



jernbanen

4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

AUGUST 1991





Det daglige slid er jernbanens stærke side, omend der i disse tider fokuseres mere på moderniteter såsom højhastighedstog, elektrificering og bybaner. Men det absolut stærkeste kort, banerne har på hånden, er at de kan transportere store mængder gods meget billigt mellem to punkter, der er forbundet med bane. Med til denne proces hører altid rangeringen, og det er - med al ønskelig tydelighed - i denne genre, indsidebilledet til dette nummer er fundet. De færreste vil vel forbinde daglig rangering med MH'ere med noget idyllisk, men prøv lige og se, hvor charmerende det kan tage sig ud fra den gode gamle brostensbelagte læssevej i Randers, hvor MH 396 21. maj 1991 havde taget hul på sit sidste drifts-år. Eller lader MJ-loko'ene vente endnu længere på sig? Foto: Anders Riis.

Forsiden:

Efter trængsler af flere slags kunne Limfjordsbanen i foråret indlemme ét af de absolut mest specielle diesellokomotiver i Danmarkshistorien i sin park af køreklart materiel. SB M 6 er ifølge bøgerne bygget 1953 af Scandia i Randers, men det er kun den halve historie. Egentlig startede man fra bunden i 1924 på Nakskov Skibsværft med to dieselelektriske motorvogne til Maribo-Torrig Jernbane. Den ene brændte; den anden blev til sidst hugget op, men de fire bogier overlevede. Og i 1953 med valutarationering og smalhans på privatbanerne var det store sager, at Skagensbanen kunne få et »næsten« nyt lokomotiv - de to motorbogier fra MTJ fik atter lov at gøre gavn, og motor samt el-udrustning kom fra et el-værk. De to løbebogier fra MTJ-motorvognene kom iøvrigt også til Vendsyssel - under stålvognen HP CL 30. Diesellokomotivet SB M 6 fik sin storhedstid på SB i godt 16 år - da man i 1969 kunne købe et »rigtigt« marcipanbrød på ophørsudsalget efter APB, kom »surrogatvaren« M 6 på aftægt og var kun på banen med års mellemrum. I 1989 overtog Limfjordsbanen lokomotivet. Læs mere om reparation m.v. inde i bladet. Martin Jakobsen fotograferede på AHJ-delen af LFB 9. maj 1991.

Indhold

Ved et formandsskifte.....	92
Verdens længste jernbaneudflugt.....	95
Jernbanen i streg (4): HFHJ T 3.....	95
Jernbaner på Philippinerne.....	96
S-revision af HV 3.....	100
En fremmed fugl i det jyske.....	102
Sporhunden.....	103
Jernbanenyt - kort fortalt	
DSB.....	104
Færgenyt.....	111
Privatbanerne.....	112
Veteranbanerne.....	116
Udland.....	118
Læserne skriver.....	118
Foreningsnyt.....	120

Nr. 5 ventes afleveret til Postvæsenet ca. 15. oktober 1991.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 5/1991: 1. september 1991.
Sidste frist for stof til nr. 6/1991: 1. november 1991.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 10. august 1991.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

31. årgang nr. 4, august 1991

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 Jakieski, 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 fejlekspeditioner 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

Stationen - byens livsnerve

I foråret 1991 offentliggjordes for pressen en af de mest omfattende fredningsplaner nogensinde i Danmark. Planstyrelsen har efter flere års forarbejde lavet en samlet plan for fredningsværdige stationsbygninger langs de af de danske jernbanelinjer, der stadig trafikeres.

Resultatet blev, at stations- og andre bygninger i 28 byer blev fundet fredningsværdige. Et bemærkelsesværdigt initiativ, omend grundlaget for udvælgelsen - og især for »fravalget« af de fleste bygninger langs baner, der IKKE længere trafikeres med persontog, kan synes diskutabelt. Her er kun Assens smuttet »gennem nåleøjet«.

Resultatet af denne udvælgelse er blandt andet, at ikke en eneste repræsentant for de særdeles talstærke stationsbygninger på de nyere strækninger er blevet fredet. Den byggestil, der gennem Heljan's byggesæt af »Videbæk« station er blevet kendt som indbegrebet af en dansk station, er altså end ikke repræsenteret i fredningen.

Det samme gælder de mange spændende stationer, der ikke mindst på de nyere danske privatbaner lavede op i landskabet.

Men selv om man må undvære disse, er der et bredt udvalg af statsbanestationer med i fredningen. Og det er godt. Fordi stationen som byens livsnerve gennem ofte mere end 100 år fortjener opmærksomhed på sine aldrende dage. Og også fordi det er tydeligt, at en nænsom bevaring af en gammel bygning sagtens kan give en ekstra og god rejse-oplevelse til de passagerer, der i forvejen ser masser af glas, stål og beton mange andre steder.

Svenskerne opererer med begrebet »snedkerglæde« om træ-detaller, der er finere end det egentlig behøvedes. På samme måde kan man tale om »murerglæde« ved de mange danske stationsbygninger i røde sten. Og med en fredning af de 28 stationer sikres gode repræsentanter for den »murerglæde«. Der samtidig var ønsket af bygherren for at signalere, at »det er på banen, der sker noget«.

Det signal har vi stadig brug for. Jernbanen har brug for et levende og smukt ansigt - den behøver ikke at skamme sig bort i bybilledet. Og hvad kan bedre formidle det budskab end en velrestaureret og velholdt bygning, der indeholder den moderne tids faciliteter?

Assens, Frederiksberg, Fruens Bøge, Guldager, Herfølge, Hobro, Holstebro, Klampenborg, Korsør, København L, Lunderskov, Nørre Åby, Nørrebro, Ordrup, Ribe, Ringkøbing, Ry, Skodsborg, Skørping, Slagelse, Sorø, Tommerup, Varde, Vedbæk, Vejen, Viborg, Aalborg, Østerport.

Alle vil de være værdige repræsentanter for jernbanens storhedstid dengang, i byen og på landet. Og mange af den skal også i mange år tage imod forhåbentlig mange passagerer endnu.

Og være byens værdige ansigt mod den tilrejsende.

Anders Riis



Ved et formandsskifte

Redaktionen arrangerede et interview med »vore to formænd«. Naturligt nok startede vi med at lykønske Bent med valget, og derefter udfritte hvilke mærkesager og initiativer, der ligger ham på sinde for DJK i den nære fremtid

Af Jan Forslund

(BJ) - Først og fremmest skal vi have etableret en opsparingsordning eller reservefond eller hvad vi nu skal kalde det. Foreningens evne til selv at finansiere sine investeringer og klare større opgaver på længere sigt er alt for ringe. Bestyrelsen arbejder med nogle modeller, som jeg håber kan resultere i et forslag til fondsdannelse, som alle foreningens baner og afdelinger kan være tjent med.

Jeg kan ikke lade være med at tænke på, hvor hurtigt vi kunne samle et beløb på 160.000-170.000 kr., hvis hvert af foreningens medlemmer ville givet et engangsbidrag på 100 kr.! Hvad er 100 kr. i dag? Ikke mere end hvad mange bruger på film under en udflugt, eller hvad der svarer til mindre end en kasse øl.

Jeg kunne også godt tænke mig, at foreningens ledelse blev rekrutteret på et bredere grundlag, sådan at forstå, at det ville være nyttigt, om vi havde nogle personer i f.eks. bestyrelsen, der havde et erfaringsgrundlag fra det private erhvervsliv med f.eks. markedsføring, salg og reklame og den slags. Dette er ingen kritik af mine fortræffelige bestyrelseskolleger, men vi er lidt overrepræsenteret, hvad angår offentligt ansatte og funktionærer.

Vi skal fortsat tilpasse foreningens struktur til de aktuelle opgaver og de muligheder, der opstår. Vi har allerede fået lagt Høng-gruppen ind under D-maskinegruppens ledelse, fordi begge parter syntes, at det var en rigtig ide.

Men i Københavnsområdet har vi da et organisatorisk problem:

(BJ) - Ja, specielt i hovedstadsområdet synes jeg, at vores struktur er noget skævt. Der burde være en lokalafdeling i dette område, hvor vi har størstedelen af vore medlemmer, der varetog møder og lokale udflugter m.m. Hovedbestyrelsen, der idag virker som en koncernledelse for hele foreningen, burde frigøres for lokale medlemsopgaver. Jeg vil derfor benytte denne lejlighed til at give vore medlemmer i hovedstadsområdet »et venligt spark bagi«. Der må da sidde nogle initiativrige mennesker rundt omkring, der kunne tænke sig at være med til at sætte lidt mere fut i DJK.

I det hele taget vil jeg gerne have sat en diskussion igang om, hvad vi kan gøre for at udbrede kendskabet til vores udmærkede forening. Måske skulle vi benytte lejligheden til et fremstød navnlig i Københavnsområdet, efter at D-maskinegruppen har kørt »rundt om husene« i august i år.

Endelig vil jeg forsøge at komme lidt rundt i landet og besøge nogle af vore ba-

ner og lokalafdelinger, snakke med medlemmerne der og lytte mig ind på, hvad der rører sig. Det er jo ikke alt, der kommer til udtryk i de referater, jeg ser, og ikke alt, hvad der skrives i referaterne, er vel 100% dækkende for opfattelsen af forholdene i DJK blandt medlemmerne. Jeg har da også allerede haft lejlighed til at deltage i Sydjysk afdelings generalforsamling den 23. maj, hvad der bestemt var nyttigt.

Birger Wilcke, du har været formand i næsten 30 år, og DJK er vel efterhånden at personificere med dig. Hvordan har du kunnet klare en så lang formandsperiode, og hvorfor valgte du at stoppe nu?

(BW) - Det har været en stor fornøjelse at være formand for foreningen gennem de mange år, men det kan jo ikke undgås, at ens energi bliver mindre med årene, og jeg syntes derfor selv, at det var på høje tid, at en ny mand kom til.

Hvilke bedrifter vil du helst huskes for?

(BW) - Der er næppe nogen særlige bedrifter, jeg skal huskes for, men jeg synes, at det er en god ting, at det er lykkedes at skabe en landsdækkende forening og at holde sammen på denne gennem de mange år. Det vigtigste, vi har formået, er vel nok, at vi allerede i 1961 som de første forstod betydningen af, udover DSBs samlinger, at bevare så meget som muligt af det gamle privatbanemateriel. Det ville have været en ulykke, hvis de historiske lokomotiver og vogne fra f.eks. ØSJS og NPMB var gået til.

Er DJK ikke blevet en lidt tam forening. Bør vi ikke i højere grad markere os trafikpolitisk - f.eks. ved de store brobyggerier og de ønskede privatbanedækkelser?

(BJ) - DJK er ikke og har aldrig været tænkt som hverken en politisk forening eller en lobbyistisk interesseorganisation som f.eks. FDM eller Dansk Cyklistforbund. Vi er en forening af mennesker, der interesserer sig for jernbanefaglige og jernbanehistoriske emner. Der skal imidlertid ikke herske tvivl om, at vores forening generelt støtter en politik, der vil fremme den kollektive trafik i samfundet med særlig vægt på jernbanernes del af denne. Det synes jeg ikke, vi behøver at lægge skjul på.

Fra tid til anden har DJK da også tilkendegivet nogle markante holdninger til konkrete jernbanepolitiske sager gennem ledende artikler i »jernbanen«.

(BW) - Ja, det er jeg stort set enig i. Og jeg mener nok, at foreningen er blevet lidt for tam og lidt for meget centreret om driften af veteranbanerne. Det er naturligvis lidt farligt at indlade sig i al for megen polemik, når vi er så afhængige af banerne og andre offentlige myndigheder, som vi er, men jeg kunne nu alligevel godt lide lidt flere tilkendegivelser af vore synspunkter med medfølgende diskussion medlemmerne imellem.

Der har altid været en del intriger og ue-nighed i DJK. Er jernbaneentusiaster et specielt folkefærd, og hvordan maner vi til sammenhold fremover?

(BW) - Der har, det skal indrømmes, været mange skænderier i og udenfor bestyrelsen i årenes løb, men jeg synes faktisk, det i hovedsagen ligger år tilbage. Gennem den sidste halve snes år har der været et forbilledligt samarbejde både indenfor bestyrelsen og i forhold til de meget effektive og fint samarbejdende baneudvalg.

(BJ) - Jernbaneentusiaster adskiller sig vist ikke fra medlemmer af andre lignende interesseorganisationer. Sådanne sammenslutninger tiltrækker nok mennesker, der i udpræget grad har evnen til at brænde lidenskabeligt for sagen. Det sker jo af og til, at lidenskaberne tager magten fra en, og at venskaber revner. Jeg har oplevet flere tilfælde af den art i vores forening i de 30 år, jeg har været medlem, og det har bestemt været beklageligt at se gode folk smække med dørene og gå i vrede. Jeg var såmænd selv lige ved at reagere sådan en gang i 60'erne, da jeg tilhørte en gruppe »ungdomsoprørere« i DJK. Men jeg besindede mig og valgte at blive i DJK.

Jeg kan love, at ethvert tilløb til at så splid og skabe misnøje mellem de forskellige afdelinger og baner vil blive forsøgt bremsede aldeles omgående, såvidt det står til mig. Vi er så lille et land og så få aktivt jernbaneinteresserede, at vi slet ikke har råd til eller tid til at beskæftige os med frugtesløse interne magtkampe. Det gælder om at skabe et godt samarbejdsklima præget af åbenhed og tillid mellem de enkelte grupper.

Hvordan får vi flere og især unge medlemmer?

(BJ) - Det kan jeg ikke svare nærmere på her og nu, men jeg erkender, at vi har et generationsskifteproblem om nogle år, hvis vi ikke lykkes at få aktiveret nogle nye unge medlemmer. Måske burde vi forsøge at markedsføre foreningen og ikke mindst baner og arbejdsgrupper gennem skoler og tekniske skoler og gennem amternes og kommunernes kultur- og fritidsforvaltninger. Meningsfyldt og spændende fritidsbeskæftigelse vil der i høj grad blive behov for, med den udvikling samfundet synes på vej ind i.

(BW) - Ja, vi skulle gerne have flere medlemmer og særligt unge. Her mener jeg, at man har gjort et stort arbejde i Bloustrød, og på Flintholm. Flere veteranbaner er der vel ikke brug for, men kunne man arrangere noget sammen med østbaneklubben i Køge, var dette måske en idé. I det hele taget vil et samarbejde med de andre klubber på flere punkter være en fordel.

- Nu til noget helt andet, som det hedder. Savner vi ikke en DJK veteranbane i det storkøbenhavnske?

(BJ) - Jo, bestemt, men Nærumbanen, som ville være en oplagt gevinst som DJK-veteranbane, er jo ikke til salg lige nu, og den



Selv om DJK beskæftiger sig med mange andre aktiviteter end bare veteranbanerne, er det i veteranbanerne, langt hovedparten af de aktive kræfter i foreningen lægges. Godt 200 af DJKs 16-1700 medlemmer er på den måde med til at bevare et kulturhistorisk mindesmærke af format - her er MHVJs mangeårige »ankermænd på dampholdet«, Jens Chr. Bilde, Århus, i fuld sving med kulskovlen. Læs i øvrigt hans artikel her i bladet, side 100. Foto maj 1991; Anders Riis.

gamle Amagerbane er nok ikke særligt attraktiv at køre på. Iøvrigt glæder jeg mig til at se resultatet af D-maskinegruppens kørsler på godsforbindelsesbanen i august. Jeg tror, at der ligger et marked her, som fortjener at blive opdyrket. Men det er jo også et spørgsmål om, hvor mange ressourcer vi har at sætte ind.

Nu vi taler om København; Generalforsamlinger i Odense og Århus, var det ikke noget?

(BW) - Museumsvennerne har haft gode erfaringer med møder i Odense, så jeg ville ikke have noget imod generalforsamlinger i provinsen.

(BJ) - Der er ikke efter lovene noget til hinder for, at generalforsamlingen kunne afholdes et hvilket som helst sted i landet. Tanken har været fremme i forbindelse med lovrevi-

sionen. Bestyrelsen kan således beslutte, hvor generalforsamlingen skal afholdes. Nogen aktuelle planer om at søge generalforsamlingen afholdt uden for København har jeg ikke. Derimod vil der nok blive tale om at afholde et ordinært bestyrelsesmøde vest for Storebælt ihvertfald en gang om året, hvis økonomien da tillader det.

Bent, hvordan vil du karakterisere Birger Wilckes måde at varetage formandsjobbet på, og hvilket image vil du selv arbejde på at få?

Birger Wilcke har i sin 30 år lange formandsgerning skabt sig et navn og en position blandt alle jernbaneinteresserede. Jeg synes, at Wilcke i kraft af sine gode forhandlingsevner såvel udadtil som indadtil samt en god portion sund fornuft og mangel på lyst til at blande sig i detaljer, har været DJK en fortræffelig formand, ikke mindst i fore-



Bent Jacobsen er her dirigent på sit første bestyrelsesmøde som formand, 29. juni 1991. Til venstre Bent Nathansen, der som sædvanlig er referent, og afgående formand Birger Wilcke (med cigaren). Foto: Jan Forslund.

ningens vanskelige pionerår. En veludviklet humoristisk sans og en evne til at sætte folk på plads, der efter hans mening er enten tåbelige eller middelmådige, har utvivlsomt bidraget til at holde sammen på foreningen og ikke mindst dens bestyrelse gennem tiderne, selvom disse egenskaber nok også har skabt bitterhed blandt mere sarte sjæle.

Birger, nogle kloge eksformandsord til den nye formand....

Mit bedste råd til den ny formand er at søge samarbejdet indenfor foreningen fremmet mest muligt og selv nøjes med at optræde i en mæglende rolle og få det hele til at gå med de storartede medarbejdere, vi har nu. På et punkt, mener jeg, ligesom Bent, at der bør gøres en alvorlig indsats her og nu, og det er med at oprette en særlig Københavns-afdeling, der kunne skabe mere interesse om foreningen i hovedstadsområdet. Nu vi har vognex, er der helt andre muligheder herfor, end der har været tidligere.

Til slut - vil vi inden år 2000 opleve fusioner indenfor jernbaneklubberne?

Hvordan er DJK om 10 år?

(BJ) - Vi har vel en 7-8 andre jernbaneklubber her i landet, hvis vi tæller sporvejsklubberne med, og fælles for dem alle er vel, at de er opstået enten på grund af et lokalt initiativ for at bevare en jernbanestrækning eller er skabt omkring nogle initiativrige men-

nesker, der måske har følt sig hemmet af at være i den store forening DJK, hvor de måske har haft svært ved at vinde gehør for deres ideer. Med den forhistorie tror jeg ikke på, at vi vil opleve egentlige fusioner mellem jernbaneklubberne.

Jeg tror derimod mere på, at det eksisterende praktiske samarbejde mellem de fleste af klubberne vil udvikle sig. Det er simpelthen en nødvendighed på grund af de beskedne ressourcer vi sammen råder over. Veteranstævnet i Odense i 1988 er jo et godt eksempel på, at selv så store opgaver kan gennemføres i et forbilledligt samarbejde klubberne imellem. Når det er sagt vil jeg da gerne tilføje, at hvis en forening ikke længere magter sine opgaver og derfor måtte henvende sig til DJK om et tættere mere formaliseret samarbejde med henblik på en egentlig optagelse i DJK, ja så vil DJK da bestemt være til at snakke med. I så fald finder vi nok en tilfredsstillende ordning.

DJK skal nok bestå også om 10 år, men måske med en lidt anden struktur end idag. Det kan være, at der er kommet nogle nye aktiviteter til, men også at nogle af de eksisterende aktiviteter er skåret bort. Længere ud i fremtiden tør jeg ikke spå. Men mon ikke der vil være basis for en forening af jernbaneinteresserede lige så længe, som der findes jernbaner?

Må jeg her til sidst sige, at såvidt det står

til mig, vil jeg arbejde for, at DJK fortsat kan fremstå som den store, landsomfattende og seriøst arbejdende jernbaneforening. Jeg lægger megen vægt på, at vores gode omdømme såvel hos DSB som hos privatbanerne og hos vore andre samarbejdspartnere fastholdes. Vi skal være troværdige, både når det gælder økonomi og sikkerhed. Jeg tror, at jeg bedst kan fremme disse mål ved at formidle et godt samarbejde mellem foreningens forskellige organer og i selve bestyrelsen. Af natur er jeg vist nok et fredsommeligt og omgængeligt væsen, men om nødvendigt kan jeg også sige stop til det, som jeg ikke vil finde mig i, men det bliver da forhåbentligt ikke nødvendigt. □

Dansk Jernbane-Klub

- den landsdækkende forening
for danske jernbaneentusiaster

Verdens længste jernbaneudflugt

Med den transsibiriske Jernbane til Kina - september 1992

Gør alvor af drømmen - tag med på verdens længste togrejse. På 17 dage tilbagelægger vi 11.000 km i tog gennem Europa, Sibirien og Kina. Ophold i Leningrad, Moskva, Irkutsk, Harbin, Changchun, Shenyang og Beijing. En fantastisk rejse gennem smuk natur og gamle kulturbyer. I programmet indgår byrundture og udflugter af turistmæssig karakter, samt en række specialarrangementer og fotomuligheder for jernbaneinteresserede.

Hvis der er tilstrækkelig interesse derfor, arrangeres under byophold desuden - parallelt med de ovennævnte specialarrangementer for jernbaneinteresserede - mere omfattende sightseeings for koner/kærestes og andre deltagere, som foretrækker det.

Turen arrangeres og guides af »Transsib-specialisten« John Poulsen. Rejsen varer 18 dage og går ad ruten København - Stockholm - Helsinki - Leningrad - Moskva - Irkutsk - Manzhuli - Harbin - Changchun - Shenyang - Beijing. Hjemrejse med fly via Moskva.

De sovjetiske statsbaner er verdens største jernbaneselskab med en utrolig intensiv drift, og i Kina er der stadig tusindvis af damplokomotiver i drift. Udover en mængde foto-



I Kina skal vi bl.a. se de gigantiske QJ-maskiner i aktion.

muligheder under togrejserne byder programmet på følgende specialarrangementer for jernbaneinteresserede:

- Besøg ved det sovjetiske jernbanemuseum og dets materielsamling.
- Besøg ved det kinesiske jernbanemuseum med materielsamling.
- »Line-siding« (fotos langs banelinjen) i Sovjet (eldrift, 6000 t godstog) og flere steder i Kina (damp).
- Depotbesøg i Sovjet (el/diesel) og Kina (damp).
- Muligvis besøg på damplokomotivfabrik i Kina og måske dampstøvetog i Sovjet.

Prisen for hele rejsen (i 2. kl. sovevogn (»Hardclass«, 4-personers kupe)/dobb. væg. på turisthoteller/fly turistklasse), inkl. alle udflugter og alle måltider i Sovjet og Kina,

dansk rejseleder mv. bliver ca. 14.800 kr. Hertil kommer kun visaomkostninger (p.t. 400 kr.) og lommepenge. Eneværelse og/eller sovevognskupe 1. kl. (soft-class, 2-personers kupe) mod tillæg. Rejsen arrangeres gennem anerkendt dansk rejsebureau tilsluttet rejsegarantifonden. Mulighed for afbestillingsforsikring og opsparingsordning.

Afrejse fra København lørdag 5. september 1992, hjemkomst tirsdag 22. sep.

Informationsmøde om rejsen med diasforevisning afholdes i København 25. sept. 1991 - se mødeprogrammet side 120.

Få det udførlige specialprogram for rejsen - send en frankeret (4,75) svarkuvert til:

Jan Poulsen,

Æblehaven 132 st., 4000 Roskilde.

Jernbanen set i streg (4):

HFHJ T 3

- hjemmebygge også i trækraften.....

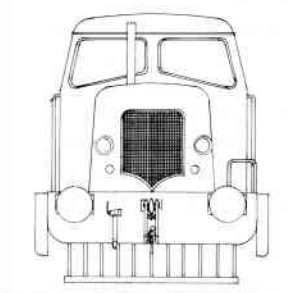
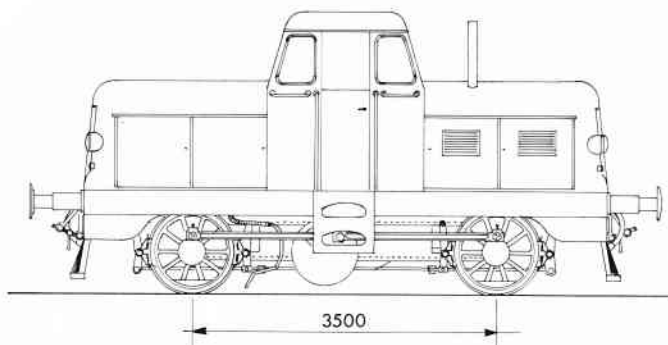
Tekst: Anders Riis

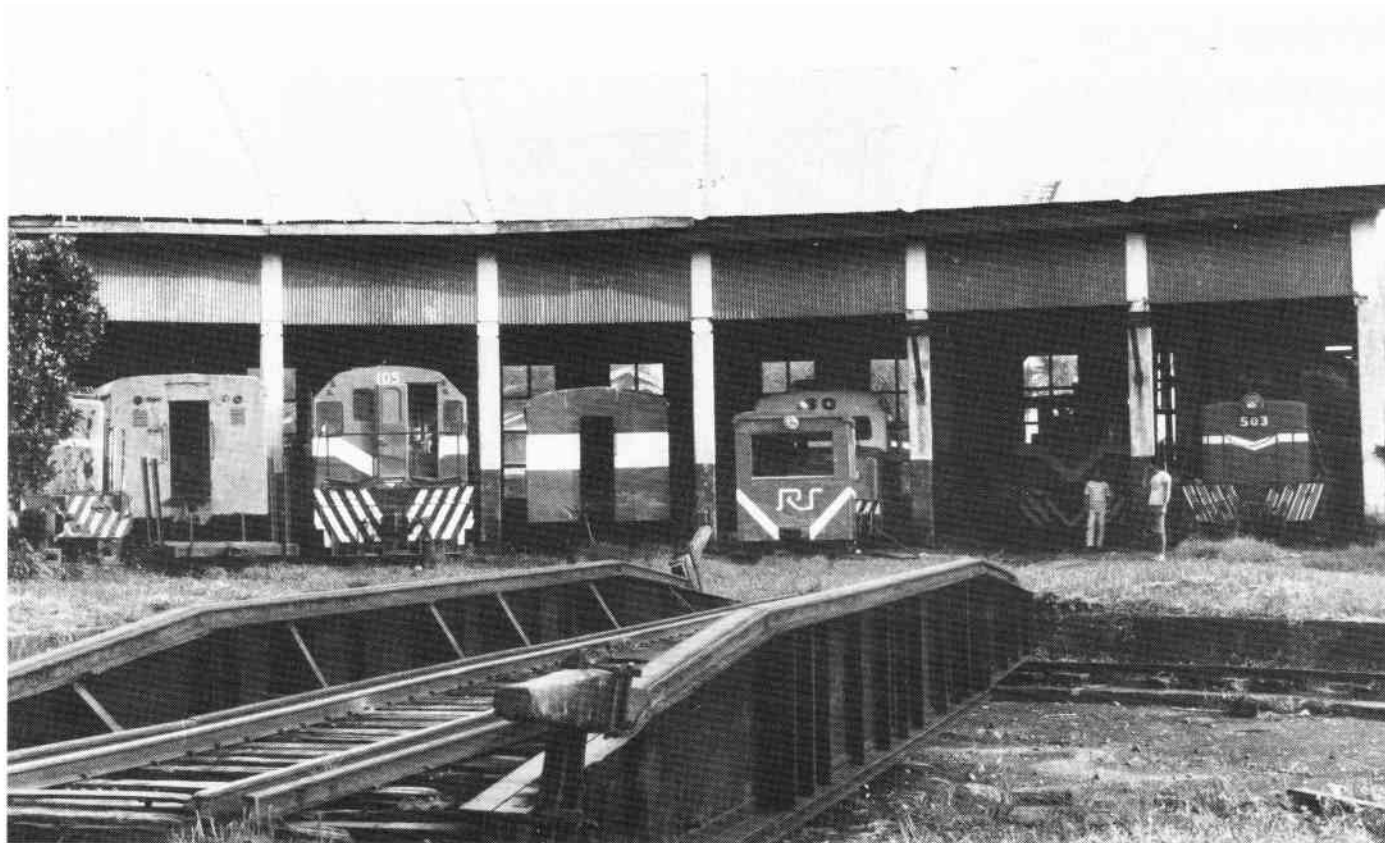
Tegning: John Rasmussen

Som lovet i artiklen om renoveringen af HFHJ traktor 3 i forrige nummer forestiller dette nummers HO-skالاتegning (1:87) i

»jernbanen« rangertraktoren HFHJ T 3. Da den er beskrevet nøje i »jernbanen« i førnævnte artikel, skal her kun nævnes/gentages få facts: Rammeværket bygget 1927 som motorbogie af EVA, Maybach, til Mariager-Faarup-Viborg Jernbanes motorvogn M 1. Motorvognen solgt 1947 til HFHJ, efter

havari udrangeret. Vognkassen ombygget til personvogn C 7 ved udtagning af motorbogien, som 1956 rullede ud fra HFHJs værksted udstyret med en 150 HK Leyland diesel som banens traktor 3.





Panay Railways maskindepot i Iloilo - materiellet er under istandsættelse efter at have stået hen i fire år. 9. august 1988. Alle fotos: Forf.

Jernbaner på Philippinerne

De oftest omtalte jernbaneanlæg på Philippinerne er sukkerrørsbanerne, som der er skrevet en mængde om, ikke mindst fordi de stadig drives med damp i mange tilfælde. De findes spredt i sukkerrørsområderne, mest med sporvidderne 610 og 914 mm. Her skal imidlertid beskrives de tre jernbanesystemer med offentlig trafik.

Af Eigil de Neergaard

Philippine National Railways. (1067 mm sporvidde)

Philippinerne er et ørige, og der har i tidens løb været planer (eller blot rygter) om at udvide jernbanenettet med færger eller faste forbindelser, således at den største ø, Luzon, hvor hovedstaden Manila ligger, kunne komme i forbindelse med den store sydligt beliggende ø Mindanao. I dag drives kun strækningen fra Manila mod nord til San Fernando (226 km) og en sidebane til San Jose (ca. 70 km), og fra hovedstaden mod syd til Travesia (ca. 450 km). På den nordligste del af strækningen til San Fernando oplyser køreplanen (1988) dog ikke om nogen trafik.

Af de 1028 km jernbane, selskabet råder over, anslår jeg ud fra køreplanen (1988) at ca. 640 km anvendes til daglig drift.

Første linie fra Manila til Dagupan (195 km mod Nord), med udgangspunkt i Manila Tutuban-banegården, hvis imponerende ho-

vedbygning allerede blev opført 1887. Den er under restaurering netop i disse år, og fremtræder allerede nu meget smukt i sin

spanskprægede byggestil. Den første tid blev banen drevet af »Manila Railway Company«, der blev overtaget af staten i 1917. Efter en omorganisering i 1964 dannedes det statsejede »Philippine National Railways«.

Persontrafikken kan kort beskrives således: På strækningen mod syd køres typisk 3 togpar hver dag (2 togpar Manila-Naga, 1 togpar Manila-Iriga), med kraftig udvidelse af trafikken ved nogle religiøse festdage i



PNR, Tutuban-banegården i Manila. I baggrunden banegårdshallen. 30. august 1988.

Kort over det philippinske jernbanenet, med Panay Railway indsat i nederste venstre hjørne (på kortet benævnt ved det tidl. navn: Phividec Railways).

september. Mod nord var der i 1988 køreplanen kun 1 togpar Manila- San Jose. Omkring Manila kører en del hurtige forstads-tog især beregnet på transport af folk til og fra arbejdet. (I 1988: 12 tog dagligt mod syd, 7 tog dagligt mod nord). Godstrafikken er nu næsten ophørt, og havnebanen i Manila anvendes ikke.

Fra Tutuban-banegården går alle tog nord ud af byen, og ved en forgreningsbanegård et par km mod nord skilles nord- og sydlinjen. Her er et trekantspor, der gør det muligt at køre direkte fra den ene linie til den anden.

Dampdrift ophørte i 1952, i dag er alle tog fremført af diesellokomotiver med undtagelse af luksustoget Penafrancia-ekspress, der er et togsæt, og forstadstogene er oprangeret af 2-vognsenheder (med rejsegodsrumbil!), der kan kobles sammen til længere tog.

Nedslidt materiel

Personalet var overordentlig venligt og imødekommende. En større modernisering af det noget nedslidte materiel var på tale, og den skulle blandt andet omfatte lokomotiver og motorvogne og nye driftsdepoter. Bygningerne var ikke ændret siden damplokomotivernes dage, og det var tydeligt, at de ikke egnede sig særligt godt til det nuværende materiel. Drejeskivegraven blev anvendt som svømmebassin, meget passende i det hede klima, og muligvis utilsigtet, men til stor glæde for børnene.

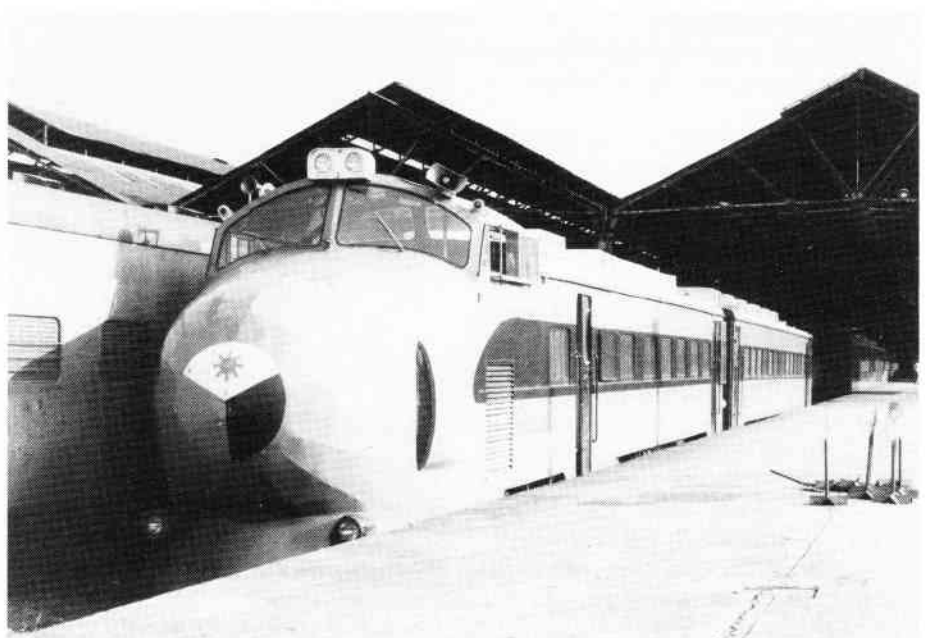
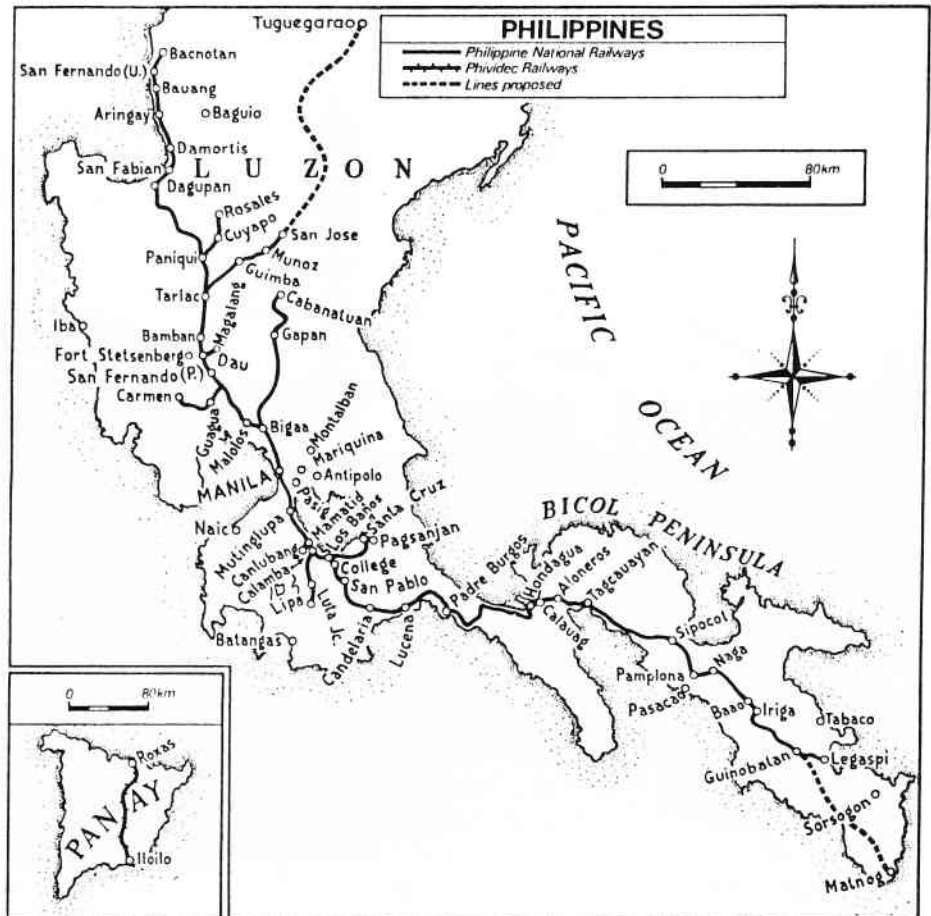
Personvognene var ret spartansk indrettede, sammenlignet med vesteuropæiske forhold. Mange vogne havde ikke gavldøre, blot en stor åbning, hvorigennem man kan passere over til nabovognene. Der var ikke harmonika eller kæder, men da vognene var koblet tæt sammen kunne man let nå håndtagene på den tilkoblede vogn.

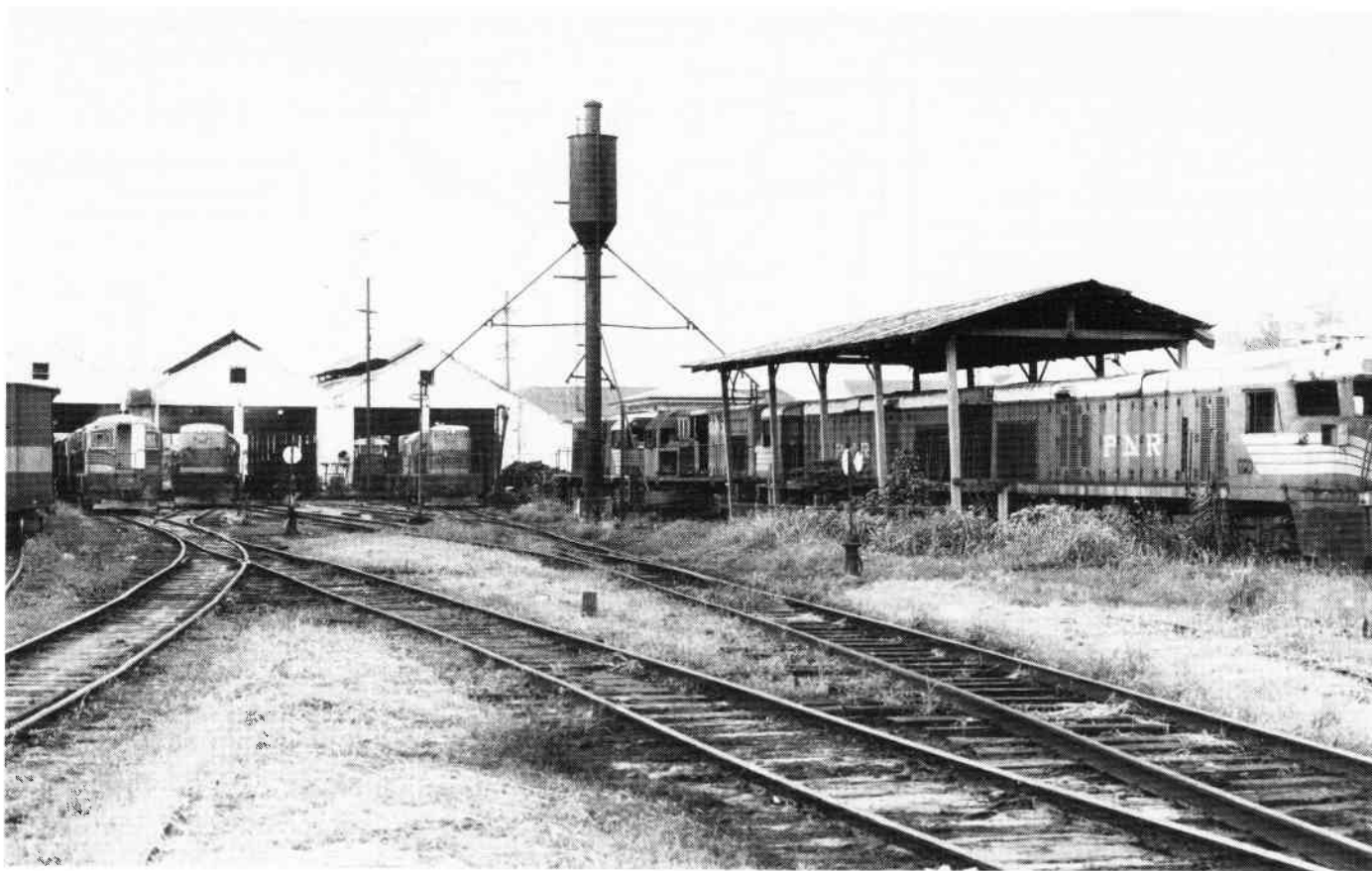
Air-condition findes kun i »de-luxe-sovevognene«, der har kupeer med 4 sovepladser på almindelig vis. I kategorien »sleeper«, der nærmest er en liggevogn, er der vifter i loftet, men ikke egentligt klimaanlæg (som ellers findes næsten overalt på offentlige steder, f.eks. også i taxaerne).

Liggevognene havde åbne kupeer (kun med korte vægge til nabokupeen og uden dør ud til gangen) og var forsynet med tre sovepladser langs hver væg, men i tilgift

Halv-åben »kirkevogn« i PNR-togsættet »Our Lady of Penafrancia«. Her afholdes religiøse ceremonier under kørslen, Manila, 1988.

Luksustoget »Penafrancia Express« på Tutuban-banegården i Manila 30. august 1988.





Maskindepotet ved Tutuban i Manila, 30. august 1988.

hertil var der to sovepladser oven over hinanden orienteret i længderetningen i vognens modsatte side. Alle fjerntrafikvogne havde små vinduer, der kunne åbnes helt, men vinduesåbningerne var forsynet med gitre eller net eller jalousier. Det har nok været en varm oplevelse at rejse i liggevogn, og de fleste rejsende fortrak tilsyneladende siddevogne. Således var toget der gik fra Manila kl. 15 var oprangeret af: Maskine-kombineret generator- og rejsegodsvogn - »Sleeper« (=liggevogn) - 4 »economy« vogne (=3. kl. siddevogne). Det skulle efter planen være i Iriga kl. 4.50 næste morgen, dvs. inden solen er stået op, så det er muligt, at man på den sidste del af turen nyder godt af nattens relative kølighed.

Når det ikke er regntid er der flere rejsende, derfor flere vogne i toget blandt andet spisevogn.

Et par vogntyper som jeg ikke set andre steder bør omtales: En delvis åben vogn til religiøse ceremonier undervejs holdt på banegården i Manila, og anvendtes på visse tider af året.

Endnu mere bemærkelsesværdigt var en type lokalt anvendt materiel der var i brug ude i landområderne: En plade på 4 små hjul, (kaldet »baring«), forsynet med en bænk til 2-3 rejsende, og fremført af en dreng, der for lav betaling skubber køretøjet af sted i betydelig fart. Det var fuldt ud accepteret, og den tungere trafik kunne ses og dens fløjtesignaler høres på tilpas stor afstand til at passagererne kunne nå at stige ned, hvorefter drengen løfter vognen af sporet og venter til »krydsningen« har fundet sted.

Manila Light Railway (1435 mm)

Et bybanesystem i Manila med sporvognslignende materiel, men iøvrigt drevet som jernbane, er åbnet for få år siden (1984). Den første linie er 16 km lang og går nord-syd gennem storbyens centrale dele på et hævet sporsystem, båret af søjler. Der er dobbeltspor og elektrisk drift (750 V jævnstrøm). I 1988 blev næste trin i udbygningen vedtaget, en 10 km lang linie gående øst-vest. Foreløbig er hele systemet planlagt til at omfatte 40 km. Der er automatiske blok-signaler, og ved passage af et signal i stop-

stilling aktiveres vognenes bremses automatisk.

Der er meget tæt trafik med ca. 2 minutter mellem togene i dagens travleste timer. Hvert tog består af to trevognsenheder (ledvogne), der hver kun har førerrum i den ene ende. I alt rådes der over 64 ledvogne (bygget i Belgien).

Stationerne er meget tiltalende: Sideliggende perroner, trappehuse og spor dækket af et stort tegtag med svag hældning. Lave vægge langs ydersiderne, og herfra åbent op til tagkonstruktionen. Det giver et meget fint klima på stationen, og man nyder



Baclaran, Manila Light Railway's endestation. Toget bygget i Belgien. 30. august 1988.

Motorvogn 60 på Panay Railway - nyistandsat og lydende navnet »Galloping Goose«. Men vist ellers ikke nogen lighedspunkter med de amerikanske 1920'er-smalspors-motorkøretøjer (914 mm), der fik samme øgenavn! Iloilo, 9. august 1988.

ventetiden, fordi man for en stund oplever en behagelig friskhed efter at have færdes i byens tropiske klima. Jeg har i dagtimerne kun oplevet fulde eller overfyldte tog, og det er klart at systemet udgør en ideel løsning på et stort transportproblem. På vej ind på stationen møder de rejsende en automatisk kontrol, hvor en dør åbner sig, når de har betalt 3 pesos (= ca. 1 krone). Ingen billetter. Såre enkelt og effektivt.

Panay Railway (tidl. Phividec) (1067 mm)

På øen Panay, godt en times flyvning fra Manila mod sydvest, blev der i 1906 anlagt en jernbane fra den største by Iloilo på sydkysten til Roxas på den nordlige kyst (116 km). Oprindeligt hed den Philippine Railway Co, fra 1975 Phividec Railway, og det nuværende navn er Panay Railway.

Indtil for få år siden havde banen en livlig trafik således i 1981 seks togpar, der var mellem 3 og 4 timer om turen mellem banens to endepunkter. Køreplanen var meget rationel, idet der var samme afgangstider fra de to endestationer, og fast krydsning i Passi midt på øen. I december 1984 ophørte al trafik imidlertid, og materiellet samledes i depotet i Iloilo. Trafik har siden fundet sted på delstrækninger på samme spontane måde som beskrevet ovenfor, med »barings«.

I 1988 blev der arbejdet ivrigt på depotet med istandsættelse af materiellet, blandt andet fremtrådte en del enheder i fin stand og nymalede i blå-hvide farver til erstatning for de tidligere røde/orange farver. Maskinchefen oplyste at han forventede, at trafikken snart skulle genoptages, men en australsk kommission, der har vurderet banens muligheder for fortsat eksistens, er kommet til et negativt resultat.

Imens arbejdes der videre på det rullende materiel. En enkelt enhed er efter ombygning til 914 mm sporvidde overført til sukkerrørsbanen Carlos Sugar Central på øen Negros. Personvognene, hvoraf mange er japansk herkomst, er opstillet udenørs og er gennemgående i dårlig stand. Indendørs arbejdes der på trækraftenhederne. Helt som ny fremtrådte en lang motorvogn (Nr 60), kaldet »galloping goose«, i god stand 7 diesellokomotiver fra General Electric, mens to andre fra samme fabrik var ringere. Det var mit indtryk, at der krævedes en ret stor indsats for at få banen køreklar igen, ikke blot var personvognsmateriellet meget nedslidt, det samme gjaldt sporanlæggene, og i særlig grad personbanegården inde i byens centrum, hvor banegårdshallen nu tjener som lagerbygning.



Panay-personvognene ser lidt de- (eller måske ud-) rangerede ud. Her vogn 1 i Iloilo 9. august 1988.

Det er muligt, at materielle bliver flyttet til andre baner, men der er en spinkel chance for genoptagelse af trafikken, og i så fald kan jeg varmt anbefale et besøg på stedet, der også i andre henseender forekommer tilreisende europæere at være et tropisk ferieparadis. □

Annonce

Forlaget

HOLSUND

Tilbyder netop nu

»På sporet af 1991« kr. 94,-

Nu med farvefotos inde i bogen
Se evt. indlægget i »Jernbanen« nr. 3

»På sporet af 1990« kr. 107,- (få eks.)

»På sporet af 80'erne« kr. 135,-
Naturligvis inklusiv forsendelse

Venlig hilsen

Jan Forslund & Mogens Duus

Bestilling: Vasevej 19 A, 2840 Holte
eller tlf. 42 42 04 52 (anfør »Jernbanen«)

S-Revision af damplokomotiv Horsens Vestbaner Nr. 3



Fra HV 3's første år på Mariagerbanen. Lunddalen, 1971/72. Arkiv: J.C. Bilde.

Af Jens C. Bilde

Som omtalt i Jernbanen nr. 1 - 1991 er damplokomotivet HV 3 udtaget af driften, for at gennemgå en meget omfattende revision. Dette prægtige damplokomotiv, som trækraftmæssigt har trukket adskillige »store læs« for MHVJ igennem 19 år, skal nu have den helt store omgang.

Lokomotivet blev lige reddet »på strengen« fra ophugning, idet det var kørt til ophugning ved Fa. H. I. Hansen, Odense. Her fandte diverse jernbaneentusiaster interesse for det. Med velvilje fra ophugningsfirmaet, blev lokomotivet kørt op på banegården i Odense. Her kom to eksperter fra MHVJ for at besigtige lokomotivet. Den ene var Mariager-banens tidligere lokomotivfører Adolf Andersen, som blev så begejstret, at han helst ville have HV 3 koblet bag på ekspresen nordpå, men den gik jo ikke. To fynske jernbaneentusiaster slog derpå sparegrisen itu og købte maskinen, der senere blev sendt til Aalborg pr. lejlighedsvis befording.

Restaureringen blev ledet af nu afdøde fagskolelærer Erling Hedetoft, og lørdag den 18. juli 1970 blev kedlen koldtrykprøvet under opsyn af ingeniør William Bay. Kedlen var i god stand og godkendtes. Den 10. august 1970 blev maskinen varmepreøvet, og sikkerhedsventilerne justeret. Lørdag den 10. oktober 1970 foretoges en prøve-

kørsel med 2 bogievogne (Cp-vogne) på strækningen Nørresundby-Aalborg-Skørping og tilbage. Prøvekørslen faldt godt ud, og kulforbruget var ca. 9,5 kg pr. km + 200 kg til opfyring.

Den sidste tur

Den sidste tur, HV 3 kom til at køre, var det årlige juletræstog fra Viborg til Møldrup og retur.

Det var søndag den 10. december 1989. Vi (arbejdsholdet) er klar over, at der vil komme til at gå meget lang tid, inden næste opfyring vil finde sted. De sidste par år har tydeligt signaleret for os, hvad vi kunne vente. Det var således nødvendigt at skifte små kedelrør med jævne mellemrum, og samtidig fik vi jævnlige »hilsen« fra cylinderudblæsningsventilerne i form af stumper, som umiskendeligt lignede dele fra stempelringe.

Revision startes

Foråret 1990 kom til at gå med at udtage risten, demontere kedelbeklædning, luftpumpe, røggaskammerdør og smårørsoverhæderen.

Derefter indstilledes arbejdet for en tid, idet vi af hensyn til den kommende driftsæson driftsklare skulle have vore to øvrige lokomotiver, VLTJ 7 og DSB F 653, gjort driftsklare. VLTJ nr. 7 blev løftet i januar måned, idet den trængte gevaldigt til hjulafdrejning.

Derefter skulle den jo samles igen, og så kom køresæsonen, som stort set »stjæler« det meste af vores tid. Derfor kom vi hen til efteråret, inden der atter for alvor skete noget på HV 3.

Til gengæld skete der så rigtig ting og sager, idet vi lørdag den 29. september afmonterede førerhustag og sidevandkasser.

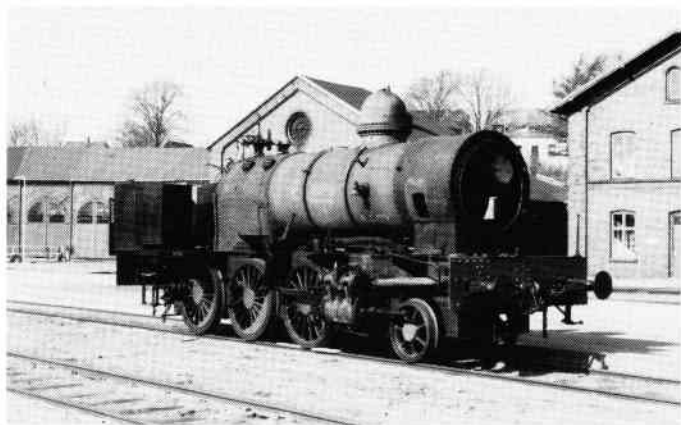
Sideløbende med dette arbejde, begyndte vi at opbygge special bogier til kedlen. Den ene bogie er fra en skinnebusbivogn Ds fra HP. Derudover blev gangtøjet afmonteret, rensat og indsmurt i tectyl. Alle gangtøjslejerne er udtaget, og på nær et enkelt leje skal alle forsynes med nyt hvidmetal.

Maskinens glidere blev udtaget og viste, hvad jeg tidligere havde fortalt: Brudte ringe. Aftrækningen af krydshovederne fra stempelstokkene foregik med en hydraulisk aftrækker af egen konstruktion, og den viste sig at fungere perfekt. Cylinderdækslerne blev herefter afmonteret, og stemplerne udtukket.

Beskrivelsen af stemplerne/stempelringene hører mere hjemme i en gyser af Alfred Hitchcock, men cylindrene ser heldigvis ikke ud til at være så medtaget. Hvem kan forøvrigt hjælpe os med nye stempelringe, diameter 380 mm?

Kedlen løftes

Nu var vi kommet så langt, at vi var klar til at



Fra løftningen af kedlen i Viborg. Fotos: Ralph Brian Hørberg.

løfte kedlen af rammen. Vores special bogier var gjort færdige, og kedlen adskilt i alle fastgjorte punkter. Vi fik lavet en aftale med fa. Jørgensen og Thanning i Viborg om løftning af kedlen tirsdag den 26. marts kl. 14.15. Lokomotiv og specialbogier var op rangeret på sporet ved læssevejen, og i løbet af ganske kort tid (en lille time) lå nr. 3s kedel nu og hvilede ganske nydeligt på special bogierne. Med største forsigtighed rangeredes kedlen nu i hus. I påsken afmonteredes askekassen, og vi begyndte at afbanke kedlen udvendig for rustskaller, idet vi sidst på foråret skulle have den fyldt med vand og koldtrykprøve den for rigtigt at danne os et billede af, hvor mange støttebolte, evt. nagler, det er nødvendigt at udskifte.

Lidt om arbejdet

I grove træk ved vi at:

- Der skal monteres et nyt røggambersvøb samt en ny røggammerdør.
- Der skal fremstilles nye stempler til gliderne, og gliderforingerne skal udbores.
- Til gliderstemplerne skal vi også nyfremstille gliderringe.
- Stempelstokkene skal afdrejes, og rillerne skal opstikkes. Hertil skal der fremstilles nye stempelstokstyr, både til glider og cylinder.
- Der skal fremstilles nye kedelrør (112 stk.) og en ny smårørsoverheder.
- Dampsamlekassen skal nedtages, og ombygges til et nyt rørtilslutningssystem.

- Lokomotivrammen skal løftes, og alle akselporte kontrolleres og krydsmales.
- Hjulene skal afdrejes, og to af kobbeltapene skal udpresses og rundslibes.
- Fjedrene skal adskilles og opbankes.
- Krydshovedlinialerne skal planslibes, og nye krydshovedsko skal støbes og bearbejdes. Oven i alt det her skal der skiftes et stort antal støttebolte, ca. 250 stk., idet støtteboltenes hoveder næsten er afbrændt, og disse giver grædetendenser i en kold fyrkasse. Bundrammen går heller ikke ram forbi, så her må vi også udveksle et antal nagler. Fyrkassen er en svøb-fyrkasse og her bliver det også nødvendigt at udskifte et antal nagler, samt efterstemning af svøbene.

Lidt om arbejdsbetingelser

For at klare sådan en omgang, er der nogle vigtige faktorer, der skal være i orden, nemlig: Penge, mandskab og et godt arbejdssted. På det område må vi konstatere, at arbejdsstedet Viborg remise er en god ramme for en arbejdsopgave af det omfang, som HV 3 er. Mandskab ligger det desværre for tungt med, idet vi »groft« set kun er 6-8 mand. Disse er udover dette beskæftiget med vedligeholdelse af yderligere to damplokomotiver, deltagelse i personvognsvedligeholdelse, opbygning af tidligere MFVJ godsvogn til opbevaring af bolte, skruer etc., deltagelse i opbygning af perroner på veteranbanen. Så skulle der blandt bladets

læsere være interesserede i at deltage i arbejdet hører vi gerne fra jer, telf. 98 54 18 64, 86 21 30 68 eller 86 61 44 02. Penge har heller ikke været MHVJs stærke side, men det lysner nu, efter at MHVJ har modtaget to velvoksne fondsbidrag til HV 3: 120.000 kr. fra Knud Højgaards Fond og 20.000 kr. fra Augustinusfonden. For at strække midlerne længst muligt, har vi fremstillet kedelrør til Veteranbanen Bryrup-Vrads til deres lokomotiv DSB F 665. Til gengæld herfor har vi modtaget helt nye overhederrør, som de ellers skulle have brugt til HV 2. For Helsingør Jernbaneklub har vi fremstillet kedelrør til OKMJ nr. 14. Til gengæld skal HgJK hjælpe os med arbejdet på gliderne. For Lokomotivklubben KLK har vi fremstillet kedelrør til F 694, som en del af lejebetalingen på diesellokomotivet VNJ 11. Kedelrørene er fremstillet på vores selvkonstruerede kedelrørspresse.

Fremtiden

Fremtiden ser lidt broget ud for MHVJ, hvad angår damptrukne tog på DSBs strækninger, idet pladsen til den slags bliver strammet meget op med den nye sommerkøreplan K 91. Vi er desværre ikke »klædt« på til at optræde så ofte ude, som vi har gjort tidligere, men jeg vil herfra håbe at vi kan få genskabt nogle gode samarbejdsrelationer med DSB Museumstog i Randers og D-Maskinegruppen. □



Odense-Kerteminde-Martofte Jernbanes MD 13 ruller ind i spor 4 på Fredericia Banegård den 12. september 1962. Vognene bag den er nogle DSB Cp-vogne. (Foto: Poul Thiesen).

En fremmed fugl i det jyske

Hvad havde en OKMJ-motorvogn at gøre i Fredericia? Det svarer Poul Thiesen på i dette stemningsbillede fra for 30 år siden. Følg med på turen fra Lillebælt gennem det vestfynske, hvor æbleskud fra krydsningsspor hører til dagens orden

Af Poul Thiesen

Har de fynske privatbaners trækraft nogensinde befundet sig på jyske spor?

Næppe, vil de fleste bombastisk sige.

Ikke desto mindre er det tilfældet, Odense-Kerteminde-Martofte Jernbanes motorvogn, MD 13, har således ved flere lejligheder kørt på statsbanespor over Lillebæltsbroen og er havnet i Fredericia.

Et af tilfældene fra den 12. september 1962 har jeg forevigt. MD 13 er her under indkørsel til Fredericia banegård i spor 4 - efterspændt en række Cp-vogne.

Når man af og til sendte Kerteminde-banens motorvogn helt til Fredericia, var der tale om særtogskørsel. Motorvognen trak et særtog f.eks. fra Bogense. I stedet for at foretage lokomotivskift i Middelfart, kørte hele toget videre til Fredericia, hvor Kerteminde-banens motorvogn blev koblet af, og det sættes statsbanelokomotiv på toget.

Personlig har jeg to gange haft fornøjelsen af at være passager i et tog, der hele vejen fra Fredericia til Middelfart og ind på de nordfynske privatbaner var trukket af Kertemindebanens motorvogn.

Det var i 1960 og 1961, og det skete i for

bindelse med Fredericia Gymnasiums årlige skoleudflugter, der to år i træk var hængt til Langesø-skoven på banen mellem

Brenderup og Odense. Ved disse lejligheder blev toget - som nævnt - trukket af privatbanemotorvognen hele vejen fra Fredericia til Langesø og retur. Vognmateriellet var ikke, som vist på disse billeder, Cp-vogne - derimod var de alle af togførervogn-typen med åbne endeperroner. Jeg gætter på, at det var litra FE, fordi jeg erindrer vogne med kun svagt buet tag.

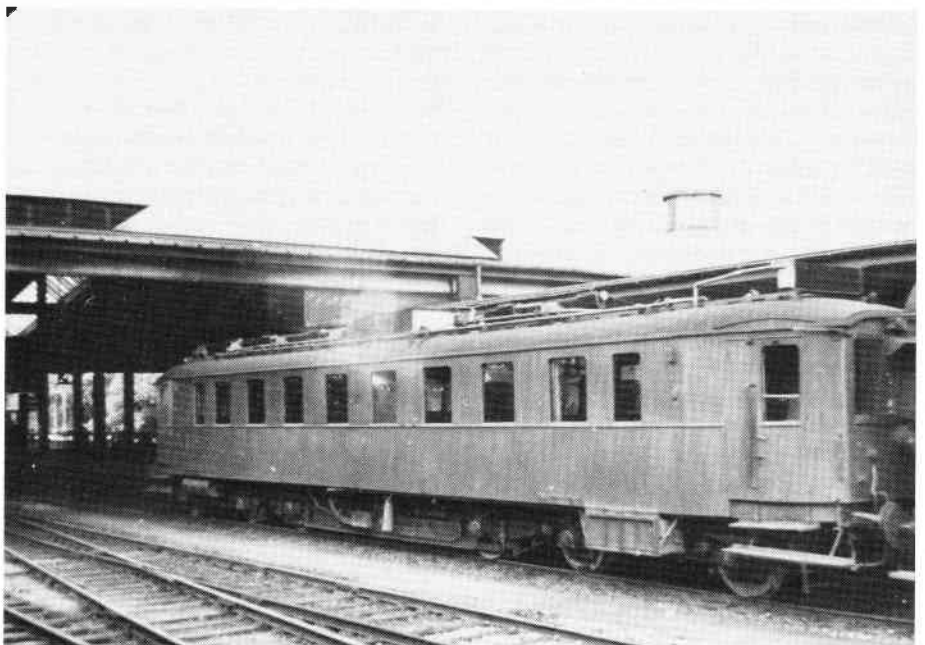
Turen fra Fredericia til Langesø står endnu frisk i min erindring. Jeg befandt mig på den bagerste endeperron og stod således i fri luft og nød turen i den vestfynske idyl. Specielt erindrer jeg bakken fra Middelfart og op mod Røjle station. Der var rig lejlighed til at nyde den grønne Staurby Skov, for vi troede simpelthen, at den gamle motorvogn med de mange vogne ville gå helt i stå. Op kom vi da.

På en af stationerne - jeg husker ikke hvilken - skulle der ske en krydsning. Vi kom ind i et andet spor, og beviset på, at det ikke havde været benyttet i umindelige tider, fik vi skoleelever ret hurtigt:

Vinduerne stod alle åbne i sommervarmen. Op ad sporet befandt der sig en række æbletræer. Da der ikke havde været tog længe, var grenene vokset ud over sporene. Da vi kørte forbi, ragede grene ind gennem vinduet, og jeg husker, at vi i den åbne storrumsvogn fik et par dusin røde æbler »læst af« - under stor rabalder og bulder.

I dag er de fynske privatbaner borte. Men mindet om dem eksisterer stadig. Da jeg bor i Fredericia, og søndagsturen ofte går til Vestfyn, kigger jeg altid efter »spor« af de gamle, idylliske baner.

Stationsbygningerne ligger der alle endnu. Der er himmelvid forskel på, hvor godt eller hvor dårligt de er holdt, men specielt er Holse St., nord for Brenderup utrolig flot. □



OKMJ MD 13 holder her i spor 4 ved perrontaget på Fredericia Bangård. Kort efter kørte den retur til Fyn.



Sporhunden



LOKOMOTIVREMISEREPARATIONSPRIS



Forrige nummers ordhund »Lokomotivremisereparationspris« blev gættet af et meget stort antal læsere, måske kombinationen krydsord / våd sommer. Blandt de rigtige besvarelser blev **Anne Borch**, Virum den heldige/dygtige vinder af jernbanebøger.

Vinder i nr. 2/91 for stationsnavnet **Rønne** blev **Kjeld Christiansen**, Søborg.

Nu til dette nummers sporhund, hvor svellesluskeren snuser rundt i ren idyl på en privatbanegård i skyggen af et gigantisk kastanietræ. Triangelvognen eksisterer stadig, mens selve stationsbygningen m.m. totalt har ændret karakter. Kan du gætte stationens navn, så send dit svar til redaktionen i Holte inden 15. september. (Foto fra 1978 af Jan Forslund).

Jernbanenyt

- kort fortalt

Nattestemning. Uret på Hobro Banegård viser 01.12, og en MY-slæber mod syd dunder gennem den næsten totalt mørkelagte station i maj 1991. Foto: Anders Riis.

DSB


Rullende materiel

Materielstatus

Der er ikke sket de store ændringer i DSBs driftsmaterielbeholdning i januar kvartal 1991 i forhold til status pr. 31. december 1990.

Antallet af diesellokomotiver (toglokomotiver) er faldet til 169: *MX 1004* og *1005* er solgt til Østbanen, der igen har udlejet førstnævnte lokomotiv til Lollandsbanen; *MX 1034* er udrangeret; antallet af rangerlokomotiver er faldet til 101, idet *MH 367* atter er taget i drift, og *MH 313, 317, 349, 362* og *379* er udrangeret.

Der er ingen ændringer sket i personvognsparken - og godsvognsparken forøgedes med 32 stk. Lgns- og Lps-vogne.

I april, maj og juni måneder er der foretaget en del omlitreringer og omnummereringer af personvognsmateriellet, bl.a. som følge af ændret vognbenyttelse efter indførelse af ny form for togføring under K91, jf. »jernbanen«, nr. 2/91, side 48/49 - detaljer herom følger i »jernbanen« nr. 5/91. Her skal blot nævnes omlitrering af »flex-vognene«, litra Ckm til nyt litra *WRm* af hensyn til korrekt vognlejeafregning med udenlandske jern-

I dette nummer:

DSB
Privatbanerne
Veteranbanerne
Færgenyt
Udland

baneforvaltninger - samt overførsel af postvognsparken til P&T i forbindelse med salg af vognene til denne statsinstitution, hvorefter vognene »optages som private vogne« med ændring af 5.-8. ciffer i vognnummeret til følge: *P 90-83* til »00-83« og *Pbm 90-44* til »00-44« med P i ramme efter vognnummeret. (Ændringerne har et sammenhæng med en forlænget aftale mellem DSB og P&T om landsgående bureauvogne frem til åbningen af den faste forbindelse over Storebælt. Antallet af bureauvogne er faldet fra 70 i 1985 til 14 i dag, og antallet af postmedarbejdere, der sorterer undervejs, er faldet fra 600 til 70, idet samtlige regionale bureauvogne er afløst af lastbiler. P&T er dog stadig DSBs største enkeltkunde).

IR/4-togsættene

De elektriske 4-vogns togsæt, der i første række skal indsættes i løb mellem Køben-

havn og Odense i regionaltog - i visse tilfælde sammenkoblede med MF-togsæt, har fået fastsat litreringen og nummereringen således: *ER 2001-2017 / FR 2201-2217 / FR 2301-2317 / ER 2101-2117*.

MF-togsættene

Gennemførelsen af IC-trafikken i K91 i fuldt omfang var betinget af, at der kunne indsættes 41 togsæt i den daglige drift, samt at disse togsæt var ens udstyret, f.eks. hvad angår EDB-systemerne i togsættene.

ABB Scandia overholdt ikke leveringsforpligtelserne, hverken hvad angår leverings-takten eller 0-stillingen (normaliseringen) af de først leverede 23 togsæt. Det betød, at DSB maksimalt kunne råde over 32 togsæt til daglig drift med 6 togsæt i reserve. Af disse 38 MF-togsæt kunne de 22 sæt af 1. serie (sæt 01-23, hvoraf sæt 06 fast er afgivet til ATC-forsøg) ikke køre sammen med togsættene af 2. serie.

Det blev derfor nødvendigt at realisere en udarbejdet nødplan, hvis hovedindhold var:

- ingen direkte IC-forbindelser mellem København og Sønderborg/Flensburg,
- begrænsning i antallet af direkte tog mellem København og Esbjerg (togene 612, 628, 637, 644, 653, 660 og 669 bortfaldt).

De direkte IC-forbindelser i Jylland erstattes af MR-tog med 1. klasse til/fra Fredericia, hvor omstigning til MF-togsæt sker. Disse strækninger blev valgt, da MR-togsætterne her er i stand til at holde køretiderne.

Omløbene blev kørt i to puljer med 19 (1. serie) og 13 sæt (2. serie) i hver pulje. Da de to serier som før nævnt ikke kan sammenkøbes, medfører forholdet en lang række materielkørsler om natten, ombytning af togsæt, bl.a. i Århus til ulempe for passagererne, mere »delt kørsel« end forudsat m.v. Togene IC 2934/2951 »Nordpilen« køres af lokomotiv og vogne (AB-B-B).

Efterhånden som DSB modtager flere MF-togsæt, indsættes de straks i driften. Den 23. juni kunne således yderligere to togsæt tages i brug, og de blev sendt i løb København-Sønderborg og Sønderborg-Padborg m.v., for at bringe den stedmoderlige behandling af den sønderjyske landsdel til ophør.

Ved redaktionsslut (med. juli) bedømmes det, at kørsel med MF-togsæt i fuldt omfang i henhold til planerne ikke kan realiseres i sommerkøreplansperioden.

Sølvpilene skrottes

De tiloversblevne MA-lyntogsvogne, der har henstået på Helgoland siden januar 1990 i afventen på en køber, sælges nu til ophugning.

Møbler, motorer og øvrigt inventar, som kan genbruges, tages ud. Kunsten på endevæggene udgør et specielt problem. DSB vil gerne bevare den, men det er svært at få kunstværkerne ud i hel stand.

DSB har ikke tidligere solgt aluminiumstog til ophugning, så det er svært at vurdere, hvad man kan få for sølvpilene. Heldigvis - i denne sammenhæng - indeholder de grå lyntog ikke asbest.

Faste anlæg

Storebæltforbindelsen

Det blev DSBs medarbejdere i Banetjenesten, som kom til at stå for sporanlæg på den faste forbindelse over Storebælt. Torsdag den 31. januar underskrev DSBs Ba-

En ny graffiti-bølge er tilsyneladende under optrapning i København. Der kastes hele malerbøtter på S-togenes tag! Foto fra Dybbølsbro 9. juni 1991; Jan Forslund.



netjeneste kontrakten med DSB, Storebælt, Baneteknik. Arbejdet løber op i ca. 250 mio. kr. (incl. moms). Der skal lægges 60,9 km nye spor, bygges 60 sporskifter på den nye strækning samt ændres i de eksisterende spor.

DSBs banetjeneste blev valgt, fordi materialerne skal være de samme som på DSBs øvrige strækninger. Når jernbaneforbindelsen åbner, skal DSB stå for vedligeholdelse af spor i tunnel og på Vestbroen. Tidsmæssigt og økonomisk er det mest fordelagtigt at lade Banetjenesten få opgaven. Den kan bruge medarbejderne til andet arbejde,

hvis der bliver forsinkelser og ventetid. Private entreprenører ville være nødt til at klare »arbejdet i klumper« for at holde medarbejderne beskæftiget.

Allerede i februar gik Banetjenesten i gang. Der er indrettet arbejdspladse på begge sider af bæltet. Derefter starter arbejdet med at præfabrikere sporskifter. Skinnerne produceres i Østrig, svellerne på betonsvelfabrikken i Fredericia og skærvballasten kommer fra Bornholm. Sporlægning indledtes i juni - på Sjællandssiden.

Forsinkelsen i forbindelse med boringen af jernbanetunnellen er nu af en sådan størrelse, at »K93« må skifte navn til »K94«, og det kræver endda, at de fire boremaskiner kommer i drift i august/september.

Sporændring Lunderskov

En fornyelse af spornettet i Lunderskov har længe stået på DSBs ønskeseddel, men er gang på gang blevet udskudt af økonomiske grunde.

Nedslidning og planerne om højere hastigheder har nu gjort en modernisering særdeles påtrængende netop på denne stati-



Byggeplade fra et af de ny-leverede MF-togsæt, Randers, maj 1991. Foto: Anders Riis.



Et kikk ind i IC3-klargøringscentret. Set 15. februar 1991 af Jan Forslund.

on, hvor de dobbeltsporede baner mod henholdsvis Esbjerg og Vamdrup skiller sig ud fra hinanden. Dog har region Sydjylland/Fyn lagt vægt på, at der ikke sker for omfattende ændringsarbejder i starten af K91 af hensyn til mulighederne for at holde køreplanen. Problemet er især, at manglende sporplads i Kolding til godstog gør det nødvendigt at bruge spor i Lunderskov som aflastning.

I første omgang omfatter arbejdet i Lunderskov en fornyelse af sporskifter, og senere skal hovedsporene udskiftes, ligesom der ændres på kurveforholdene af hensyn til den højere hastighed. I dag er det nødvendigt at køre med nedsat hastighed på grund af sporets tilstand.

I planerne indgår også en reduktion af spornettet. Antallet af togvejspor begrænses til tre. Det skulle være tilstrækkeligt, sådan som trafikmønstret bliver, når den faste forbindelse over Storebælt står klar. Hele moderniseringen vil koste 23 mio. kr. og ventes afsluttet i foråret 1993.

Strøm på Sjælland

Fredag den 15. marts blev der sat strøm på køreledningsanlæggene på strækningen mellem Roskilde og Ringsted.

Frem til 2. juni, hvor regionaltogene Helsingør-Roskilde videreførtes til Ringsted, blev der foretaget en række tekniske afprøvninger. I alt er der rejst 1.400 enkeltmaster og etableret 77 km køreledning på den 33 km lange strækning.

En lang MF-stamme af endnu ikke leverede tog holdt op mod køreplansskiftet på de gamle udkørselsspor i vest-enden af Randers station. Tests pågik - bl.a. af togenes evner til at fungere sammen op til fem sæt. Her er det sæt 40, der siden er blevet navngivet i Skagen. Foto maj 1991: Anders Riis.

Elektrificeringen fortsætter

DSB er meget tilfreds med den tyske beslutning af 7. juni om at elektrificere strækningen Hamburg-Padborg. DSB kan starte elektrificeringen Odense-Padborg nu til august, men mangler dog bevilling til arbejdet. Det vil koste 700 mio. kr. at elektrificere den 170 km lange strækning mellem Odense og Padborg.

Dertil kommer 600 mio. kr. til anlæg af 2. spor mellem Vamdrup og Padborg.

Deutsche Bundesbahn vil være klar til at sætte strøm på strækningen Hamburg-Padborg med udgangen af 1995. Eltog gennem Danmark og videre til Tyskland er en af forudsætningerne for en rationel udnyttelse af den faste forbindelse over Storebælt.

For Forbundsrepublikken bliver udgiften på 520 mio. DM (ca. 2 mia. kr.) for selve elektrificeringen, sporombygning af hensyn til forøgelsen af højeste hastighed på strækning

gen fra 140 til 160 km/h og anskaffelse af supplerende rullende materiel. Delstaten Slesvig-Holsten deltager med 150 mio. DM (ca. 580 mio. kr.) af det ovennævnte beløb.

Usikkerhed om den tyske holdning og dermed den danske tidsplan har betydet, at DSB har reduceret elektrificeringsstyrken med ca. 10 mand. Indtil udgangen af juli arbejdede 45 medarbejdere dels på Godsbanegården og dels med projektering. Dertil kommer et tilsvarende antal i elbanekonsortiet Elkon.

Prisen pr. el-kilometer er i øvrigt halveret, siden DSB startede på Kystbanen i 1985, så erfaring lønner sig.

Den dansk-tyske aftale bliver nu årsag til, at DSB revurderer behovet for nyt rullende materiel. Det sker også i lyset af prognoser, som forudser en tredobling af passagertallet i tog via den faste forbindelse over Storebælt.

Århus H. moderniseres

DSB går nu selv i gang med at modernisere Århus H. - uden at afvente forhandlingerne med private om større fornyelse på arealerne rundt om banegården. I planerne indgår også salg af administrationsfløjen på Århus H. Men disse forhandlinger trækker ud, og en modernisering er stærkt tiltrængt, hvis Århus H. skal levere op til kravene som knudepunktstation.

I forhallen vil restaurant, cafe, supermarked og kiosk blive trukket helt ud til de nuværende piller. Den »midlertidige« minibar flyttes. Særlig høj prioritet har en bedre adgang til perronerne. Der var planer om at lægge perron 1 og 2 sammen, så man kunne nøjes med én elevator og ét sæt rullende trapper. Sammenlægningen krævede afkortning af to spor.

De trafikale konsekvenser heraf kunne imidlertid ikke accepteres. Moderniseringen vil koste ca. 15 mio. kr.





Nedlagt eller ej - 21. maj, dagen før 20-året for banens nedlæggelse for persontrafik i 1971, kørte der godstog Auning-Allingåbro-Randers med 16 Kbs-vogne tungt lastet med trækævler. Måske det sidste gods fra de to sidespor (otte vogne fra hver) - der ellers blev meddelt nedlagt pr. 1. januar 1991. MH 342 trak her i landlige og idylliske omgivelser rangertrækket mod Randers.

Nyt stationscenter i Odense

Efter lang tids usikkerhed er der nu endelig udsigt til, at Odense får et stationscenter. Det afgørende har været at finde en privat investor. Oprindelig påtog entreprenørfirmaet »Armton« sig opgaven med at finde interesserede, men måtte give op. I stedet er nu det fynske entreprenørfirma »Hans Jørgensen & Søn« i kompagniskab med investeringsfirmaet »Administrationskontoret i Århus« inde i billedet. Og denne gang skulle chancen være betydelig større.

Det er tanken, at nybyggeriet skal stå færdigt til næste forår. Som i det tidligere projekt vil der blive opført en stationsterminal hen over sporene, ligesom bybusser og rutebiler får nye forhold. Hertil kommer plads til både forretninger og kontorer.

Der lægges op til, at DSB skal finansiere den del af byggeriet, som direkte vedrører jernbaneformål. Til gengæld får DSB en indtægt ved at sælge den hidtidige stationsbygning. Den har allerede været udbudt til salg under forbehold af, at stationscentret bliver en realitet. Stationsbygningen kan indbringe 24. mio. kr.

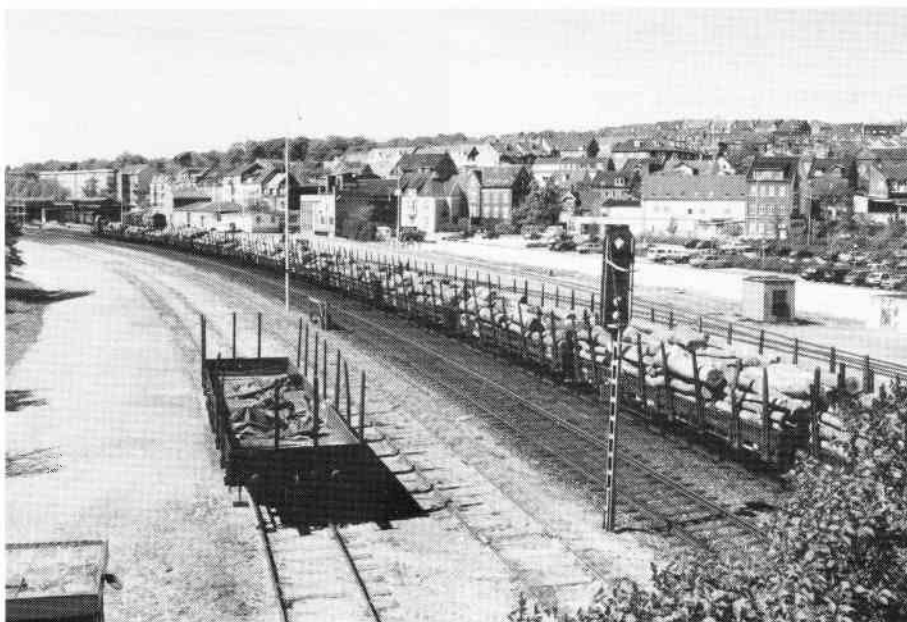
...og her er den lange stamme så på vej ind ad hovedsporene, set fra Hvidemøllevej i Randers. Begge fotos: Anders Riis.

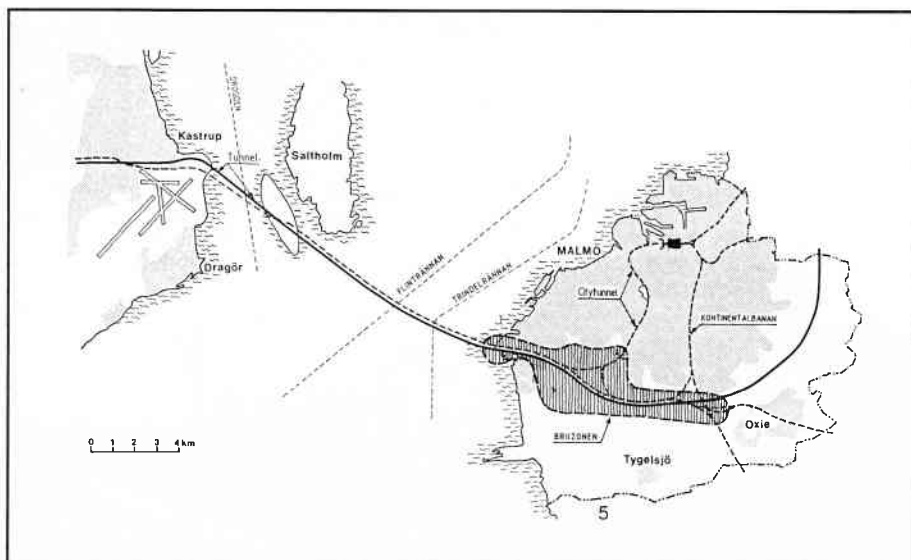
Albertslund genopbygges

Albertslund S-stations billetkontor og ventesal, der udbændte i december måned, genopbygges i den kommende tid, og vil i september stå færdig i et helt nyt udseende.

S-togsdivisionens ledelse har nemlig godkendt et projekt til 4 mio. kr., hvor man samtidig med den egentlige genopbygning gennemfører en række ændringer og mo-

derniseringer af såvel billetkontor som ventesal. De ændringer, der gennemføres, er baseret på nogle af de ideer, der lå i det store stationsprojekt for Albertslund, der blev forelagt for nogle år siden, men som blev opgivet af bl.a. økonomiske årsager. Ideerne gennemføres nu, dog i mindre målestok, men de grundlæggende ideer er de samme: Større synlighed, oversigt, tryghed og et mere venligt indtryk. Som i de fleste andre





Tegning af linieføringen af Øresundforbindelsen på svensk side. Bemærk »Citytunnelen«, der muliggør direkte kørsel fra Malmö C. uden rebroussement til bro og tunnel. Flere detaljer følger i »jernbanen«, nr. 5/91. Tegning: Malmö Stad.

ombygninger bliver glas et fremtrædende materiale.

Moderniseret værksted i Fredericia

Stadig flere opgaver med materielvedligeholdelse bliver koncentreret i Fredericia. Det har nødvendiggjort en større modernisering af den gamle damplokomotivremise fra 1935, og i alt er der ofret 7,4 mio. kr. Den seneste etape til 2,8 mio. kr. blev indviet den 8. maj.

Fredericia fik med K91 rollen som basisværksted for de i alt 97 MR-togsæt i Vestområdet, og der er endvidere tilført opgaver fra nedlagte værksteder.

Værkstedet i Fredericia beskæftiger 65 medarbejdere.

Trafik og administration

Navngivning af IC/3-tog

Hjørring lagde for med forårets og forsommerens IC/3 navngivninger. Byen gav 13. april »sit« tog navnet »Sct. Catharina« efter en kvinde, der var datter af en hedensk fyrste, men som ganske ung lod sig døbe og blev forfulgt på grund af sin tro. Hun blev halshugget i året 307 og senere gjort til helgen. Hun er afbilledet i Hjørings byvåben og har lagt navn til byens kirke.

Hele elleve byer fik døbt »deres« IC/3-tog i maj, juni og juli.

Vandspredere hører også med til DSBs sikkerhedsudstyr. I efteråret 1990 kunne dette syn ses ved overkørslen i Skrald Skov syd for Hornslet. Formål: At sikre skinnekontakt til overkørslen. Foto: Anders Riis.

Navnene og baggrunden for dem er:

Esbjerg (04.05): »Claus Sørensen«, tidligere fisker, senere direktør og ejer af Esbjerg Hermetikfabrik.

Hobro (04.05): »Harald Blåtand«, som i 900-tallet opførte vikingeborgen »Fyrkat« ved Hobro.

Skørping (05.05): »Top-Karen« efter Karen Andersen fra traktørstedet »Tophuset« i Rebild, som hun drev til sin død i 1929.

Nyborg (11.05): »Erik Klipping«, der i 1282 på Nyborg Slot fik den håndfæstning, man kender som Danmarks første grundlov.

Skanderborg (11.05): »Carl af Rise«, en væbner, der red fra Ribe med besked til Kong Valdemar i Skanderborg om, at hans dronning Dagmar lå for døden.

Brønderslev (18.05): »Peder Nielsen«, som grundlagde Pedershåb Maskinfabrik og

Peder Nielsens Beslagsfabrik i byen.

Viborg (25.05): »Enrico Dalgas« manden, der var medstifter af og direktør til sin død i 1894 for Det danske Hedeselskab, hvis hovedsæde stadig er i Viborg.

Middelfart (25.05): »Niels Bugge«, den jyske adelsmand, som blev dræbt i byen ved årsskiftet 1358-59 efter uoverensstemmelser mellem Kong Valdemar og den jyske adel.

Hadsten (01.06): »Doktor Larsen« var læge i Hadsten fra 1868 til sin død i 1916. F.C.L.B. Larsen, også kaldet »mirakeldoktoren«, var kendt i det ganske Jylland, og hans »kundekreds« kom selvfølgelig fortrinsvis med toget.

Thisted (22.06): »Christen Kold«, født i Thisted (1816-1870) og kendt som højskolepioneren.

Skagen (06.07): »Lars Kruse«, fisker fra Skagen (1828-1894), kendt som redningsbådsføreren, der var med til at redde mere end 200 skibbrudne.

Dåbshandlerne i Kolding og Brande (jf. »jernbanen«, nr. 2/91 - side 53) blev udskudt, bl.a. på grund af manglende togsæt.

En fortsættelse af navnelisten, påbegyndt i »jernbanen«, nr. 6/90, side 160 - àjour pr. primo juli - følger nedenfor:

- 25 Christian II
- 26 Sct. Catharina
- 28 Peder Nielsen
- 30 (endnu ikke navngivet)
- 31 Erik Klipping
- 32 Carl af Rise
- 33 Claus Sørensen
- 34 Niels Bugge
- 35 Harald Blåtand
- 36 Top-Karen
- 37 Doktor Larsen
- 38 Christen Kold
- 39 Enrico Dalgas
- 40 Lars Kruse



E-busser / IC-busser

E-bus/Weekend er betegnelsen for det system af ekspresbusser, som en række jyske amtslige trafikselskaber iværksatte fra 2. juni. Nettet omfatter i alt 14 ruter. De fleste er dog eksisterende ruter, der nu suppleres med ekspresbusture på fredage og søndage. Et knudepunkt i systemet er Viborg, hvor seks ruter mødes. Lidt specielt i det samlede billede er ruten fra Aalborg via Hadsund til Randers. Den kører ikke kun i weekender, men alle dage undtagen lørdag og er lagt an på tilslutning til Intercity i Randers. For DSB får det nye system særlig betydning. Rutebildivisionen står for næsten alle de ruter, som berøres. Dog ikke den førnævnte rute Aalborg-Hadsund-Randers, der køres med to af AHJ's og RHJ's gamle konkurrenter, Standley Larsen, Hadsund, og Thygesen, Als, som entreprenører (sic!).

Øst for Storebælt betød K91 oprettelsen af to nye IC ruter. En fra Stege på Møn over Næstved til Slagelse og en anden fra Stevns over Haslev til Ringsted. Køreplanerne er indrettet, så der bliver kort ventetid i henholdsvis Slagelse og Ringsted. Private vognmænd står for kørslen.

Togtrafik over Øresund

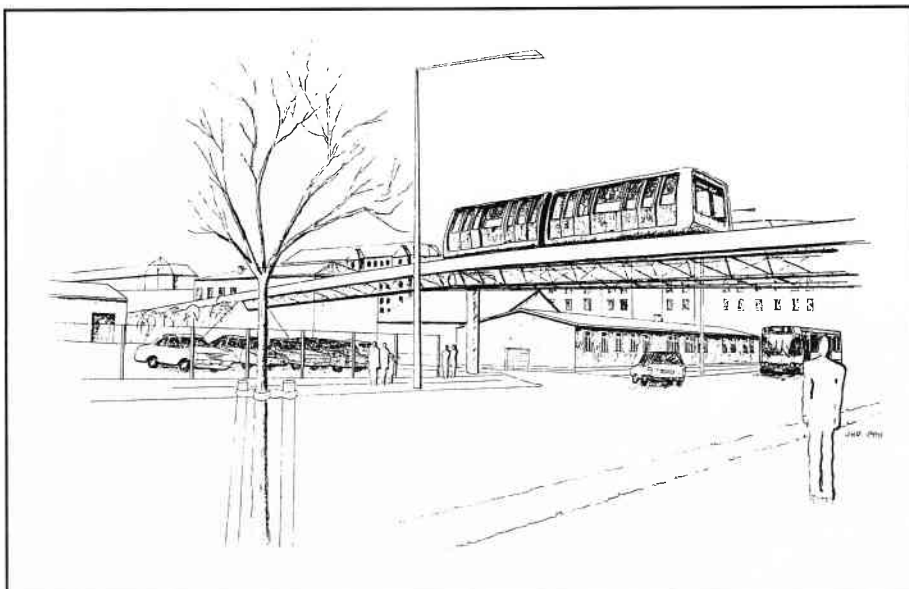
En arbejdsgruppe fra DSB og Statens Järnvägar foreslår i en ny rapport »Togtrafikken på Øresundsforbindelsen«, at der etableres et nyt fælles dansk-svensk selskab, AB Øresundståg/Øresundstog A/S. Selskabet skal drive togtrafikken mellem Kastrup og Malmö Syd. DSB og SJ skal hver eje 50 procent af aktierne i selskabet. Trafikken skal forvaltes og drives på forretningsmæssige vilkår uden offentlige tilskud.

Øresundstogene skal også indgå i den almindelige regionale trafik på entreprenørbasis. Ideen er, at der for de rejsende mellem f.eks. Roskilde og København ikke bør være forskel på at køre med et Øresundstog eller med et af DSBs almindelige regionaltog. Det gælder f.eks. billetsystemet.

Det fælles dansk-svenske selskab skal anskaffe det nødvendige antal togsæt, som foreløbig er vurderet til 28. Med dette antal kan den regionale trafik år 2000 gennemføres på strækningerne Roskilde-Ångelholm, Helsingør-Kristianstad og Østerport-Ystad. Det danske og det svenske strømsystem er som bekendt ikke ens. Derfor indrettes de nye Øresundstog, så de kan fungere i begge strømsystemer.

I rapporten er der opstillet konkrete køreplaner for hurtige godstog mellem Skandinavien og det øvrige Europa via de faste forbindelser over Øresund og Storebælt. Transporttiden for gods på bane mellem Sydsverige og Nordtyskland vil blive halveret fra 16 til 8 timer.

Mindst seks mio. rejsende ventes hvert år at



Minimetrotog på bro over Njalsgade. Tegning: DSB.

køre med tog over en fast Øresundsforbindelse. På svensk side venter man en fordobling i antallet af regionale togrejser. Også på dansk side ventes en stærk stigning i antallet af togrejse. F.eks. ventes årligt 9 mio. togrejser til Tårnby/Kastrup. En udførlig omtale af anlægsarbejderne på svensk side følger i næste nummer af »jernbanen«.

Regularitet / Forsinkelser

DSBs mål for regularitet ændres nu, så målet bliver mindst 85 procent af alle tog til tiden. Til gengæld er der forskel på, hvornår »der kommer et minus« i karakterbogen. Regionaltog må højst være to minutter forsinket, fjerntog og internationale tog højst fem minutter, mens godstog må være op til 10 minutter efter køreplanen, før de kommer med i statistikken over forsinkede tog.

Trafiktjenesten har i samarbejde med trafik- og passagerregionerne revideret reglerne for, hvor lang tid tog skal vente, hvis korresponderende tog er forsinket. Forsinkelser skal ikke have lov til at brede sig. De mange skal ikke vente på de få. Som hovedregel gælder, at et tog venter fem minutter. Dagens sidste tog venter ti minutter, men der er mange undtagelser. På en række knudepunkter kører togene uanset forsinkede forbindelser. På Københavns Hovedbanegård er der nul ventetid i myldretiderne kl. 5-9 og kl. 14-18.

Reklamer på S-tog

I løbet af sommeren dukker de første af foreløbig 10 S-togsvogne op med reklamer udenpå (totalreklame). Prisen er 125.000 kr. om året for et vogndæk. For den pris måannoncøren reklamere på hele den røde flade. På længere sigt kan der blive tale om reklamer uden på i alt 30 S-togsvogne.

Letbane til Amager

DSB har i samarbejde med konsulentfirma-

et Carl Bro A/S vurderet to modeller for, hvordan en letbane mellem Amager og centrum - som Udvalget om Hovedstadsområdet Trafikinvesteringer, Würzenudvalget, har foreslået - kan etableres inden år 2000. Den nye bybane skal gå fra Københavns centrum - med Vanløse som yderste station vest for centrum - til den kommende Ørestad og Lufthavnen i Kastrup. Såvel en bybane - sporvogn overvejende i egen linieføring, der krydser veje i niveau - som en førerløs minimetro - kan drives med overskud. Bybanen vil koste 3,5 mia. kr. i anlæg og kan forventes at få 35 mio. passagerer pr. år. Minimetroen vil koste ca. fire mia. kr. og vil få ca. 43 mio. passagerer pr. år. Bybanen vil kræve 185 medarbejdere - minimetroen 85. Letbanen bliver 20 km og får 24 stationer.

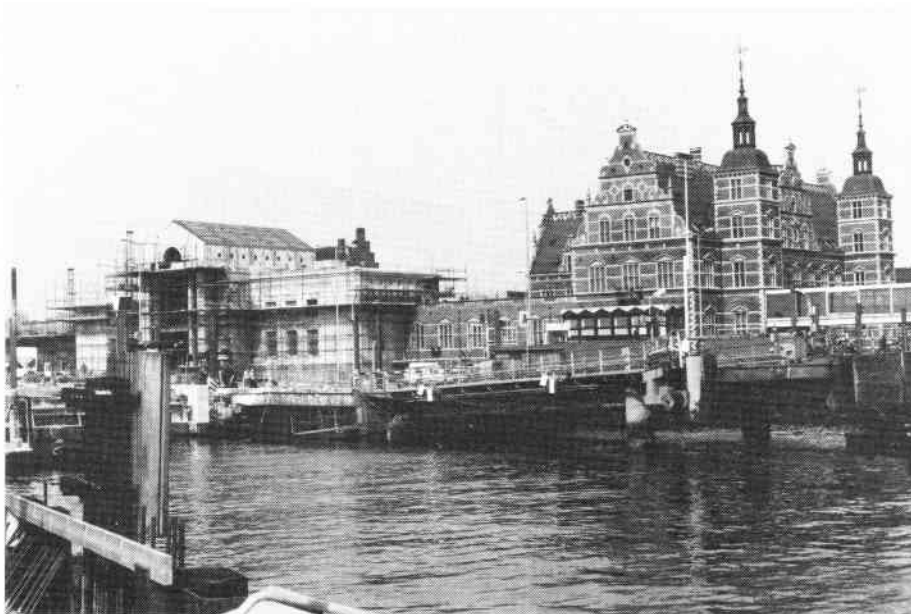
★

Hovedstadsrådets Trafikselskab har ladet udarbejde en rapport om »City-Linien«, som er et katalog over tre teknologiske løsninger på samme linieføring (som ovenfor nævnt):

- En letbane (den moderne udgave af sporvognen),
- En automatbane (en førerløs letbane),
- En kombination af letbane og duo-bus (duobusser kan både køre på vej og på spor, med diesel eller el).

En tunnel under city er planens vigtigste element. Tunnellen bores i kalken under byen, fra Christmas Møllers Plads på Amager via Kongens Nytorv og Nørreport til Forum. Tunnellen har to »rør«, og letbane og duobusser kan bruge samme »spor« i tunnelen.

HTs investeringsbehov svinger mellem 3,6 mia. kr. for letbanen (bybanen), over 4,2 mia. kr. for letbane/duobus-løsningen, til 5,6 mia. kr. for en automatbane (minimetro). Løsningsmodellen med en tunnel for letbane og duobus er HTs favoritløsning. Den giver 50 mio. passagerer pr. år, og »fungerer



Det slots-agtige i den ny færgeterminal i Helsingør var endnu svært at få øje på, da Jan Forslund 3. maj 1991 fotograferede byggeriet.

der, hvor folk bor - og det vil for det nordlige Amager sige - i området omkring Amagerbrogade«.

Årsberetningen 1990

DSBs regnskabsresultat for 1990 blev det bedste i 11 år, fremgår det af DSBs årsberetning.

Driftsunderskuddet androg 1041 mio. kr., hvilket svarer til en forbedring på 115 mio. kr., når der tages højde for, at DSB i 1990 har fået S-togene tilbage fra HT. Dermed lever DSB til fulde op til de økonomiske krav, som blev fastsat i den bredt vedtagne politiske rammeaftale for DSB.

Den kraftige forbedring af det økonomiske resultat fra 1988 til 1989 er altså fortsat med uformindsket styrke. Særlig positivt er det, at forbedringen i 1990 er opnået gennem ikke alene en fortsat stram udgiftsstyring, men tillige båret frem af stigende indtægter.

Det lykkedes at reducere udgiftsstigningen fra 1989 til 1990 til 180 mio. kr., svarende til 2,7 pct., til trods for en stigning i den samlede produktion på 2,4 pct. og en inflationsspåvirkning på 3,3 pct. Dette er muliggjort gennem fortsatte rationaliseringer overalt i DSB. Det samlede antal medarbejdere faldt med 876 personer til 21.196, og det præsterede antal arbejdstimer, reduceredes med 3,1 pct. Den samlede produktivitet steg således med 5,7 pct.

1990-resultatet giver en tro på, at DSB også i de kommende år kan leve op til de stramme økonomiske krav, som er fastsat i rammeaftalen.

Den afsætningsmæssige udvikling forløb parallelt til den økonomiske fremgang på alle hovedområder:

Passagertrafikken oplevede en frem-

gang i antallet af rejser med 4 pct. fra ca. 141 mio. rejser til mere end 146 mio. rejser. Bedst gik det på S-banen, hvor stigningen blev på 5 pct. Den fine udvikling i afsætnings- gen har forbedret økonomien i den samlede passagersektor med 91 mio. kr.

Færgetrafikken fik atter en fremgang i det økonomiske resultat, der blev forbedret med 10 mio. kr. til et overskud på 392 mio. kr. DSB udvidede i 1990 kapaciteten især på Østersøen gennem indsættelsen af en dansk færge på Gedser-Warnemünde overfarten. Afsætningsmæssigt lå den største fremgang på personbiler, men også lastbilerne klarede sig flot. DSBs rederidivision oplevede i 1990 det største antal passagerer nogensinde, nemlig 28,3 mio.

DSBs godstrafik kom ud af 1990 med et resultat på minus 20 mio. kr., svarende til en forbedring på 23 mio. kr. Godsøkonomien udvikler sig således tilfredsstillende, og troen på en godssektor i balance er hermed blevet styrket. Det er dog fortsat først og fremmest gennem rationaliseringer på terminalerne, at resultatforbedringen er opnået. Målt i tons er produktionen i godssektoren steget med 4 pct. Med et fald i antallet af præsterede arbejdstimer på 7 pct. er produktiviteten steget med mere end 11 pct. i godssektoren i 1990.

Rutebilerne præsterede en resultatfremgang på 7 mio. kr. og indhentede dermed den lille tilbagegang i 1989. Rutebilsektoren øgede for alvor sine udenlandske aktiviteter ved i 1990 at starte en ny, international rute til Prag.

Et meget opmuntrende resultat er *rejsebu-reauernes* overskud på 9 mio. kr., der er det bedste i mange år og fint sammenlignet med andre i branchen. Det er opnået gennem en flerårig, målrettet indsats.

Forpagtningsresultatet viste en forbedring

på 53 mio. kr.; et resultat som hænger snævert sammen med en omsætningsfremgang på især Østersøoverfarterne.

DSB investerede i 1990 netto 2.691 mio. kr. mod 1.512 mio. kr. i 1989. Hermed blev det samlede tilskud fra staten på 3.732 mio. kr. mod 2.668 mio. kr. i 1989. Den kraftige vækst er i vid udstrækning en følge af de foregående års forsinkelser i IC/3-togs leveringerne.

K91 i tal

DSB venter efter introduktion af ny køreplan på årsbasis at sælge 300.000 flere rejser. Sommerkøreplanen trådte i kraft 2. juni og dermed et godt stykke inde i året, så for 1991 venter Passagerdivisionen 175.000 flere rejser. Sagt i kroner og øre ventes i år en merindtægt på 100 mio. kr. og det dobbelte i årene fremover. Men det er ikke gratis at køre de flere tog.

Ekstraudgifterne i år bliver 65 mio. kr., heraf er 15 mio. kr. éngangsudgifter.

Til uddannelse og intern information er der brugt 9 mio. kr., medens kampagnen over for kunderne koster 10 mio. kr.

Men kunderne får også noget for pengene. Udbuddet af siddepladser stiger. I sommerkøreplanen 1990 var der hver uge 42.700 siddepladser i tog over Storebælt. I K91 er tallet 46.100 og dermed otte procent højere. Langt hovedparten af de 46.100 pladser pr. uge er IC/3-tog. Kun 11 procent er i I/R-tog, der føres over Storebælt. Midt på ugen er antallet af siddepladser stort set uændret. Men i weekender, hvor presset er størst betyder K91 24 procent flere pladser. Tallene er beregnet for K91 i fuld udstrækning og tager ikke højde for, at DSB manglede 9 stk. MF-togsæt ved sommerkøreplansperiodens start.

Nyt om navne

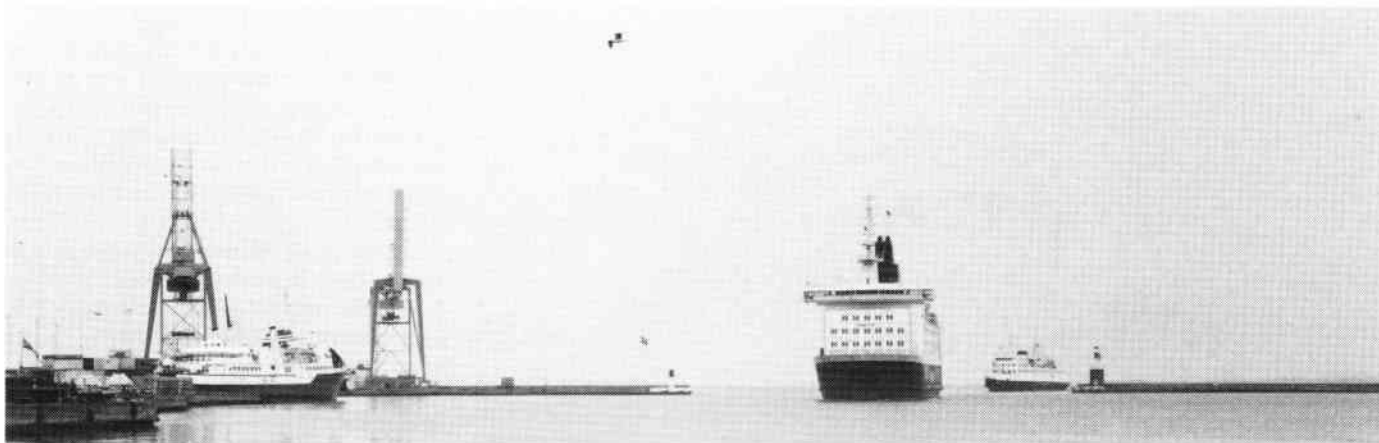
Erik Elsborg er udnævnt til ny direktør for teknik og infrastruktur. Dermed bliver han øverste chef dels for anlægsvirksomheden i DSB, dels for den tekniske vedligeholdelse af spor, signaler, materiel og bygninger. Erik Elsborg er 49 år. Han er uddannet civilingeniør og har været ansat i DSB siden 1968. Indtil august 1990 var han leder af projekt-tjenesten, men har siden da fungeret som direktør for teknik og infrastruktur.

★

1. juli tiltrådte arkitekt *Claus Bjarrum* som ny overarkitekt og chef for DSBs bygningstjeneste. Claus Bjarrum er 44 år og har siden 1979 haft eget arkitektfirma.

Blandt andet har firmaet tegnet det nye store kraftvarmeværk Avedøreværket, som i maj i år blev indviet i Hvidovre ved København.

★



Lørdag 11. maj 1991 vidste man endnu ikke, at »kommer Urd før Ask, går sommeren i vask«... Da kunne dette syn nydes i Århus ved 15-tiden: De to nu forhenværende Århus-Kalundborg færger »Niels Klim« og »Prinsesse Elisabeth« ankommer samtidigt til Århus, »NK« fra Kalundborg på ordinær tur, »PE« fra Helsingør for at begynde afløsertjansen på ruten. Til venstre ligger i øvrigt en tidligere konkurrent, M/F »Smyril«, indtil 1975 M/F »Morten Mols« i det færøske rederis liberi. Foto: Anders Riis.

DSBs nye pressechef hedder Knud Erik Dahl, og han tiltrådte 1. juni. Knud Erik Dahl er 38 år og er uddannet journalist.

Han kommer fra et job som ledende redaktionssekretær på Radioavisen, hvor han har været ansat siden 1983. Fra 1977 til 1983 var han ansat på Fyens Stiftstidendes Christiansborg-redaktion, de sidste fire år som leder.

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen og Jens Ole Christensen

11. maj. Derefter gik den i dok i Århus inden aflevering til Stena Line. Færgeren skal bygges om i Bremerhaven, før den sættes ind mellem Dover og Calais under navnet »Stena Invicta«.

Det lykkedes ikke at få indsat »Ask« den 14. maj på Kalundborg-Århus overfarten. Den endelige godkendelse til passagersejlsads manglede.

Derfor hentedes afløserfærgeren »Prinsesse Elisabeth« til Kattegat fra Øresund. Endnu en afløserfærge måtte hentes til Kalundborg-Århus overfarten. Det var »Kong Frederik IX«, som blev flyttet fra Østersøen til Kattegat, efter at »Niels Klim« sejlede sin sidste tur den 22. maj. »Urd« havde heller ikke fået sejltilladelser, og »Ask« nåede kun at sejle en enkelt tur 1. pinsedag, inden der i Kalundborg skete uheld med færgerens agterklap. Reparationen af klappen kom til at være adskillige dage.

Uanset at hverken »Ask« eller »Urd« var i drift, blev de som planlagt navngivet tirsdag den 21. maj. »Urd« blev navngivet i Kalundborg af Dagmar Hansen, gift med trafikudvalgets formand J.K. Hansen, og »Ask« i Århus af Anna Margrethe Ikast, gift med trafikminister Kaj Ikast.

En ulykke kommer sjældent alene. Det gamle mundheld gælder også Kalundborg-Århus overfarten. Juni og juli måneder har været et lang mareridt for DSB. Begge færger har haft motorhaverier, lejeopsejlinger, problemer med færgeklappen - og brug for bugserhjælp, blot det blæste det mindste. Trafikministeren har været kaldt til samråd, Generaldirektøren har lovet bedring, og de to store danske TV-stationer har ikke haft den anden noget at lade høre i »boulevard-presse-agtig« dækning af begivenhederne. En bekymringsfuld følgevirkning har været det totale kaos på HH-overfarten, da »Prinsesse Elisabeth« har været afgivet fra nævnte overfart til Kalundborg-Århus. Skibskonsulentfirmaet »Knud Hansen« bedømmer, at det vil koste et betydeligt beløb at bringe »Ask« og »Urd« i rimeligt driftsklar stand.

★

Søfartsstyrelsen har fastsat bemanningen på de to nye færger til 13 mand pr. hold og dermed en styrmand mindre end på »Peder Paars« og »Niels Klim«. Eventuelle overtallige medarbejdere vil få tilbudt andet job bl.a. på Storebælt. DSB færge restauranter har halveret antallet af faste medarbejdere fra 120 til 60 på overfarten.

Færgenyt



Kommer »Urd« før »Ask«...

Det var planlagt, at »Peder Paars« skulle sejle sidste tur natten mellem den 13. og 14. maj og derefter afløses af »Ask«. Det tilsvarende skulle ske for »Niels Klim« natten mellem den 21. og 22. maj, og fra det tidspunkt skulle »Urd« indsættes.

»Peder Paars«, som »Ask« skulle afløse, sejlede imidlertid sin sidste tur på Kattegat den



Endnu ånder alt idyl i Århus. »Ask« ligger på sin foretrukne plads ved kaj, »Elisabeth« sejler. Køer i Helsingør. Det skulle blive det normale hele sommeren. Bemærk i øvrigt til højre skorstenen af »Peder Paars« i baggrunden. Foto: Anders Riis.



En sjælden gæst i Hirtshals er Danmarks sidste idriftværende MaK-loko, HP 13. 27. juni 1991 var den »ude i lyset«, og Mogens Duus fik den »i kassen«....

Ulykken på Østersøen

DSB-færgen »Dronning Margrethe II«s kollision med et finsk fragtskib torsdag den 14. marts var den alvorligste ulykke i DSBs rederi siden først i 50'erne. En kvindelig medarbejder fra DSB færgerestauranter og taxfree omkom. Færgen fik meget store skader og blev sendt til reparation på Fredericia Værft. Reparationen vil koste ca. 70 mio. kr. I forbindelse med reparationen forøgedes færgens lasteevne.

Færgen »Knudshoved« indsattes på Rødby-Puttgården overfarten indtil »Dronning Margrethe II« kom i drift igen, den 21. juli.

HH-overfarten

Det nye store svenske trafikknudepunkt i Helsingborg indviedes søndag den 9. juni.

DSBs færger sejler fortsat på det hidtidige anlæg i Helsingborg frem til den 18. august. Først den 19. august begynder Prinsessefærgerne at sejle på det nye trafikknudepunkt i Helsingborg, medens DSBs jernbanefærger vil sejle på det gamle anlæg i Helsingborg indtil den 3. november.

DSB overvejer i øvrigt at sætte katamaraner ind mellem Helsingør og Helsingborg i perioden 19. august til 3. november.

Det sker for at sikre, at landgangspassagerer også i de 2 1/2 måned får forbindelse hver 20. minut.

På dansk side begyndte DSBs Prinsessefærger at besejle det nye færgeleje i Helsingør den 3. juni. Nedtællingen frem mod mandag den 4. november i år, hvor færgehavnen og den nybyggede terminal i Helsingør indvies, og den nye færge sættes i drift, er begyndt. Samme dag slås SFL og DSBs nuværende overfarter sammen under navnet ScandLines.

Hirtshals-Kristiansand

I forbindelse med »Color Line«s overtagelse af Hirtshals-Kristiansand overfarten fra »Fred. Olsen Lines«, har rutens jernbanefærge, M/F Borgen, skiftet navn. Det nye navn er »Skagen«, og dermed bliver færgen den anden jernbanefærge på overfarten, der bærer dette navn.

AR

»Færgenyt« redigeres af
Jens Ole Christensen,
Erik B. Jonsen (DSB)
og Anders Riis (øvrige)

Privatbanerne



Danmarks privatbaner i 1990

Driftsresultaterne fra 1990 for landets 13 privatbaner foreligger nu, og året 1990 har været omtrent som 1989. Kravene til banerne er store. På den ene side stiller brugerne stadig større krav om køreplaner med flere afgang, og fra politisk side er der fortsat krav til banerne om at spare yderligere på driftsomkostningerne, selv om driftstilskuddet over en årrække er faldet væsentligt, når pristallet tages i betragtning. I samme periode har banerne øget deres produktivitet væsentligt gennem udvidelse af køreplanerne, uden at der f.eks. er blevet flere ansatte ved banerne.

I alt har banerne transporteret omkring 21,6 mio. passagerer med tog og busser, hvilket er en svag fremgang i forhold til 1989. Ser man på selve jernbanedriften, er der befordret ca. 250.000 flere med banernes tog end i 1989, nemlig 11,5 mio. Den største procentvise stigning i passagertallet er sket på Høng-Tølløse Jernbane, nemlig 9,8% eller ca. 47.000 flere rejsende med banens tog. Kun to privatbaner måtte notere nedgang i antallet af befordrede passagerer, nemlig Lemvigbanen med ca. 5.000 og

Nærumbanen med ca. 53.000.

Den transporterede godsmængde er steget til 463.000 t. mod 440.000 t. året før, idet Lollandsbanen har haft den største stigning ca. 30.000 t., mens Hads Ning Herreds Jernbane har haft et fald i godstransporterne på mere end 50% til 15.547 t. mod 26.541 t. i 1989.

Driften af de 13 privatbaner udviste et samlet driftsunderskud på 125,2 mio. kr., hvilket er omtrent identisk med det samlede driftsunderskud i 1989. Det betyder, at det samlede budget for privatbanerne i 1990, som på forhånd var godkendt af trafikministeriet, ikke blot er blevet overholdt, men i nogle tilfælde har tilskudsbehovet til dem været mindre end budgetteret. Driftstilskuddet ydes af staten, amterne og kommunerne, idet staten dækker 70% og amter samt kommuner 30% af banernes underskud.

Investeringer

I 1990 er der desuden ydet investeringstilskud fra stat, amt og kommuner til opførelse af nyt værksted på Østbanen, anlæg af nyt strækningsspor på Odsherreds Jernbane, færdiggørelse af spormodernisering på Høng-Tølløse Jernbane, spormodernisering på Lollandsbanen, ombygning af Hornbækbanens remise- og værkstedsbygning på Grønnehave station, indføring af Hornbækbanen til Helsingør station, renovering af jernbanebroen over Mølleåen på Nærumbanen, samt nyt fjernstyrings- og sikringsanlæg på Gribskovbanen.

De omfattende moderniseringer danner grundlag for banernes fortsatte eksistens, idet banerne gennem moderniseringer og fornyelser af såvel de faste anlæg som det rullende materiel bliver i stand til at leve op til kravene om effektiv og hurtig transport af såvel passagerer som gods på en rationel og tidssvarende måde.

Nyt tog til privatbanerne

Gennem de sidste par år har der været nedsat en arbejdsgruppe ved privatbanerne med det formål at finde frem til en afløser for Y-togene, hvoraf de første, der leveredes til Lollandsbanen, Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, nu har kørt i mere end 25 år.

Planen er, at man fra 1992 ønsker at få afsat investeringstilskud over en årrække, således at der kan anskaffes 13 nye letbyggede dieseldrevne motortog hver bestående af to vogne.

Der er budgetteret med, at et to-vogns tog vil koste ca. 17,5 mio. kr., og de nye tog vil blive tilført seks af privatbanerne, nemlig HHJ, LJ, GDS, HFHJ, OHJ og HTJ. I planen for anskaffelse af de nye tog indgår, at VLTJ overtager et Y-tog fra LJ og HHJ, mens VNJ overtager to Y-tog fra OHJ-HTJ.

Arbejdsgruppen har nu indstillet, at Y-togenes afløser skal være tog svarende til Deutsche Bundesbahns togsæt VT 628-VS 928, der bygges på Duewag i Uerdingen - samme sted som Y-togene.

Toget består af en motorvogn med fast sammenkoblet styrevogn, og det er udstyret med en 560 HK Mercedes motor med hydraulisk overføring.

Der har været undersøgt flere muligheder, og man har udover Duewag været i kontakt med MAN og LHB i Tyskland, BREL i England samt den danske togfabrik ABB Scandia A/S i Randers. MAN har ikke været interesseret i en så lille ordre, mens Linke Hoffmann Busch gerne ville levere de ønskede togsæt. Deres tog er imidlertid ikke færdigkonstruerede, så her ville der blive tale om ekstra udgifter til dette formål. BREL's standard tog er 30 cm smallere i vognkassen, og det betyder bl.a. mindre komfort til passagererne.

Scandia kunne godt lave et to-vognstog, IC2, men deres konkrete tilbud ligger ca. 8 mio. kr. højere pr. togsæt end det tyske. Der til kommer, at de danske tog endnu ikke er over sine børnesygdomme, hvorimod det tyske VT 628 er gennemprøvet og testet på alle måder.

Mere om de nye tog til de danske privatbaner vil naturligvis komme i efterfølgende numre af »jernbanen«.

Høng-Tølløse Jernbane

Oprydningen efter spormoderniseringen af strækningsspor, der afsluttedes i 1989-90, er fortsat i foråret 1991. På stationerne i Dianalund, Stenlille, St. Merløse og Kirke Eskilstrup er varehusene blevet istandsatte med bl.a. opmuring af fundamenter og nye tage. I forbindelse med varehusene er der etableret cykelparkering under nyopførte halvtage.

I forbindelse med sommerkøreplanen fra 2. juni fik regionaltogene på Nordvestbanen fast krydsning i Tølløse. Da overgangstiden til og fra HTJ's tog er kort, har det vist sig nødvendigt - også af sikkerheds-mæssige grunde - at få etableret en gangbro mellem perron 1 og 2 i Tølløse. Den nye overgangsbros, der forventes ibrugtaget i slutningen af juli, opsættes omtrent ud for HTJ's perronspor.

Lollandsbanen

I foråret 1991 er spormoderniseringen på Lollandsbanen afsluttet. For at fejre begivenheden arrangerede banen lørdag den 11. maj »fri bane«, hvor det var gratis at rejse med toget mellem Nykøbing FI. og Nakskov hele dagen. Moderniseringen har været det mest omfattende anlægsarbejde ved LJ siden banens start i 1874.

Sporanlægget er blevet totalt renoveret. DSB har lagt nye betonsveller og nye 45 kg/m-skiner på hele banen. Spormoderniseringen er udført i 3 etaper: Man startede i Ryde Skov og fortsatte til Maribo i 1988. Derefter, da der blev bevilget nye investeringstilskud i 1990, startede man i Nykøbing FI. og lagde nyt spor, til man var nået næsten til Maribo.

I vinteren 1990-91 er der så lagt spor på de sidste to dele af banen: Ryde Skov-Nak-



OHJ Mx Chess og Mx 101 i Holbæk 1. juni 1991. Foto: OCMP.

skov og det sidste stykke ved Maribo. Alle stationer er blevet moderniserede og istandsatte. I Grænge, Sakskøbing og Ryde har man endog bygget helt nye stationer for nogle år siden.

Interiøret på Nakskov station blev ombyg-

get og moderniseret i efteråret 1990, og under ombygningen var billetsalget flyttet ud i selve ventesalen.

Lollandsbanen vil i løbet af det næste års tid etablere rejsecentre på flere af stationerne. Rejsecentrene fungerer som en slags

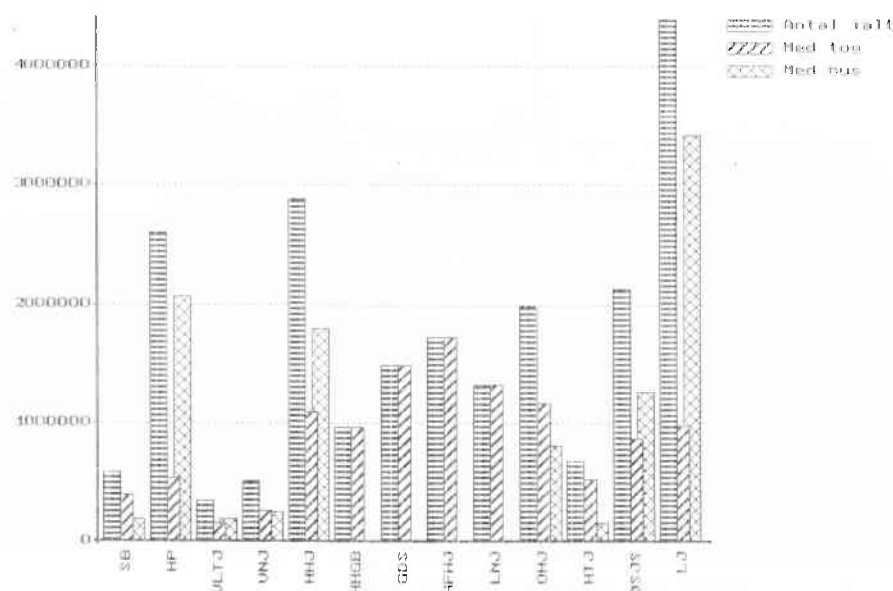
Statistik for Danmarks Privatbaner - 1989

	Antal rejsende (tog + bus)	Indtægt af personbef.	Vægt af befordret gods	Indtægt af befordret gods	Samlet driftsindtægt	Samlet driftsudgift	Driftsresultat
SB	560.399	7.420.650	2.420	656.567	9.918.300	13.611.320	+ 3.693.020
HP	2.524.484	27.247.293	32.797	2.371.497	30.766.700	34.810.435	+ 4.043.735
VLTJ	378.820	4.887.744	21.829	1.600.690	9.092.847	15.347.084	+ 6.254.237
VNJ	473.000	5.937.000	31.000	1.954.000	12.270.000	16.953.000	+ 4.518.539
HHJ	2.941.393	22.097.658	26.541	2.841.113	30.373.040	41.338.673	+10.965.633
HHGB	937.481	5.170.974	460	173.083	6.842.874	16.555.948	+ 9.713.074
GDS	1.407.448	9.484.958	2.671	814.663	13.953.519	25.688.200	+11.734.681
HFHJ	1.672.115	14.652.877	122.486	3.765.189	22.627.016	35.647.182	+13.020.166
LNJ	1.377.000	5.447.400	—	211.000	4.929.000	11.441.000	+ 6.512.000
OHJ	2.076.585	28.299.061	8.409	2.145.881	38.049.553	53.274.755	+15.225.202
HTJ	632.412	7.078.975	9.426	1.562.946	12.289.334	20.505.507	+ 8.216.173
ØSJS	2.066.212	18.142.849	27.821	2.922.929	24.448.930	39.182.052	+14.733.122
LJ	4.380.000	56.091.000	154.000	6.588.000	67.917.000	84.512.000	+16.595.000
Ialt	21.427.349	211.958.439	439.860	28.047.427	283.478.113	408.867.156	+125.224.582

Statistik for Danmarks Privatbaner - 1990

	Antal rejsende (tog + bus)	Indtægt af personbef.	Vægt af befordret gods	Indtægt af befordret gods	Samlet driftsindtægt	Samlet driftsudgift	Driftsresultat
SB	579.399	7.897.000	2.005	258.936	9.913.752	13.529.693	= 3.615.941
HP	2.601.812	27.427.034	28.997	2.036.892	30.733.325	35.139.672	+ 4.406.347
VLTJ	338.672	4.925.406	20.451	1.118.743	7.237.995	13.754.734	+ 6.516.739
VNJ	504.388	6.390.831	49.211	2.209.406	11.562.245	16.284.568	+ 4.557.862
HHJ	2.883.190	23.745.475	15.547	1.309.391	28.348.581	37.690.153	+ 9.341.572
HHGB	962.812	5.790.000	267	67.324	7.329.738	16.819.053	+ 9.489.315
GDS	1.481.348	9.593.548	2.420	578.649	13.835.724	26.077.561	+12.241.837
HFHJ	1.725.372	14.289.207	125.148	3.546.610	22.307.319	35.682.883	+13.375.564
LNJ	1.319.162	5.447.400	—	53.519	5.850.319	11.762.967	+ 5.912.648
OHJ	1.977.114	26.394.596	3.529	924.776	34.764.733	49.928.849	+15.164.116
HTJ	679.474	7.215.537	4.005	1.392.018	12.122.214	20.648.869	+ 8.526.655
ØSJS	2.128.497	18.679.399	25.932	3.683.593	25.788.370	41.189.566	+15.401.196
LJ	4.393.495	56.265.078	185.453	6.725.102	67.838.047	84.503.919	+16.665.872
Ialt	21.574.735	214.060.511	462.965	24.367.924	277.632.362	403.012.487	+125.215.664

Antal rejsende (tog og bus)

Statistik for
Danmarks Privatbaner - 1990

	Antal rejsende ialt	Antal rejsende TOG	Antal rejsende BUS
SB	579.399	387.455	191.944
HP 1)	2.601.812	535.262	2.066.550
VLTJ	338.672	153.672	185.000
VNJ	504.388	258.484	245.904
HHJ	2.883.190	1.090.096	1.793.094
HHGB	962.812	962.812	0
GDS	1.481.348	1.481.348	0
HFHJ	1.725.372	1.725.372	0
LNJ	1.319.162	1.319.162	0
OHJ	1.977.114	1.167.114	810.000
HTJ	679.474	524.474	155.000
ØSJS	2.128.497	867.592	1.260.905
LJ	4.393.495	970.259	3.423.236
Ialt	21.574.735	11.443.102	10.131.633

Note 1: Hjørring bybusser: 861.373

kombineret rejsebureau og almindeligt billetsalg. Det første af slagsen er allerede åbnet på stationen i Nakskov, idet det indrettedes i forbindelse med ombygningen i 1990. Det er planen, at der også skal etableres rejsecentre i Maribo og i Sakskøbing.

Rejsecentrene skal styre alt, der har med billetter og pladsbestilling at gøre. I 1989 anskaffede LJ eget EDB-anlæg, og via dette udføres en række administrative funktioner på banen. Rejsecentrenes EDB-anlæg bliver koblet til SMART-systemet, som distribuerer en langs række reservationsmuligheder, og via dette vil Lollandsbanens rejsecentre også kunne komme i forbindelse med ROSA, der er DSB's billet- og pladsreserveringssystem. SMART har kontakter til flyselskaber, hotelkæder, store rederier m.fl. Desuden bliver der mulighed for at reservere udlejningsbiler ved bestemmelsesstedet.

★

Godstransporterne på Lollandsbanen er steget væsentligt som følge af de mange containervogne til og fra Nakskov og de mange godsvogne til Dansk Kabelskrot i Grænge. Desuden skal man heller ikke glemme sukkertransporterne. Ikke mindre end 124.321 t. sukker blev transporteret fra Nakskov og Sakskøbing til Nykøbing FI, i 1990.

Lollandsbanens M 35 (ex. DSB Mx 1033) blev i efteråret 1990 opmalet i LJ-design på banens malerværksted i Maribo.

I foråret 1990 købte banen personvognen Bg 29 63-091-6, der blev sat i drift som LJ 79 i sommeren 1990.

Østbanens Ym 2 indvier banens nye værksted i Hårlev ved at køre ind i hallen. Værkstedet er tidligere beskrevet i »jernbanen«. Foto 3. maj 1991: OCMP.

Odsherreds Jernbane

Der er etableret nye perroner i Asnæs og Fårevejle i foråret 1991. Desuden er sidesporene i Hørve, Fårevejle, Asnæs, Grevinge og Højby blevet istandsat med indvundne, brugbare skinner fra moderniseringen af banens strækningsspor. Sidesporene benyttes bl.a. til hensættelse af baneafdelingens køretøjer, når de ikke benyttes, samt til »Kulturtoget«, der er omtalt nedenfor.

Varehuset på Asnæs station er i foråret 1991 istandsat bl.a. til lager for baneafdelingerne. Varehuset i Hørve vil i efteråret 1991 blive istandsat for derefter at blive udlånt til brug for et trafikmuseum i Odsherred. Initiativet hertil er taget af Dragsholm Erhvervs- og turistkontor sammen med Dragsholm lokalarkiv og den lokalhistoriske forening i Dragsholm.

★

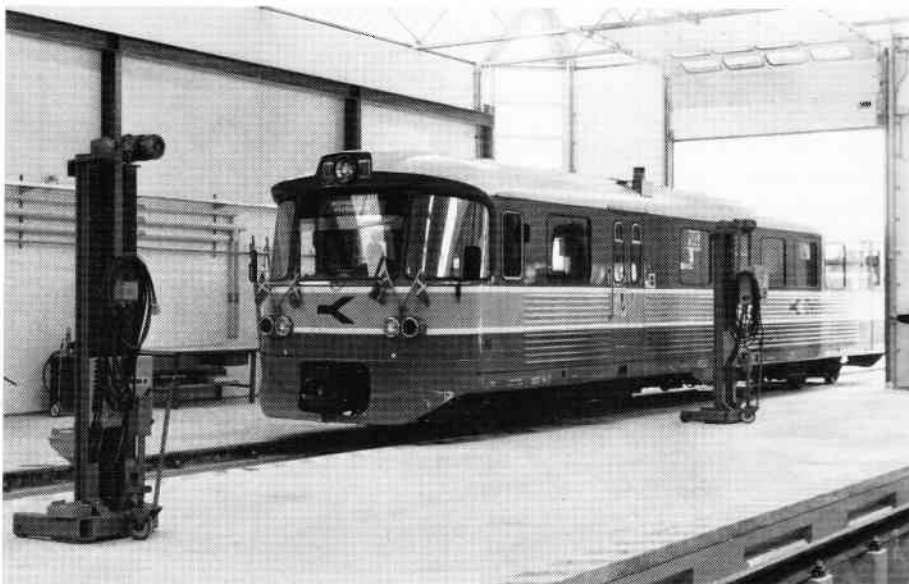
Holbæk er gennem de seneste år blevet kendt for sit hoteltog »Sidesporet«, der har

kørt rundt over det ganske land. I år holder toget hele tiden i Holbæk. Nu står Holbæk og kommunerne i Odsherred bag et nyt initiativ, nemlig »Kulturtoget«. Fra DSB er købt tre Dm-vogne og fra OHJ-HTJ er lånt postvognene Pbh 70 og 249. De fem vogne indrettes i sommeren 1991 til »Kulturtoget«, der er et rullende udstillings- og kulturtoget, der først og fremmest på skift skal holde på OHJ's stationer med diverse udstillinger. Det er siden tanken også at lade toget besøge andre privatbaner og sikkert også DSB-strækninger. »Kulturtoget« vil blive indviet i Holbæk lørdag den 7. september 1991, og i den anledning vil der blive kørsel med D-maskinegruppens damptog på OHJ.

★

På værkstedet i Holbæk ombygges sporet med eftersynsgrav i den nye remisebygning, således at der fremover bliver mulighed for at arbejde fra graven på begge sider af togene.

I forbindelse med et særtogsarrangement for »CHESS i Vestsjælland« blev OHJ Mx 104 den 2. juni udsmykket med



CHESS-logo og midlertidigt navngivet Marianne Schiøtt efter projektlederen i CHESS-gruppen. Mx 104 havde den nævnte udsmykning i juni måned.

Skagensbanen

I slutningen af maj måned blev det nye trinbræt ved Frederikshavnsvej i Skagen indviet. Trinbrættets perron ligger umiddelbart øst for Frederikshavnsvej på sydsiden af banen. På grund af overkørselsanlæggene ved Frederikshavnsvej og Buttervej opstod der problemer med, hvorledes tændingen af disse overkørselsanlæg skulle ske for ikke at standse trafikken for længe. Banens forhenværende direktør, Verner Petersen, har stået for løsningen af dette problem. Ved de normale tændsteder opmagasineres tændingen af anlæggene, og via et radiosignal, som sendes over strækingsradioen tændes anlæggene. Radiosignalet afgives af lokomotivfører ved tryk på en knap i førerbordet, når anlæggene skal sættes i gang. På den måde klares - uden for lang ventetid for vejfarende - både korte og længere ophold ved trinbrættet samt selvfølgelig evt. gennemkørende tog.

Også i Skagen har man nu navngivet et IC3-tog, nemlig 5040, der fik navnet »Lars Kruse«, en kendt redningsmand fra Skagen, der levede 1828-94.

IC3-togene kører på fredage og søndage en dobbelttur på Skagensbanen i perioden 16. juni - 1. september 1991, og på den måde er der skabt mulighed for direkte togrejse fra Skagen til København eller omvendt uden togsift.

Godstrafikken på Skagensbanen er stigende, fordi banen har fået del i nogle transporter af fiskemel fra Skagen til Nakskov. Foreløbig er der reserveret ni Tgds-vogne hos DSB til at være i løb mellem de to byer, men somme tider må der flere vogne til.

SB-bus nr. 31, Leyland/DAB 1973, er i foråret 1991 solgt til ophugning.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Ganske uventet har det danske privatbanenet i sommer fået nogle ekstra km med persontrafik. Det er havnebanen i Lemvig, der efter aftale mellem bl.a. VLTJ og den lokale handelsstand trafikeres af et antal tog, fremført af én af Danmarks sidste køreklare »dadelæsker«. Mere herom i et kommende nr. af »jernbanen«. Banen er gennem den store højdeforskel, rebroussement m.v. en spændende og særpræget strækning at køre på.

AR

»Lemvig Bjergbane« stationen-havnen kører ma-fr i sommerperioden med YBM 17 som materiel. Her fanget af Mogens Duus ved havnebanens særprægede rebroussement. Bemærk højdeforskellen mellem sporene!



HHGB's tid som »gadedreng« i Helsingør er slut. Her Ys 95-Ym 56 i spor 4, lørdag 6. april. Foto: OCMF.

Vestbanen

Også Vestbanen kan byde på regelmæssig persontrafik på skinner, der ikke tidligere har båret en sådan: Strækningen Nørre Nebel-Nyminddegab, 7 km, bliver i august måned ramme om den første veteranbane i Vestjylland nogensinde. Vestbanen, Blåbjerg Turistkontor og Mariager-Handest Veteranjernbane samarbejder om veterantrafikken Nørre Nebel-Nyminddegab. Togene køres med personale og materiel fra MHVJ, nemlig motorvognene APB M 1, SB M 2 og personvognen VNJ C 25 samt endnu en C-vogn. Køreplanen indeholder fire dobbeltture Nørre Nebel-Nyminddegab lørdagene 3. august, 10. august og 17. august samt tre dobbeltture søndagene 4. august, 11. august og 18. august. Fordan endestationerne holder togene også ved Lønne, hvor der er etableret trinbræt.

AR

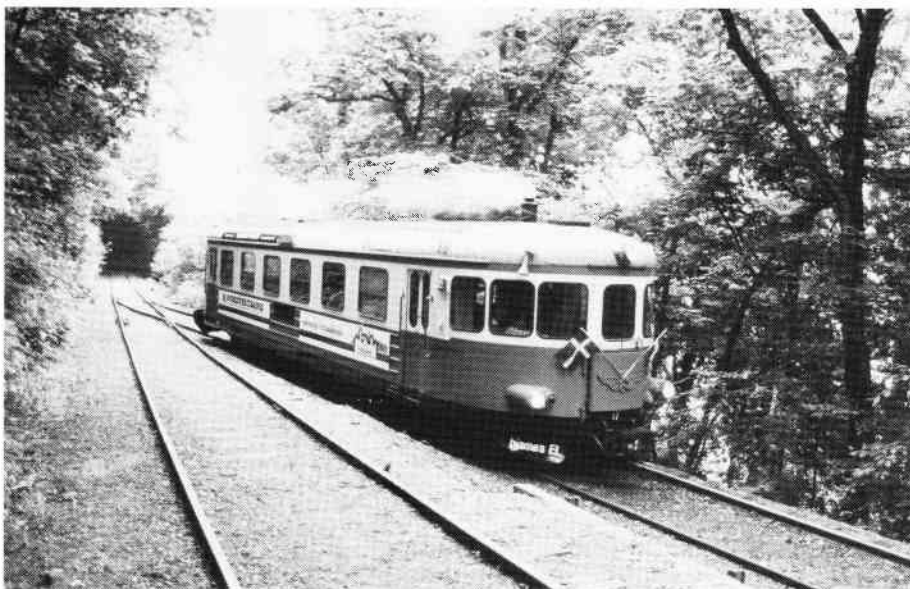
nembrud. Stationen blev opført 1952 til afløsning af den oprindelige RHJ-station fra 1883, og opnåede altså ikke engang at runde de 40 år. RHJs anden endestation, i Hadsund Nord (der ejedes af AHJ) er også væk - den gav i 1985 plads for en ny kombineret rutebilstation, kiosk og turistbureau. En tredje af de gamle RHJ-stationer er også borte: Havndal, der i mange år rummede byens posthus, men måtte vige i 1988. I Hadsund Syd findes station (og gl. RHJ-remise) fortsat som del af en erhvervsvirksomhed, i Norup er stationen ombygget til uken-delighed som privatbolig, mens Dalbyover, Ø. Tørslev, Gjerlev og Hald stationer alle ligner sig selv - som privatboliger. Flere har endog stadig stationsskiltene på. I Spentrup er stationen en del af Spentrup Kro - som p.t. er lukket

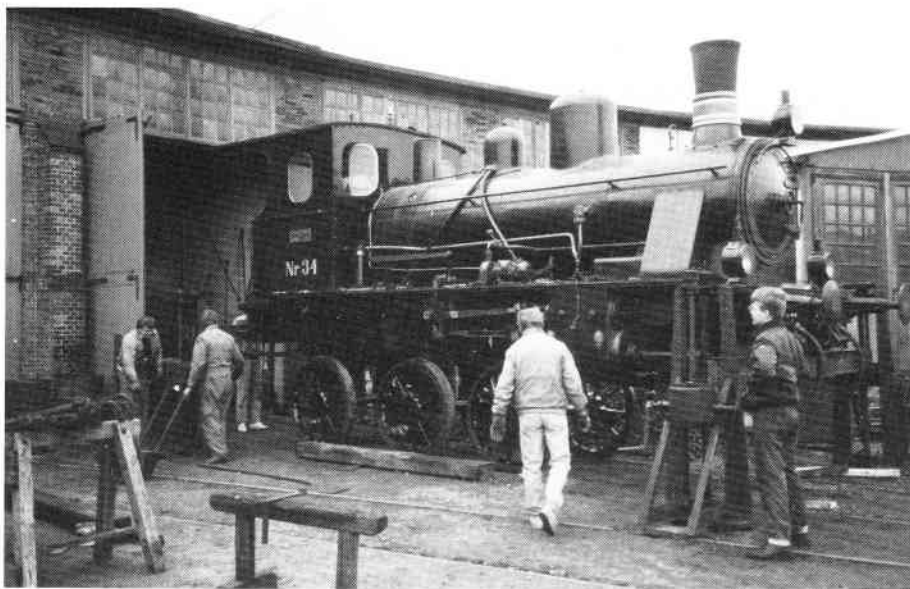
AR

Privatbanerne redigeres af
Ole-Chr. M. Plum

Randers-Hadsund Jernbane

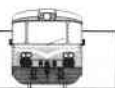
Privatbanestationen i Randers er til nytår 1991 nedrevet som følge af et gadegen-





FFJ 34 løftet i Aalborg 4. maj for rep. af hjul og stanglejer. Foto: Martin Jakobsen.

Privatbanerne



Limfjordsbanen

Den eneste overlevende togmaskine, damp, fra de hedengangne Aalborg Privatbaner, FFJ 34, fylder 75 år i år.

FFJ 34 blev bygget af Henschel i 1916 og fik byggenummer 13965. I 1916 var 1. verdenskrig i fuld gang, så rygterne vil vide, at maskinen overvejende blev bygget af kvinder og store børn, idet mændene »hyggede« sig i skyttegravene.

Konstruktionen var oprindelig svensk, idet lignende maskiner allerede før 1908 blev leveret til svenske privatbaner, smalsporet vel at mærke, helt ned til 891 mm sporvidde. Frederikshavn-Fjerritslev Jernbane fik i 1909 leveret en »smalsporsmaskine« for normalt spor, FFJ 10. Året efter modtoges så den første af 12 lignende maskiner, de 10 fra Henschel og de 2 fra Borsig, alle med »smalsporsbredde« på maskinerne. Maskinerne var særdeles vellykkede og var meget vellidte af personalet. Selv om maskinerne var ens af oprindelse, skulle de behandles vidt forskelligt. Nogle kunne løbe stærkt, andre havde andre og mere specielle særheder. Således skulle 34 fyres på en speciel måde, for at den kunne dampe.

Maskinerne blev efterhånden overflødige, eftersom dieslerne tog over. 2. Verdenskrig gav imidlertid damperne nyt liv, og 1. udrangeringsbølge kom først efter anskaffelsen af de to »marcipanbrødre«, MI 1216 og MI 5206. Seks maskiner blev dog gemt og efterhånden vel også glemt for endelig at

blive kasseret under en oprydning i 1966.

En maskine undgik dog de altfortærende skærebændere, idet Aalborg kommune købte FFJ 34 for at placere den på en legeplads ved Vesterkærrets Skole i Aalborg's vestby.

Hvad skærebænderne klarede på de andre maskiner, klarede kvarterets unger samt entusiaster m.v. så næsten, inden stumperne blev samlet op af Limfjordsbanen i 1973. Vi byttede simpelthen lokomotiv med kommunen, vi fik 34 og de fik et smalsporet damplokomotiv »Else«, fra »DANIA« i Assens ved Mariager.

I 1982 blev FFJ 34 så atter køreklar. Forinden havde lokomotivet været skilt af i tusindvis af dele og der skulle bygges trykluftbremse på lokomotivet. Manglende dele blev hentet fra forskellige maskiner, bl.a. fra ophuggede F- og G-maskiner.

Siden 1982 har FFJ 34 været hovedtrækkraften hos os. Udover en bøjet drivstang har der ikke været de store problemer med maskinen. Efter sæsonen 1990 kunne 34's rist ikke mere, så en ny blev støbt i Polen. Den nye rist blev ilagt inden juletræs-

turene. Da vi havde kørt et par særtog i februar måned 1991, blev vi enige om, at lejer og akselkasser måtte trænge til et nærmere eftersyn, hvorfor 34 blev løftet. Efter check af lejer m.v. er 34 atter blevet samlet. Samlingen er blevet foretaget under nøje kontrol af mål og vinkler m.v. Under opsamlingen er en del bolte blevet udskiftet, huller revet op o.s.v. o.s.v. 34 blev efter samling atter fyret op i starten af juni måned 1991. Efter prøve-kørslen blev 34 atter godkendt af DSB.

34 fremstår i dag som en særdeles livlig 75-årig fødselar. Her i 75-året får maskinen så fornyet rørene i overhøderen. Hver søndag trækker 34 sine 4 vogne til Grønlandshavnen. Snart kan den medgives en 5. vogn, idet den 5. vogn netop nu er blevet synet og godkendt, men mere om den senere.

Den af mange kendte kioskvogn i Handest AHJ Dc 72, er nu blevet afløst af et mere tidssvarende elementbyggeri (= en skurvogn! (red.bem.)). Da vognen ikke var interessant hos MHVJ fik vi lov at overtage den. Lørdag den 18. maj blev AHJ Dc 72 så fragtet »hjem« til Aalborg igen, iøvrigt via Hadsund (!). AHJ Dc 72 er nu pakket ned under plast og presenninger. Dc 72 skal senere restaureres, idet FFJ Dae 21 først står for tur.

Ove Thomsen

Mariager-Handest

Det var med stor fornøjelse, MHVJ i foråret kunne notere sig, at Knud Højgaards Fond har betænkt renoveringen af damplokomotivet HV 3 med hele 120.000 kroner. Pengene falder på et overordentligt tørt sted, idet S-revisionen denne gang er særdeles omfattende, se andetsteds i dette blad...

MHVJ får muligvis en ny station i Mariager allerede til næste år. Nye planer for den nedlagte trafikhavn i Mariager indbefatter nemlig et nyt sporareal i Mariager, så banen kommer helt »frem i lyset« på Mariagers havnefront. I planerne indgår også renovering af Mariagers gamle kulkran, der fra opførelsen i 1930 og frem til banens nedlæggelse i 1966 hovedsageligt var beskæftiget



Hvornår var det nu det var? Dette foto af FFJ 34 kunne vist være taget nårsomhelst fra 1920'erne til nu. Martin Jakobsen fotograferede 29. maj 1991 ved privatbane-remisen i Aalborg.

med at omlade kul fra skib til bane med Viborg Gasværk og fjernvarmewærk som modtager. Kranen, der er en kørekran på betonbro, er netop blevet fredet som en værdig repræsentant for de danske havnekrane, og vedligeholdelsen og restaureringen er lagt i hænderne på den private forening »Havnens Venner«. Skulle nogen være interesserede i gennem et medlemskab at støtte bevaringen af Titan-kulkranen, formidler »jernbanen«s redaktion gerne kontakten.

MHVJs andel af projektet består i etablering af nye perronspor og omløb ned mod havnen samt indretning af stationskontor i en ny træbygning, der i stil vil minde om gamle dages mindre havnepakhuse. Byggeriet kan tidligst gå i gang foråret 1992.

Mariager station blev senest ombygget i 1978, da det tidligere ret betydelige sporanlæg blev omlagt. Dengang mistede MHVJ også muligheden for omløb i togvejsspor; en mulighed, der altså nu måske retableres.

På trækraftsiden er der nu atter fuld gang i AHJ MI 5203 efter revision. Sammen med DL 12 udgør de banens »muskler« på dieselsiden. VLTJ 7 og F 653 skiftes til at fremføre, plandamptogene, og de foreløbige meldinger fra sæsonens forløb tyder på et pænt passagertal.

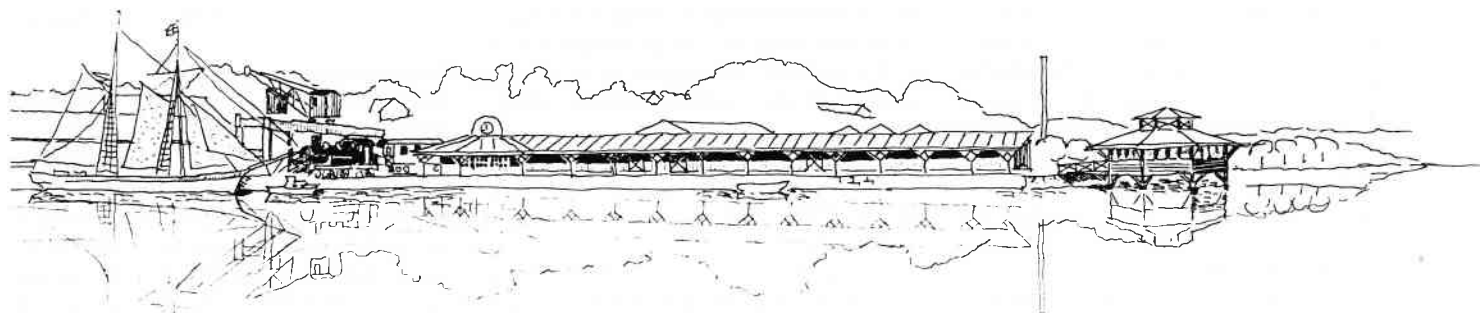
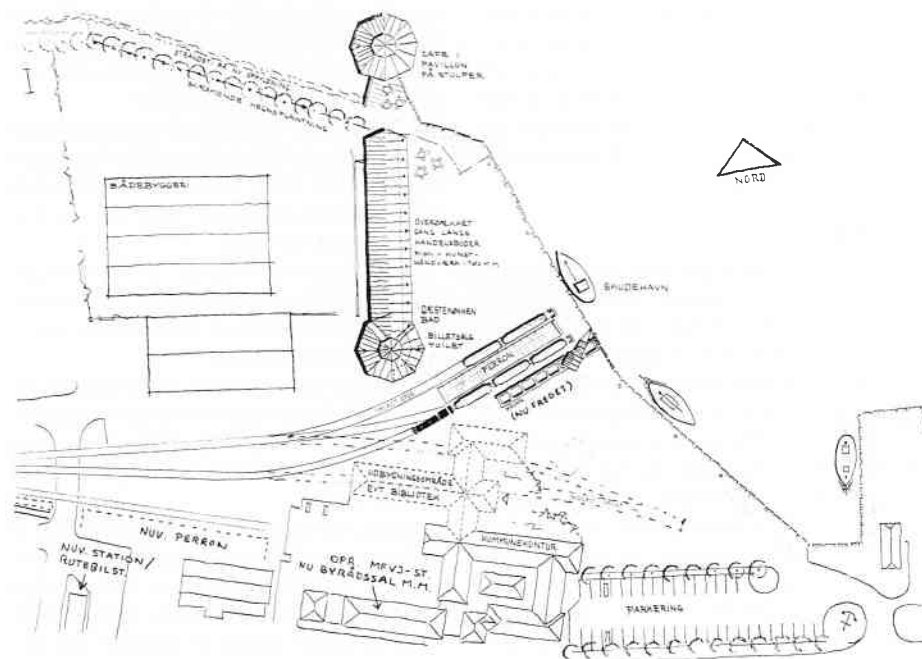
I august vil flg. trækraft materiel være til rådighed for driften:

Damp: F 653, VLTJ 7 (Mariager). Motorlokos: VNJ DL 12, AHJ MI 5203 (Mariager), VNJ 11 (Ilejet) (Odder). Motorvogne: APB M1, SB M 2 (Varde), FFJ M 1210 (Mariager), HHJ M 2 (Odder). Dieseltraktorer: VLTJ 16 (Mariager), Ardel 118 (Frederikshavn). Motortrolje: VNJ MT 1 (Mariager).

Desuden 11 personvogne og 3 post- og rejsegodsvogne. DSB CXM 4508 og HVJ C 501 er for tiden udtaget til større reparations- og restaureringsarbejder. *AR*



18. maj 1991 lastedes AHJ Dc 72 op på blokvogn i Mariager for vej-transport til Aalborg. Bemærk Titan-kulkranen, der indgår som væsentlig del af områdets fremtidige udseende.



Skitserne viser i kort og i perspektiv, hvordan man tænker sig stationsområdet i Mariager fremover. Tegning: Arkitekt Leif Høgh, Mariager.

Udland



Norge

Solørbanen (Kongsvinger-Elverum) blev ikke som frygtet nedlagt ved køreplansskiftet juni 1991. Efter en stortingsbeslutning får banen lov at køre videre - indtil videre.

NSB har som tidligere nævnt i »jernbanen« købt syv Af-vogne af DSB, med numrene 17-44 344-350. Vognene (bygget 1958) ankom til Norge i maj via Hirtshals-Kristiansand og er indgået til værkstedet i Grorud for renovering/opmaling. Derefter litreres vognene 344-348 og 350: NSB B6 26301-26306, 349 ophugges for indvinding af reservedele m.v.

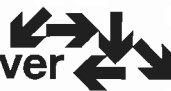
I 1962 nåede Nordlandsbanen til Bodø, og selv om der med jævne mellemrum har været tanker fremme i Norge om at fortsætte endnu længere nordpå, har der ikke været realiteter bag. Men nu påtænker NSB at gøre forlængelsen til virkelighed, skriver NJKs medlemsblad »På Sporet«. Banen skal fortsætte nordpå fra Fauske, hvor Nordlandsbanen drejer af mod Bodø, og gå over Narvik til Tromsø med sidebane til Harstad. Højere prioriteret er dog flere dobbeltspor-anlæg, udbygning af Oslo-Göteborg banen til højhastighedsbane samt anlæg af nye forbindelsesbaner Sandvika-Hønefoss og Betsun-Grefsen. *På Sporet / AR*

Sverige

På trods af meldinger om det modsatte overlevede Inlandsbanen ikke køreplansskiftet 9.-10. juni i Sverige - i sin helhed. Politisk uvilje mod at lade et tilskud på 36 mio. kroner gå til fortsat togtrafik i stedet for busser var afgørende for nedlæggelsen. Hvem hviskede om indflydelse fra Volvo/Scania...? Banefjenderne har dog ikke haft helt uhindret adgang til at sabotere Sveriges største turistattraktion. I sidste øjeblik lykkedes det kommunerne at bevare en vis trafik (ét dagligt togpar) på strækningen Östersund-Gällivare - de nordligste 746 km - sommeren over. Efter 15. september er denne strækning fremtid dog uvis. Til gengæld er al trafik på strækningen Sveg-Brunflo-(Östersund), 170 km, nedlagt pr. 10. juni 1991, og fra 1. juli 1991 har Banverket udstedt trafikforbud for strækningen - et udflugtstog fra Svenska Motorvagnsklubben Kristinehamn-Kiruna-Kristinehamn måtte således køre udenom strækningen på hjemvejen, da banen i mellemtiden var blevet nedlagt. På Mora-Orsa-Sveg (137 km) bibeholdes godstrafikken efter 10. juni, og sporet får for tiden en tiltrængt renovering. Nedlæggelsen af den sydlige del af Inlandsbanen betyder også, at strækningerne Kristinehamn-Daglösen-Filipstad (56 km) samt Daglösen-Ståldalen (80 km) nu definitivt har mistet persontrafikken - også om sommeren. Strækningerne blev nedlagt for »almindelig« persontrafik i juni 1985 (Daglösen-Ståll-

dalen) henholdsvis september 1985 (Kristinehamn-Filipstad), men har haft sommertrafik siden 1986, hhv. 1989. *AR*

Læserne skriver



Er DJKs udflugtsafdeling i krise?

Foranlediget af generalforsamlingsreferatet i Jernbanen nr. 3/91 vedr. udflugter, skal jeg hermed tillade mig at komme med nogle betragtninger om denne »aktivitet«, set ud fra et almindeligt medlems synspunkt.

Jeg vil med det samme gerne slå fast, at dette indlæg IKKE har til hensigt at skade udflugtsafdelingen, hvis nogen skulle læse dette på en sådan måde!

I referatet kan man læse, at der er problemer med at skabe tilstrækkeligt med interesse for klubbens udflugter arr. af DJKs udflugtsafdeling og man har planer om eventuelt at tilslutte sig udflugter hos de andre klubber!

Man kan i samme referat læse, at DJK har ca. 1600-1700 medlemmer, og selv om alle i sagens natur interesserer sig for forskellige aspekter af jernbanens verden, ja så ligner det en dårlig vittighed, hvis der til en udflugt kun kommer ca. 20-30 personer ud af ca. 1600 hoveder! Hvor er resten?

OK, ikke alle 1600 kan af pladsmæssige årsager være med på en gang, men et antal på min. 50 - max. 75-100 personer burde interessere sig så meget, at de kan deltage i foreningens udflugter.

Det er meget beklageligt, at ikke flere gør det, for turene er udmærkede, og det kræver meget forarbejde at tilrettelægge dem - jeg har selv prøvet det....

På sidste tur den 26./3.-90 til Maribo var der ca. 20-25 deltagere, hvor det var forventet at min. 50 kunne/skulle deltage, med det resultat, at turen gav et underskud på flere tusinde kroner.

Nuvel, det er ikke altid ganske billigt at deltage i en udflugt, det skal jeg være den første til at indrømme. Men hvor mange blandt DJKs medlemsskare tænker over, hvad det koster at lave en udflugt? Det kan Jakob Stilling nok bedre redegøre for end jeg, men jeg ved dog så meget, at skal vi køre på f.eks. DSB, så forlanger man en given pris plus en pris for lods, dertil kommer prisen for materieltransport, færge mv. Eksempelvis skal det koste mange penge blot for at få K 564 samt evt. vogne en tur til Sjælland, og det går også ud over prisen på udflugten.

Endvidere har vi fået øget fritid samt masser af andre tilbud, så kampen om vores penge er hård - men er der grund til at give op på forhånd??

Mon det ikke snarere var DJK, der skulle indbyde de øvrige klubber til et endnu bedre samarbejde omkring udflugter?

Man kunne godt få den tanke, at mange - desværre - er blevet så kræse, at er der ikke stor dampudflugt mindst tre gange om

året, ja så vil man ikke mere deltage! Jeg mener blot at det er et forkert standpunkt, at tage, for de mange romantiske dampudflugter fra foreningens barndom i 60'erne vil aldrig blive en realitet i vores nutid, endskønt ønsket om blot een dampudflugt pr. år vel ikke burde være helt utopi??

Jeg vil slutte det konkrete forslag, at man på en eller anden måde laver en tilbuds-gående undersøgelse blandt DJKs medlemmer om, hvad det egentlig er, de ønsker sig fra udflugtsafdelingens side. Man kan evt. udforme undersøgelsen som en konkurrence om de bedste forslag efter gældende principper med passende anerkendelse af resultatet. Jeg gætter på at udflugtsafdelingen idag næsten arbejder med bind for øjnene, så det må nu være op til medlemmerne at fremkomme med deres ønsker!

Jeg vil afslutte dette indlæg med at opfordre foreningens medlemmer til at deltage i denne debat om vores udflugter med kreative synspunkter og konstruktive forslag til løsning af »krisen«. Nedenstående turforslag er undertegnede's bidrag, lad dem hrmed være bragt videre til de rette personer:

1. København - Roskilde - Køge - Næstved - Slagelse - København med D 826 og blandetog.
2. Vejle - Horsens - Skanderborg - Silkeborg - Herning - Brande - med en afstikker til Hjøllund - Vejle med K 564 eller Mo.

Peter Wienke, Gentofte

Hvor blev det af?

Som mangeårigt medlem af DJK syntes jeg også for et par år siden, at det var spændende at give mit bidrag til bladet om oplevelser med jernbaner. Mit bidrag om Nice-Digne-banen kom efter et halvt års forløb i bladet med foto og tekst. Derfor syntes jeg året efter, at jeg ville bidrage med en lille artikel med foto om Schweiz, og sendte den til udlandsafdelingen. Det er nu 2 år siden. Jeg har senere skrevet til udlandsafdelingen samt til den ansvarshavende redaktør i februar 91, men har absolut intet hørt, og så hjælper det ikke meget, at man i Jernbanen nr. 1 1991 opfordrer flere til at skrive artikler. Er min artikel ikke »noget« for bladet er det helt i orden, men jeg synes blot at en tilbage melding er naturligt, hvilket jeg håber at få med dette læserbrev.

Henrik Stenvinkel Nilsson.

Svar fra redaktionen

Jeg beklager dybt, at Henrik Stenvinkel Nilsson ikke har fået skriftligt svar fra redaktionen på sin forespørgsel. Til gengæld har jeg flere gange ved møder i Randers snakket med ham om spørgsmålet. Desværre ser der ud til at være sket det, der ellers IKKE er sket en eneste gang i de fem år, jeg har haft med redaktionen af »jernbanen« at gøre: Artikel og billede lader sig ikke umiddelbart finde. Redaktionen beklager endnu en gang og garanterer, at det ikke er eller bliver hverdagskost. *Anders Riis*



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.

Medlemskontingent og indbetaling

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

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

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- * **Formand:** Bent Jacobsen
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.
- o **Næstformand:** Hans Meyer, Limfjordsbanen
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- * **Kasserer:** Flemming Jakielski
Islevbrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.
- * **Sekretær:** Birger Bruun
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- o Carsten Buhl, Museumsbanen
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.
- * Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- * Jan Eriksen
Østergade 22 D, 6520 Tøftlund. Tlf. 74 83 04 36.
- o Anders Færch Hansen, Mariagerbanen
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.
Tlf. 86 47 80 80.
- o Keld Haandbæk, D-maskinegruppen
Høgholtvej 5 A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.
- * Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- * Birger Wilcke
Sundbyvestervej 18, 2300 Kbh. S. Tlf. 31 59 58 23.
- * Bent Nathansen (suppleant)
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 42 27 25 23.
- * Ebbe Makholm (suppleant)
Uglevang 16, 2. - 3450 Allerød. Tlf. 42 27 54 53.
- * betyder valgt af generalforsamlingen.
- o betyder valgt af banerne.

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).

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, arbejdsbold.

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.
Arbejdsbold i Mariager, Odder, Århus og Fr. havn.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød.
Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag). Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

Ove Thomsen
Nøddevej 27, Stae, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Julsrud 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 remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

Foreningsnyt



Kommende møder i København

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

Onsdag den 11. september kl. 19.30:

»Medlemmernes aften«.

I år vil vi lade aftenens program følge et bestemt tema, som er »Smalspor«. Alle er velkomne med dias og smalfilm, når blot de handler om smalsporet jernbanedrift, det vil sige alt under 1435 mm sporvidde. Film og dias bedes anmeldt på forhånd til Bent Jacobsen, tlf. 42 84 21 07 (efter kl. 18.00).

Onsdag den 25. september kl. 19.30:

På tur med verdens længste jernbane. John Poulsen holder lysbilledforedrag om rejsen med den transsibiriske jernbane til Kina og de sovjetiske og kinesiske jernbaner. *B.J.*

Onsdag den 9. oktober kl. 19.30:

»Postbefordring med jernbane«.

Postkontrollør K. E. Jensen, Post- og telegrafvæsenet, og trafikkontrollør Kaare Kjær Madsen, DSB, fortæller om jernbanens rolle i postbefordringen gennem tiderne og lidt om hvordan fremtiden vil tegne sig på dette område.

Onsdag den 13. november kl. 19.30:

»DSB's færgeoverfarter på Østersøen«. Driftsområdechef P. B. Nielsen, Rødby Færge, fortæller om udviklingen på Østersø-ruterne og forventningerne til fremtiden.

Onsdag den 11. december kl. 19.30:

Julemøde, bankospil.

Vogn - Ex: Kalvebod Brygge 40, 1560 København V:

Åbent hus kl. 19.00-22.00 den sidste tirsdag i hver måned i hele efteråret fra og med tirsdag den 27. august til og med tirsdag den 26. november. (Lukket omkring jul og nytår).

Filmmatiné:

Lørdag den 26. oktober kl. 15.00, Det Danske Filmmuseum, St. Søndervoldstræde 4, 1419 København K.

DJK har reserveret Filmmuseets biografsal, hvor vi præsenterer et program med rigtige film, hvor jernbanen indtager hovedrollen eller udgør den nødvendige ramme omkring en iøvrigt spændende handling. Hovedfilmen bliver John Ford's klassiker »The Iron Horse« (Ildhesten) fra 1924 om bygningen af den første jernbane tværs over De Forenede Stater. Kædet ind i denne beretning er et hævn drama om en søn, der endelig får gjort op med sin fars morder. Filmen blev optaget on location og overskred langt budgettet, men den blev også Fords

første store publikumssucces, og den blev smukt modtaget af kritikerne.

Som forfilm vises den engelske dokumentarfilm »Night Mail«, der i en stærk ekspressionistisk stil skildrer et posttogs natlige rejse. Som yderligere forfilm håber vi at kunne vise en »kulturfilm« fra Statens Filmcentral. Da vi skal betale for at leje biografalen, vil der blive opkrævet entré ved indgangen. Billetpriserne er: Voksne 40 kr. Børn (under 16) 20 kr. *B.J.*

Midtjysk afdeling

Efterårets møder i Midtjysk afdeling vil forme sig som følger:

Fredag den 27. september kl. 19.30 på Randers station:

Poul Gunder Nielsen viser lysbilleder om kollektiv trafik i europæiske storbyer.

Fredag den 25. oktober kl. 19.30 i maskindepotet, Århus:

Afdelingens ordinære generalforsamling.

Fredag den 22. november kl. 19.30 på Randers station:

Film fra og om Den Skæve Bane i anledning af 20-året for dens nedlæggelse. *L.H.J.*

Sydjysk afdeling

Så starter vi på et spændende efterår, hvor vi lægger ud med en udflygt til museumstog i Randers den 17. august. Tilmelding snarest på tlf. 75 17 23 91.

Onsdag den 9. oktober er der foredrag.

Onsdag den 6. november er der filmaften. Både foredrag og filmaften foregår på Bramming remise. *Henning Møller*

Udflygtsafdelingen

Der arbejdes på en tre-dages Polen-tur i første eller anden weekend i oktober 1991. Hør nærmere på foreningens telefonavis!

Salgsafdelingen

NYHEDER

Nye postkort: I sommeren 1991 har DJK's Salgsafdeling fået fremstillet seks nye farvepostkort:

- 5142: MBJ: Damplokomotivet LJ nr. 20 med Museumstog i Merretskov, juli 1989.
- 5143: MBJ: Damplokomotivet LJ nr. 20 på Bandholm station, juli 1989.
- 5144: MBJ: Diesellokomotiv LJ M 9 med blandettog i Merretskov, marts 1990.
- 5145: Udkørsel fra Fruens Bøge med veteran tog fremført af damplokomotivet DSB D 826, juli 1990.
- 5146: Damplokomotivet DSB D 826 med personvognene Cu 4011 og Cu 4160

ved Fruens Bøge, juli 1989.

5147: Damplokomotivet DSB K 564 med veteran tog på Ruds Vedby station på HTJ, august 1990.

Pris: 3,- kr. pr. stk. + 4,50 kr. i porto. Ved køb af mere end 10 kort er forsendelsen gratis. Tilbud: 1 stk. af hvert af de nye kort kun 20,- kr. (incl. forsendelse) ved forudbetaling inden 1. oktober 1991.

Nordbanen, Med tog til Nordsjælland gennem 125 år af John Poulsen.

I slutningen af august måned udgives denne bog af Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk kommune. Bogen bliver på 208 sider med ca. 220 illustrationer. Prisen er kr. 180,- (incl. forsendelse), men ved forudbetaling inden 1. september 1991 er prisen kun 150,- kr. gennem DJK's Salgsafdeling.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indbetaling af beløbet for de ønskede varer på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

Efterårets bogudgivelser om danske jernbaner er omtalt på indlæggene i jernbanen nr. 3/91 samt dette nummer af tidsskriftet. Benyt bestillingskortene til at afgive din bestilling. *HCH og OCMF*

Det sker i DJK

TID	STED OG SAG	OMTALT SIDE
Lø 10/8	Veterantog »rundt om husene« Kbh.	83
Lø 10/8	Nr. Nebel-Nymindégab, køredag	115
Sø 11/8	Veterantog »rundt om husene« Kbh.	83
Sø 11/8	Limfjordsbanen, køredag	83
Sø 11/8	Mariager-Handest, køredag	83
Sø 11/8	Nr. Nebel-Nymindégab, køredag	115
Sø 11/8	Maribo-Bandholm, køredag	83
On 14/8	Maribo-Bandholm, aften tog	83
Lø 17/8	Sydjysk afd. udflygt	118/20
Lø 17/8	Veterantog »rundt om husene« Kbh.	83
Lø 17/8	Nr. Nebel-Nymindégab, køredag	83
Sø 18/8	Veterantog »rundt om husene« Kbh.	83
Sø 18/8	Limfjordsbanen, køredag	83
Sø 18/8	Mariager-Handest, køredag	83
Sø 18/8	Nr. Nebel-Nymindégab, køredag	115
Sø 18/8	Maribo-Bandholm, køredag	83
On 21/8	Maribo-Bandholm, aften tog	83
Sø 25/8	Maribo-Bandholm, køredag	83
Sø 25/8	Limfjordsbanen, køredag	83
Sø 25/8	Mariager-Handest, køredag	83
Ti 27/8	København, Vogn-ex aften	118/20
On 28/8	Maribo-Bandholm, aften tog	83
Sø 1/9	Limfjordsbanen, køredag	83
Lø 7/9	MHVJ, Århus festuge-kørsel	83
On 11/9	København, medlemsmøde	118/20
Lø 14/9	MHVJ, Århus festuge-kørsel	83
Ti 24/9	København, Vogn-ex aften	118/20
On 25/9	København, info om Kinatur	118/20
Fr 27/9	Randers, møde i midtjysk afd.	118/20
Ma 30/9	Odense, filmaften	86
On 9/10	Bramming, foredrag	118/20
On 9/10	København, medlemsmøde	118/20
Ti 22/10	Odense, foredrag	86
Fr 25/10	Århus, møde i midtjysk afd.	118/20
Lø 26/10	København, Filmmuseet	118/20
Ti 29/10	København, Vogn-ex aften	118/20
On 6/11	Bramming, filmaften	118/20
On 13/11	København, medlemsmøde	118/20
Fr 22/11	Randers, møde i midtjysk afd.	118/20
Ti 26/11	København, Vogn-ex aften	118/20
Ti 3/12	Odense, julestue	86
On 11/12	København, julemøde	118/20