-medarbejdere, beskæftiget på ekspeditionerne, overgik til P&T.

Styrevognen Ys 42 blev i 1989 ombygget til mellemvogn Yp 52 hos Scandia i Randers.

Høng-Tølløse Jernbane

I august 1990 er der etableret ny perron i Nyrup og ved trinbrættet Bagmarken mellem Nyrup og St. Merløse.

Baneafdelingen har desuden i august og september rørlagt tre mindre vandløb under banen mellem Dianalund og Skellebjerg samt et vandløb ved Kirke Eskilstrup og ved Sønderstrup. Derved er nogle små smukke broer med sider opbygget af granitblokke forsvundet. Rørlægningen af vandløbene er nødvendig gjort som følge af, at banen skal kunne befares med bl.a. Mx-lokomotiver, hvis akseltryk er større end det hidtidig tilladte akseltryk på banen.

Et større vandløb ved St. Merløse vil blive rørlagt i slutningen af 1990.

Krydsningssporet i Kirke Eskilstrup vil i november 1990 blive forlænget ved at sporskiftet i stationens nordende flyttes ca. 50 m. mod Tølløse. Samtidig trækkes krydsningssporet længere mod øst så der bliver plads til opbygning af en ny ø-perron mellem sporene.

Den nye køreplan på HTJ, se Jernbanen nr. 4/90, p. 101, kommer kun til at fungere frem til maj 1991, idet banen - som følge af omlægning af køreplanen for regionaltogene mellem København og Holbæk med faste krydsninger i Tølløse - må

opbygge en helt ny køreplan, hvor bl.a. turene mellem Holbæk og Tølløse falder væk. Da der fortsat gerne skulle være rimelige forbindelsesmuligheder med DSB i Slagelse, har banens køreplankyndige fået en stor opgave at løse.

Odsherreds Jernbane

Fra fredag den 17. august til søndag den 19. august var toggangen mellem Vig og Grevinge erstattet af busser som følge af reparation af Vig bro. Sporet over broen blev helt fjernet, og brodækket repareret. Inden sporene igen blev lagt, blev der lagt en særlig membran for at beskytte broen mod yderligere tæring som følge af nedsivende vand, der nu ledes væk fra brodækket via membranen og drænrør. Vig bros levetid skulle dermed være forlænget adskillige år.

Spormoderniseringen på OHJ har ialt omfattet ca. 10 km nyt spor i 1990, og der er nu nyt spor fra Asnæs til Nykøbing Sj. samt fra Sandby til Hørve. I november 1990 lægges ca. 400 m. ved Gislinge, og dermed slutes spormoderniseringen for i år. Vinterperioden vil så blive brugt til indsamling og adskillelse af de mange gamle sporrammer, der i øjeblikket ligger ved siden af banen flere steder.

Moderniseringen af perronerne på banens stationer er fortsat med perronerne på Asnæs station.

★

Som følge af DSB's omlægning af køreplanen for regionaltoget på Nordvestbanen fra maj 1991 vil køreplanen på OHJ fra samme tidspunkt blive omlagt, således at krydsningerne for de ordinære timetog vil findes sted i Gislinge og Vig. Afgangstiderne fra Holbæk bliver omtrent som hidtil, mens afgangstiderne fra Nykøbing ændres, så man får forbindelse med regionaltoget på DSB, der fra 1991 skal have fast krydsning i Tølløse.

★

Y-toget OHJ-HTJ Ym 58-Yp 151-Ys 258 har været til revision på værkstedet i Holbæk, og er primo november atter sat i drift med nyrenoverede motorer m.m. Hele toget er opmalet i banens nye design, og er dermed det første af Y-togene der i bemalingen fuldt ud følger banernes nye design-program.

Skagensbanen

Banen har i efteråret 1990 fået myndighedernes tilladelse til anlæg af et trinbræt ved Frederikshavnsvej i Skagen. Det nye trinbræt vil snarest muligt blive oprettet, så banen bedre kan betjene kunder fra vestbyen.

Det oprindelige varehus fra banens åbning, der mange år



Vig bro, OHJ, under reparation 18. august 1990. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.



Brobygning på HHJ. Foto: 13. august 1990 af Overbanemester Gert Jensen, HHJ.

har været indrettet til beboelse, bliver i 1990-91 istandsat med bl.a. nye vinduer, og samtidig bliver bygningen udvendig malet i den for Skagen så karakteristiske gule farve.

★

De sidste tre SB-godsvogne fra 1924, SB T 401, T 405 og T 410 er i september 1990 udlånt til Himmerlands Veteranjernbane, der har afhentet de tre vogne i Skagen med blokvogn.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende ¹⁾	402.568	378.820
Indtægt af personbef. kr	4.652.414	4.887.744
Vægt af bef. gods t	29.343	21.829
Indtægt af bef. gods kr	2.046.232	1.600.690
Samlet driftsindtægt..... kr	9.467.434	9.092.847
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	14.040.855	15.347.084
Driftsresultat ²⁾ kr	-4.573.421	-6.254.237

¹⁾ Heraf 162.568 rejsende med banens tog i 1988 og 158.820 rejsende i 1989.

²⁾ Excl. pensionsudgifter 1.928.482 kr. i 1988 og 1.740.365 i 1989.

★

Pr. 31. december 1989 rådede VLTJ over 5 busser, idet en ældre blev solgt til Østbanen i 1988.

★

Pr. 1. oktober 1990 gik banens direktør gennem mere end 25 år. Jørgen Frandsen, på pension, og til ny direktør for Lemvigbanen er udnævnt Knud Wigsø, der kommer fra DSB i Holstebro.

Frichs-lokomotivet fra 1952, VLTJ ML 12, er i foråret 1990 udlånt til Sydfyenske Veteranjernbane i Fåborg, og i løbet af sommeren har lokomotivet været anvendt til denne forenings veteranogskørsel mellem Fåborg og Korinth samt til nogle tog til og fra Odense.

Af hensyn til bl.a. identifikation af anvendelse af trækraft i togene ved brug af strækingsradioen har banen valgt at omlittrere nedenstående materiel, og efterhånden vil de nye numre blive malet på materiellet:

VLTJ ML 12, Frichs 1952 til VLTJ ML 22,
VLTJ ML 14, MaK 1969, til VLTJ ML 24,
VLTJ ML 15, Deutz 1962, til VLTJ ML 25,
og VLTJ T 17, Gmeinder & Co 1958, til VLTJ T 27.



VLTJ ML 22, Fåborg, 16. oktober 1990. Påskrift: Sydfynske veteranjernbane. VLTJ - bomærker fjernet. Foto: Thomas Nørgaard Olesen.

Vestbanen

Driftsresultater	1988	1989
Antal rejsende ¹⁾	464.735	473.348
Indtægt af personbef. kr	5.791.382	5.936.902
Vægt af bef. gods t	33.339	31.082
Indtægt af bef. gods kr	1.802.029	1.954.074
Samlet driftsindtægt kr	11.767.656	12.269.893
Samlet driftsudgift ²⁾ kr	16.631.949	16.952.717
Driftsresultat ²⁾ kr	÷ 4.864.293	÷ 4.682.824

¹⁾ Heraf 229.967 rejsende med banens tog i 1988 og 239.392 i 1989.

²⁾ Incl. pensionsudgifter i 1988 på 1.178.321 og i 1989 på 1.169.474 kr.

★

Der blev i 1988 anskaffet en ny bus til erstatning for en ældre bus, der blev solgt. I 1989 er en ældre bus solgt, og ved udgangen af 1989 rådede banen således over to lastbiler, 1 påhængsvogn og syv busser.

Efter slutningen af spormoderniseringen i efteråret 1989 har baneafdelingen fortsat med oprydning og montering af nye mærker og nye tavler, således at alt nu fremtræder som på en nyanlagt jernbane.

I efteråret 1990 laves de sidste installationer på banens fjernstyringsanlæg, nemlig i Nr. Nebel, hvor der sikringsmæssigt bliver et enkelt togvejsspor. Endelig vil Lunde blive udstyret med mellemblok/dækningssignaler.

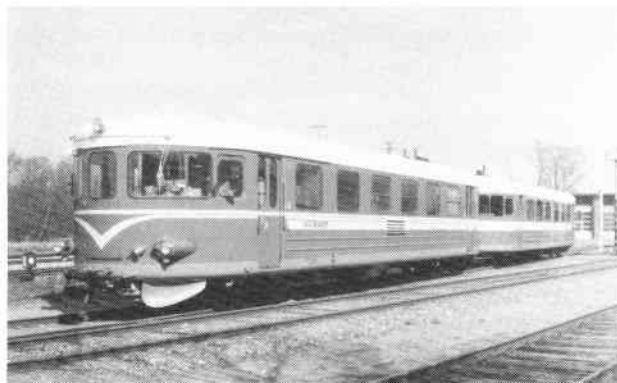
Vestbanen har planer om at udskifte sporet mellem Nr. Nebel og Nymindegab ved genanvendelse af brugte spormaterialer, der blev indvundet ved moderniseringen af strækningssporet mellem Varde og Nr. Nebel. Banen forventer ikke at sporet vil blive anvendt til et større antal transporter for militæret, men i stedet har man planer om et turistfremstød sammen med kommunerne, og i de planer indgår muligheden for kørsel med veteranmotortog mellem Nr. Nebel og Nymindegab.

★

Sidst i april måned blev de to svenske skinnebusser MB 52 og 53 sat i drift efter en stor revision på banens værksted. De to motorvogne fremtræder nu som et togsæt, og i hver motorvogn er der således nu kun førerplads i den ene vognende. Indvendig er vognene moderniseret med bl.a. nyt loft, og der er monteret højtalere og »stop«-anlæg. Udvendig er toget opmalet i samme design som Y-togene på Vestbanen,

Skinnebusserne MB 51 og MB 54 er nu yderste nedbrudsreserve, og de anvendes kun sjældent.

Privatbanerne redigeres af Ole-Chr. M. Plum.
Informationerne om Vestbanen skyldes
Poul Andersen, Varde



Vestbanen MB 52 & 53 i Varde, 28. marts 1990. Foto: Hans Aage Jensen.

(H)jul på mærker i Vestjylland

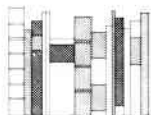
Varde Vestbanegård er i år motivet for »Vestjysk Jul«. Mærket, der i de syv foregående årgange er blevet præsenteret som »Julen Varde«, udgives af 2. Sct. Georgsgilde, Varde, og overskuddet går til spejderarbejde og humanitære formål.

Mærket er tegnet af Gustav Holgersen, og det blev præsenteret for de vestjyske notabiliteter på Varde Vestbanegård ultimo oktober. Oplaget er på 6000 ark, og interesserede kan erhverve det for 25,00 kr. pr. ark, eller 2,50 kr. pr. stk. ved at indsende beløbet samt fraseret svarkuvert til:

Poul Andersen,
Hjortestien 9 st. th.,
6800 Varde.



Boganmeldelser



Strejftog III Jens Bruun-Petersens jernbanebilleder 1958-1964 Forlaget banebøger

Det er altid sjovt at blade i andres fotoalbum med motiver fra vor fælles hobby - og i »Strejftog III« har Jens Bruun Petersen inviteret os til at kikke over skulderen, mens han fortæller løst og fast om stemninger, oprangeringer, miljø, historie osv.

Da jeg selv hører til »den unge generation«, der kun husker dampen som en tåget erindring om en enkelt E- og N-maskine i drift lige før 1970, var det med ekstra forventning, jeg slog op i bogen - og hvad angår stemnings-beskrivelser, en der mange detaljer, Jens Bruun Petersen får med i sine tekster. Nogle vil sige, han er for sludrevorn - jeg finder det hyggeligt og helt i tråd med bogens mål.

Hvad ikke så mange jernbanefotografer tænker på, er beskrivelse af personerne og livet omkring banen. Her får forfatteren en række gode glimt med - for eksempel, når man følger P 911s sidste tur, hvor lokopersonalet står på perronen i Vordingborg og soler sig (bogens p. 11).

Til gengæld lader teknikken mere end bare en del tilbage at ønske. Billederne er på stribe uskarpe, ridsede, grynede, slørede og mørke, og jeg kan kun opfatte det som en ufrivillig morsomhed, når bane bøger i forlagets pressemeddelelse skriver, at »repro- og tryk kvalitet er nu på højde med bane bøgernes øvrige udgivelser« - for hvis det er tilfældet, må originalmaterialet være MEGET ringe, teknisk set.

Jeg kan forstå, at usædvanlige motiver såsom HFHJ M 9 - C 7 ved Masnedø 1958 kan berettige til at bringe teknisk set tvivlsomme fotos. Men når man allerede på bogens titelblad møder »leverpostej« i en grad, så det er svært at se, om HP M 12 har puffere eller ej, så undrer det. Ligeledes vækker det ikke ringe undren, at almindelige, dagligdags motiver såsom MY plus boggievogne (p. 3), E-maskine plus boggievogne (p. 5) eller en HD'er ved et pakhus (samme side) skulle være SÅ sjældne, at man bruger direkte dårlige billeder. Men ret skal være ret: Næsten halvdelen af bogens 128 fotos er teknisk set acceptable: Rimeligt skarpe og fri for ridser m.v.

Bogen er på 64 sider, hæftet og i formatet 17×25 cm. Pris: 149 kroner. Bogen fås gennem DJKs salgsafdeling.

Anders Riis

Murray Hughes: Högfartstog Frank Stenvalls Förlag

Fra nordens førende jernbaneforlag har redaktionen modtaget denne interessante svensktetekstede bog på 208 sider med farveomslag. Emnet er højhastighedstog fra den ganske verden, og de nye svenske »snabbtåg« sættes her ind i historisk og international ramme. Desværre er de danske IC/3 tog åbenbart ikke hurtige nok til at komme i betragtning i denne omfattende og detaljerede bog, næh forfatteren koncentrerer sig om de virkelige hurtige maskiner, som kan overskride den magiske grænse på 200 km/h.

Bogen, der er rigt illustreret, beskriver især højhastighedstogene i Frankrig, Tyskland og Japan, idet forhistorie, prøveforsøg og hele den tekniske side af sagen er bredt beskrevet.

Bogen beskriver en niche i jernbanens verden, men en niche som i fremtiden vil blive dagligdag i adskillige lande - højhastighedstogene er tidens løsning.

»Högfartstog« kan købes for ca. 150 SEK, og kan varmt anbefales.

Jan Forslund

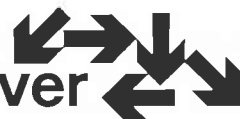
Erik Forss: Motorvagnsåret 1989 Udgiver: Svenska Motorvagnsklubben

Den svenske motorvagnsklub (ikke at forveksle med storebroder Svenska Järnvägsklubben) udsender hvert år en kavalkade i tekst og især billeder om året der gik på de svenske skinner. I oktober i år udkom så bogen for 1989, en bog på godt 80 sider med et væld af herlige fotos krydret med et pænt antal farvegengivelser, hvor især den særprægede forside må roses.

Bogen fremtræder kvalitetsmæssigt helt i top, og man forundres over hvordan det er muligt at fremstille en så omfangsrig bog til den meget beskedne pris 95,- SEK. For danske læsere med interesse i svenske jernbaner (specielt dem med tog uden lokomotiv) må bogen være et must. Bogen i A5 format kan bestilles hos SMOK, Tunnelvägen 17, 133 36 Saltsjöbaden.

Jan Forslund

Læserne skriver



Kommentar til artikel om Højerbanen

Efter læsning af nævnte artikel skal jeg tillade mig at gøre et par bemærkninger om indholdet:

1) Billedet af Møgeltønder st. er en fejltagelse. Det viser et ledvogterhus ved den tidligere overskæring af den nordgående vej til bl.a. Østerby. Huset, som jeg så for en måneds tid siden, er i fin stand.

Stationen, som forlængst er revet ned, lå ca. 100 m længere mod vest, syd for sporet. Der er nu bygget på stationsarealet. Jeg fotograferede stationen i 1976, og allerede dengang var bygningen i dårlig stand. Det var en typisk tysk jernbanestation, nærmest lig Højer. (Ikke at forveksle med Højer Sluse st., der som skrevet var en lang, lav træbygning.) Den bestod af en kraftig, høj midterbygning i skidengule sten med rød stenornamentering. På gadesiden var der murdækning af skifer. Det ses også i Højer bl.a. på den store tjenestebolig øst for Højer station, som nu også er borte. På midterbygningen var hængt en lav længe til hver side langs perronen.

Som et kuriosum kan jeg nævne, at jeg ved fotograferingen af stationen på muren tydeligt kunne aflæse bemalingen i sort/hvid fra tysk tid: *Mögeltondern*. Dette var naturligvis i den danske driftstid dækket af det danske stationsskilt. Man erindrer forfatteren, daværende trafikassistent Johs. Buchholtz's digt fra overleveringen i juni 1920, *På Tønder Station*. Alle jernbaneinteresserede med lidt litterær interesse kender vist dette digt.

2) Daler st. er en nydelig rød danskbygget station. Ved genforeningen havde man en høj træbygning, men dens tilstand ansås for uforsvarlig, hvorfor man byggede en ny station, stort set som andre nye stationer i landsdelen, Hellevad, Klovtoft og Bedsted Lø på Bredebro-Løgumkloster - Rødekro strækningen.

3) Drejeskiven, som nævnes, lå ved Højer Sluse st., der modtog banen i en stor kurve, så man kunne køre helt ud til afskibningskajen ved Vidåen. Hullet fra drejeskiven kan endnu ses i den lille skov eller krat, der er vokset op på det tidligere planum.

Om driften i dansk tid efter persontrafikkens ophør i 1935 kan jeg oplyse, at gods- og vognladningstrafikken udførtes af rangermaskine fra Tønder H st., indtil sporets tilstand blev så ringe, at man måtte bruge en let rangertraktor, i daglig tale benævnt Grüne August. Jeg ved ikke hvorfor.

Ove Madsen

Foreningsnyt



Lolland-Falster afdeling

Onsdag den 9. januar 1991 kl. 19.15:

Filmaften i mødelokalet på Nykøbing F station.

Onsdag den 13. februar 1991 kl. 19.15:

Modelbaneaften i mødelokalet på Nykøbing F station. Medbring noget rullende materiel, bygninger eller andet. Vi sørger for Märklin spor. Skal du køre på andet, da kontakt Per Topp, og aftal om spor og transformere.

Onsdag den 13. marts 1991 kl. 19.15:

Medlemsmøde i Nykøbing F.

Ole Jensen

Kommende møder i København

Medlemsmøder på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Onsdag den 9. januar 1991 kl. 19.30:

»Storebæltsforbindelsen og DSB«. Projektleder Torben Johansen gør status for DSB's anlægsarbejder i forbindelse med den faste forbindelse under og over Storebælt.

Onsdag den 13. februar 1991 kl. 19.30:

»Den gang der var jernbaner til!«

Børge Chorfitzen viser film fra nogle af hans mange rejser med jernbane i ind- og udland.

B. J.

Vogn-Ex.

Også i 1991 er der åbent hus i Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, den sidste tirsdag i hver måned fra kl. 9-22.

Tirsdag den 29. januar.

Tirsdag den 26. februar.

Tirsdag den 26. marts.

Tirsdag den 30. april.

Tirsdag den 28. maj.

Tirsdag den 25. juni.

B. J.

Midtjysk afdeling

Forårets møder i Midtjysk afdeling finder sted:

Fredag 22. februar kl. 19.30 i Århus.

Fredag 22. marts kl. 19.30 i Randers.

Fredag 19. april kl. 19.30 i Århus.

Møderne i Århus holdes i mødelokalet på Maskindepotet. Mødet i Randers holdes i stations mødelokale, indgang fra perronen.

Fyns afdeling

Onsdag 20. januar kl. 19.00 i Jernbanemuseets foredrags-sal, Odense: Ordinær generalforsamling.

Med eget tog fra Jylland/Fyn til generalforsamling i DJK

Igen i år arrangerer en gruppe medlemmer fra Jylland/Fyn rejse til DJKs generalforsamling i København 3. marts - i eget veterantog. Turen til generalforsamlingen i 1990 var en fornøjelig oplevelse - vær med på (Mo-)vognen og kom til København! Udrejse lørdag 2. marts, hjemrejse søndag 3. marts. For tider, priser m.m. - kontakt Jan Eriksen eller Midtjysk Afdeling. Adresse m.v. findes på omstående side.

Jan Eriksen

Salgsafdelingen

Nyheder:

APB tegningshæfte 2. Jysk Model Jernbane Klub's forlag har i efteråret 1990 udsendt endnu et tegningshæfte. Denne gang er indholdet tegninger af person-, post og rejsegodsvogne fra FFJ, AHJ og AHB. Det 88 sider store hæfte indeholder desuden en materielfortegnelse samt et afsnit om Aalborg-banernes personvognsmateriel skrevet af Jens Bruun-Petersen, idet hæftets tilblivelse skyldes Niels Jørgen Hansen. Pris: 68,- kr. (inkl. forsendelse).

DSB, driftsmaterielfortegnelse, bind 1 og 2 fra 1970 og 1973 indeholdende tegninger over DSB's rullende materiel. Rettelsesblade for perioden 1981-1990 medfølger, således at fortegnelse kan føres ajour. Ved køb inden 1. marts 1991 er prisen (inkl. forsendelse) 350,- kr. Herefter er prisen 425,- (inkl. forsendelse).

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på *postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.* Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

HCH og OCMF

Ordinær generalforsamling

Søndag den 3. marts 1991 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal være medlemmernes i hænde senest 7 dage før generalforsamlingen
4. Fastsættelse af kontingent for 1992
5. Indkomne forslag

6.a. Valg af medlemmer til bestyrelsen. Følgende medlemmer fra hovedbestyrelsen er på valg:

Birger Bruun, Flemming Jakielski

Ole Christian Munk Plum

Hans Henrik Frost (suppleant)

6.b. Valg af 2 revisorer & 2 revisorsuppleanter

7. Eventuelt

Forslag til optagelse under punkterne 4, 5 og 6 a&b i dagsordenen skal være formanden i hænde senest seks uger før generalforsamlingen - d.v.s. den 20. januar 1991.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

Birger Bruun



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet, ved Birger Bruun
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 93 20 02

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

- med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, med prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« kan rekvireres hos sekretariatet.

Medlemskontingent for året 1991

Ordinære medlemmer	kr. 225,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1991)	kr. 140,00
Husstandsmedlemmer	kr. 140,00
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 side)	kr. 2000,00

Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 5 55 38 30

Kassererhvervet i Dansk Jernbane-Klub

Flemming Jakielski: Ind- og udbetaling.
Hans Meyer: Budget - kontrol m.v.
Jørgen Andersen (revisor), Støvring: Regnskaber.

Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer

Formand: Birger Wilcke
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. 31 59 58 23.

Næstformand: Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.

Sekretær: Birger Bruun
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.

Jan Eriksen
Østergade 22 D, 6520 Tøftlund. Tlf. 74 83 04 36.

Bent Jacobsen
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.

Flemming Jakielski
Islebrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.

Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.

Bent Nathansen (suppleant)
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 42 27 25 23.

Hans Henrik Frost (suppleant)
Thorvaldsensvej 6, 1871 Frederiksberg C. Tlf. 31 37 02 31.

Forlag og salgsafdeling

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen
c/o H.C. Halvard, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 3 17 91 76
Privat: Wedells Vænge 14, 3400 Hillerød. Tlf. 42 26 06 78.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

Jakob Stilling, Kun skriftlig henvendelse:
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 8 11 10 06.

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27

DJKs midtjyske afdeling

Troels Lenchler Poulsen
Åparken 2, 1. th., 8300 Odder. Tlf. 86 56 03 15

DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. 75 16 78 54

DJKs fynske afdeling

Kim Christensen
Egeparken 158, 8. th., 5240 Odense N.Ø. Tlf. 66 10 40 07

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 53 88 00 04 (kl. 8-16)

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød
Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag). Giro: 3 46 56 16

Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, oplysning om arbejds hold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54
Information i weekender: 53 88 05 49

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64
Driftsbestyrer: Mogens Duus
Burholt 20, 9560 Hadsund.
Tlf. 98 57 26 34

Foruden i Mariager har MHVJ tillige arbejds hold i Frederiks-
havn, Odder, Viborg og Århus.
Oplysning hos driftsbestyreren.

Limfjordsbanen

Niels Julsrud
Rosenvænget 2, 9530 Støvring. Tlf. 98 37 30 71

D-maskine gruppen

Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling)

Høng remise, Høng

Erik Rothmann
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. 53 60 15 57

Odense, Konservessporet

Kim Christensen (se adressen ved fynsk afdeling)

Flintholm station (Frederiksberg)

Keld Haandbæk
Høgholtvej 5 A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32

Auktion - nytår 1991

Fra DJK's arkiver har vi atter fundet en række sager frem, og de udbydes hermed på auktion. Nogle varenumre stammer fra dødsboer, som foreningen har arvet/opkøbt. Giv et rask bud inden 15. januar 1991.

Der kan bydes på de enkelte varer på et brevkort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der ved hver vare anført størrelsen af de mindste bud, der accepteres. Brevkort/breve med bud skal være Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V i hænde *senest tirsdag den 15. januar 1991*. (Mærk brev-kort/brev »Auktion, nytår 1991). Vore portofri bestillingskort kan *ikke* benyttes til at afgive bud på.

Alle, der afgiver bud, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf de endelige salgspriser vil fremgå. Omkring den 1. februar 1991 vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varerne. (Maksimalt 32,- kr.) Regningen skal være betalt senest 14 dage eftermodtagelsen.

Med venlig hilsen Ole-Chr. M. Plum

- | | |
|---|---|
| 401: Deutsche Eisenbahnen im bild 1971-72, Frank Stenvalls Forlag, 1972, kr. 20. | 440: Køreplan for Polen, 23. maj 1971, kr. 10. |
| 402: Nordens Järnvägar, 1969, Frank Stenvalls Forlag, kr. 50. | 441: Betænkning nr. 144 fra Privatbanekommissionen i 1954, 656 sider, kr. 25. |
| 403: Kystbanen 1897-1972 af P. Thomassen, 312 s., kr. 75. | 442: DSB, Tåstrup S-togsdepot, 20. maj 1968, kr. 8. |
| 404: En bog om lokomotiver af J.B. Snell, 1969, kr. 6. | 443: DSB, årshæfter 1960-1965 (6 stk.), kr. 20. |
| 405: Odense-Svendborg Banen 1876-1976 af Lars Vinholt-Nielsen, kr. 30. | 444: DSB, årshæfter 1966-1970 (5 stk.), kr. 15. |
| 406: DJK 11: Nakskov-Kragenæs Jernb., 1915-1965, kr. 18. | 445: DSB, tjenestekøreplan 1A og 1B, Sjælland, 1967-68, kr. 10. |
| 407: DJK 24: Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969, kr. 20. | 446: DSB, tjenestekøreplan II, Fyn-Jylland, 1966-67, kr. 10. |
| 408: DJK 32: HFHJ 1897-1947 af Birger Wilcke, kr. 20. | 447: DSB, køreplan »Togplan«, 2. okt. 1960, kr. 10. |
| 409: GDS, tjenestekøreplan, sommer 1970, kr. 5. | 448: DSB, køreplan »Togplan«, 26. sept. 1965, kr. 8. |
| 410: OHJ, tjenestekøreplan, 23. maj 1971, kr. 6. | 449: DSB, »Danmarks rejseforbindelser«, 27. maj 1962, kr. 10. |
| 411: RHJ, tjenestekøreplan, 3. nov. 1941, kr. 5. | 450: DSB, »Danmarks rejseforbindelser«, 30. maj 1965, kr. 8. |
| 412: TFJ, tjenestekøreplan, 25. okt. 1943, kr. 5. | 451: DSB, »Danmarks rejseforbindelser«, 26. maj 1968, kr. 8. |
| 413: Koncession og Love for Horsens-Juelsminde Jernb., 1883, kr. 9. | 452: DSB, ordreserie J for stationstjenesten vedr. vognmateriellet, 1969, kr. 8. |
| 414: DSB, vor virksomhed, 10. udg. 1972, kr. 7. | 453: DSB, sporregler, 1946, kr. 5. |
| 415: Vingehjulet, 21. årg. 1964, kr. 15. | 454: DSB, betjeningsvejledning for Mz. 1. udg. 1967, kr. 10. |
| 416: Vingehjulet, 22. årg. 1965, kr. 15. | 455: DSB, bremselære, 1975, kr. 5. |
| 417: Vingehjulet, 23. årg. 1966, kr. 15. | 456: DSB, tjenestekøreplanernes indl. bemærkninger, øst og vest, 1966-87, kr. 10. |
| 418: Vingehjulet, 24. årg. 1967, kr. 15. | 457: Tjenestekøreplan Horsens Privatbaner, 26. maj 1963, kr. 8. |
| 419: Vingehjulet, 25. årg. 1968, kr. 15. | 458: Tjenestekøreplan Horsens Privatbaner, 30. maj 1965, kr. 8. |
| 420: Vingehjulet, 26. årg. 1969, kr. 15. | 459: Tjenestekøreplan Aalborg Privatbaner, 31. maj 1959, kr. 8. |
| 421: Jernbane-bladet, 21. årg. 1964, kr. 15. | 460: DSB, overenskomst om gensidig benyttelse af godsvogne i den internationale trafik, RIV, 1958, kr. 5. |
| 422: DSB-bladet, 1976, kr. 15. | 461: DSB, tjenestekøreplan 1A, 1B og II, hele landet, 31. maj 1964, kr. 15. |
| 423: Nordisk Järnvägstidsskrift, 1961, kr. 10. | 462: DSB, tjenestekøreplan 1A, 1B og II, hele landet, 31. maj 1971, kr. 15. |
| 424: Nordisk Järnvägstidsskrift, 1969, kr. 10. | 463: DSB, tjenestekøreplan 1A, 1B og II, hele landet, 2. juni 1972, kr. 15. |
| 426: DSB, betjeningsvejledning, Mx. 2. udg. 1963, kr. 20. | 464: Tjenestekøreplan, Nærumbanen, 1955, kr. 8. |
| 427: DSB, oprangeringsplaner, 1988-1989, 2 hæfter, kr. 15. | 465: Tjenestekøreplan, Nærumbanen, 1970, kr. 8. |
| 428: DSB, Sikkerhedsreglement 1935, rettet ca. 1966, kr. 10. | 466: DSB, grafiske planer, Fyn-Jylland, 28. maj 1968, kr. 10. |
| 429: DSB, Signalreglement, 1944, rettet ca. 1965, kr. 12. | 467: DSB, grafiske planer, Sjælland, 28. sept. 1969, kr. 10. |
| 430: Signalreglement for privatbanerne, 1936, kr. 8. | 468: DSB, S-baneinstruks, 1985, kr. 8. |
| 431: Almindeligt Befordringsreglement for danske privatbaner, 1900, kr. 10. | 469: DSB, »Danmarks rejseforbindelser«, 18. maj 1952, kr. 25. |
| 432: Eneretsbevilling samt love m.m. for Lemvig-Thyborøn Jærnbaneselskab, 4 små hæfter, kr. 10. | |
| 433: Befordringsreglement for Vem-Lemvig Jernbane, 1879, kr. 20. | |
| 434: Køreplan for Norge, 20. sept. 1964, kr. 6. | |
| 435: Køreplan for Norge, 30. juni 1968, kr. 5. | |
| 436: Køreplan for Sverige, 1. april 1981, kr. 4. | |
| 437: Køreplan for Østrig, 30. sept. 1973, kr. 5. | |
| 438: Køreplan for Schweiz, 27. sept. 1970, kr. 5. | |
| 439: Køreplan for Jugoslavien, 3. juni 1974, kr. 7. | |