



# jernbanen

6

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

DECEMBER 1991



31. ÅRGANG

LØSSALG KR. 40,00



Efter en årrække med tilbagegang i godsbefordringen på privatbanerne kan vi nu - med glæde - atter se trafikken stige. Trækraft-mæssigt står privatbanerne godt rustet til de nye udfordringer, der forhåbentlig melder sig. Øst for Storebælt råder privatbanerne i Hillerød, Holbæk, på Østsjælland og Lolland over en efterhånden stor park af brugte men gode MX-lokomotiver, og vest for Storebælt har SB og VLTJ nu begge fået trækraft-forstærkning, VLTJ med brugt tysk trækraft og SB med det nyligt renoverede »marcipanbrød« fra LJ. En af godsbefordringsopgaverne på privatbanerne ses her, hvor Holbæk Privatbaners MX 101 slæber afsted med en ladning naturgasrør til levering på HTJ. Læs mere af privatbanenyt. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.

#### Indhold

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| Stort jubilæumsår .....               | 156 |
| Klarmelding, færdig - og afgang ..... | 158 |
| Træk af en lokomotivtype .....        | 162 |
| Jernbanenyt - kort fortalt .....      |     |
| DSB .....                             | 172 |
| Færgenyt .....                        | 176 |
| Privatbanerne .....                   | 177 |
| Veteranbanerne .....                  | 179 |
| Udland .....                          | 180 |
| Mindeord - Svend Jørgensen .....      | 180 |
| Bogannmeldelse .....                  | 181 |
| Foreningsnyt .....                    | 181 |
| Salgsafdelingen .....                 | 182 |
| Ordhunden .....                       | 184 |

**Nr. 1** ventes afleveret til Postvæsenet ca. 15. februar 1992.

#### Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 1/1992: 20. december 1991.  
Sidste frist for stof til nr. 2/1992: 1. marts 1992.

Dette nummer af »Jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 11. december 1991.

#### Forsiden:

*Vinterstemning fra sidst det var vinter* - i februar måned. Træerne er smukt dekoreret som ramme om det lille tog på Danmarks korteste og tættest trafikerede privatbane, Nærumbanen. Jan Forslund trådte sporene i sneen og stod bag kameraet ved Brede.





# jernbanen

## DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

31. årgang nr. 6, december 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 A<sup>2</sup>, 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 Jakieliski, Tlf. 42 91 04 28  
Postgirokonto 6 39 68 79

### Distribution

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

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

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

### Indsendelse af stof

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrrevne. 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

### DJK's julegave til medlemmerne:

## Rabat på togrejser

Det er lykkedes for DJK at indgå aftale med DSB Forretningsrejser, så der nu er åbnet mulighed for at medlemmerne kan komme billigere rundt i landet med tog. Kort sagt: Vi vil prøve at skabe DJK's rejseklub!!!

Det er en stor sag, vi går igang med, så det er absolut op til medlemmerne, at få det til at løbe rundt. For at ordningen kan starte, er det nødvendigt, at mindst 100 medlemmer melder sig til. Det store antal skyldes, at vi skal købe et vist antal billetter, for at opnå den gode rabatsats. Det er desværre heller ikke gratis at køre denne ordning, så det vil være nødvendigt med et vist indskud for at kunne være med.

Lad det være sagt med det samme, at der er tale om et depositum, der tilbagebetales, hvis man ikke ønsker at være med længere. Vi har besluttet, at man kan deltage, hvis kontingentet er betalt til foreningen og der deponeres kr. 500,00. Det er mange penge, men nu kommer, hvad du så kan købe hos DSB:

Der er tale om alle slags togbilletter, dog ikke lokale billetter til HT området og Århus Nærbane. Der kan således også købes DSB 10-turs klippekort, 65 billetter, pladsbilletter og gruppebilletter m.v. Alt i alt må det siges, at det er gode muligheder, vi således kan få hos DSB.

Uden at gå for meget i detaljer, ligner ordningen meget den, mange store firmaer og andre store foreninger har med DSB. Der er tale om en rekvisitionsordning, og rabatten, man kan opnå, er 10%. Alt efter hvor meget ordningen bruges, kan der blive tale om, at rabatsatsen kan hæves. Det er således op til foreningens medlemmer, om dette skal blive en virkelig god forretning for medlemmerne og DJK.

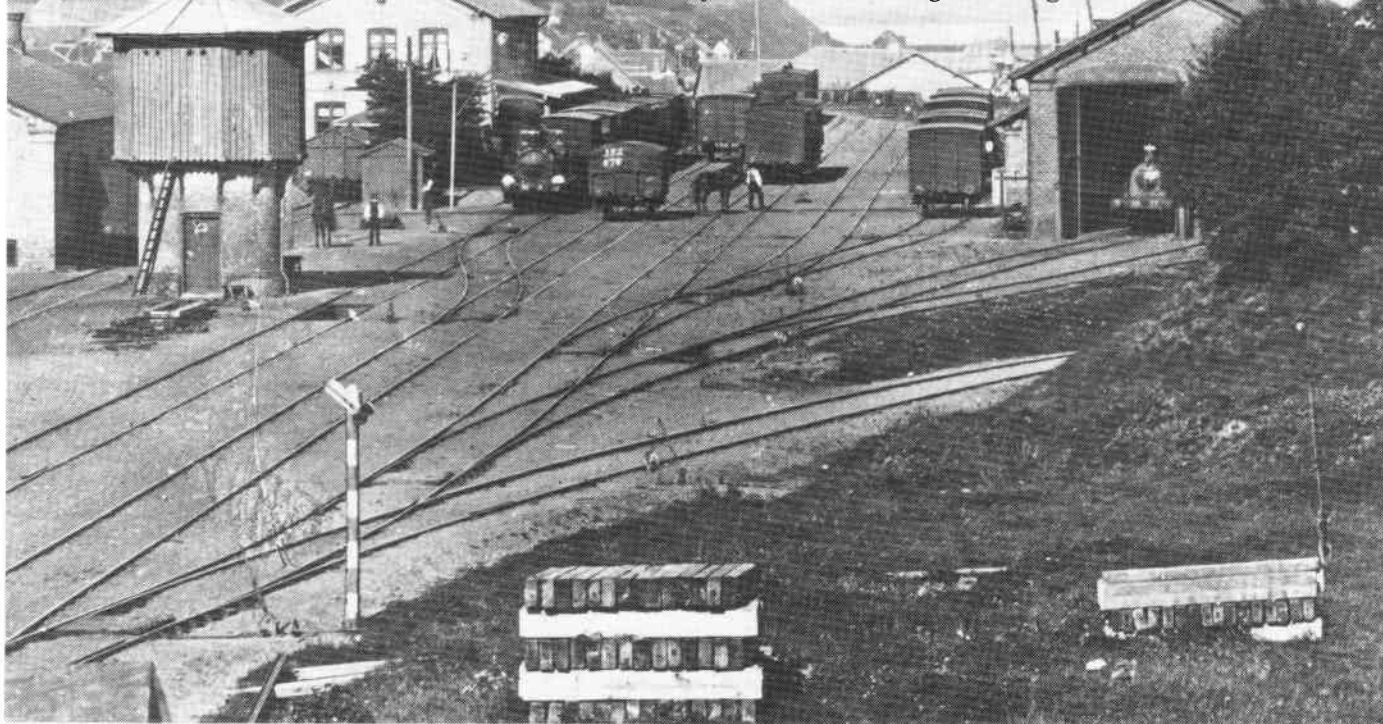
Hvis du vil vide mere - og melde dig til - så kontakt foreningen på et postkort eller brev. Når vi modtager din henvendelse, vil vi sende dig mere information samt et girokort.

Vi forventer et stort antal henvendelser, så vi beder om, du kun retter skriftlig henvendelse til foreningens sekretariat.

*Birger Bruun*

# Stort jubilæumsår

*I år kan tre jernbanestrækninger og en færgerute fejre 125 års jubilæum. De to er tidligere i år omtalt i jernbanen. Den tredje er Struer-Holstebro, som fik en usædvanlig »åbnings-historie«.*



Struer station i slutningen af 1870'erne. I spor 1 ses Canada-maskine nr. 8, bygget 1864 (Struer Museum).

## Af Asger Christiansen

Det jysk-fynske jernbanenet blev vedtaget ved lov i marts 1861. Bygningen af det knapt 500 km lange jernbanenet skulle betales af staten, og kontrakten på arbejdet gik til det engelske entreprenørkonsortium Peto, Brassey & Betts; et kæmpeforetagende med titusindvis af ansatte i adskillige lande verden over. Anlægsarbejdet blev indledt i Jylland i 1860, og jernbanenettet blev herefter udbygget i etaper, således at der før 1866 var åbnet følgende:

- 1862: Århus-Randers
- 1863: Langå-Viborg
- 1864: Viborg-Skive
- 1865: Skive-Struer
- 1865: Middelfart-Nyborg

I november 1866 åbnedes så strækningen Fredericia-Vamdrup, Middelfart-Strib og Struer-Holstebro samt driftsselskabets egen færgerute Fredericia-Strib. Af pladshensyn er det ikke muligt at gengive historien her; den er tidligere beskrevet i litteraturen, senest som del af Jernbanehistorisk årbog '91. Men den korte strækning Struer-Holstebro skal dog omtales, bl.a. fordi den åbnedes for driften på en helt anden dato end tidligere beskrevet.

## Den jyske tværbane

Den jyske tværbane Langå-Holstebro var en del af 1861-loven, og også den blev an-

lagt og åbnet i etaper (se ovenfor). Den vestligste sektion Struer-Holstebro var blot 15 km lang. I august 1863 var man nået så vidt med de forberedende undersøgelser, at jordarbejdet kunne udliciteres til danske underentreprenører. Kort efter gik man igang under ledelse af den engelske afdelingsingeniør Henshow. Arbejdet blev dog afbrudt under krigen 1864, hvor Holstebro på et tidspunkt var besat af 1400 preussiske soldater. De sidste forlod byen i november 1864. Snart vendte de engelske ingeniører tilbage til anlægsarbejdet, og ved årets udgang kunne der gøres status.

Banelegemet var næsten færdigt, men ingen skinner og kun få sveller var endnu anbragt. De lå stadig på en oplagsplads i Struer. Opførelsen af de forskellige bygninger var heller ikke indledt, og desuden manglede man at bygge et par broer. En af disse slog revner, da den var færdig, hvilket yderligere forsinkede banens færdiggørelse.

August 1865 afholdtes en række møder af ekspropriationskommissionen; grundejerne blev på forhånd indkaldt ved annoncer i dagspressen. Bl.a. skulle der tages stilling til ønsket om en holdeplads i nærheden af Hjerm kirke. I Holstebro drejede sagen sig om placeringen af stationen. Af hensyn til banens senere forlængelse til Ringkøbing, ændredes de oprindelige planer, således at stationen skulle ligge ca. 300 m fra byens Nørreport.

Maj 1866 måtte Peto og Betts standse de-

res betalinger som følge af en konkurs hos en af deres forretningsforbindelser. I kontrakten om de danske jernbaneanlæg forpligtede Peto, Brassey og Betts sig til at hefte solidarisk for hinanden, og da den meget velhavende Brassey ikke var berørt af de økonomiske problemer, kunne anlægsarbejderne i Jylland og på Fyn fortsætte.

## Sabotage

En ny forhindring dukkede op. På gården Kvistrup lige syd for Struer boede proprietær Eyber, og han var svært utilfreds med, at banen skulle gå over hans marker. Han forsøgte at sabotere arbejdet, og tilsidst ødelagde han nogle led, der var sat op. Det resulterede i en bøde, som Eyber dog nægtede at betale, hvorefter han måtte afhentes til afsoning i Holstebro arrest.

I Holstebro var der åbenbart også problemer, for ingeniør Henshow lod indrykke en annonce i byens avis med følgende ordlyd: »Da der i den senere Tid er bleven ødelagt Materialer paa Holstebro Jernbanestationsplads bekendtgøres herved, at alle Uvedkommende, der antræffes paa Banens Territorium, samt de, der beskadige Banens Materiale, ville blive dragne til Ansvar og straffede ved Loven.«

Indenrigsministeriet forlangte arbejde med banen fremskyndet så meget som muligt; dog uden resultat. Det vakte harme i Holstebro, og i sommeren 1866 bragte byens avis et hjertesuk, hvor i bl.a. gennemførtes:

Holstebro station ca. 1866. Den store peronhal ses tydeligt. (Jernbanemuseet)

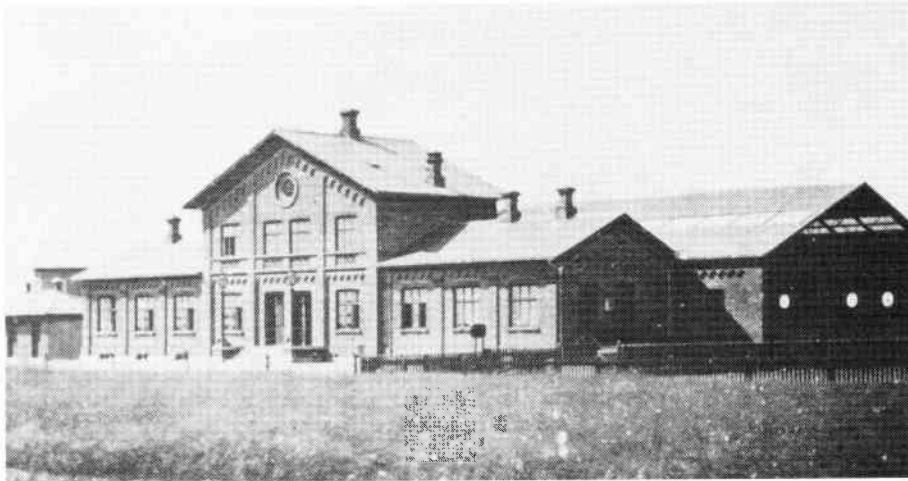
Allerede forrige Aar søgte saaledes Communalbestyrelsen fra Holstebro Ministeriet om, at Strækningen Struer-Holstebro maatte blive aabnet samtidig med Strækningen Skive-Struer. Dette kunde imidlertid ikke skee, men der blev givet Løfte om, at Struer-Holstebro Strækningen skulde blive fremmet med al mulig Kraft. Hvorledes er dette Løfte nu bleven indfriet?

Paa Grund af den milde Vinter blev Gravnin-gen fortsat hele Tiden, saa at den var færdig tidlig paa Foraaret. Kalken til Stationsbygningen var læsket i forrige Efteraar, Stenene vare tilstede meget tidlig i Foraaret, og det hed sig, at Banen vilde blive aabnet i Mai. Mai kom, men der var langt tilbage med Bygningerne, og da man spurgte om Grunden dertil, blev der svaret, at der var en Bro, der skulle ombygges, og det havde derfor ingen Hast med Stationsbygningen, dog skulde Banen i ethvert Tilfælde blive aabnet først i August. Nu ere vi snart ude af August, og ikke en eneste af Bygningerne er færdig og mindst af alle selve Banegaarden, der endnu et meget langt tilbage. Den omtalte Bro har henligget hele Sommeren, uden at der er taget alvorlig fat paa dens Ombygning, man har endnu kun rammet Pæle ned paa den ene Side, og det er den almindelige Mening, at Banen neppe bliver aabnet iaar. Skylden for dette Smøleri tilskrives almindelig den dirigerende Ingenieur, Eng-lænderen Henshow, der overalt i Jylland har gjort sig særlig berømt ved sin Langsomhed. (...) Det er en Selvfølge, at de nærmeste Byer ved en Banestrækning, som de ikke staae i Forbindelse med, lide et betydeligt Afbræk i Handel og Omsætning. De Bønder f.Ex. mellem Struer og Holstebro, der tidligere gjorde deres Indkøb og solgte deres Produkter i Holstebro, kjøre nu paa Banen til Skive og gjøre deres Forretninger der, naturligvis til Skade for førstnævnte By, og saaledes viser der sig overalt. Naar dertil kommer, at alle de Penge, som Banens Bygning koster, henligge frugtbare, er det dog virkelig ubegribeligt, at Arbeidet ikke fremmes med den fornødne Kraft.»

### Åbningen måtte udsættes

Åbningen af Struer-Holstebro blev fastsat til 1. november 1866, men i sidste øjeblik måtte den udsættes i to dage til 3. november. I en indberetning angiver statens kontrollerende ingeniør, at først da kunne banen »passeres med Sikkerhed i hele sin Udstrækning«. Desværre fremgår det ikke af de tilgængelige kilder, hvori usikkerheden bestod. Så vidt vides, blev åbningen ikke markeret med festligheder af nogen art.

Banens åbning var annonceret til 1. november 1866, men måtte i sidste øjeblik udskydes to dage.



Banens bygning havde kostet 357.475 rigsdaler. Til sammenligning kan nævnes, at daglønnen for en ufaglært arbejder var godt en rigsdaler.

En måneds tid efter åbningen afholdtes i Holstebro auktion over en del effekter, der var tilovers efter arbejdets afslutning. Interesserede kunne give tilbud på f.eks. 1500 sveller, forskellige bygningsmaterialer samt to »store Bræddeskure til Nedbrydelse, det ene hidtil benyttet som Smedie, det andet som Materialhuus«.

### Driften

Fra banens åbning blev de to daglige togpar Århus-Struer ført videre til Holstebro. Rejsetiden for turen fra Holstebro til Århus var 5 timer. Ønskede man at rejse videre til Sjælland, var der dampskibsforbindelse til Korsør. »Forbindelsen mellem en Deel af Vestjylland og Hovedstaden er herved lettet betydelig, og man kan nu tilbagelægge Veien fra Holstebro til Kjøbenhavn paa mindre end 16 Timer«.

Ved banens åbning anskaffede driftsselskabet ikke nyt, rullende materiel, for året før var det jyske materiel forøget med 6 personvogne, 2 postvogne, 1 bagagevogn og 7 godsvogne. Alle vognene blev bygget på Peto, Brassey & Betts egen vognfabrik Hvi-

de Mølle (senere Scandia) i Randers. Dertil kom 2 Canada-lokomotiver, nr. 15-16, fra englændernes egen lokomotivfabrik nær Liverpool i England. De to maskiner tilgik driften i begyndelsen af 1866.

Holstebro station var en efter forholdene ret stor bygning med restaurant samt peronhal over to spor. Endvidere var der læsserampe, kvægfold, et pakhuis, vandtårn, en 12 m drejeskive og en tosporet remise. Banens passagerantal var dog beskedent, de første måneder 35 rejsende dagligt i gennemsnit; altså kun 8-9 passagerer med hvert tog. Men det var just heller ikke storbyer, som banen forbandt. Holstebro havde under 2.000 indbyggere, Struer færre end 700. I foråret 1868 åbnedes holdepladsen Hjern, knapt 7 km syd for Struer. Holdepladsen blev fra starten benyttet dagligt af ca. 20 rejsende.

Egnens landmænd havde gavn af banen, for nu var det lettere at transportere varer til og fra Struer, der siden 1733 havde været ladeplads (altså havneby) for Holstebro. En ny havn var anlagt i 1850'erne, og den blev udvidet efter Holstebro-banens åbning. Banens betydning øgedes ved åbningen af Århus-Fredericia i 1868. Fra det tidspunkt eksporteredes årligt flere hundrede kreaturer og svin fra Holstebro-egnen via grænsestationen i Vamdrup. □



## De jydsk-fyenske Jernbaner.

Fra den 1ste November d. A. ville Togene afgaae saaledes:

### Aarhus-Randers-Holstebro Banen.

|                          | F. M. | E. M. |                             | F. M. | E. M. |
|--------------------------|-------|-------|-----------------------------|-------|-------|
| Fra Aarhus . . . . . Kl. | 7,30  | 6,0   | Fra Holstebro . . . . . Kl. | 5,15  | 1,30  |
| Fra Randers . . . . . "  | 8,30  | 7,5   | I Struer . . . . . "        | 5,35  | 1,50  |
| I Randers . . . . . "    | 9,15  | 7,55  | I Skive . . . . . "         | 6,35  | 2,50  |
| I Viborg . . . . . "     | 9,55  | 8,30  | I Viborg . . . . . "        | 7,30  | 3,45  |
| I Skive . . . . . "      | 10,55 | 9,30  | Fra Randers . . . . . "     | 8,30  | 4,40  |
| I Struer . . . . . "     | 11,55 | 10,25 | I Randers . . . . . "       | 9,15  | 5,25  |
| I Holstebro . . . . . "  | 12,30 | 11,0  | I Aarhus . . . . . "        | 10,15 | 6,30  |

Aarhus Banegaard, den 27de October 1866.

**Overdriftsbestyreren.**



»Yngste lærling« på MHVJ, Christian Hingelberg. Marketingschef i arbejdstiden, togfører i fritiden... - eller er det omvendt??

Foto: Tyge Steffensen.

spøgen og sendte en herlig reportage fra denne anderledes begivenhed.

Ved samme lejlighed fik jeg en køretur Handest-True t/r i VNJ DL 12. Og så var jeg solgt ... På den tur mødte jeg Mogens Duus og Flemming Høj Petersen. Det betød, at jeg få dage efter stod med et girokort i hånden. Det blev så betalt. »Nu må vi så se, hvad det er for noget« tænkte jeg.

Og dermed gik det så løs. Jeg måtte være med i »banelivet« og glædede mig meget. Men de rent praktiske konsekvenser heraf kunne jeg jo ikke vide noget om på det tidspunkt.

### »Den nye dreng i klassen«

Som ny mand fik jeg en fin modtagelse, ingen tvivl om det. Men det tror da pokker. For det første MHVJ gjorde, var at lokke 20.000 kr. ud af mit repræsentationsbudget som sponsor for »Brofesten« i Mariager d. 12. januar 1991. »Egentlig helt godt gjort« tænkte jeg. De er sgu' nogle gode købmænd på den bane. Hvad mon de mere kan lære mig?? Det fik jeg snart at se.

Lige pludselig sad jeg på skolebænken i Randers til banens SR-kursus. Min ildhu var ubestridelig, men de praktiske konsekvenser var svære at tackle. Massevis af mapper med uforståelige forkortelser, diagrammer, signaltavler, bremsetabeller, faldpromiller, rangersignaler og alskens anden jernbanefagsnak. - På et fagsprog, der næsten er værre end EDB-branchens ... og det siger ikke så lidt! Jeg tænkte også på de for mig uovervindelige udfordringer i skoletiden for mange år siden i Kristian Mikkelsens blå Latinbog. Jo, dette her var svært.

På den anden undervisningsaften i Randers måtte jeg træffe det svære valg: »Er du med eller ej ...« Jeg tænkte over sagen i fem minutter og slugte samtidig tre kopper kaffe. Sagen var klar. Dette her skal jeg gennemføre!

Jeg knoklede i mapperne, stillede massevis af dumme spørgsmål til de hårdt prøvede lærere - og øvede og øvede og øvede mig. Lørdag d. 6. april kl. 10.30 var jeg med til SR-prøven: 38 rigtige og 12 »skæve« blev resultatet. Jeg bestod, men var ikke helt tilfreds. De skæve var en masse om automatisk linieblok samt pludselige ændringer i radiodirigeret trafikafvikling. Det må jeg så lære siden. - Tak til Max Rasmussen og Jens Vestergaard for et godt kursus og en stor oplevelse! Jeg fik mit diplom, og jeg er til dato meget stolt af det. Det var første gang i flere årtier, at jeg var til eksamen.

Jeg fejrede begivenheden ved at køre på skinnycykel (- for første gang i mit liv!) fra Mariager til Fjeldst d t/r, sammen med Søren Haandbæk. Det var en fantastisk oplevelse.

Og så gik tiden ellers med at reparere vogne i Århus, grave vandledninger ned i

# Klarmelding - færdig - og afgang!!

- en beretning om hvordan det opleves at blive aktivt medlem af en veteranbane ... på godt og ondt. Marketingchefen fra entreprenørfirmaet Højgaard & Schultz Vest beretter:

## Af Christian Hingelberg

Ja, jeg kendte jer jo godt i forvejen, troede jeg ... for gennem mange år havde jeg set jeres skilt, lige i vejkanen i Handest: »Veterantoget« står der. »Det er nok dér, de går og hygger sig« tænkte jeg hver gang, jeg passerede skiltet. Og tit havde jeg lyst til at tage en tur med toget, men fik det aldrig gjort.

Men pludselig stod jeg i embeds medfør ude på sporet øst for Handest. Det var i no-

vember 1990. Jeg skulle fotografere grustransporterne til den nye tunnel under motorvejen.

Mit firma skulle bygge broen, og MHVJ skulle levere gruset til bundsikringen. Vi var nok lidt skeptiske til en start. Men I klarede alle forhindringer og levede op til de krav, som vi som moderne storentreprenører stiller til vore underleverandører.

Jeg fik taget en masse gode billeder. Jeg fik historien optaget i næsten alle landets betydende aviser. Selv TV2 var med på



Handest, køre grenklippetog på linien, vask gangtøj på F-maskinen og en hel masse andet. Der er jo meget travlt på en veteranbane lige inden sæsonstart, fandt jeg ud af. Og jeg fandt også ud af, at man ikke bare går »og hygger sig«, som jeg oprindeligt troede. Dette her er hard business og organisation, ellers fungerer det ikke.

## Hjemmefronten undrede sig

Min familie stod lidt undrende på »sidelinien« .... for de kunne godt fornemme, at der her var sket noget i mit liv, som de ikke kunne gøre meget ved. Så snart jeg havde fri, strøg jeg til Mariager. Men så tog de af og til med. Og det er jeg dem dybt taknemmelig for. De var også med i den store »rengørings-fest« i pinsen, hvor vi prøvede at pudse vinduer og muge ud i personvognene. - Ja iøvrigt: Rengøring af MHVJ materiel er jo lidt en øm ligtorn, fandt jeg ud af. Og denne betragtning blev da yderligere bekræftet i løbet af sæsonen.

Hele sommeren har jeg kørt rundt med det totale rengøringsudstyr bag i min bil, klar til indsats her og nu! Og det har der guderne vide det været brug for. »Der kommer ISS Rengøringsservice« har mine kollegaer i firmaet ofte drillet mig med. Men dem om det. De ved jo ikke noget om, hvordan man driver veteranbane.



5. november 1990 kl. ca. 15.00: Dette foto er barsk realisme, for netop i dette øjeblik sker det! Chr. Hingelberg er fotograf på »Grusexpressen«, hvor han møder Herluf Moustén, Anders Færch, Mogens Duus og Søren Balle. Dem kendte han ikke i forvejen, men det har ændret sig siden. Foto: Pressefotograf Hanne Larsen, der viste stor irritation over at have en jernbanegal person hoppende rundt midt i sit eget motiv. - Hun prøvede, forgæves, at flytte ham...

## Næste udfordring lurede...

Det var snart sæsonstart på køreplanen, og jeg ville gerne være med. Det første problem var uniformen! MHVJ har vel 2-300 uniformer på lager hos H.J. Fredberg i Mari-

ager. Men ikke mange, der passer til knap 2 meter i højden og en livvidde på ca. 110 cm. Men OK, vi fandt noget, der efter diverse ombygning (syersken var ved at dø af grin) kunne bruges. Men min jakke kan til dato ikke knappes. Dertil er jeg for bred/fed.

Nu blev aftalen, at jeg skulle være »føl« hos en af banens etablerede togførere, og min læremester blev energiske Peter Nygaard. Med lidt held kunne der så blive en god togbetjent ud af mig i denne sommer, og det passede mig helt fint. - Men sådan kom det ikke helt til at gå.

Jeg fik 1-2 dage som føl, og så var det sket. »Du kan sgu' godt klare det selv«, sagde de ... og så blev jeg smidt ud på det dybe vand. Med ét slag var jeg blevet togfører på hjemmebane - og guderne hjælpe mig og så togbetjent på de hektiske turisttog fra Randers! Jeg glemmer ALDRIG mit første tog fra Randers, med over 300 passagerer. Milde magter. Alene det at stå ved signalkassen og blokere al bilkørsel i Randers Centrum, når der køres ned på havnen er jo en oplevelse, der kræver stålnerver. - Men til mit held havde jeg Lene med som togfører! Tak til dig Lene, du er en kollega af format. Og havde du ikke været med på denne min første »Randerstur«, havde jeg aldrig gjort det igen. Men det blev for mig til flere ture af denne slags i 91-sæsonen. Med massevis af slid, sved og glade gæster!

## Juli måned var barsk

Der var nu knald på både plantog og særtog. Hver uge gav hundredevis af glade og forventningsfulde passagerer på perronerne i Mariager, Handest og Randers. - En succes, der forpligter! For på MHVJ sælger vi jo ikke transport, men *oplevelser*. - Heldigvis har jeg kørt danske og udenlandske



Midt i sæsonen så det ud som her:  
Et fyldt tog med glade gæster og en travl togfører. Det er på aftenur til True med SB M-2. Christian klipper billetter og vejleder de forventningsfulde passagerer på turen ud langs Mariager Fjord.

Foto:  
Jan Forslund.



Madkurvene pakkes ud ved Mamaku, én af perlerne på MHVJ. Høj luft, flotte landskaber og Triangeltoget skaber de rette rammer. Selskabet er togførerens venner og familie. Foto: Tyge Steffensen.

turistbusser gennem 20 år. Og dermed lært, hvordan man lever op til gæsternes forventninger og samtidig kan holde nogenlunde effektivt styr på 200 uregerlige passagerer med venlig og myndig fremtoning. Det kom mig til stor nytte i sæsonen 91 på MHVJ's skinner.

Hele sommeren har jeg set glade mennesker, der med store forventninger steg på toget. Vi har bakset med madkurve, kufferter, barnevogne, cykler, kørestole, fadølsanlæg, kasser med slikposer, klapborde, fotogrej og al anden rejsebagage, der skulle gøre netop denne tur god! Og sådan blev det jo også. I sæsonen 91 har jeg haft omkring 30 »vagter« af forskellig art på MHVJ. Det har været en positiv oplevelse, men også et hårdt slid. Jeg havde aldrig på forhånd troet, at denne branche var så hård, som den virkelig er. Jeg har tit tænkt på skiltet ved vejen derude i Handest ... »Det er nok der, de går og hygger sig«. Jo tak. Hyggen har sin pris. Men der har været slidet værdt! Ingen tvivl om det.

Man bliver svedig, sort og trætt, men man får en masse oplevelser, der er helt enestående. Det koster altså nogle hvide skjorter. Selv Biotex og forvasken på min vaskemaskine har givet op.

### Jeg kom med i »eksporten«...

MHVJ's ambitionsniveau er højt. Det er alle sikkert klar over. Dels at køre hjemmebanetog, Randerstog og særtog af forskellig art rundt i Jylland. At brede sig yderligere på et spinkelt materiel- og personalegrundlag er en vanskelig opgave. Men også en udfordring. Og netop udfordring lå der i årets kørsler på Varde-Nørre Nebel-Nymindesgab. Her skulle vi bogstavelig talt eksportere materiel, mandskab og know-how til en

spændende opgave langt uden for vore normale grænser.

Her fik jeg også lov til at være med! Og det er jeg glad for og meget stolt af. Det vil jeg ikke skjule. Det var en oplevelse af høj karat. Under materieltransporten til Varde fik jeg lov til at køre som lokofører mellem Vejle og Kolding. Det var et af de største øjeblikke i mit liv, da jeg rumlede ind under perontaget i Fredericia med APB M1! I mine tidlige drengeår tilbragte jeg mange timer på netop denne banegård, under besøg hos min kære Faster Fie, der boede nabo til banen. Og jeg drømte altid om at blive lokomotivfører der ... - og nu, ca. 35 år efter, skete det pludselig. Ret ubeskriveligt. Jeg »vinkede« selvfølgelig til Faster Fie, da vi kørte ind i Fredericia den dag. Hun døde for ca. 10 år siden, men lige nu var hun meget levende for mig.

Siden blev det til en travl søndag som togfører på banen til Nymindesgab. Det betød massevis af glade gæster i det vestjyske, samt et samarbejde med Vestbanen, der bare klappede. Alt i alt en ekstraordinær indsats fra alle, der var med i de tre uger i august, men også et resultat, der gav bonus. På flere måder. Ikke mindst på MHVJ's bankkonto.

Og når vi nu taler om »eksport«, så var jeg også med på flere aktiviteter på Odder-Banen i juli og igen i september. Det var også en oplevelse, jeg vil huske. Vi blev ikke rendt ned af hundredevis af passagerer netop her. Men vi fik da bekræftet, at skal man sælge veteranogtskørsel, skal markedsføring og PR-arbejde planlægges og udføres effektivt. Så lad de respektive beslutningstagere overveje dette med hensyn til sæson 92. Jeg mener personligt, at der er et marked på HHJ-skinne, der godt kan udnyttes positivt. Blot med en bedre salgssindsats, der er planlagt på forhånd.

### Og pludselig var det slut - eller var det?

Jeg var med på det sidste ordinære damp-tog i 91-køreplanen. En dejlig solbeskinnet augustdag, og som sædvanlig med mange glade gæster. Men så var det pludselig slut. Det sidste fløjt rungede ud over Mariager Fjord, og folk sagde farvel og tak. Det var en underlig og tom fornemmelse.

Den aften stod jeg på perronen i Mariager og tænkte: »Hvad var det egentlig, der skete, og hvorfor er du her?«. Mine tanker gik måneder tilbage i tiden, og de mange hektiske erindringer væltede frem.

For det var mit job som reklame- og PR-mand i mit firma, der bragte mig op på sporet ved Handest i november '90. Og det førte så en hel masse andet med sig. - Netop derfor var jeg utrolig glad, da jeg i august kunne være togfører for et særtog for mine kollegaer m/ familie på udflugt til Mariager. De lo meget af mig og min uniform, men de forstod godt, at jeg kunne lide livet som banemand på MHVJ.

Tilbage var der så forholdet til min familie og private omgangskreds ... - men det kunne vel også klares på skinnerne? Og det gjorde vi så lørdag d. 7. september, hvor vi havde inviteret familie, naboer, venner osv. på madkurvsudflugt til Mamaku! DET blev nok den største oplevelse i denne sæson. Vi var 80 deltagere i høj sensommersol, der bare nød livet i græsset ved Brødløs Trinbræt, rumlede frem og tilbage med Trianglerne og tømte Handest Station for ispinde. Stor succes.

Dagen efter sagde jeg farvel til Mariager, stille og roligt. Jeg gik helt alene og ryddede lidt op, skrev tograpporter osv. og bagefter legede jeg selv turist i denne skønne by. For det havde jeg ikke haft tid til i denne sæson.



Jeg gik tur langs fjorden, kiggede på byen, spiste burger på havnen og prøvede at vænne mig til stilheden efter køreplanens slutning. Det var en lun og flot dag, men også meget vemodig. For nu er der lang tid til næste sæson. Men jeg glæder mig allerede.

## Den største opgave kom til sidst

Ja, da jeg troede at det var slut, kom den næste opgave! For mit firma - Højgaard & Schultz Vest a/s - skulle aflevere 4 motorvejsbroer ved Handest (også jernbanetunnelen) til bygherren, Vejdirektoratet. »Og så skal vi da ud at køre med dit tog«, sagde cheffingeniøren fra vort Aalborg-kontor! Så nu var vi på den igen. Særtog med Trianglerne, speciel indretning med conference-kupé til underskrivelse af sagens dokumenter, gæster fra Vejdirektoratet og rådgivende ingeniører m.v.... og selvfølgelig MIG som togfører. For det var jo egentlig DEM, der havde sendt mig i klørne af MHVJ, ikke sandt. Og en af mine bedste kollegaer fra sommerens prøvelser, nemlig Herluf Moustén, var lokofører. Det var en perfekt afslutning på et travlt år på MHVJ. Med god frokost på Postgården osv. (- naturligvis med danskvand til det uniformerede personale).

Denne oplevelse kan jeg ikke beskrive fyldestgørende, men jeg håber, at I forstår meningen? Det var sjovt og herligt.

Når man så kigger tilbage på denne travle sommer, er der mange tanker, der fylder hovedet. Jeg synes selv, at jeg har gjort en helhjertet indsats, selvfølgelig med fejl og mangler. Men jeg var jo også kun »yngste lærling«.

Derfor vil jeg hermed sende min dybtfølte tak til alle mine tålmodige »læremestre« og kollegaer på MHVJ, der alle har hjulpet mig ganske enestående. Jeg har altid været individualist og dermed min egen herre. Og derfor aldrig været god til fælles disciplin og holdsport. Det må man nok sige, at jeg nu har lært en masse nyt om!



*Mogens Duus er på »salgsarbejde«.... - Han giver Christian Hingelberg en »prøvetime« i den svære kunst at mestre en Triangel.... - Og Christians barnedram om måske at kunne blive lokofører kom et lille skridt nærmere. Foto: Knud Rasmussen.*

På MHVJ har jeg fået en god og engagerende fritid, der har kunnet frigøre mine tanker fra et meget krævende og stressende job i byggebranchen. Det har været en utrolig oplevelse. Jeg sender nu min hårdtprøvede uniform til rensning. Den skal ind i skabet og være klar. For jeg overvejer helt seriøst at tage en ny sæson, hvis I ellers vil have mig med igen?

I hele dette hektiske forløb har jeg faktisk kun oplevet én utilfreds! Nemlig min fiskestang. Før i tiden havde både den og jeg ret travlt med at jage havørreder ved de østjyske kyster. Det er i sagens natur ikke blevet til så meget nu i år. Men det er ørrederne sik-

kert helt tilfredse med. I sommer er det faktisk kun blevet til én ørred på 1,3 kg, fanget en sommerdag ved Sletterhage, hvor jeg ikke var på banen ved MHVJ.

★

Vinteren nærmer sig, og dermed også en travl tid bag kulisserne. Reparation af vogne og lokomotiver samt vedligeholdelse af strækning og bygninger. Der er nok at gøre. Og der skal jeg også nok tage min tørn. Men jeg savner allerede nu de hektiske minutter inden afgang!

TAK!! til jer alle: Peter, Lene, Dan, John, Søren, Mogens, Flemming, Fritz, Anders F., Anders R., Birthe, 2xTorben, Ulla, 2xJan, Ib, Tonny, 4xOle, Max, Jens, Hans Henrik, Søren Peter, Steen, Morten, Bilde, Lars Henning, Fredberg, A. Maxen, Lars R., Jørgen, Christian H., Herluf M. og alle I andre!

I har alle givet mig en oplevelse, som jeg ikke kunne drømme om, da jeg stod med mit kamera på sporet ved Handest i november 1990. □

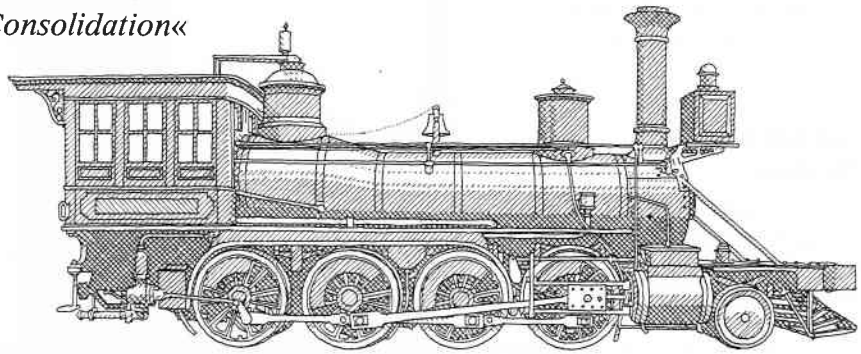


*Dette er for vores forfatter et meget højtideligt øjeblik: Gæsterne er entreprenøren og bygherre m.v. ved tunnelen under motorvejen ved Handest. Der er afleveringsforretning d. 2. oktober 1991. Altså ca. 1 år efter, at Christian var på samme sted første gang. - Men i dag er hans status både marketing-chef hos entreprenøren, togfører hos MHVJ på dagens særtog - og fotograf på dette billede!*

# Træk af en lokomotivtypes historie

To jubilæer markeres med denne artikel  
om damplokomotiver af typen »Consolidation«

**Af Povl Wind Skadhauge**



»Consolidation«, eksempel 1 i artiklens tekst og dataliste.

Her i 1991 er der gået 125 år, siden det første lokomotiv med hjularrangement 1'D (i Whyte-systemet 2-8-0) fremkom. Samtidig er der forløbet 50 år siden bygningen af sidste serie af DSBs litra H, hvormed typen blev repræsenteret i Danmark, og deri ligger anledningen til nærværende artikel. Da 1'D-tenderlokomotiver - endda medregnet den britiske Great Western Railway's klasse 4200 fra 1910, som nåede 205 stk. - alt i alt var meget få i forhold til lokomotiver med tender, er der dog for at spare plads set bort fra tenderlokomotiverne her, og fremstillingen går ligeledes uden om smalsporede 1'D-lokomotiver; de forekom ganske vist, men var ikke talrige.

Alligevel forholder det sig således, når damplokomotivets historie tages under ét, at 1'D er blandt de mest byggede typer, ja måske den talrigeste af alle. I hvert fald blev der sammenlagt bygget ca. 33.000 1'D-lokomotiver alene i USA, og det var klart flere end af nogen anden kategori. Selv 2'B-typen kunne trods sit navn - American, eller mere fuldstændigt: American Standard - med 25 a 26.000 enheder kun besætte andenpladsen i en statistik over den nordamerikanske produktion af damplokomotiver.

Man kan let få det indtryk, at modelbaneindustrien på begge sider af Atlanterhavet har været både blind og døv. For udbudet af 1'D-modellokomotiver har været mildest talt sparsomt, skønt det snarere burde have været overvældende. Men dette afspejler kun virkeligheden. Der var ikke knyttet megen prestige til godstogslokomotiver, og som følge heraf blev 1'D-lokomotiver ikke brugt i jernbanernes PR-arbejde - og har ej heller i lokomotivhistoriske oversigtsværker fået omtale i forhold til deres faktiske betydning. Man har ikke kunnet se den alminde-

lige skov for de mere særprægede træer. Imidlertid skal 1'D-typens historie fortælles her, omend kun i meget, meget grove træk. Det sker gennem en række kronologiske ordnede eksempler, hvis vigtigste tekniske data er opført i tabelform, og som i øvrigt hver for sig får et par ord med på vejen, og for nogles vedkommende er afbildet. Eksemplerne er tildelt løbenumre, som kun har det ene formål at befordre henvisninger mellem tekst, tabel og illustration. Det er valgt ikke at anføre kilder til data og øvrige informationer. Listen over den til udarbejdelsen anvendte litteratur er nemlig så omfattende, at den og referencer til den ville give artiklen en uhensigtsmæssig slagside.

Kilder til data er ofte uoverensstemmende. Årsagen kan fx være forskellig afrunding ved omregning mellem enhedssystemerne samt konstruktionsafvigelser mellem forskellige serier eller som følge af ombygning og modernisering. Det kan således næsten ikke undgås, at læseren støder på afvigelser fra de ham bekendte data. Skrive- og trykfejl er en anden mulighed, som desværre ikke kan lades helt ude af betragtning. Om forståelsen af tekniske data henvises til artiklen Data-ABC i »jernbanen« nr. 5 og 6/1985. Desuden bemærkes, at indførsler i rubrikken Karakteristik følger det velkendte tyske system, hvor tallene angiver antallet af dampcylindre og bogstaverne har følgende betydning:

- n = uden overheder (Nassdampf)
- h = med overheder (Heissdampf)
- v = compound-virkemåde (Verbundwirkung)

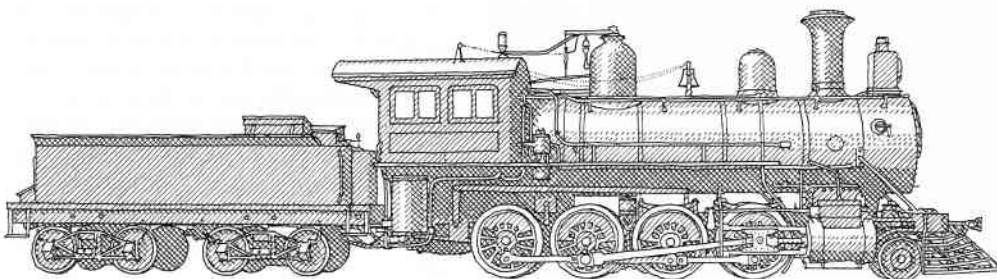
★

Eksempel 1. I 1866 byggede Baldwin Loco-

motive Works verdens første 1'D-lokomotiv, en for sin tid særdeles kraftig maskine. Den fik navnet »Consolidation« som en erindring om den styrkelse, der lå i en omtrent samtidig fusion mellem Lehigh Valley Railroad og Lehigh & Mahanoy Railroad. Det var sidstnævntes maskinchef Alexander Mitchell, der stod bag den nye type. Navnet Consolidation slog straks an også som typenavn og er i denne egenskab kendt vidt og bredt. Det spillede formentlig ind, at ingen generelle tal- eller bogstavkoder var til rådighed endnu.

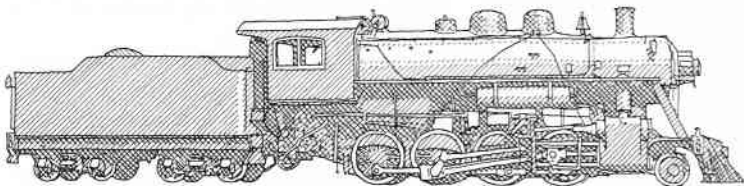
Bygningen af 1'D-lokomotiver var muligjort ved udviklingen af en enkel og effektiv radialtruck til forløberen. Man fik nu en maskine med større adhæsiensvægt end ved lokomotiver med tre kobled aksler, men med en mere stabil kørsel, end et D-koblet lokomotiv uden forløber kunne præsetere. Netop forløberens andel af det samlede akseltryk var imidlertid et problem, som blev ved med at optage konstruktørerne, så længe der blev bygget 1'D-lokomotiver.

Eksempel 2. Typen blev hurtigt accepteret af mange amerikanske jernbaneselskaber i den svære godstrafik, skønt det kneb med at afbalancere de små drivhjul effektivt. Men der skete ikke nogen helt stor udvikling i 1800-tallet. Pennsylvania Railroad's klasse R - senere H3 - fra 1885 havde således samme cylinderdiameter og slaglængde som den første Consolidation, og drivhjulsdiameteren var også næsten uændret. Men kedelsen var større og vægten øget. Klasse R, som blev bygget på banens egne Altoona-værksteder, var åbenbart særdeles anvendelig, for den kom til at omfatte 111 maskiner.



Med sin højt anbragte kedel havde Pennsylvania Railroad's klasse R - eksempel 2 - et ganske andet fremtøningspræg end den første 1'D.

| 1'D - LOKOMOTIVER<br>TEKNISKE DATA<br>EKSEMPLER 1-15 |                          | Oprindelsesår | Karakteristik | Cylindre ø mm | Slaglængde mm | Drivhjul ø mm | Kedeltryk kp/cm <sup>2</sup> | Hedeflade m <sup>2</sup> | Overheder m <sup>2</sup> | Risteflade m <sup>2</sup> | Tjenestevægt t | Adhæsiønsvægt t | Till. hast. km/h |
|------------------------------------------------------|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------|-----------------|------------------|
| Land                                                 | Lokomotiv eller -klasse  |               |               |               |               |               |                              |                          |                          |                           |                |                 |                  |
| 1 USA                                                | "Consolidation"          | 1866          | n2            | 508           | 610           | 1219          |                              |                          |                          | 2,3                       | 39             |                 |                  |
| 2 USA                                                | PRR klasse R             | 1885          | n2            | 508           | 610           | 1270          | 9,8                          | 160,9                    |                          | 2,9                       | 52             | 45,6            |                  |
| 3 Østrig                                             | KKStB klasse 170         | 1897          | n2v           | 540/800       | 632           | 1258          | 14/12                        | 227                      |                          | 3,9                       | 68             | 57              |                  |
| 4 Finland                                            | VR klasse Tk 1           | 1899          | n2            | 406           | 508           | 1120          | 12                           | 57,6                     |                          | 1,4                       | 38,2           | 33,2            | 50               |
| 5 USA                                                | Big Four nr. 728         | 1900          | n2            | 559           | 762           | 1422          | 14                           | 278,7                    |                          | 3,3                       | 84,8           | 75,8            |                  |
| 6 Sverige                                            | SJ litra Ma              | 1902          | n2v           | 536/810       | 640           | 1300          | 14                           | 213,5                    |                          | 2,9                       | 75,6           | 64,3            | 45/50            |
| 7 Norge                                              | NSB type 19              | 1902          | n2v           | 550/700       | 640           | 1250          | 13                           | 177,7                    |                          | 2,8                       | 70,5           | 60,7            | 40               |
| 8 USA                                                | Rock Island kl. 60       | 1907          | n2            | 648           | 813           | 1600          | 13                           |                          |                          |                           |                |                 |                  |
| 9 USA                                                | Toledo, St.L.&W. nr. 203 |               | h2            | 559           | 711           | 1448          | 13                           | 192,8                    | 44,1                     | 4,3                       | 90,8           | 77,3            |                  |
| 10 Italien                                           | FS klasse 740            | 1911          | h2            | 540           | 700           | 1370          | 12                           |                          |                          | 2,8                       | 66,5           |                 | 65               |
| 11 USA                                               | Boston & Albany nr. 1052 | 1912          | h2            | 584           | 813           | 1600          | 14                           | 276,7                    | 54,1                     | 5,3                       | 109,8          | 97,1            |                  |
| 12 Frankrig                                          | SNCF klasse 140 C        | 1913          | h2            | 590           | 650           | 1440          | 14/12                        |                          |                          | 3,2                       | 75,5           |                 | 80               |
| 13 Tyskland                                          | Bayerische St. G 4/5 H   | 1915          | h4v           | 400/620       | 610<br>640    | 1300          | 16                           | 179,0                    | 58,0                     | 3,3                       | 77,0           | 64,0            | 60               |
| 14 Diverse                                           | US Army Pershing         | 1916          | h2            | 533           | 711           | 1422          | 13,3                         | 173,0                    | 39,0                     | 3,0                       | 75,5           | 68,0            |                  |
| 15 Frankrig                                          | US Army                  | 1917          | h2            | 584           | 660           | 1435          | 11,9                         | 184,1                    | 42,6                     | 3,2                       | 72,8           | 63,3            |                  |



Toledo, St. Louis & Western Railroad's her afbildede maskine - eksempel 9 - giver et indtryk af, hvordan 1'D-lokomotiver i USA endte med at se ud. Der er masser af luft mellem understel og kedel, så den store fyrkasse kan få plads.

**Eksempel 3.** Lidt ind i 1890'erne begyndte også den europæiske lokomotivindustri så småt at tage 1'D-typen op. En tidlig fuldræffer var de østrigske statsbaners klasse 170, første gang sat på skinner i 1897. Den blev bygget af forskellige fabrikker og nåede et samlet antal på næsten 800 stk., som navnlig i kraft af de politiske forandringer under og efter 1. verdenskrig blev spredt i en række af Østeuropas lande og kendt under mange forskellige betegnelser. 2-cylindrede compound-maskiner var dengang ret almindelige i europæisk lokomotivbygning (men hovedparten af verdens 1'D-lokomotiver blev bygget som 2-cylindrede med enkelt ekspansion).

**Eksempel 4.** Så godt som alle europæiske lande fik 1'D-lokomotiver før eller senere. I Finland var man ret tidligt ude, og som det senere vil ses, blev 1'D-maskiner her dominerende på lignende måde som i USA. Omkring århundredskiftet var de europæiske lokomotivfabrikkers ordrebøger fyldte, så de første 20 finske 1'D-lokomotiver, leveret 1899-1900, var amerikanskbyggede. De kom fra Baldwin Locomotive Works og er et eksempel på, at 1'D-lokomotiver fortsat blev konstrueret også til svag overbygning. Akseltrykket var kun 8,3 t - og i overensstemmelse hermed fik de 20 maskiner betegnelsen Tk 1 i det literingssystem, som de finske statsbaner indførte i 1942, og hvor det

lille bogstav klassificerer lokomotiverne efter akseltryk.

De finske lokomotiver er tillige et eksempel på, at 1'D-arrangementet fandt lige så god anvendelse på bredspor som på normalspor, og havde der ikke skullet spares på pladsen, ville fx den russiske klasse Shch (over to tusinde enheder) såvel som 1'D-konstruktioner på den iberiske halvø og i Indien have figureret i nærværende artikel. Imidlertid er også de øvrige bredsporede eksempler valgt fra Finland, der i sammenligninger med danske forhold føles mere vedkommende.

**Eksempel 5.** Omkring år 1900 begyndte lokomotiverne i USA at blive større og tungere i takt med, at sporstandarden forbedredes og togene blev længere. Og samtidig blev 1'D-lokomotiver produceret i et omfang som aldrig før.

Eksempel 5 blev bygget til Chicago, Cleveland, Cincinnati & St. Louis Railroad (også kaldet det Big Four) af Brooks Locomotive Works, det næststørste af de ni foretagender, hvoraf American Locomotive Company (Alco) blev dannet fra 1901.

Dimensioner og vægt vidner om, at udviklingen var i skred, og eksemplet er for så vidt repræsentativt trods mange forskelligheder inden for den brede strøm af 1'D-lokomotiver, som flød fra de amerikanske lokomotivfabrikker.

**Eksempel 6.** Til malmtrafikken mellem Kiruna og Riksgränsen anskaffede Statens Järnvägar i 1902-07 et 2-cylindret compound 1'D-lokomotiv i 20 eksemplarer, litret Ma.

En variant med mindre kedel og lavere akseltryk, kaldet Mb og beregnet for malmtrafikken Gällivare-Luleå, nåede et styktal på 14. Leverandør var Nydqvist & Holm AB i Trollhättan. Størrelsesmæssigt rangerer Ma på linie med en væsentlig part af Europas 1'D-lokomotiver.

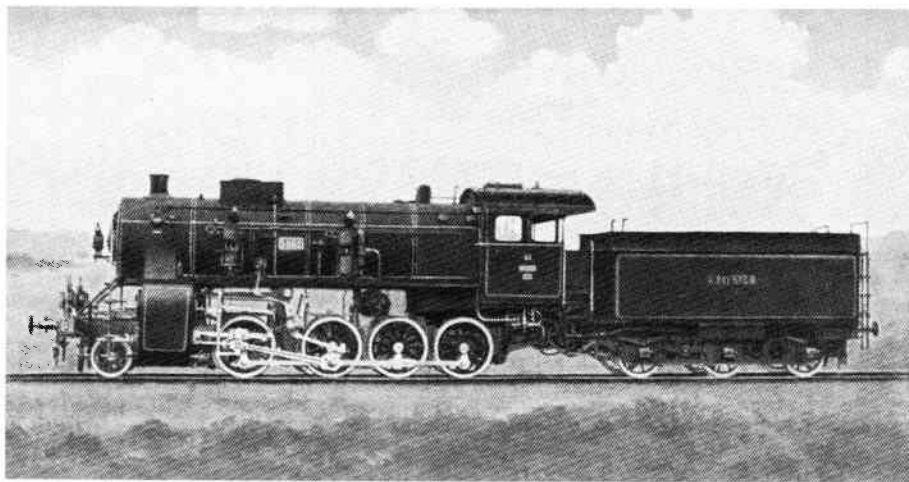
**Eksempel 7.** Til at bestride trafikken på Ofotbanen, den norske del af malmbanen, dvs. fra den svenske grænse til udskibningshavnen Narvik, anskaffedes i 1902 seks 1'D-lokomotiver fra SLM i Winterthur, fulgt af tre i 1909-10, som blev bygget hjemme i Norge af Aktieselskabet Hamar Jernstøberi & Mek. Verksted. Klassen blev de norske statsbaners type 19.

Størrelsesmæssigt modsvarede den SJs litra Ma og andre samtidige europæiske 1'D-lokomotiver, men med 16 t akseltryk var den ikke anvendelig på den tids andre norske banestrækninger.

Type 19 var imidlertid hverken den første eller sidste 1'D-konstruktion i Norge, der i alt fik et halvt hundrede 1'D-maskiner med tendrer af ikke mindre end syv forskellige hovedtyper, hvoraf de fleste var lettere end type 19.



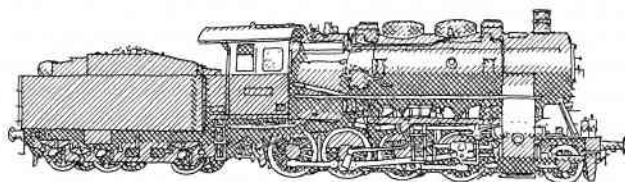
Bayerische Staatseisenbahns G 4/5 H - eksempel 13 - på et farvetrykt postkort, som reklamerer for J. A. Maffei i München. Trods den noget kantede »indpakning« af domén var billedets genstand et flot lokomotiv, som en senere monteret skorstensforlænger absolut ikke pyntede på. Den oprindelige bemaling var grøn med gule stafferinger. Arkiv: PWS.



**Eksempel 8.** Chicago, Rock Island & Pacific Railroad's klasse 60 er et godt eksempel på, hvad vi lærte som små: at i Amerika er alting større. Med maskiner som denne fik visse amerikanske baner »en ny dimension« (men der var endnu langt til toppen, hvad vægt og styrke angår). Samlet tjenestevægt for lokomotiv og tender var 182 t, og tenderen havde en kapacitet på 34 m<sup>3</sup> vand og 13,6 t kul. Ikke mærkeligt, at de europæiske maskiner på de sammenstillede typeskitser ser ud som ponyer i forhold til denne Baldwin-byggede arbejdshest fra 1907.

**Eksempel 9.** Omkring år 1910 blev det også i USA almindeligt at bygge togmaskiner med overheder. Toledo, St. Louis & Western Railroad's lokomotiv nr. 203 følger trop, men viser samtidig, at ikke alle nybyggede amerikanske 1'D-lokomotiver fra tiden var egentlige kæmper.

**Eksempel 10.** Et forholdsvis let europæisk 1'D-design var de italienske statsbaners klasse 740, bygget fra 1911. En sådan maskine var alsidigt anvendelig, både med hensyn til sporstandard og togart. Men grundlæggende var klasse 740 et godstogslokomotiv. Der blev bygget 470 stk. frem til 1923 af italienske fabrikker samt 400 stk. i USA med samme hoveddimensioner, men konstruktivt forskellige fra de originale italienske og tildelt en anden betegnelse: 735. Mange af de italienskbyggede fik for øvrigt også et andet klassenummer i tidens løb, efter ombygning med Franco-Crosti-kedel.



Den højtliggende og samtidig korte kedel satte i forbindelse med minimale akselafstande i den koblede hjulgruppe et bestemt præg på såvel den preussiske G 8<sup>2</sup> - eksempel 18 - som den 3-cylindrede G 8<sup>3</sup>, den var afledt af.

**Eksempel 11.** Med Boston & Albany Railroad's af Alco byggede nr. 1052 repræsenteres de amerikanske 1'D-lokomotivers glansperiode op mod 1. verdenskrig endnu en gang. Sammenligning med eksemplerne 5, 8 og 9 antyder, at variationerne inden for en principielt ret snæver ramme alligevel var talrige.

**Eksempel 12.** Denne franske konstruktion stammer fra 1913. Der angives at være produceret i alt 340 eksemplarer. Flere af de store franske selskaber anskaffede dem, og de blev bygget på en række fabrikker. Som SNCF-maskiner overlevede adskillige af dem 2. verdenskrig og var med til at præge den sidste periode af fransk dampdrift; helt op i 1970'erne blev klasse 140 C brugt til godstog på forskellige strækninger i det østlige Frankrig.

**Eksempel 13.** De bayerske statsbaners G4/5H (senere Baureihe 56<sup>8-11</sup>), bygget af Maffei i München - nogle også af Krauss - fra 1915 til 1919, var som firecylindret compoundlokomotiv i særklasse blandt 1'D-konstruktionerne. Ganske vist havde Maffei allerede i 1906 leveret nogle lignende maskiner (dog uden overheder) til den schweiziske Gotthard-bane, men kun i ringe antal. G4/5H blev derimod bygget i 230 eksemplarer - som formentlig var de mest ydedygtige blandt tyske 1'D-maskiner. Bortset fra hjularrangementet havde de desuden mange lighedspunkter med de så berømte eksprestogslokomotiver fra Maffei-fabrikken: Bayerns S 2/5, S 3/5, S 2/6 og S 3/6 samt Badens IVf. Som afbildningen viser, var G4/5H

På modstående helsides tavle er driftsmaterielfortegnelsestypeskitse af DSB litra H<sub>II</sub>, denne artikels eksempel 26, bragt i selskab med lignende rids af nogle udenlandske 1'D-lokomotiver til normalspor. Alle fem tegninger er her gengivet i samme målestok, 1:160 (modelbanestørrelse N), således at umiddelbar sammenligning er mulig.

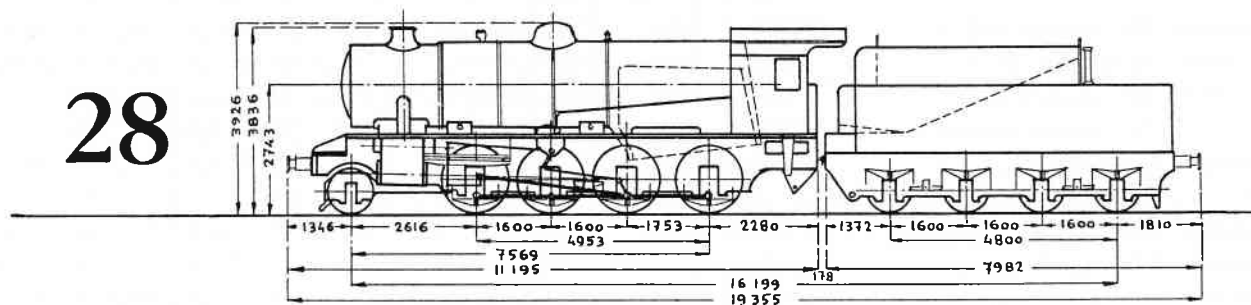
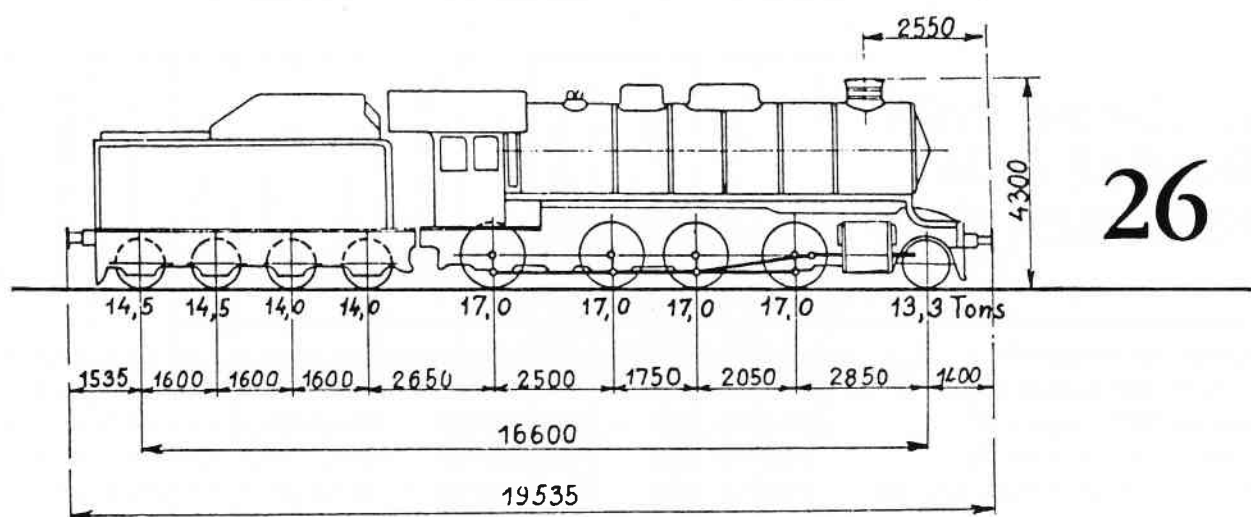
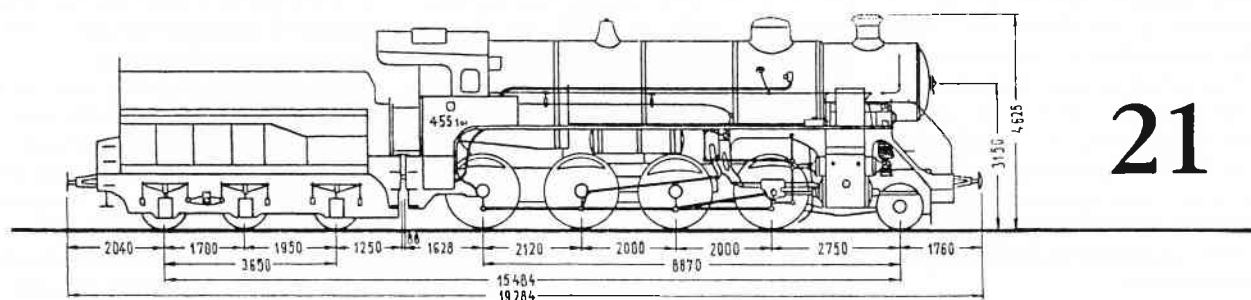
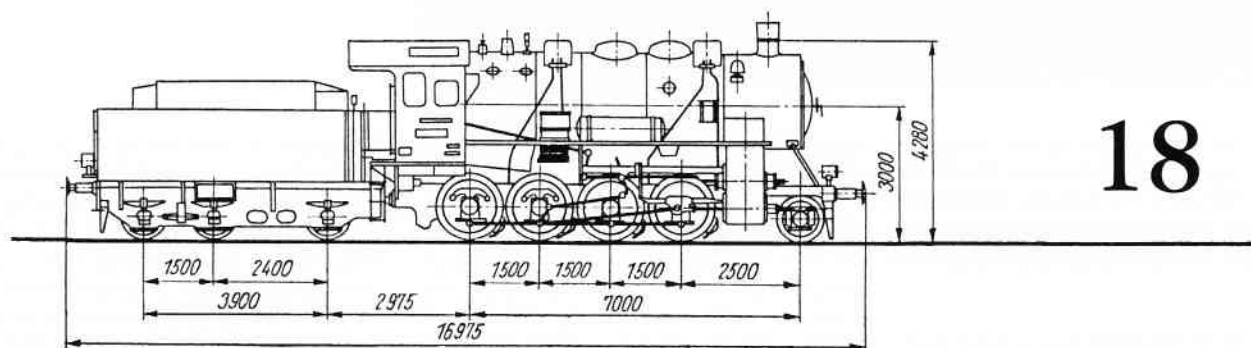
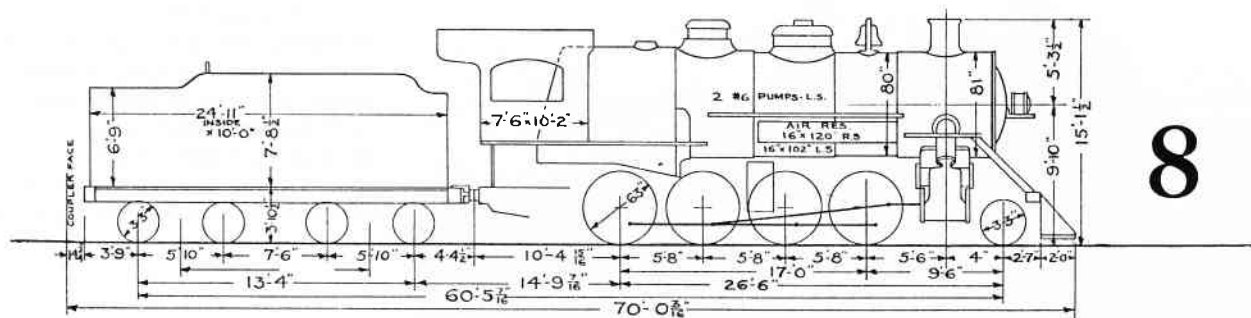
Som også berørt i hovedteksten, er det iøjnefaldende, hvor stor den amerikanske maskine (eksempel 8) virker i forhold til de europæiske. Den angivne længde 70 ft 3/16 in svarer til 21.341 mm, og højden 15 ft 1/2 in til 4.610 mm!

Bortset fra den ekstraordinært kompakte G 8<sup>2</sup> (eksempel 18) har de øvrige eksempler oven i købet været næsten samme længdemål for hele ekvipagen. Afvigelsen fra H-maskinen er kun 251 mm (1,3%) ved den tjekkiske maskine (eksempel 21) og 180 mm (0,9%) ved den britiske (eksempel 28). Men de europæiske maskiner viser samtidig store forskelligheder i »legemsbygningen«, fx med hensyn til afstanden mellem kedlens rørvægge og de koblede hjuls indbyrdes placering. Yderligere er i to af eksemplerne (21 og 26) drivstængerne ført til det 2. hjul sæt i den koblede gruppe; det er ellers oftest det 3. sæt, som er drivhjul på 1'D-lokomotiver.

dog koblet med en treaxlet tender: bayersk 3T 20,2.

**Eksempel 14.** Til brug for US Army, navnlig i Europa, blev der fra 1916 af Baldwin Locomotive Works bygget henvend 2.000 1'D-lokomotiver, de såkaldte Pershing engines (efter general John Pershing, som var chef for den første amerikanske hær i Europa). I konstruktion var de selvfølgelig præget af at være bygget i Amerika, men i størrelse og vægt var de beregnet på forholdene i Europa.

**Eksempel 15.** Også fra Alco leveredes under 1. verdenskrig en 1'D-konstruktion til den amerikanske hær. Denne var en smule mindre endnu og specielt tilpasset forholdene i Frankrig, hvor de i alt ca. 250 lokomo-





H 800, bygget af Borsig 1923, venter en oktoberdag i 1964 på afgang fra Fredericia. Denne maskine var et af de DSB-lokomotiver, som forsøgsvis blev forsynet med en hovedsagelig stålstøbt røgkammerdør, der blev spændt til ved hjælp af vridere langs randen i stedet for det sædvanlige arrangement med en centralt placeret bolt, travers og håndhjulsmøtrik. H 800, som først blev udrangeret 1976, er ikke hugget op; den tilhører Jernbanemuseet. Foto: Poul Thiesen.

tiver forblev efter krigen og var i brug gennem mange år. I Storbritannien blev Great Central Railway's 1'D-type fra 1912 (Robinson 2-8-0) gjort til krigsministeriel standard og bygget i over 500 eksemplarer til hærens brug.

**Eksempel 16.** Tampella og andre europæiske fabrikker byggede 1917-44 de i alt 143 finske maskiner af den klasse, som i 1942 blev tildelt betegnelsen Tv 1, og Alco leverede i 1917 de 20 lidt tungere maskiner, som fik »navnet« Tv 2 (der nutildags provokerer irrelevante idéassociationer). Aksestrykket 13 t var stort i forhold til eksempel 4, men lille i forhold til de fleste gængse europæiske Consolidations; set over for cylindre og hjul var fyrrasken og kedlen da også ret beskedent dimensioneret.

**Eksempel 17.** Som den første britiske jernbane havde Great Western Railway fået et 1'D-lokomotiv i 1903. Konstruktionen (klasse 2800) blev bygget i 84 eksemplarer frem til 1919 og igen i let ændret form i 1938-42, da yderligere 83 stk. kom til. Den var - om end noget lille - en temmelig normal europæisk godstogsmaskine. Artiklens eksempel 17, klasse 4700, bygget i kun 9 eksemplarer fra 1919 til 1923 på GWR's værksteder i Swindon, var derimod med de forholdsvis store drivhjul beregnet til flere formål; disse lokomotiver var »mixed traffic engines« og fandt derfor også anvendelse i passagertrafik.

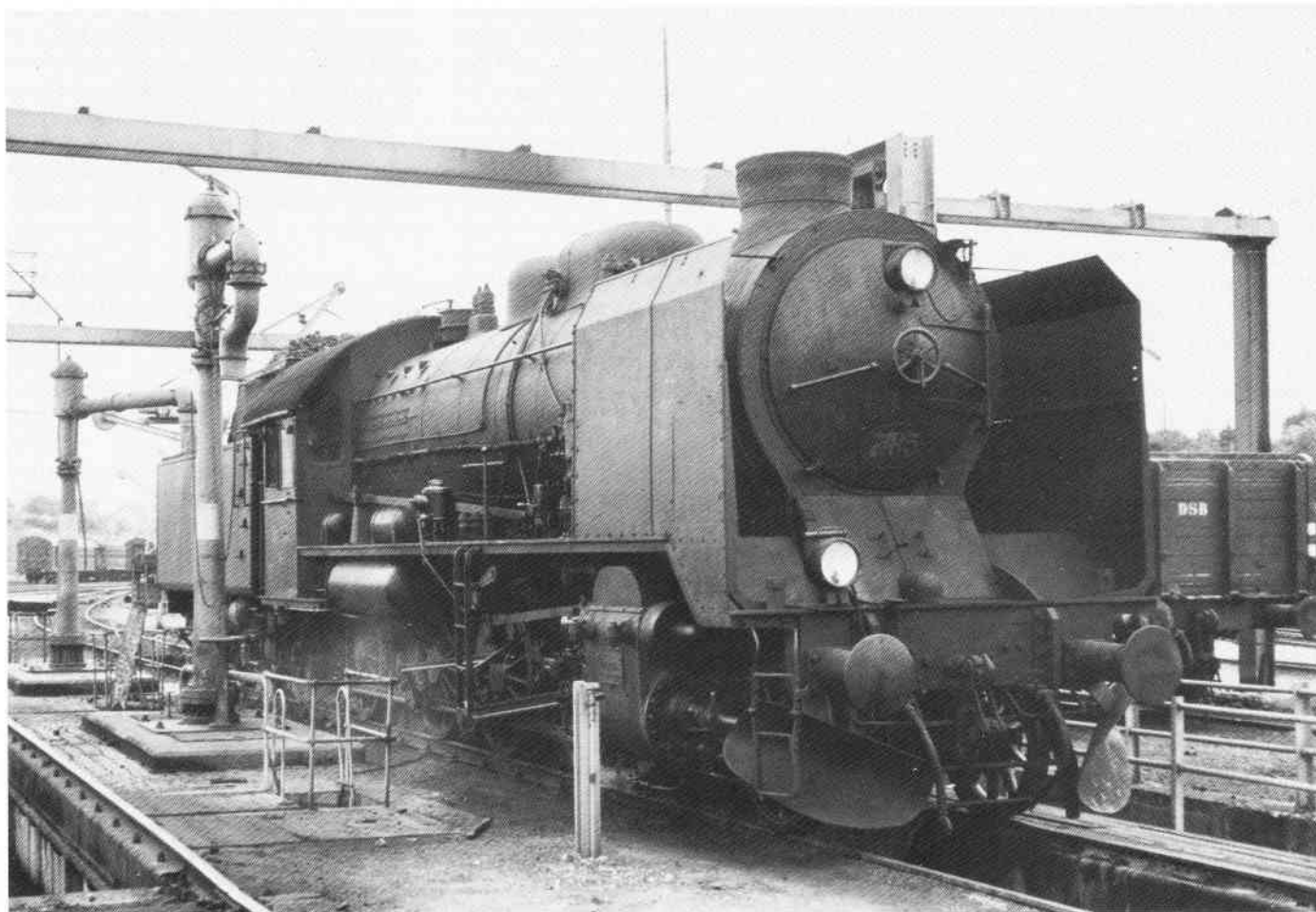
Denne usædvanlige 1'D-type var den sidste lokomotivkonstruktion, G.J. Churchward lagde navn til som GWR's berømte maskinchef.

**Eksempel 18.** Forhistorien til den preussiske (og oldenborgske) G 8<sup>2</sup> (senere Baureihe 56<sup>20-29,30</sup>) ligner et spil af tilfældigheder. G 8<sup>2</sup> blev til som en forenklet udgave af den trecylindrede G 8<sup>3</sup> fra 1918; denne var en forkortet version af 1'E-konstruktionen G 12 fra 1917, som på sin side var en videreudvikling af 1'E-lokomotivet G 12<sup>1</sup> fra 1915, med en af Henschel & Sohn AG herudfra konstrueret 1'E-type til Tyrkiet som mellemled - eller katalysator, om man vill

Men resultatet, et ret kort, men i øvrigt almindeligt 2-cylindret lokomotiv, blev noget af en succes. Deutsche Reichsbahn foretrak nemlig denne enklere konstruktion til masseproduktion frem for eksempel 13 trods lidt mindre ydelse. Fra 1919 til 1927 blev der til brug i Tyskland på forskellige fabrikker bygget ca. 850 stk. Sammen med

| 1'D-LOKOMOTIVER<br>TEKNISKE DATA<br>EKSEMPLER 16-30 |                            | Oprindelsesår | Karakteristik | Cylindre ø mm | Slaglængde mm | Drivhjul ø mm | Kedeltryk kp/cm <sup>2</sup> | Hedeflade m <sup>2</sup> | Overheder m <sup>2</sup> | Risteblade m <sup>2</sup> | Tjenestevægt t | Adhæsionsvægt t | Till. hast. km/h |
|-----------------------------------------------------|----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------|-----------------|------------------|
| Land                                                | Lokomotiv eller -klasse    |               |               |               |               |               |                              |                          |                          |                           |                |                 |                  |
| 16 Finland                                          | VR klasse Tv 1             | 1917          | h2            | 560           | 650           | 1400          | 13/12                        | 123,8                    | 38,6                     | 2,3                       | 61,5           | 52,4            | 60               |
| 17 Storbrit                                         | GWR klasse 4700            | 1919          | h2            | 483           | 762           | 1440          | 15,75                        | 207,4                    | 26,9                     | 2,8                       | 83,3           | 74,5            |                  |
| 18 Tyskland                                         | KPEV type G 8 <sup>2</sup> | 1919          | h2            | 630           | 660           | 1400          | 14                           | 163,5                    | 53,1                     | 3,4                       | 83,5           | 70,2            | 65               |
| 19 Belgien                                          | SNCB klasse 38             | 1920          | h2            | 610           | 711           | 1524          | 14                           | 187,5                    | 45,0                     | 3,7                       | 85,3           | 75,8            |                  |
| 20 USA                                              | Lehigh & N.E. nr. 301      | 1922          | h2            | 686           | 813           | 1549          | 14,7                         | 340,6                    | 83,7                     | 7,8                       | 136,8          | 127             |                  |
| 21 Tjekkosl                                         | ČSD klasse 455.1           | 1924          | h2            | 600           | 720           | 1624          | 13                           | 215,6                    | 55,7                     | 4,4                       | 76,7           | 62,3            | 80               |
| 22 Finland                                          | VR klasse Tk 3             | 1928          | h2            | 460           | 630           | 1270          | 14                           | 84,8                     | 26,0                     | 1,6                       | 51,8           | 42,8            | 60               |
| 23 Storbrit                                         | IMS klasse 8F              | 1935          | h2            | 470           | 711           | 1435          | 15,75                        | 153,2                    | 22,4                     | 2,7                       | 73,3           | 63,0            | 73/97            |
| 24 Peru                                             | FCC Andes-klasse           | 1935          | h2            | 508           | 711           | 1321          | 14,1                         | 160                      | 32                       | 2,6                       |                | 66              |                  |
| 25 Sverige                                          | SJ litra E2                | 1935          | h2            | 500 (i)       | 640           | 1388          | 12                           | 103,2                    | 32,7                     | 2,1                       | 57,5           | 50,0            | 70               |
| 26 Danmark                                          | DSB litra H <sub>II</sub>  | 1941          | h3            | 470           | 670           | 1404          | 13/12                        | 161                      | 55                       | 2,6                       | 81,3           | 68              | 80               |
| 27 Diverse                                          | US Army Liberty            | 1942          | h2            | 483           | 660           | 1448          | 15,75                        | 164,3                    | 43,7                     | 3,8                       | 73,2           | 63,6            | 70               |
| 28 Diverse                                          | WD Austerity               | 1943          | h2            | 483           | 711           | 1435          | 15,75                        | 171,7                    | ?                        | 2,7                       | 71,4           | 62,2            |                  |
| 29 Belgien                                          | SNCB klasse 29             | 1945          | h2            | 559           | 711           | 1524          | 15,75                        |                          |                          | 4,4                       | 93             |                 | 97               |
| 30 Diverse                                          | UNRRA Liberation           | 1946          | h2            | 550           | 710           | 1445          | 16                           | 210,6                    | 61,3                     | 4,1                       | 85,7           | 74,8            | 80               |





de øvige - mindre - grupper af 1'D-lokomotiver + små 700 eksemplarer af preussisk og meklenborgsk G 8<sup>1</sup>, som i perioden 1934-41 blev ombygget fra hjularrangement D til 1'D, alle samlet i Baureihe 56, dækkede de åbenbart det tyske behov for 1'D-hovedbanelokomotiver. Skønt en 1'D-maskine med 1400 mm drivhjul og 20 t akseltryk indgik i typeprogrammet for de såkaldte Einheitslokomotiven som en af de konstruktioner, man endnu i jernbane-jubilæumsåret 1935 påregnede at realisere, blev den således aldrig til noget.

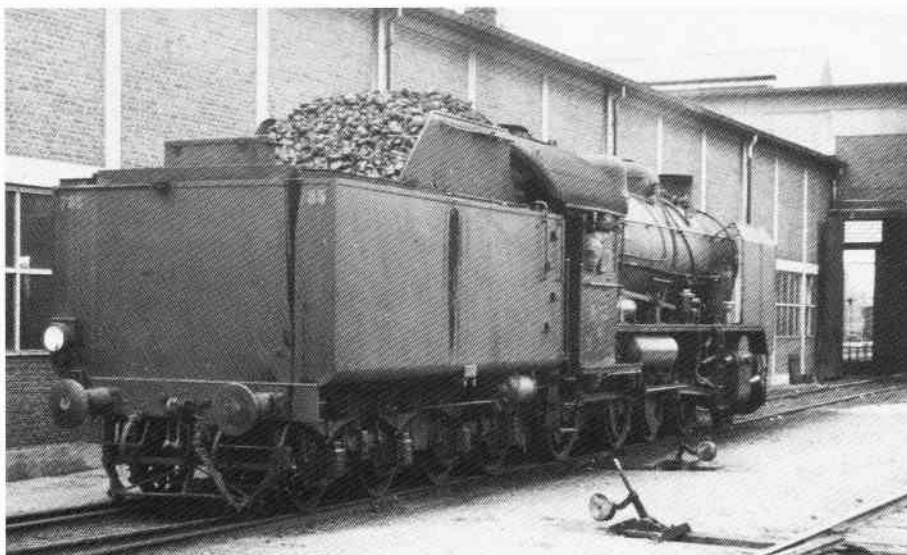
G 8<sup>2</sup> blev også bygget for eksport til Rumænien og Tyrkiet, som tillige modtog en leverance fra Sverige (omtalt nærmere i »jernbanen« nr. 1/1978). De tyrkiske maskiner havde forlænget kedel, dvs. at næsten hele røgholderet lå foran cylindrene; de fik derfor et ekstra barsk udseende.

*Eksempel 19.* Ligesom Finland var Belgien et af de europæiske lande, hvor 1'D-lokomotivernes styktal var stort i forhold til det samlede antal damplokomotiver. Blandt anskaffelser i årene nærmest efter 1. verdenskrig var således 150 1'D-maskiner, bygget i Amerika af Baldwin og Alco til de belgiske statsbaner og benævnt klasse 38.

*Eksempel 20.* Som en prøve på, hvor stor en 1'D-maskine faktisk kunne være, står Lehigh & New England Railroad's nr. 301 fra 1922. Adskillige af dennes data har næsten dobbelt så store talværdier som de gængse europæiske 1'D-typer, og der optræder akseltryk omkring 32 t. Tenderen var heller ik-

*H 785, bygget af Frichs 1941, fotograferet i Fredericia, hvor maskinen i august 1964 står i selskab med to af de vandkraner, der i damptiden kunne sætte deres forventningsfremkaldende præg på en jernbanestation. Nogle af de træk, der adskiller de »nye« H<sub>II</sub> fra de »gamle« H<sub>I</sub> (se billedet af H 800), træder tydeligt frem: den ekstra dom med damptrørrer, den omfangsrige skrosten med Lemaitre-udgang og de store røgplader, som denne efter kort tid gjorde det påkrævet at forsyne H<sub>II</sub>-maskinerne med. Foto: Poul Thiesen.*

*H 785 set fra den anden ende, men stadig august 1964 i Fredericia. Her får man et godt indtryk af den særlige tender-type, som de seks H<sub>II</sub>-maskiner ene af alle DSB-lokomotiver blev udrustet med. De ældre H-maskiner havde derimod, som det kan anes på billedet af H 800, samme slags tender som litra P og R. Et par tal til sammenligning vedr. større danske lokomotivtenderes kapacitet af vand (m<sup>3</sup>) og kul (tons): P og R 21/6; H<sub>I</sub> 21 hhv. 23,3/6 hhv. 5; E<sub>I</sub> 21/6,5; E<sub>II</sub> 25/6,5; PR 23/6; T 21,5/5; N 26/6,5; H<sub>II</sub> 27/8. Mon der for resten ikke er læsset endnu mere end 8 tons på tenderen til H 785? Foto: Poul Thiesen.*



ke nogen svækling; den kunne medføre små 38 m<sup>3</sup> vand og havde en tjenestevægt på 83,5 t. Leverandør var Alco.

**Eksempel 21.** Blandt de tjekkiske statsbaners ret mange klasser af 1'D-lokomotiver er medtaget den af Böhmisches Maschinenfabrik i Prag byggede klasse 455.1 fra 1924. Den var fåtallig og fyldte ikke meget i det samlede billede, men figurerer her som en pendant til eksempel 17. Det var også meningen at benytte klasse 455.1 som fuldgyldigt persontogslokomotiv.

**Eksempel 22.** Den numerisk største klasse af finske 1'D-lokomotiver var Tk 3, som nåede 171 stk. Den blev bygget i perioden 1928-53 af flere fabrikker, heriblandt også Frichs i Århus. Akseltrykket var under 11 t grænsen, men konstruktionen var betydelig tungere og kraftigere end Tk 1 - eksempel 4 - og Tk 2. Sidstnævnte var en finsk konstruktion fra 1903, et 2-cylindret compound-lokomotiv af lignende dimensioner som Tk 1, frem til 1907 bygget i 34 eksemplarer.

Det samlede antal af finske statsbaners 1'D-maskiner i klasserne Tk 1, Tk 2, Tk 3, Tv 1 og Tv 2 nåede den for et forholdsvis lille jernbanesystem så imponerende størrelse af 378. Det må dog hertil bemærkes, at de 378 maskiner aldrig har været til rådighed alle på én gang, bl.a. på grund af afgivelser til Sovjetunionen.

**Eksempel 23.** London, Midland & Scottish Railway's klasse 8F blev bygget i sammenlagt over 700 eksemplarer, størsteparten først under 2. verdenskrig. Konstruktionen, der efter britiske forhold var et ret svært godstogslokomotiv, kan betragtes som en parallel til den berømte 2'C-type, der almindeligvis benævnes »Black Five« (= sort femmer). Dennes tidligste eksemplarer kom på scenen i 1934, og klasse 8F optrådte fra 1935. Begge var med til at gøre maskinchefen William Stanier's navn berømt.

**Eksempel 24.** Lokomotivindustrien i USA havde et stort marked i Sydamerika. De 29 1'D-maskiner af »Andes«-klassen, som den peruvienske centralbane - Ferrocarril del Centro - anskaffede 1935-51, var imidlertid britiskbyggede; de kom fra Beyer, Peacock & Co., men var til en vis grad konstrueret efter nordamerikansk mønster. Strækningen er en af verdens værste i henseende til længdeprofil og har en zigzag-tracé. Af hensyn til de store hældningers indvirkning på vandstanden blev kedlen forholdsvis kort, og ligeledes på grund af hældningerne kan man med fuld ret betragte konstruktionen som et eksprestogslokomotiv, selv om hjuldiametere siger noget andet.

**Eksempel 25.** I alt 160 1'D-maskiner har på et eller andet tidspunkt figureret i Statens Järnvägars materielfortegnelser. Litra Ma - eksempel 6 - og Mb er allerede nævnt. Langt den største klasse af svenske 1'D-maskiner var dog litra E2. Ligesom visse i teksten til eksempel 18 nævnte tyske maskiner fremkom de ved ombygning af D-koblede maskiner uden forløber. Disse var bygget over en årrække, begyndende i 1907, og havde litra E. Ombygningen, der blev gennemført fra 1935 til 1951 på 90 af maskinerne, havde en unik lokomotivart som resultat: 1'D med indvendige cylindre.

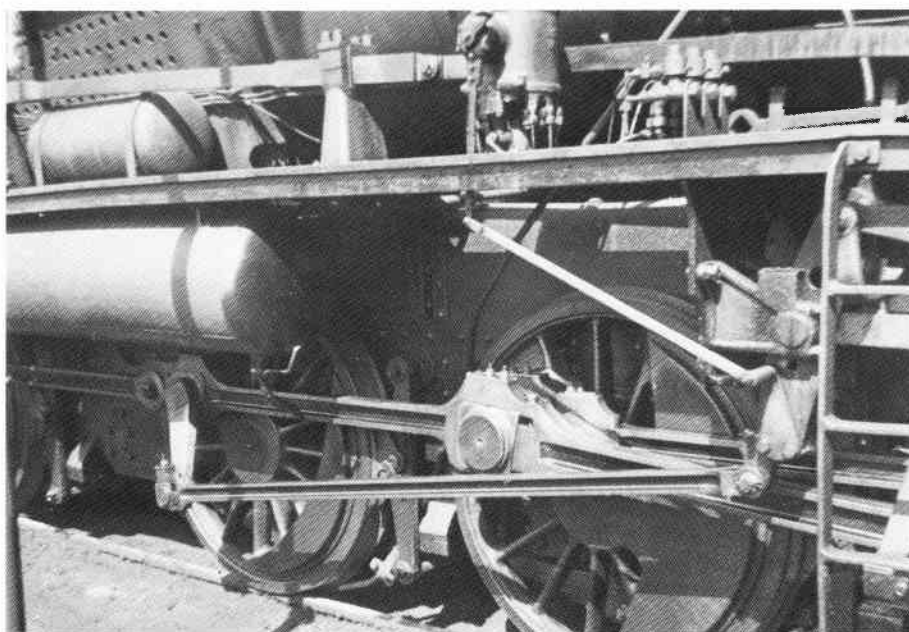
**Eksempel 26.** De danske statsbaners 1'D-koblede litra H blev bygget første gang i 1923 - af Borsig - og er altså som konstruktion nogenlunde jævnaldrende med eksemplerne 20 og 21. Litra H kan betragtes som en parallel til DSBs litra RII på omtrent samme måde, som de under eksempel 23 omtalte britiske klasser forholder sig til hinanden. Men »fødselsdagsbarnet« er den reviderede udgave HII fra 1941, der navnlig udmærkede sig ved at have en stor, svejst tender med en kapacitet på 27 m<sup>3</sup> vand og 8 t kul, hvilket var dansk rekord. Lokomotivet selv var også forbedret på en række punk-

ter. H-maskinerne var den eneste danske klasse af 1'D-lokomotiver og nåede i alt kun 18 stk., hvoraf de 6 stk. var HII. Man fristes gang på gang til at stille det spørgsmål, om der var bygget for mange standardlokomotiver i Otto Busses tid som maskindirektør, men selv en indgående analyse vil næppe give et entydigt svar; emnet er særdeles komplekst.

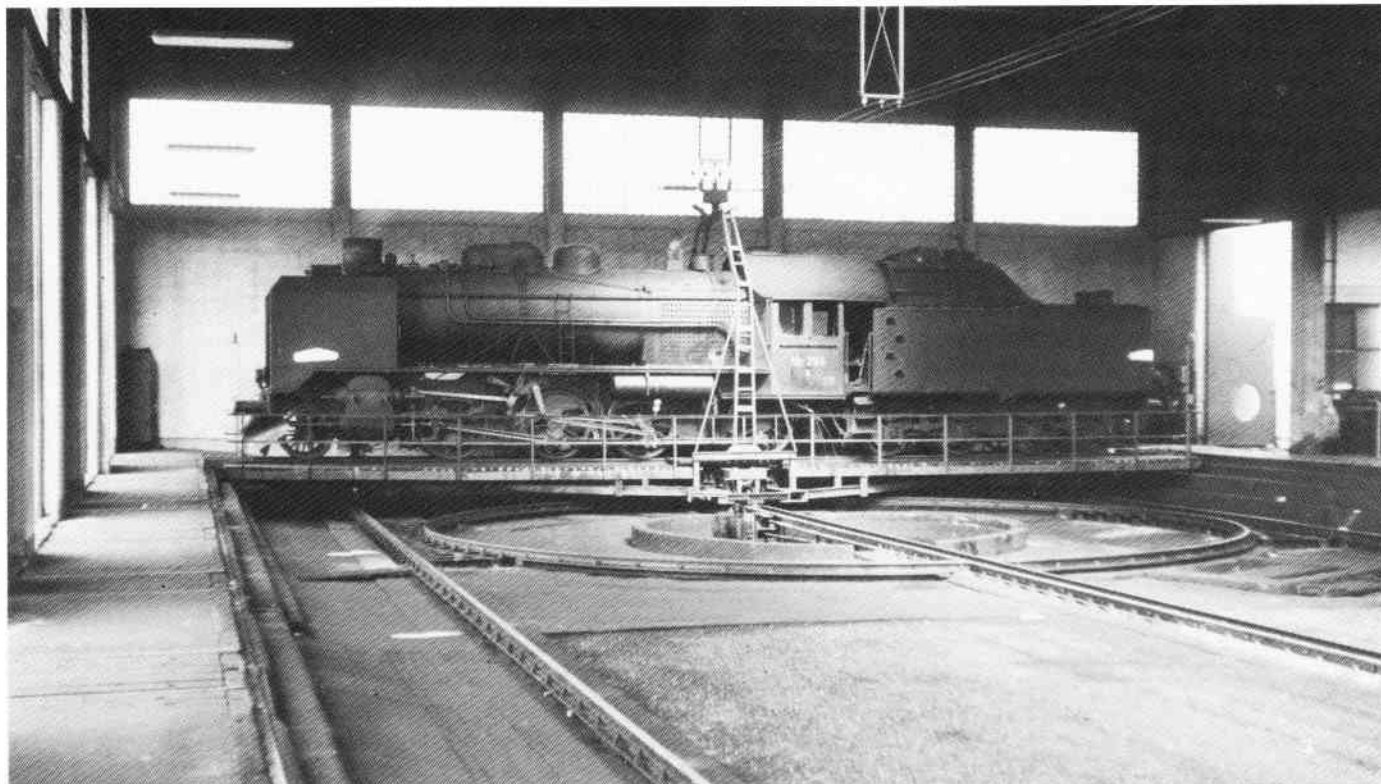
**Eksempel 27.** Et andet diskussionsspørgsmål - af mere almen karakter - er, om historien gentager sig. Den gør det i hvert fald på nogle områder. Igen under 2. verdenskrig måtte man i USA bygge lokomotiver til brug i andre verdensdele. Blandt dem var også en 1'D-konstruktion, kaldet »Liberty« (=frihed). Den opgives at være bygget i ca. 2.100 eksemplarer, hvoraf mange selvfølgelig også kom til at spille en rolle i efterkrigsårene. Dimensionerne var ikke overvældende, heller ikke efter europæisk målestok, men dermed var der så også meget vide grænser for anvendelsen.

**Eksempel 28.** Under 2. verdenskrig blev der også i Storbritannien, hvor man som foran berørt (eksempel 23) først havde igangsat en øget produktion af en til fredsforhold udviklet konstruktion, udviklet en til krigssituationen afpasset 1'D-type, som udmærkede sig ved forenklet byggemåde og vedligeholdelse. Der blev produceret over 900 maskiner af denne »War Department Austerity 2-8-0« (austerity = strengthed eller barskhed, i visse sammensætninger dog nærmere knaphed eller askese). R.A. Riddles, der senere stod for British Railways' standardlokomotiver, var i spidsen for udviklingsarbejdet.

**Eksempel 29.** Mest kendt af de »genopbygningslokomotiver«, som kom frem efter afslutningen af 2. verdenskrig, er nok den store til Frankrig fra USA og Canada leverede klasse 141 R med hjularrangementet 1'D1'. Men de



Udsnit af gangtøjet på højre side af H 783, som blev fotograferet august 1962 i Fredericia. Man kan vel ikke sige, at synet ligefrem får tænderne til at løbe i vand, men det fremkalder trods alt et uafviseligt velbehag at få indblik i denne verden af hensigtsmæssighed, hvor intet modepræg kan spores, og hvor intet giver sig ud for at være andet, end det er. Netop dette »indblik« er stadig muligt, for så vidt selv samme maskine overlevede udrangeringen af de »nye« H-maskiner i 1967 og i 1984 blev opstillet som »statue« ved Centralværkstedet i København. Foto: Poul Thiesen.



300 ligeledes i USA og Canada byggede 1'D-maskiner, som udgjorde de belgiske statsbaners forholdsvis tunge klasse 29, var af ganske tilsvarende betydning i Belgien.

*Eksempel 30.* Rækken slutter med endnu et genopbygningslokomotiv, den for UNRRA byggede type »Liberation« (= befrielse). Det var den grundlæggende idé at frembringe en europæisk standardtype, som kunne bruges rigtig mange steder, og der blev foretaget mange forstudier og gjort et stort udvalgsarbejde. Men typen, der blev bygget af det britiske firma Vulcan Foundry Ltd. i Newton-le-Willows, kom dog kun til at omfatte 120 enheder, og disse fandtes kun i fire lande: Tjekkosllovakiet, Polen, Jugoslavien og Luxembourg.

★

Forhåbentlig er der med det foranstående givet et vist overblik. Men med kun 30 eksempler mangler man selvfølgelig ikke så lidt i at være kommet rigtig rundt i emnet, både geografisk og - i særdeleshed - teknisk. Fx er de forskellige typer af forløbere (Bissell, Adams, Krauss-Helmholtz og andre) ikke berørt. Og i det hele taget ville der i en mere udførlig behandling af emnet 1'D-lokomotiver være ganske meget at berette om tekniske problemer og deres løsning - så meget endda, at man til en generel historisk gennemgang af damplokomotivets tekniske udvikling og de forskellige konstruktions-»skoler« langt hen ad vejen ville kunne klare sig ved udelukkende at benytte 1'D-lokomotiver som demonstrationsobjekter.

Det må endvidere påpeges, at vel var

*Et sidste billede af H 785 taget august 1964 i Fredericia viser maskinen på remisens skydebro. Optagelsen er fængslende ikke bare på grund af den næsten teatraliske lyseffekt, men også fordi man så tydeligt ser det specielle arrangement, hvormed skydebroen kunne fungere som drejeskive, en efter danske forhold særegen løsning (og vistnok i det hele taget ikke meget brugt kombination). Foto Poul Thiesen.*

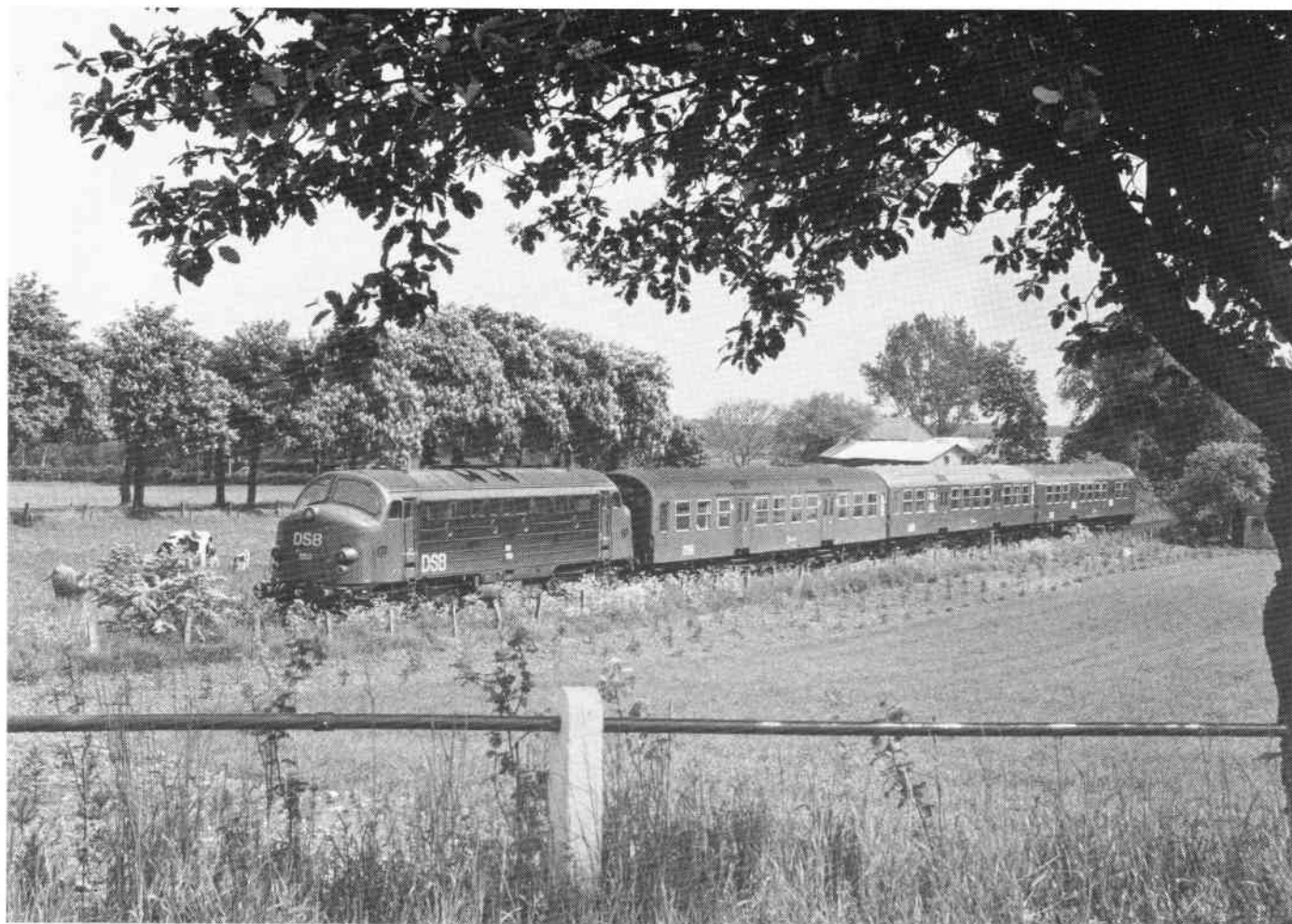
1'D-lokomotiverne i de fleste tilfælde anskaffet med henblik på godstrafik, men at en nærmere undersøgelse utvivlsomt vil vise, at de i overvejende grad også er brugt som trækraft til passagertog - ikke kun i sådanne tilfælde, som eksemplerne 17, 21 og 24 belyser. Hvis standsningsstederne ligger tæt, betyder accelerationsevne ofte mere end maksimalhastighed for køreplanens overholdelse. Yderligere var en del 1'D-maskiners maksimalhastighed endda slet ikke så ringe.

Til syvende og sidst er det dog måske hverken det teknikhistoriske eller det trafikhistoriske, men det politisk-historiske aspekt, som er det mest interessante ved 1'D-lokomotiverne. Eksempler som 3, 14, 15, 19, 23 og 27-30 reflekterer på en meget direkte måde nogle af de store kapitler i det 20. århundredes verdenshistorie - kapitler, som det selvsagt ligger uden for nærværende artikels (og nærværende tidsskrifts) rammer at referere mere indgående. □



*Når der i Nordamerika skal opstilles et damplokomotiv som statue, hvad er så mere passende end en 1'D-maskine? Denne står i Highland Park, Meridian, Mississippi. Den er i selskab med et andet feriovalt mindesmærke; den indhegnede sten i forgrunden er rejst for en vis Jimmie Rodgers, der blev kendt som the »Singing Brakeman«. På stedet holdes der en årlig festival med deltagere fra hele USA - vi er langt væk hjemmefra! Arkiv PWS.*





MY'erne af nyeste serie ses stadig i fast persontrafik, efter MR-togenes »forvisning« fra Sjælland. Her MY 1158 ved Ravnstrup 6. juni. Foto: John Hansen.

# Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Privatbanerne, Veteranbanerne og Udland

**DSB**



## Rullende materiel

Læserne af denne spalte har længe efterlyst et »start grundlag«, for at kunne følge udviklingen i DSBs materielbeholdning. I »jernbanen« nr. 1/92 bringes derfor en komplet tabellarisk oversigt over antal trækkræfterheder og personvognsmateriel pr. 1. januar 1992.

### IC/3 togsæt sætter rekord

204,6 km/h er den nye hastighedsrekord på danske skinner. Den blev sat den 22. oktober, da DSB i slutningen af nævnte måned foretog en serie prøvekørsler med IC/3 togsæt mellem Årup og Middelfart.

Formålet med prøvekørslerne var at få klarlagt, hvorledes IC/3-togene reagerer ved kørsel med høje hastigheder. Konklusionen var, at der ikke bliver problemer med at køre de 180 km/h, som det er målet at nå op på mellem København og Århus, formentlig fra 1993.

Kørslerne på Fyn foregik med MF-togsæt 06, som DSB anvender til afprøvning af ATC (automatisk togstopanlæg). Dette udstyr, installeret i både tog og på strækninger, er en betingelse for at øge hastigheden udover det nuværende maksimum i daglig drift på 140 km/h.

IC/3-toget havde været i Minden for at få indbygget måleudstyr hos de tyske forbundsbaners forsøgsanstalt, og tyske teknikere deltog i prøvekørslerne. De fandt sted under særlige sikkerhedsforanstaltninger som følge af, at der blev kørt med højere hastigheder end normalt. Foruden på Fyn har DSB foretaget højhastighedskørsler mellem Skørping og Aalborg og mellem Ringsted og Slagelse. I et samarbejde mellem de svenske og danske statsbaner har togsættet desuden været afprøvet mellem Stockholm og Göteborg med 200 km/h.

Den hidtidige »officielle« danske hastighedsrekord blev også sat på Fyn. Et MZ-lokomotiv kørte i 1978 med en højeste hastighed på 191 km/h.

### IC/3 nu også litra Y2

ABB Scandia afleverede togsæt nr. 53 til

DSB i begyndelsen af oktober. Herefter afbrydes leverancerne en periode, for at fabrikken kan afvikle sine eksportordre til Sverige (7 togsæt) og Israel (10 togsæt).

Det første togsæt til Sverige afleveredes til »Blekinge Länstrafik AB« den 24. oktober i forbindelse med en præsentation for dansk presse mellem København H. og Helsingør og for svensk presse mellem Helsingborg og Malmö. Fem af togsættene (litra Y2, nr. 1367-1373 i SJs nummerrække) leveres i 1991, de to sidste i foråret 1992. »Nr. 1373« bliver SJs ejendom, de øvrige ejes af lens- trafikskelskabet, men betjenes og vedligeholdes af SJ (Malmö lokstation).

Syv SJ-lokomotivførere har været til uddannelse hos DSB, de skal nu være instruktører for kolleger.

Eksportprojektet er af ABB Scandia blevet gennemført på blot ni måneder fra kontraktunderskrivningen den 6. februar 1991 til afleveringen af det første togsæt den 24. oktober 1991. Den hurtige leveringstid har kun været mulig gennem et tæt samarbejde med DSB.

Blekinge Länstrafik AB er et selvstændigt aktieselskab ejet af lenets kommuner samt



landstinget. Selskabets aktiviteter omfatter togtrafik, busstrafik, skærgårdstrafik, flyvebådstrafik samt samordning af taxa-kørsel. Selskabet har foretaget en usædvanlig stærk satsning. Blekinge er således det første svenske len, der selvstændigt investerer i rullende materiel og tilmed i importerede togsæt.

I Blekinge Län skal det nye togsæt ind sættes på strækningen Malmö-Karlskrona, en strækning på 243 km, der trafikeres med ni daglige dobbeltture fra den 7. januar 1992. Hvor IC/3-toget i Danmark kører intercitytrafik, skal det i Sverige altså køre i regionaltrafik. Toget kommer hermed til at styrke infrastrukturen, idet det forbinder Syd-Sverige med Øresundsområdet. SJ vil endvidere trafikere strækningen Karlskrona-Emmaboda og eventuelt Emmaboda-Kalmar med togsættene.

Tekniske data:

|                |          |
|----------------|----------|
| Vægt:          | 97 tons  |
| Tophastighed:  | 180 km/h |
| Passagerantal: | 140      |

Togsættene til Sverige afviger på en række områder fra det danske IC/3-tog, som giver sig udtryk i tekniske tilpasninger:

- Indbygning af svensk ATC (automatic train control), signaler mellem skinner, antenne, ATC-enhed og togets computer.
- Software ændringer afledt af f.eks. svensk ATC, dødmandsfunktion og førerinformation.
- Svensk informationstekst til fører og passagerer.
- Ændringer i førerbordet/-rummet afledt af mekaniske ændringer.

Og i designmæssige tilpasninger:

- Udvendige farver (rødt/blåt/sølvfarvet)
- Indretningen af 1. klasse med røde farver og fastgørelse af stolene.

I »jernbanen«, nr. 1/92 bringes en mere udførlig omtale af »Blekinge Länstrafik AB« og det nye trafikmønster mellem Skåne og Blekinge.

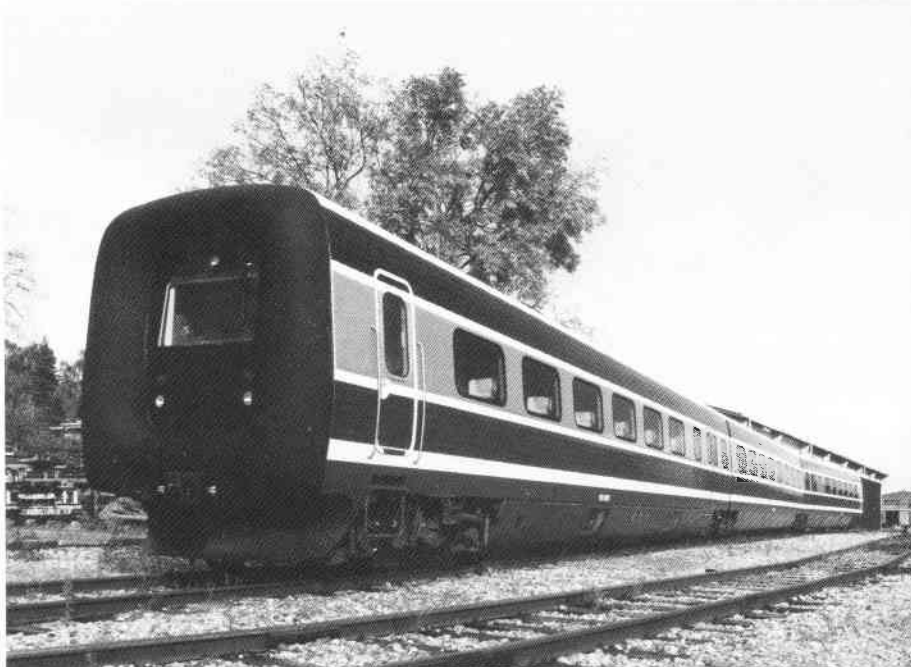
## Brand i IC/3-togsæt

Der skete skader for mellem tre og fem mio. kr. ved en brand den 28. oktober i motoren på MF-togsæt 34, der netop havde passeret Ullerslev på vej til Odense. 14 passagerer og fire DSB-medarbejdere måtte en tur omkring sygehusene i Nyborg og Odense til observation for røgforgiftning. En del kunne hurtigt udskrives, og ved middagstid næste dag var alle udskrevet.

Årsagen til branden blev ikke fuldt opklaret, men formentlig er der tale om, at et brændstoffer er knækket. Det lykkedes personalet i toget at slukke ilden, inden brandvæsenet nåede frem. Skaderne på først og fremmest togets 300 styreledninger er omfattende, og IC/3-togsættet ventes først tilbage i drift om tre til fire måneder.

## Vask af IC/3-togsæt

Trafik tjenesten har længe været utilfreds



Det første IC/3-togsæt til Sverige, litra Y2 1367, leveret til »Blekinge Länstrafik AB«. Bemalningen er (fra oven): Brede striber, rød, grå og blå, adskilt af hvide striber. Sort skørt. På vognsiden anbragt logo: »Blekinge Kustbana«. Togsættet blev da heldigvis svinet til af graffitivandalen - antagelig danske, mener det svenske politi - allerede i den første weekend efter ankomsten til Malmö. Foto: ABB Scandia.

med den autoshampoo, IC/3-togene vaskes i. Shampooen er for mild, og i foråret 1991 var det nødvendigt at vaske togene med håndkraft for at få dem rigtig hvide efter vinteren. DSB er derfor gået i samarbejde med den svenske Nobel-koncern, som bærer omkostningerne til udvikling mod til gengæld at få lov til at afprøve nye sæber i en forsøgsperiode. De nødvendige godkendelser fra både ABB Scandia og bedriftssundhedstjenesten hos DSB er en forudsætning. Den nye sæbe ventes klar først i 1992.

## Nye S-tog i udbud

Firmaer jorden rundt står i kø for at få lov at levere nye tog til S-banen.

Den 2. oktober var udbudsmaterialet på den nye generation af S-tog klar til at blive sendt ud til 10 interesserede producenter. Firmaerne kommer fra så fjerne lande som Australien, Japan, Canada - samt fra Italien, Frankrig og Tyskland. Flere af dem har allerede sendt repræsentanter til Danmark for at se nærmere på forholdene.

DSBs projektgruppe har opstillet en lang række krav til de nye tog. Kapacitet, kvalitet og miljø er nøgleordene, der prioriteres højt, for at S-banen kan imødekomme fremtidens trafikbehov i hovedstadsområdet. Udbudsmaterialet indeholder de juridiske betingelser, produktvisioner, brugerkrav, tekniske krav og miljøkrav, der stilles til de nye togsæt.

Projektgruppen venter spændt på producenterne reaktion på kravene til miljø, der aldrig har været stillet i det omfang, som DSB gør i dette tilfælde.

De nye tog skal have plads til ca. 700 passagerer mod i dag ca. 500, og derfor må de

konstrueres bredere eller i to etager. Togene skal være lette for at holde energiforbruget nede, og de skal være nemme at vedligeholde, hvorfor der lægges op til, at de opbygges af moduler.

Tilbudsmaterialet skal være tilbage hos DSB den 6. januar 1992, hvorefter det skal analyseres, sådan at der forventeligt kan indgås kontrakt i april - maj 1992 på ca. 12 togsæt. Leveringen af de første sæt ventes at begynde ved årsskiftet 1993-94, hvor de så bl.a. kan afprøves i en vintersituation.

Den samlede udskiftning af S-togsmaterialet af 2. generation ventes at vare 10 år og at koste 4 til 5 mia. kr.

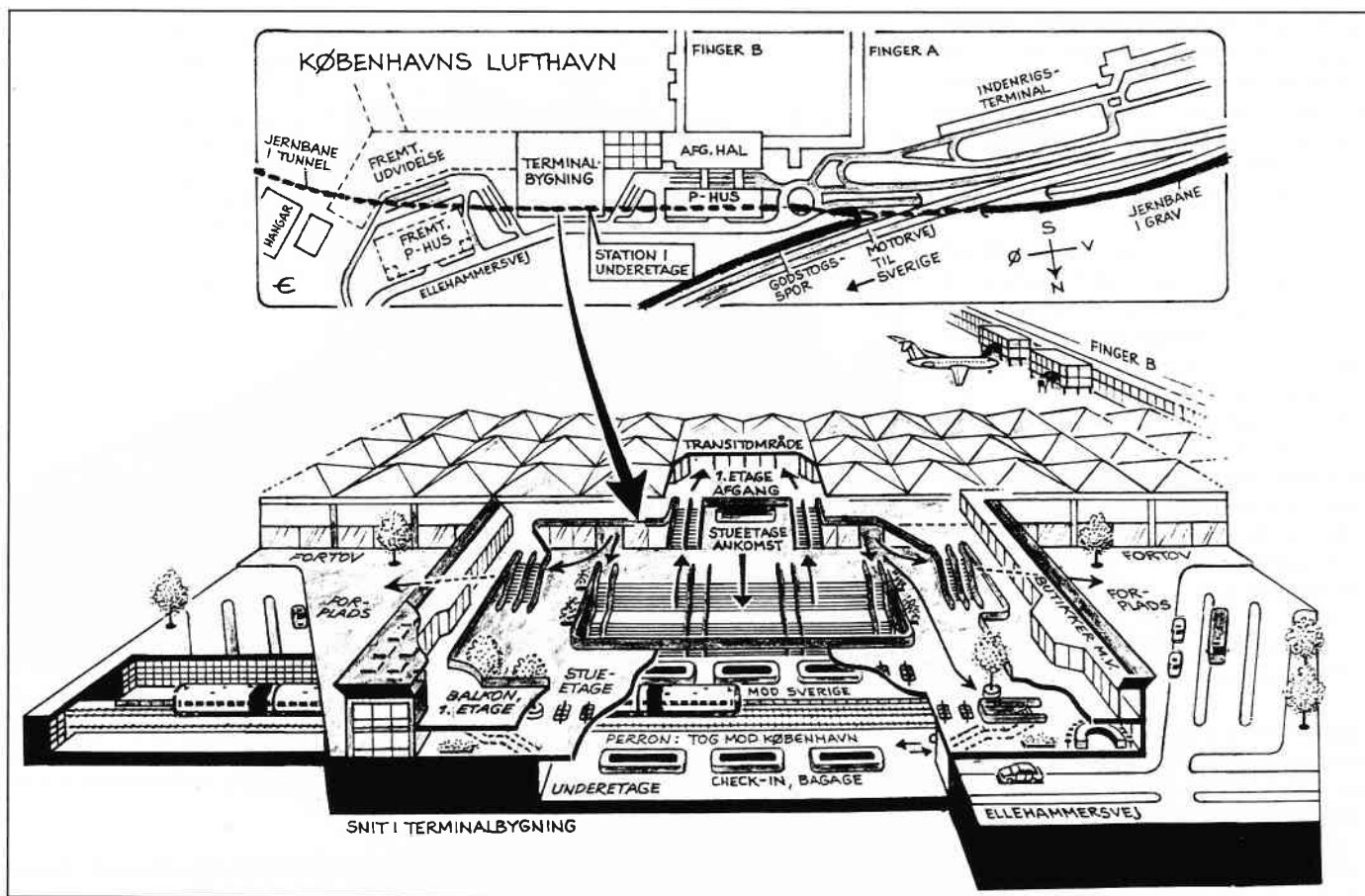
## Renoveringsprogrammet

DSB vil hurtigst muligt og helst inden 1. januar 1993 renovere 121 Bn-vogne, som kører i regionaltrafikken øst for Storebælt. Vognen er uden asbest, men nedslidte, og interiøret skal forbedres i stil med de allerede renoverede Bn-vogne. Bn-vogne med asbest (af nummerserien 700 - 744) udrangeres med to pr. måned.

Direktionen har endnu ikke sat dato på, hvornår renoveringen af 97 MR-togsæt kan gå i gang, (jf. »jernbanen« nr. 2/91 - side 48). Renoveringen starter formentlig i 1993. Forbedringen af motorerne fortsætter dog som planlagt.

## Sølvpilene til Polen

De 10 hensatte MA-lyntog - »Sølvpilene« - blev reddet fra ophugning i 11. time, da DSB og et polsk regionalt trafik selskab underskrev en hensigtserklæring, som sikrede, at Sølvpilene kan køre videre på polske skinner. Polakkerne meddelte den 15. oktober,



Kastrup ny station. Tegning: DSB (Infografik: Erling Nederland)

at den aftalte udbetaling på knap en mio. kr. var overført til DSBs konto i Nationalbanken.

Prisen for Sølvpilene er fem mio. kr. DSB skal ifølge aftalen stille teknisk bistand til rådighed for et beløb op til fire mio. kr. Foreløbig skal DSB sætte to togsæt i køreklar stand, så de kan køre til Polen i midten af december. DSB skal desuden forestå uddannelse af polske teknikere og lokoførere.

★

Ved redaktionens slutning ultimo november var der gennemført tre prøvetog med MA-materiel for egen kraft - to til Ringsted og et til Rødby F., hvor togene en tid har været hensat, idet de var for »udsatte« på Helgoland. Alle tre prøvekørsler fandt sted i slutningen af november.

## Faste anlæg

### Lufthavnsstationen

DSB, SAS og Københavns Lufthavne A/S er enige om, hvordan den nye lufthavnsstation skal udformes.

Den nye løsning bygger på følgende principper:

- Persontogene føres under det nye P-hus og i en direkte linie videre ud under hangar 1 og lufthavnens »airside«. En del af P-husets underetage vil blive inddraget til formålet, mens resten af huset bevares. Hangar 1 fjernes.
- Godstog og motorvej føres i en bue nord

om lufthavnsområdet og flettes sammen med persontogene på en kunstig halvø for derfra samlet at føres ned i tunnelen under Drogden.

- Stationen placeres umiddelbart øst for det nye P-hus. En ny terminalbygning øst for den nuværende ankomsthale bygges ud over forpladsen og hen over stationen, således at station og terminal sammenbygges til ét kompleks med åben og direkte forbindelse mellem station og terminal.
- Flypassagerer, der ankommer til lufthavnen, vil blive ledt gennem terminalens stueetage ad en bred trappe til togperronerne i underetagen. Togpassagerer, der skal videre med fly, vil fra perronerne i underetagen blive ledt ad den brede trappe til 1. etages niveau, hvor terminalens afgangshale etableres. Check in faciliteter mv. vil blive anbragt i direkte tilknytning til stationen.
- Den nye terminalbygning vil afbryde det lange forpladsområde midt på. Taxa, bus og biltrafik vil blive ledt ind på forpladsen fra både vest og øst og ud derfra midt på pladsen langs med den nye terminals side, hvor der etableres holdepladser for taxa og busser.
- Der åbnes mulighed for at etablere en bygning over den sammenbyggede station og terminal til kommercielle formål, f.eks. butikscenter, hotel, kontorfaciliteter mv.

Den nye udformning af stationen vil give mulighed for en optimal betjening af både fly- og togpassagerer. Der vil være direkte

og åben sammenhæng mellem flyterminal og station. Jernbanen vil desuden få en særligt fremtrædende plads lige i centrum for passagerstrømmene, uden at betjeningen af flypassagerer, der vil bruge taxa, bus eller bil bliver forringet.

Før DSB, SAS og Københavns Lufthavne A/S fandt frem til denne stationsløsning, har flere løsninger været på tale.

I rapporterne om den faste forbindelse over Øresund har det hele tiden været forudsat, at der skulle etableres en station i lufthavnen. Ved gennemgangen af Øresundsprojektet blev det klart, at den hidtil forudsatte station, som skulle placeres under lufthavnens forplads, ville blive ekstremt dyr. I stedet foreslog DSB derfor at placere stationen i niveau på selve forpladsen. Dette ville give en meget enkel stationsløsning, med god adgang for togpassagererne til lufthavnsterminalen. Samtidig kunne der spares 700-800 mio. kr. Lufthavnen og dens brugere, bl.a. SAS, fandt denne løsning uheldig, fordi den ville vanskeliggøre biltrafikken på forpladsen, og fordi man ønskede en mere komfortabel station for togpassagererne.

DSB, SAS og Københavns Lufthavne A/S satte sig derfor sammen og fandt i fællesskab frem til den nye løsning. Denne løsning har nu været forelagt for både trafikministeren og Folketinget, som har erklæret sig enige i forslaget. Det vil derfor være denne løsning, der kommer til at danne grundlag for den nærmere planlægning og projektering af Øresundsforbindelsens station i lufthavnen.

Den nye udformning af stationen vil isoleret set være lidt dyrere end DSBs billige løsning fra i vinter, men stadig langt billigere end den oprindelige underjordiske station. Omkostningerne vil alligevel med den nye løsning kunne holdes indenfor de 3,2 mia. kr., der i Øresundsloven er forudsat anvendt til landanlæggene. Dette skyldes bl.a., at sammenbygningen af terminal og station og koordineringen af stationsbyggeriet med lufthavnens fremtidige udbygningsplaner giver nogle økonomiske fordele, som også kommer Øresundsforbindelsen til gode.

## Stationsbyggeri udskydes

Byggeriet af Korsør og Nyborg ny stationer er udskudt i 11 måneder. Forklaringen er naturligvis forsinkelsen på jernbanetunnel og Vestbro, som tidligst ventes færdig med udgangen af 1994. Byggeriet af de to stationer skulle efter planen starte 1. oktober i år, men går først i gang til september næste år. Bygningerne bliver færdige 1. juli 1993. Men efter den katastrofale udvikling i tunnelarbejdet udsættes byggeriet antagelig endnu engang.

I Nyborg skal stationen indgå i et investorbogeri, hvor samarbejdspartner er Hoffman & Sønner. I Korsør bygger DSB selv. DSBs udgift bliver hvert sted ca. 35 mio. kr. Ud over billetsalg mv. skal bygningerne rumme kommandopost, overvågningsudstyr mv.

## Køreledningsnedfald

Når S-togene river køreledninger ned, er det i de færreste tilfælde togets skyld. I næsten alle tilfælde ligger årsagen i en defekt køreledning. Men en sjælden gang kan en defekt pantograf lave ravage.

I den seneste tid har der været usædvanligt mange tilfælde af køreledningsnedfald. Inden for de sidste måneder har der været fire tilfælde af denne slags uheld. Normalen ligger på ét tilfælde i en 2-måneders periode. Køreledningsnedfald medfører naturligvis omfattende forsinkelser og aflysninger af tog. Uheldet sker normalt i to etaper. Først opstår der en mindre skade på en køreledning, som bevirker, at enten ophængen eller selve køreledningen kommer til at hænge ned. Herefter kan pantografen gribe fat i de nedhængende ledninger og trække dem ned. Det er klart, at den seneste tids uheld med køreledninger har at gøre med deres vedligeholdelsesstand. Derfor er der nu en gennemgang af alle strækninger i gang, for at finde fejl, som kunne udløse køreledningsnedfald.

## Elektrificering Sjælland/Skåne

København bliver knudepunktet, ikke kun for togtrafikken på Sjælland og i Skåne, men også for de svenske fjern tog til og fra Sydsvrige, idet de svenske snabdtog vil køre til København, når den faste Øresundsforbin-

delse tages i brug i 1999. På længere sigt er der også muligheder for at føre disse tog videre til Hamburg.

DSB og SJ har forskellige elektrificeringssystemer (SJ har 15 kV 16 2/3 Hz og DSB har 25 kV 50 Hz). Det betyder, at grænsen mellem de to systemer skal fastlægges i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse, og at trafikplanerne må tage hensyn hertil. De muligheder, som vil være til rådighed, påvirkes i stor udstrækning af, om de lokomotiver som skal køre både i Danmark og Sverige udstyres med henblik på to typer af både strømforsyning og sikkerhed- og kommunikationsudstyr.

Der er opstillet forskellige alternativer, hvor der enten forudsættes »svensk strøm« frem til København H. eller »dansk strøm« frem til Malmö Syd, med varianten: Malmö Centralstation som rebroussementstation, hvis Citytunnelen gennem Malmö ikke bygges - eller med forudsætningen: Persontog gennem Citytunnelen, og godstog ført ad »Kontinentalbanen«, jf. »jernbanen«, nr. 5/91 - side 124-126.

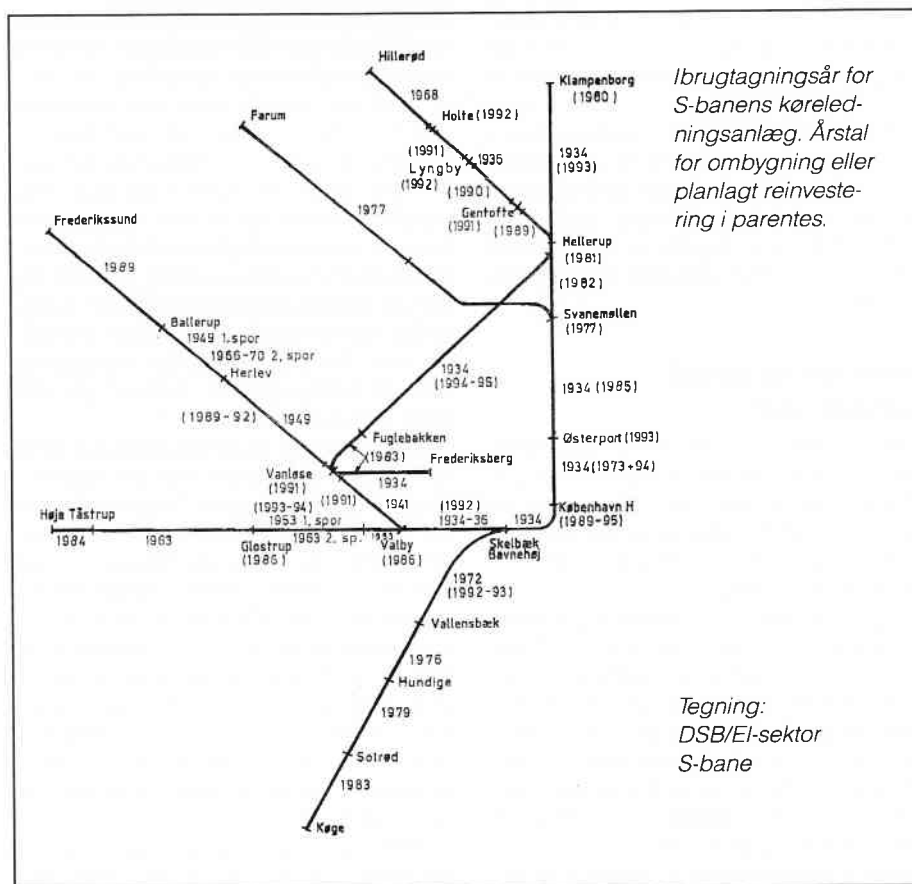
Føres »svensk strøm« frem til København H. kræver det anlæg af et helt nyt perronområde, en vanskelig og kostbar løsning; denne løsningsmodel umuliggør også brugen af de nye ER-togsæt lokalt til Kastrup. Til gengæld forudsættes »dansk strøm« til Malmö Syd, at SJ må anskaffe en 2. generation X2-togsæt indrettet til tostrømsdrift, og sådanne togsæt bliver tungere og dyrere. Det vil i alle alternativer være nødvendigt at anskaffe tostrømslokomotiver til godstrafikken for at opnå den tidsgevinst, der ligger i den direkte kørsel fra »Riksbangård syd« i Skåne via Danmark (shunt-forbindelsen gennem

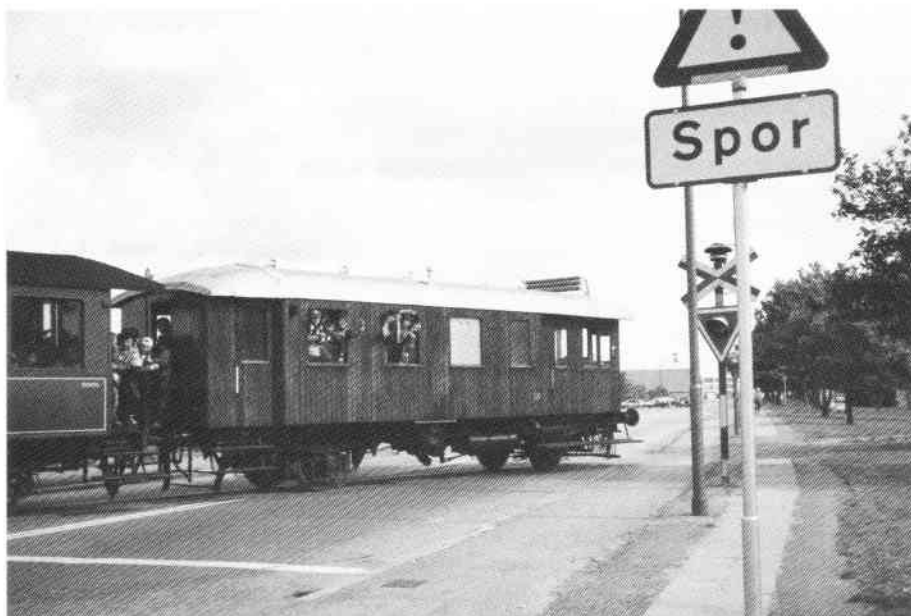
Kongens Enghave) direkte til Hamburg (Maschen rangerbanegård). De regionale togsæt, der skal anskaffes af »AB Öresundståg/Øresundstog A/S«, indrettes naturligvis for tostrømsdrift.

Valget af elektrificeringssystem vil påvirke prisen for en række af de faste anlæg. Det gælder bl.a. strømforsyningsanlæg og immunisering (afskærmning mod elektrisk støj i signalanlæggene) i København.

Det bliver nødvendigt at føre strøm til selve den faste forbindelse ind fra begge sider, dels for at mindske følsomheden overfor strømbrydelser, dels for at klare den store trafikbelastning ved spidstimetrafikken. Den strøm, der leveres af el-leverandørerne, skal transformeres ned, inden den kan anvendes til togdriften. I alternativet - »svensk strøm« skal den desuden omformes. Dette indebærer, at forsyningsstederne på den danske side må tilsluttes en omformerstation. Dette kan løses enten via en fødeledning fra den svenske omformerstation hen over broen, eller ved at en særskilt omformerstation bygges på dansk side. Omkostningerne for de to løsninger er stort set ens.

Materiel med thyristorudrustning, f.eks. de svenske Rc-lokomotiver, kan i nogle tilfælde påvirke sikringsanlæggene. Årsagen hertil er, at sådanne lokomotiver giver elektriske forstyrrelser i nærheden. I Sverige er signalanlæggene beskyttet imod dette ved forskellige foranstaltninger (immunisering). I Danmark køres ikke med thyristormateriel. Ifølge alternativ 1 skulle Rc-lokomotiverne imidlertid køre til og fra København, hvilket vil medføre, at store dele af banegårdsområdet i København må immuniseres. Et alternativ hertil vil være at anvende lokomoti-





HgJK's veteranog rangerer over Prags Boulevard med slukkede signaler, i forbindelse med børnekulturfestivalugen. HgJK kørte veteranog Islands Brygge-Formosavej i perioden 11-14/9 1991 med 4 tog i hver retning. Foto: Bruno H. Pedersen.

ver med asynkrondrift, som ikke medfører sådanne forstyrrelser. Det svenske snabbtåg X2 har asynkrondrift og giver ikke immuniseringsproblemer. Når der skal anskaffes nye lokomotiver i Sverige, hvilket formentlig vil ske omkring år 2000, vil disse sandsynligvis blive lokomotiver med asynkrondrift.

Begge alternativer vil medføre forskellige problemer og meromkostninger i forhold til den nuværende togdrift i Sverige og i Danmark. Meromkostninger til materiel, signal-systemer og faste anlæg er vurderet overslagsmæssigt for de to alternativer. Alternativet »svensk strøm« til København giver meromkostninger for både materiel (regionaltog til Kastrup) og for infrastrukturen især på dansk side. Alternativet med »dansk strøm« til Malmö Syd vil kun give meromkostninger for materiellet, hovedsageligt på den svenske side (tostrøms X2 og tostrøms el-lokomotiver til persontog). De foreliggende økonomiske vurderinger giver ikke umiddelbart grundlag for en entydig konklusion om, hvilket alternativ der må foretrækkes.

## Trafikken på ex-AB indskrænket

Efter at fabrikken ved Syrevej St. ophørte og blev nedrevet sidste år, er kørslen til BP Kemi på Kastrup Havn nu også ophørt, da denne industri her også er ophørt og under nedrivning, og den var banens sidste kunde på strækningen.

Fra sommeren 1991 ophørte al godstrafik ad banens sydlige strækning fra Prags Boulevard til Kastrup, og samtlige syv signaloverkørselsanlæg blev slukket. Af den oprindelige Amagerbane på 12 km, benyttes nu kun ca. 1,3 km af denne frem til Prøvestenssporet. Banen er foreløbig lagt i mølpose - dvs., at den ikke længere vedligeholdes (beskæring af buske og træer m.v.), medens sporet afventer sin endelige skæb-

ne. Det første tegn på denne ændring kan ses på Prags Boulevard, hvor en ny stander er opsat - med fareskilt og underteksten »SPOR«. Så evt. kørsel med veteranog e.l. skal fremover ske ved forsigtig rangering over samtlige overkørsler.

## Trafik og administration

### Storebæltssuheldet

Uheldet tidligt mandag morgen den 14. oktober, da tunneler og de to boremaskiner på Sprogø blev sat under vand, giver ikke DSB problemer på kort sigt. Heller ikke hvis oversvømmelsen betyder yderligere forsinkelse af jernbaneforbindelsen over Storebælt.

DSBs planlægning af færgederedskabet er sådan, at der kan sejles til den dag, jernbaneforbindelsen åbner. Der er heller ikke tale om, at investeringerne i IC/3-togsæt eller ATC (automatisk togkontrol), er spildt. De 85 IC/3-togsæt, DSB har bestilt, kan nyttiggøres, selv om de også efter 1994 skal sejles over Storebælt. ATC kan nyttiggøres med et lyntogs-system, baseret på 180 km/h, formentlig fra 1993.

- Det er klart, at de penge, DSB skal tjene ved den kortere rejsetid, når den faste forbindelse åbner, udskydes. Til gengæld skal der heller ikke betales for den faste forbindelse. Mere alvorligt er det naturligvis, hvis uheldet gør Storebæltssuheldet dyrere og dermed øger DSBs årlige betaling. I finanslovsforslaget for 1992 er beløbet sat til 760 mio. kr. årligt fra forbindelsen åbner og 30 år frem. Skal der betales mere, skaber det problemer. Desuden er der usikkerheden: Kan de tre år forspring på jernbaneforbindelsen i forhold til vejforbindelsen holdes »politisk«?

DSBs egne erfaringer med saltvand og elektronik - senest på færgen »Dronning

Margrethe« efter færekollisionen i marts og det tidligere lokomotiv-uheld i Korsør havn - er, at konsekvenserne er omfattende.

### IC-trafikken

DSB skiftede til vinterkøreplan med mere end 50 IC/3-togsæt i drift. Det betød, at alle IC-forbindelser inkl. Syd- og Sønderjylland nu kan køres direkte, og det er slut med at skifte i Fredericia. Samtidig var ændringen af EDB-programmer mv., den såkaldte nulstilling, stort set gennemført, så alle IC/3-togsæt nu kan køre sammen med op til fem togsæt ad gangen. De tekniske justeringer fortsætter gennem efteråret. Formålet er færre fejl og dermed flere tog til tiden.

Omløbsplanerne kræver 41 togsæt til disposition for den daglige normaldrift (»Nordpilen« køres også i vinterkøreplansperioden med lokomotiv og vogne), men en for stor del af de 53 togsæt, der teoretisk skulle være til disposition, er til stadighed ude af drift.

### Navngivningen af IC/3-tog

Navngivningen af MF-togsættene fortsætter. I månederne september-november er yderligere syv togsæt »døbt«.

Dronning Ingrid døbte ved en stor folkefest i Gråsten sæt 30: »Kong Frederik IX« i erindring om, at hun og vor afdøde konge havde været sommergæster i byen siden 1935.

Varde navngav »sit« tog, sæt 41: »Line Luplau« efter byens ivrige forkæmper for kvinders valgret.

Hillerød »adopterede« sæt 42 - og navngav det »Peder Nordsten« efter grundlæggeren af en byens tidligere store arbejdspladser, landbrugsmaskinfabrikken P. Nordsten A/S.

I Brande blev togsæt 43 døbt »Ole Bendix« efter den læge, der praktiserede i mere end 20 år i byen og samtidig var særdeles aktiv i både sociale og kulturelle forhold, han var bl.a. idemanden til byens berømte gavlmalerier.

Farum døbte togsæt 44: »Peter Lassen« efter sit bybarn, der i 1829 udvandrede til USA, hvor han stadig er kendt som den, der Startede den første emigrantrute til Californien, den såkaldte »Lassen Trail«.

I Vamdrup fejrede man stationens 125 års jubilæum den 2. november og navngav samtidig togsæt 45: »Johannes Schou«, byens kendte købmand og materialist, der under 1. Verdenskrig »opfandt« erstatningskaffen.

Glostrups grundlægger i den fjerne fortid gav den 14. november navn til togsæt 46: »Glob«.

### Lille trafikstigning

DSB kan notere en svag stigning i antallet af togpassagerer. Den såkaldte østtælling torsdag den 31. oktober viser, at 435.300 stod på toget, og det er 5.000 flere end i 1990. Totalt er der en fremgang på én pro-



cent. Østtællingen er et øjebliksbillede af en enkelt dags rejsemønster. Resultatet indgår, når HT og DSB fordeler indtægterne.

DSB har fremgang i passagertallet både i fjerntog og på S-banen, medens antallet af regionalrejsende er faldet ganske lidt. Flere rejsende mellem Sjælland og Jylland tager over Storebælt og færre over Kalundborg. Omkring 1.000 flere rejste ved østtællingen i år med toget over Storebælt end i 1990.

Medens Kystbanen sidste år måtte notere en tilbagegang i passagertallet, viser den nye tælling en fremgang, som mere end opvejer tabet. Siden 2. juni i år stopper de fleste Kystbanetog i Hellerup, og det er populært. På tælledagen rejste 772 med Re-tog fra Hellerup.

På strækningen København-Korsør er der faldende passagertal i regionaltog bortset fra Sorø. På stationerne mellem Roskilde og Kalundborg er tallet også faldet. Mellem Roskilde og Næstved er passagertallet steget, medens det falder for stationerne mellem Lundby og Nykøbing F. For S-banen er tendensen, at antallet af rejsende på de lange stræk er steget og på kortere stræk faldet.

## DanLink succes

Tirsdag den 5. november var der premiere på et nyt produkt via DanLink: Heltog fra Helsingborg til Frankrig fem gange om ugen. Toget er 29 timer undervejs og kører til Frankrigs største rangerbanegård Woippy i nærheden af Metz. Det er tanken, at al gods fra Sverige til Frankrig skal med disse heltog. DSBs interesse er, at heltog styrker DanLink og dermed også øger DSBs transit-indtægter.

I forvejen har DSB heltog to gange om ugen fra Kolding til Frankrig - de såkaldte *Grand Danois* tog. Fordelen ved heltog er, at de ikke skal omkring rangerbanegårde. Risikoen for fejlekspeditioner er begrænset.

Det er i øvrigt lykkedes DanLink at øge markedsdelen for svensk gods. Trods faldende godsmængder i Sverige og øget konkurrence fra direkte færgeruter mellem Sverige og Tyskland ventes DanLink i år at transportere 2,4 mio. tons fra Sverige, og det er lidt mere end sidste år. DanLink - godsruten mellem Helsingborg og Mäskchen (Hamburg) - har nu eksisteret i fem år. Ruten sikrer de store svenske og tyske industrier en sikker transportvej mellem Skandinavien og Kontinentet.

## Skiftedag i museum

Generaldirektør Peter Langager har overtaget posten som formand for DSBs museumsvirksomhed, efter at fhv. vicegeneraldirektør Ernst Rolsted Jensen er trådt tilba-

ge på grund af alder. Samtidig overtager museumschef Poul Thestrup, Odense, den koordinerende funktion for den samlede museumsvirksomhed. Den har tidligere været varetaget af *kontorchef Johan Blauenfeldt*, Rederidivisionen, som har valgt at fratræde efter sin overgang til stillingen som økonomidirektør i ScandLines. Som en konsekvens af ændringen flytter sekretariatet for DSBs museumsvirksomhed inden årets udgang fra Generaldirektoratet i København til Jernbanemuseet i Odense.

## Færgenyt



### M/F »Tycho Brahe«

Den nye færge til HH-overfarten M/F »Tycho Brahe« ankom til sundbyerne den 10. oktober med en halv snes dages forsinkelse i forhold til leveringsplanen. Indøvningsprogrammet for personalet gik straks i gang, og færgen kunne præsenteres for pressen, den 24. oktober - i øvrigt samme dag som Helsingørs nuværende station kunne fejre 100 års jubilæum.

Den 4. november overtog det fælles selskab ScandLines A/S ansvaret for overfarten. Højdepunkterne for dagen var Dronning Margrethes indvielse af den nye færgeterminal i Helsingør kl. 10, navngivning ved færgeløbet af »Tycho Brahe« kl. 10.20, sejladsen til Helsingborg, hvor Dronningen mødte sin fætter, Kong Carl Gustaf på færgekappen i »Nya Knutpunkten«, hvor de i fællesskab afslørede ScandLines nye bmærke og erklærede den fælles dansk-svenske overfart for åbnet.

De to regenter sejlede derefter sammen med et stort antal indbudte gæster ud på en præsentationsejls, der gik rundt om øen Hven, hvor adels- og videnskabsmanden, der har givet færgen navn, havde sine observatorier Uranienborg og Stjerneborg. Dronning Margrethe sagde i sin tale, at det var modigt af DSB, ikke alene at give færgen navnet »Tycho Brahe«, men også at sætte den i drift på en mandag. Det smilede alle meget af, men det smil stivnede, som alt for bekendt, allerede onsdag den 6. okto-

ber, hvor færgen kl. 10.08 tørnede med færgeløbet broklap og mole i Helsingør med 8 knob (15 km/h), antagelig som følge af en betjeningsfejl af færgens joystick.

57 passagerer - hovedparten svenske - blev bragt til sygehusene i Helsingør og Hilerød; fire af de indlagte med alvorlige kvæstelser. Der skete omfattende skader på person- og lastbiler, en DB-personovogn fik trykket endegavlen ind, og der skete skader på færgens restaurations udstyr og -inventar.

Heller ikke optakten til indvielsen og navngivningen var uden problemer. Onsdag den 30. oktober satte en propel ud, så færgen rev den nyopsatte passagerlandgang i Helsingør ned. (En midlertidig genbrug fra Prinsessefærgerne) var dog på plads til indvielsen). Dagen for indvielsen satte to propeller - thrusterne - ud, så færgen ramte molen i Helsingborg. Den mindre opståede skade kunne dog »lappes« på værftet i Helsingør i nattens løb.

Ved redaktionsslut (15. oktober) er situationen, at »Tycho Brahe« - efter at have ilandsat de »strandede« DB-personovogne i Helsingborg - er forsejlet til »Danyard«-værftet i Frederikshavn, hvor opholdet forventes at blive på 3 uger. I samme tidsrum mener teknikerne, at det skulle være muligt at reparere broklap, mole og landgangsbro.

Den 4. november skulle samtidig have betydet farvel til de små jernbanefærger: »Holger Danske« flyttes efter ombygning til Kalundborg-Samsø, »Kronborg« flyttes (under overvejelse) til Bøjden-Fynshav, da den er yngre og billigere i drift i denne overfarts »Najaden« - og »Kärnan« sælges. Sådan kom det ikke til at gå. Sporet til det gamle færgeløbet (2) blev ganske vist afbrudt mandag den 4. november efter nattetogene fra Stockholm og Oslo passage for at give plads til det nye spor til nyt bredt løb (hvilket betød, at der ikke kunne overføres vogne i en 14 timers periode), men straks efter ulykken, onsdag eftermiddag retablerede Banetjenesten sporet til »gamle løb«, og to af de små færger måtte atter udrustes og igen sættes i drift.

★

Spalteredaktørerne har valgt at udsætte



»De små færger« fik lov til at sejle endnu en måned på H-H overfarten. Finn Bejer Paulsens foto af »Kronborg« og »Holger Danske« stammer dog fra 17/9 1990.



Oplægning af spor og vej i Hirtshals. Hvor vejen brydes op, kommer det nye færgespor til at gå, og hvor HP 16 rangerer, anlægges den nye indfaldsvej til færgenhavnen og byen. Mandag den 23. september 1991. Foto: Ole-Chr. M. Plum, Tølløse.

## »Ask« og »Urd«

Sejladsen med »mytologi-færgerne« skulle efter DSBs oprindelige beregninger medføre en årlig besparelse på seks mio. kr. pr. færge sammenlignet med driften af »Peder Paars« og »Niels Klim«. Men DSB kan nu konstatere at udgifterne bliver omtrent de samme.

Bag forventningerne til den billigere drift lå bl.a. udsigten til, at »Ask« og »Urd« kunne klare sig med en mindre driftsbesætning end på »Peder Paars« og »Niels Klim«. Men efter en afgørelse i bemandingsnævnet er det nu klart, at bemanningen på »Ask« og »Urd« bliver lige så stor som på de to tidligere færger. Herudover har DSB regnet med besparelser på grund af rationaliseringer gennem en ændret arbejdsopgavefordeling, men forhandlingerne med personaleorganisationerne er udsat, indtil sejladsen har været stabil over en længere periode.

Fra og med vinterkøreplanen er sejltiden på Kalundborg-Århus forlænget med 5-10 minutter for 10 ud af 12 afgang. På de sidste to fastholdes sejliden på de tre timer. Forlængelsen gælder foreløbigt alene for vintersejlplanen frem til maj 1992. Der ændres ikke i køreplanen for IR-togene København-Kalundborg. Fire ud af de fem afgang, som forlænges med 10 minutter er fra Århus mod Kalundborg.

Årsagen til de forlængede sejltider er, at det ikke er muligt, at tage færgerne ud af drift pt. med henblik på at forøge deres tværskibskraft og dermed forbedre manøvreegenskaberne. Det vil af og til være nødvendigt med slæbebådsassistance specielt i Kalundborg havn, og det kræver mere tid end i normale situationer.

## Østersø overfarten

DSB har definitivt opgivet planerne om at sejle mellem Gedser og Rostock. I stedet satser Rederidivisionen nu på at ændre lejet i Gedser, så lastbiler og busser slipper for at bakke om bord på færgerne. Direktionen har netop sagt ja til denne løsning, som vil gøre Gedser-Warnemünde overfarten langt mere attraktiv for lastbiler og busser. Beslutningen skal vende udviklingen i Gedser, hvor antallet af lastbiler er mere end halveret i år i forhold til sidste år.

Ændringer af havnelejet i Gedser og på færgerne kan forhåbentlig ske allerede i år. Ombygning af havnen i Gedser og på færgerne, hvor der bl.a. skal laves hul i skibssiden til ombordskørsel, vil koste ca. 13 mio. kr., hvoraf DSB skal betale maks. 8 mio. kr., Deutsche Reichsbahn betaler resten. Tyskerne er i øvrigt indstillet på en større ombygning i Warnemünde senere.

Rostock droppedes, fordi DSB skulle betale forholdsvis meget for at lægge til i den nye havn. Alligevel ville rederiet få dårlige liggetider og dermed en halvdårlig sejlplan at starte med. Rostock har ellers det fortrin frem for Warnemünde, at byen ligger lige ved motorvejen. Det private rederi GT-Link har i øvrigt ikke fået den forventede succes med sin sejlads mellem Gedser og Rostock. Lastbilerne foretrækker i stedet DSBs overfart Rødby-Puttgarden.

★

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

## Privatbanerne



### Privatbanerne er hjørnестenen i den lokale trafik

er overskriften på en folder, som de 13 privatbaner har udgivet i november 1991 for at vise, hvorledes de samlet og hver især opfatter de danske privatbaner. Heri redegøres ikke blot for, hvorledes privatbanerne er med til at sikre befolkningen i store egne af landet billige og gode transportmuligheder, men også, hvorfor det er nødvendigt, at banerne må have tilskud til driften fra det offentlige. De fleste privatbaner udfører deres transportmæssige opgaver i de relativt tyndt befolkede områder af landet, men netop i disse områder er det specielt vigtigt, at der også findes tilbud om hurtig og effektiv transport til de svage grupper af befolkningen, der består af børn og unge samt ældre mennesker. De unge er ofte i forbindelse med deres uddannelse afhængige af et kollektivt transportmiddel mellem deres bopæl og uddannelsesstedet, og her løser privatbanerne en særlig stor opgave.

Al offentlig trafik i Danmark har billetpriser på et rimeligt niveau takket være offentlige tilskud. Med privatbanernes organisation som lokale aktieselskaber har det altid været målsætningen at drive banerne så billigt og effektivt som muligt. De offentlige tilskud til driften har altid været baseret på budgetter, der i forvejen har været godkendt af trafikministeriet. Gennem de senere år har privatbanerne hvert år ikke blot overholdt de godkendte budgetter, men vist bedre driftsresultater, så de afsatte tilskudsbeløb ikke er blevet benyttet fuldt ud.

### Sparede 51 mio. kr.

I 1981 havde privatbanerne samlede indtægter på 173 mio. kr. og udgifter på 278 mio. kr., hvorfor behovet for tilskud til deres drift fra det offentlige da var 105 mio. kr. De tilsvarende tal for 1990 var 278 mio. kr. i indtægter og 403 mio. kr. i udgifter med et tilskudsbehov på 125 mio. kr. Når man ser, at reguleringspristallet fra 1981 til 1990 har udviklet sig fra 100 til 167,3 betyder det, at 1981-tallene opskrevet til 1990-kroner, ville have udvist indtægter på 289 mio. kr. og udgifter på 465 mio. kr. Behovet for driftstilskud ville da nå op på 176 mio. kr.

Privatbanerne har altså gennem de seneste 10 år vist, at man ved gennemgribende rationaliseringer og omlægninger af driften har kunnet leve op til politikernes krav om besparelser på de offentlige udgifter. Besparelsen var i 1990 set i relation til 1981 således ialt 51 mio. kr. Samtidig må det ikke glemmes, at i samme periode har privatbanerne øget produktionsniveauet væsentligt gennem hyppigere togaftange med bedre service for egenes befolkning tilføje. Dette har bevirket en stigning i det samlede antal befordrede rejsende med privatbaner i samme periode.

## Postens omlægning - en tvivlsom forretning

At det også kan ses, at indtægterne ikke er helt så store i 1990 som i 1981, skal ikke skjules. Det skyldes de manglende indtægter fra stykgodsbefordring, idet DSB opsagde mangeårige aftaler om stykgodsbefordring på privatbanerne fra maj 1990, samt bortfaldet af postbefordringen i privatbanernes tog samt andre serviceydelser for P&T.

De manglende indtægter for de to områder ligger på omkring 25 mio. kr. på årsbasis, hvorfor man så må konkludere, at indtægterne ved personbefordringen på banerne er steget gennem de seneste 10 år. Indtægterne på personbefordringen kunne have været bedre, hvis trafikskelskabernes afregning for personkilometre var steget i samme takt som trafikskelskabernes takstændringer.

Billettaksterne i trafikskelskaberne er på 10 år steget ca. 200%, mens afregningen til privatbanerne for kørslen kun er steget ca. 67%.

Antagelsen om at omlægningen af postbefordringen og stykgodsbefordringen i privatbanernes områder på længere sigt er til gavn for samfundet er næppe rigtig. Godt nok opnås øjeblikkeligt en besparelse på bl.a. P&T's regnskab, men denne skyldes nok i det væsentligste, at regningen fra privatbanerne til P&T skulle tillægges moms efter gældende regler. Når P&T selv udfører arbejdet spares moms på den del af tjenesteydelsen, der er direkte lønudgifter. Miljømæssigt og energimæssigt må det dog være et væsentligt minus i »regnskabet«, når man i 1991 ser tog og postbiler næsten køre side om side - ikke blot langs privatbanernes spor, men også DSB's!

## Godstrafikken vender

Privatbanerne er i dag bedst kendt for deres personbefordring, fordi godsbefordringen siden 2. verdenskrig ved næsten alle privatbanerne er faldet væsentligt - som følge af overflytning af godstransporterne til lastbiler. De seneste års bestræbelser på, at det miljømæssigt er bedst med godstransport på skinner, synes imidlertid at få denne



*Godstrafikken vokser på privatbanerne. Her SB M 8 (ex. LJ M 31) med containergodstog ved Knasborg å på Skagensbanen, tirsdag den 24. september 1991. Foto: Ole-Chr. M. Plum.*

tendens til at vende. I 1990 transporterede privatbanerne 444.000 t. gods, hvilket var en stigning på 6,8% i forhold til året før. Flere af privatbanerne har også selv opsøgt erhvervslivet, og vist kommende kunder mulighederne for god og sikker godstransport med banerne. Resultatet er heller ikke udeblevet, og på bl.a. Lollandsbanen, hvor man har fået containerkran i Nakskov; på Hirtshalsbanen og på Skagensbanen er der konstateret en stigning i godstransporterne.

De seneste års investeringer i f.eks. nye spor og nye sikringsanlæg bevirker, at privatbanerne er et moderne transportsystem, som er i stand til at løse de transportopgaver, som måtte blive stillet dem. Lad dem også få lov til at løse disse opgaver i de kommende år.

★

## Nyt udvalg skal undersøge privatbanernes forhold

De danske privatbaner vil - selv om finans-

loven for 1992 skulle blive vedtaget og dermed bevilges penge til indkøb af nye tog til GDS/HFHJ, OHJ/HTJ, LJ og HHJ - ikke umiddelbart herefter kunne afgive deres bestilling på de ønskede 13 nye togsæt. Årsagen er, at trafikminister Kaj Ikkast - som følge af den megen debat om privatbanernes nuværende struktur og indplacering i det offentlige system - har valgt at nedsætte et udvalg, der skal kulegrave privatbanernes forhold.

Formand for udvalget er kontorchef Bo Tarp, Trafikministeriet, og det sammensættes i øvrigt af repræsentanter fra finans- og trafikministeriet, Tilsynet med privatbanerne, DSB og naturligvis - privatbanerne. Privatbanerne vil blive repræsenteret af direktøren for Privatbanernes Fællesrepræsentation, Kurt Steenberg.

Udvalget skal være færdig med sit arbejde den 1. februar 1992, og før man kender resultatet af udvalgsarbejdet, vil man ikke kunne bestille de nævnte tog, der vil koste ca. 240 mio. kr., hvis man vælger at købe hos den tyske fabrik Duewag i Uerdingen.



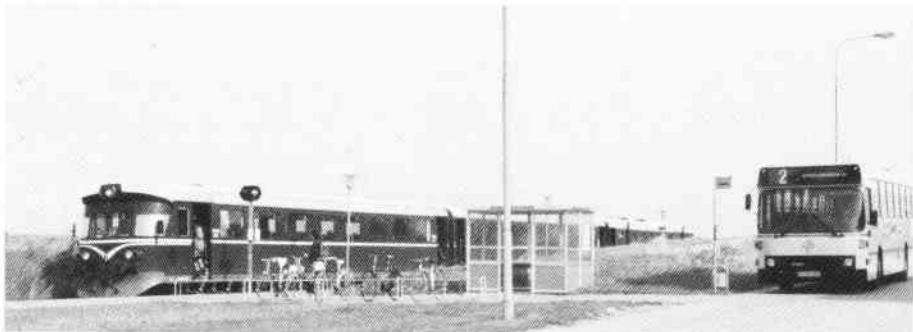
*Containerkranen fra Århus gør klar til at løfte en container af en godsvogn på havnen i Skagen, lørdag den 21. september 1991.*

*Foto:  
Ole-Chr. M.  
Plum.*

## Frederiksværkbanen

Den 26. september 1991 kunne man indvie de nye godstogsspor på Frederiksværk station samt Frederiksværkbanens nye elektroniske pladsreserveringsanlæg (system ROSA), der er placeret på stationen i Frederiksværk.

Frederiksværkbanen har i maj 1991 først fået nedrevet det tidligere værksted og den gamle remise i Frederiksværk. Derefter har man i samarbejde med Det danske Stålvalseværk udført et anlægsarbejde på stationen omfattende anlæg af nye opstillingsspor, et nyt 600 m langt spor 3 til ankomende og afgående godstog samt ny sporforbindelse ind til Stålvalseværket.



Nye standsningssteder er dukket op på både HP og SB. Øverst tog 18 med HP Ys 66-Yp 55-Ym 33 og bybus nr. 20, KV 94 856, ved Herregårdsparken i Hjørring, lørdag den 14. sept. 1991. Nederst tog 53 med SB Ys 1-Ym 6 ved det nye trinbræt ved Frederikshavnsvej i Skagen, 19. oktober 1991. Begge fotos: Ole-Chr. M. Plum.



Med den omfattende ændring af sporarealet vil man fremover mere rationelt kunne udføre rangeringen med de mange godsvogne til og fra Stålvalseværket.

På Frederiksværkbanen og Gribskovbanen har man fra juni 1991 ydet en aktiv indsats for at skaffe flere turister til Nordsjælland. En af banernes mellemvogne til Y-togene, Yp 26, er blevet indrettet til et rullende turistkontor i samarbejde med kommunerne langs banerne. Designeren Peter Blay har kreeret vognens ydre. Den er blå med en dekorativ staffage af sol og sommer og nordsjællandske landskaber. Yp 26 har været indsat i togene på begge baner i løbet af sommeren.

Det fra DSB i 1990 indkøbte personvogne samt to DSB Ag-vogne, der er indkøbt i 1991, er i foråret 1991 omlitret således:

HFHJ BD 66, ex. DSB BD 50 82-83 016.  
HFHJ Ag 67, ex. DSB Ag 50 86-44 051.  
HFHJ Ag 68, ex. DSB Ag 50 86-44 050.  
HFHJ Bg 69, ex. DSB Bg 50 86-44 005.  
HFHJ Bg 70, ex. DSB Bg 50 86-44 004.  
HFHJ Bg 71, ex. DSB Bg 50 86-44 010.

### Hjørring Privatbaner

De i 1990 etablerede trinbrætter Teglgårdsvej og Herregårdsparken i udkanten af Hjørring bliver godt benyttet af de nye boligkvarterer.

Køreplanen for Hirtshalsbanen er baseret på timedrift, hvor en togstamme kan klare driften, men på hverdage er køreplanen

morgen og eftermiddag suppleret med ekstra tog, så der er halvtimes drift og togkrydsningerne finder sted i Tornby.

Godstransporterne på Hirtshalsbanen har i efteråret 1991 været stigende som følge af overførsel af flere godsvogne med ColorLine's færge »Skagen« (tidligere »Borgen«) til og fra Norge. Fra Hirtshals afsendes desuden lejlighedsvis kølevogne med frosset fisk til sydeuropæiske destinationer.

I efteråret 1991 og foråret 1992 foretages en omfattende sporomlægning på havnen i Hirtshals i forbindelse med omlægning af indkørselsvejen til Hirtshals og havneområdet. Vejen og sporet til færgen bytter i realiteten plads, og derved opnås, at den vejgående trafik til og fra færgområdet kan ske uhindret af rangering til og fra færgen. Desuden opnår Hirtshalsbanen at få anlagt et par nye regulære opstillingsspor nær fær-

gen, og det vil lette rangeringen væsentligt - især når der er mange vogne både til og fra færgen. Det gamle spor langs med havnen bliver fjernet ved omlægningen.

Hjørring Privatbaner modtog i september 1991 sin første ledbus, bus nr. 58, fra DAB i Silkeborg, og den er indsat på ruten mellem Ålborg og Blokhus.

### Høng-Tølløse Jernbane

Der er bevilget investeringsmidler til Høng-Tølløse Jernbane til i årene 1991-94 at få udskiftet det gamle sikrings- og fjernstyringsanlæg med et nyt sikrings-, fjernstyrings- og kommunikationsanlæg, der leveres fra EB-signal. Det omfattende anlægsarbejde omfatter bl.a. etablering af et passagerkommunikationssystem (VIPS - Video-information-passagersystem) bestående af en TV-monitor på hver station.

Banens eget personale skal udføre alt det anlægsmæssige arbejde for at spare på omkostningerne og for at erhverve den fornødne viden til senere at kunne vedligeholde og udføre service på anlæggene. I forsommeren har man på OHJ og HTJ's fællessværksted i Holbæk fremstillet alle de nye ind- og udkørselssignaler til krydsningsstationerne.

Arbejdet »i marken« begyndte omkring 1. september, og i begyndelsen af november er datamat m.m. installeret på fjernstyringscentralen i Dianalund. Herefter vil Høng og Ruds Vedby stationer få nye sikringsanlæg i løbet af november måned, og de gamle anlæg i Skellevbjerg, Dianalund, Stenlille, St. Merløse, Kirke Eskilstrup og Tølløse vil blive koblet på det nye anlæg i Dianalund. I de følgende år får disse stationer også installeret nye sikringsanlæg.

Det nye avancerede datamatstyrede sikkerhedssystem ved HTJ giver mulighed for øget sikkerhed, kortere rejsetider og tættere toggang.

I den sidste uge af oktober måned gik banefdelingens i gang med at udskifte det meget udslidte spornet foran remisen i Tølløse.

Ved årsskiftet 1991-92 lukker jernbane- og postekspeditionen på Kirke Eskilstrup station, og herefter bliver standsningstedet til trinbræt med fjernstyret krydsningsstation.

Skinnetransportvognen HTJ 70 86 980-1-

OHJ Mx 102 i nyt design ved værkstedet i Holbæk, mandag den 21. oktober 1991.

Foto:  
Ole-Chr. M.  
Plum.





017 er udrangeret og ophugget i foråret 1991.

Fragtruten i Ruds Vedby blev solgt til en vognmand i Kalundborg pr. 1. september 1991. Siden er lastbilerne RV 9 og R 13, hvoraf den sidste blev anskaffet i foråret 1991, solgt til anden side.

Den 22. december 1991 fylder Høng-Tølløse Jernbane 90 år, og i den anledning bliver der damptogskørsel på banen denne dag. D-maskine gruppens damplokomotiv DSB D 826 vil fremføre særtog fra Høng til Tølløse og retur.

## Lollandsbanen

Fra DSB har Lollandsbanen i oktober 1991 overtaget Mx-lokomotiverne 1034 og 1043, idet Mx 1034 udelukkende er erhvervet med henblik på indvinding af reservedele. Dermed er ialt 17 Mx-lokomotiver fra DSB overgået til privatbanerne.

Lollandsbanen har anskaffet to brugte busser, nr. 131 og 132. Nr. 131, er en Volvo B10 M fra 1986 (ex. OHJ bus 76) og nr. 132, er en ældre brugt Volvo-bus, der er malet brun/creme/beige.

Pr. 1. oktober har banen købt fire nye busser med Volvo »miljomotorer«. Busserne, der har fået numrene 127-130, er leveret dels fra Åbenrå Karosserifabrik, dels fra DAB i Silkeborg. Lollandsbanen har herefter ialt 65 driftsbusser.

## Odsherreds Jernbane

OHJ Mx 102 er efter reparation af vognkassen og opmaling med nyt logo atter sat i drift i slutningen af oktober måned. Omtrent samtidigt er Mx 103 og 104 forsynet med nyt logo på front og sider.

Dermed har man fuldført designprogrammet, der blev lanceret ved OHJ og HTJ i august 1989, idet det nye design er at finde på en stor del af banernes materiel og i hvert tilfælde på alle materieltyper.

»Kulturtoget«s vogne er omlitrede således:

OHJ-HTJ 84 86 935-0-200,  
ex. DSB Dm 92-44-044,  
OHJ-HTJ 84 86 935-0-201,  
ex. DSB Dm 92-44-052,  
OHJ-HTJ 85 86 935-0-202,  
ex. DSB Dm 92-44-053,  
OHJ-HTJ 84 86 935-0-203,  
ex. OHJ Pbh 249,  
OHJ-HTJ 84 86 935-0-204,  
ex. HTJ Pbh 70.

Skinnebussen OHJ S 48 er udlejet til »Museumsskinnebuslinien« i Nykøbing Falster, og tirsdag den 15. oktober kørte skinnebussen for egen kraft til Nykøbing Falster. Den 6. november blev projektet præsenteret for pressen. Ideen er, at man i sommermånederne fra 1992 vil køre med skinnebussen fra stationen i Nykøbing Falster ad havnebanen omtrent til Brogade for at transportere bl.a. tyske endags-turister fra stationen til gågadenettet og Torvet.

Skinnetransportvognen OHJ 70 86 980-

1-013 er solgt til DSB's baneafdeling, der bl.a. anvender den ved baneanlægget mellem Snoghøj og Taulov. Vognen er ikke omlitret.

Spormoderniseringen på OHJ sluttede for 1991 fredag den 25. oktober mellem Fårevejle og Hørve.

I forbindelse med omlægninger og ændringer i postekspeditionen på OHJ's stationer dels fra efteråret 1991 ombygning på stationerne i Hørve, Fårevejle, Asnæs, Vig og Højby. I Asnæs etableredes der postcenter, og det betyder, at P&T har lejet det meste af Asnæs station. I Asnæs og på de øvrige stationer foretages ombygning, således at post- og jernbaneekspedition bliver adskilte, og fremover vil det blive folk fra P&T, der varetager postekspeditionen, mens billetsalg m.m. fortsat varetages af OHJ's eget personale.

I august måned fik OHJ leveret to nye Volvo-busser, nr. 96 og 97, til erstatning for to ældre busser, der er solgt.

## Skagensbanen

Trinbrættet ved Frederikshavnsvej er blevet en stor succes for Skagensbanen, og næsten alle tog har måtte standse ved trinbrættet, siden det blev taget i brug i slutningen af maj måned.

Skagensbanen har fået en ny godskunde, idet Fiskernes fiskeindustri på havnen i Skagen er begyndt at sende fiskemel i containere med jernbanen fra Skagen. Lørdag 21. september blev de første fem vogne med ialt 10 containere læsset på havnen. Skagensbanen spor går ikke hen til fabrikken, så containerne skal læsses af jernbanevognene og transporteres ad vejen et stykke. Når de er læsset, skal retur til jernbanevognene igen, og hertil har man lejet en stor mobil »containerkran« i Århus. Den 23. september afgik SB M 8 (ex. LJ M 31) med det første containertog mod Frederikshavn, og de næste vogne blev læsset på havnen.

Tirsdag den 24. september var der igen livlig aktivitet på stationen og havnebanen i Skagen. Traktor T 3 hentede endnu et træk containervogne på havnen, og ved middagstog kørte M 8 igen afsted med omkring 500 t. »på krogen«. Resten af september måned og i oktober har der jævnligt været containertransporter på banen, og man kan så kun håbe på, at godstransporterne er vendt tilbage til Skagensbanen for at blive.

Der er for årene 1991-93 givet Skagensbanen tilsagn om investeringsmidler til etablering af et nyt sikrings- og fjernstyringsanlæg samt anlæg af to nye krydsningsstationer i Strandby og Hulsig.

I oktober måned begyndte man at gøre klar til anlæg af spor 2 i Strandby, hvor der desuden skal etableres en ny ø-perron ud for stationsbygningen. Strandby har tidligere været krydsningsstation, men ved spormoderniseringen i 1969 blev krydsningssporet fjernet.

Det nye datamatstyrede sikrings- og fjernstyringsanlæg leveres af EB-signal. In-

den udgangen af 1991 vil anlægget være installeret på Skagen station, og formentlig Strandby og Jerup blive tilsluttet anlægget omkring årsskiftet 1991-92.

I forbindelse med etablering af det nye sikrings- og fjernstyringsanlæg har Skagensbanen fået fremstillet de nye ind- og udkørselssignaler til stationerne på Frederiksværkbanens værksted i Hundested.

## Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Mellem Strande og Vrist har banen to trinbrætter, hvis navne oprindeligt har været Vejlbj og Vejlbj Nord. Det førstnævnte trinbræt har i flere år været kaldt »Victoria Street Station«, og ved VLTJ har man fra 1991 gjort dette navn officielt. Skiltet på Vejlbj Nord har i 1991 været suppleret med et skilt, hvorpå der stod »Gare du Nord«, men da deltagerne i turen »Danmark for fuld damp, 1991« besøgte VLTJ, var det væk!

Til brug for baneafdelingen er i foråret 1991 indkøbt en brugt motortrolje, nr. 139, fra DSB. Ved Lemvigbanen er den omlitret til VLTJ MT 51.

Ved udgangen af 1990 rådede Lemvigbanen over 5 rutebiler, idet en ældre bus blev udskiftet med en ny. Endvidere solgtes i 1990 to ældre lastbiler samt en anhænger.

»Privatbanerne« redigeres af  
*Ole-Chr. M. Plum*

## Veteranbanerne

### D-maskinegruppen



Efter en omfattende reparation er D 826 atter taget i brug. Det skete den 4. august i arrangementet »Tåsinge rundt på to hjul«.

Remisen i Bramming er blevet istandgjort udvendigt, dog mangler taget endnu lidt knofedt. Pladsen til vogne og lokomotiver i Odense bliver stadig mere indskrænket, og en del materiel er ført til Fredericia, hvor D-maskinegruppen har lånt flere spor omkring drejeskiven til opbevaring af driftsvogne. Samtidig har man fået lovning på kranken ved drejeskiven, og der skulle således være en mulighed for her at skifte bogier og hjulsæt m.m. på de mange vogne.

D-maskine nyt - Jan Forslund

## Museumsbanen


**Maribo-Bandholm  
EFTERLYSNING**

MUSEUMSBANEN er nu nået meget langt med restaureringen af LJ M1 »Svenskeren«, og vi forventer at kunne prøveopstarte meget snart. Der er dog nogle effekter vi mangler for at kunne fuldende projektet, nemlig: KØRENØGLEN og de originale bogstaver og tal LJ M1. Skulle der blandt læserne være nogle, der enten er i besid-

delse af, eller har en anelse om, hvor disse ting befinder sig, vil vi på Museumsbanen blive glade for at høre om det. Det ville jo være rart, hvis tingene kunne vende tilbage til deres gamle plads i dette sjældne køretøj. På forhånd tak.

Arne Jørgensen

**Udland**

**1067 km persontrafik  
retableret!**

Politik kan vende op og ned på mange ting!

Konstaterer man i Sverige, hvor riksdagsvalget på Inlandsbanens nedlæggelsesdag, 15. september, fik særdeles glædelige konsekvenser for denne.

Efter at den socialdemokratiske regering var væltet, var vejen banet for en genoptagelse af trafikken på Inlandsbanen - endda både Mora-Östersund (nedlagt 9. juni) og Östersund-Gällivare (nedlagt 15. september). Ved redaktionens slutning ventedes trafikken genoptaget på nord-strækningen 1. november og på den sydlige del 15. november.

AR

# Een af DJK's pionerer er gået bort

*Svend Jørgensen, 1932 - 1991*

Lokomotivfører Svend Jørgensen, Helsingør, døde den 13. oktober efter kort tids sygdom i en alder af kun 59 år.

Svend stammede fra Fåborg, hvorfra hans store interesse for jernbaner og lokomotiver utvivlsomt blev vakt ved oplevelsen af de sydfyenske jernbaner før statsovertagelsen i 1949.

Efter at være udlært som klejnsmed, og efter aftjent værnepligt ved Civilforsvaret kom Svend til DSB, hvor han gennemgik den klassiske uddannelse til lokomotivfyrbøder for endelig omkring 1965 at blive udnævnt til lokomotivfører.

Svend begyndte meget tidligt at fotografere og registrere alt, hvad han kom i nærheden af af lokomotiver og jernbanevogne. Særligt industribanemateriel og smalsporede baner havde hans bevågenhed. Han var - sammen med Mogens Bruun - en af de første herhjemme, der foreslog oprettet en museumsbane for smalsporet materiel, et projekt som Svend tænkte sig realiseret på de dengang eksisterende teglværksbaner omkring Bloustrød og Allerød. Ideen lod sig dog ikke realisere - dengang.

Svend fik imidlertid forbindelse med andre jernbaneinteresserede personligheder sammen med hvilke han var med til at stifte Dansk Jernbane-Klub i 1961. Svend blev valgt som formand for foreningen, men trak sig snart tilbage fra denne post for istedet som næstformand at kunne hellige sig anskaffelse og restaurering af historisk jernbanemateriel til den museumsbane, som foreningen arbejdede på at få oprettet.

Med utrættelig energi og en brændende tro på, at målet ville blive nået, kastede Svend sig over opgaverne. Ikke alene organiserede han de første arbejds hold, men han lagde også selv krop til meget af det slidsomme arbejde. De der var

med på de første arbejdsopgaver i den for længst nedrevne Østerport Remise og senere i Klampenborg eller i Maribo, vil aldrig glemme, hvordan Svend på sin stilfærdige, venlige men overbevisende måde fik sat folk i sving med skrabjern, stålborste, - pensler og andet værkstøj. Det var med berettiget stolthed, at Svend allerede året efter i 1962 kunne være med til at åbne DJK's museumsbane Maribo-Bandholm.

I de følgende 5 år virkede Svend som leder af Museumsbanens maskinafdeling, hvor han med sit gode humør og venlige og kammeratlige væremåde skabte sig mange venner og gjorde det til en fornøjelse at deltage i arbejdet med at holde banen i gang.

Det er næppe forkert at betegne Svend som en idealist på sit felt. Selv var han ikke den, der gjorde noget væsen af sig selv eller ønskede at stille sig i rampe-lyset. Beskeden men stilfærdigt indtrængende arbejdede han på at gøre Museumsbanen til et levende jernbanemuseum og til et sted, hvor alle veteranogtsinteresserede kunne være med omkring arbejdet. Det var desværre ikke alle, der kunne følge Svends til tider måske lidt svævende ideer. Nogle forvekslede måske også hans idealisme med naivitet. Hvorom alting var, så kom Svend efterhånden i et modsætningsforhold til nogle af de daværende medarbejdere i Maribo, om den måde Museumsbanen burde drives på. Efter at den øvrige bestyrelse ikke fuldtud kunne støtte ham overfor disse, valgte Svend i 1968 at drage konsekvensen heraf, trak sig tilbage fra aktivt arbejde i DJK og nedlagde sin post i bestyrelsen.

Svend kunne dog ikke holde sig i ro ret længe. Med ny entusiasme kastede han sig over, at få Helsingør Jernbaneklubs

veterantog sat på skinner. Svend har således en stor del af æren for, at Helsingør Jernbaneklub i dag står som ejer af en af landets fineste samlinger af veteranjernbanemateriel.

Efter flere års opslidende aktivt arbejde bl.a. som leder af HgJK's vognafdeling mente Svend, at tiden var inde til at trække sig tilbage fra 1. geled og lade yngre kræfter tage over.

I mellemtiden havde Svend vist et nyt initiativ inden for arbejdet med at sikre veteranmateriel fra at gå tabt, idet han var med til at stifte støtteforeningen »Danske Dampvenner«, der har til formål at skaffe midler til indkøb og bevaring af bl.a. damplokomotiver, damptrømler og gamle vogne. Det var Svends idé, at støtteforeningen bl.a. skulle skaffe midler ved salg af særlige juleplatter med jernbanemotiver. Denne idé viste sig at blive en succes. »Danske Dampvenner« har derigennem været istand til at yde støtte til forskellige restaureringsopgaver. Også DJK's baner har nydt godt af denne støtte.

Svend var en habil modelbygger og han kunne også skrive. Bogen »Roebanerne« fra 1987 og utallige artikler til forskellige jernbaneblade blev det blandt meget andet til. Svend skrev ud fra sin kærlighed til damplokomotiver og veteranmateriel i bred forstand.

Også uden for Danmark var Svend engageret. Han var således inspirator og med til at igangsætte de to norske veteranbaner, Setesdalbanen og Hølandsbanen.

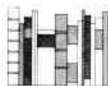
Ved siden af alt dette, som henregnes til et menneskes fritidsinteresser, var Svend en førsteklases lokomotivmand, der tjente sin etat gennem næsten 40 år, heraf de seneste halve snes år som fast fører på Lille Nord.

Et rigt familieliv nåede Svend også at få sammen med sin hustru Anne Lise og deres tre børn.

Svend var æresmedlem af Dansk Jernbane-Klub. Nu er Svends sidste tog kørt, men denne gang uden ham selv som fører. Han vil blive savnet oprigtigt af alle, der fik lov at kende ham.

Bent Jacobsen

## Boganmeldelser



*Guldsnore på sporet*  
*»Jernbane, politik og forening«*  
 Steen Ousager  
 Odense Universitetsforlag.

Her er en helt anden slags jernbanebog. »Guldsnore på sporet« er udgivet af Jernbaneforeningen i anledning af 100-året for stiftelsen af en af de første fagforeninger for offentligt ansatte - jernbaneforeningen. Bogen på 256 sider, og særdeles rigt illustreret (også farver inde i bogen) handler om fagforeningens stiftelse, arbejdskampe og trafikpolitik. Bogen knytter tråde til det daglige arbejde indenfor jernbanesektoren - fra stationsforstanderen til trafikeleven - og behandler offentlighedens syn på de offentlige ansatte - specielt tjenestemændene. Bogen rummer meget sjældne historiske optegnelser lige fra jernbaneforeningens stiftelse, og specielt krigsårene er intens læsning. I øvrigt er bogen ført helt ajour til 1991.

Dette er en af de sjældne jernbanebøger, som går lidt bag kulissen. Man kan måske hævde, at den almindelige jernbaneentusiast nok ikke umiddelbart har interesse af en så grundig og omfangsrig bog, men den kompletterer alligevel billedet af dansk jernbanevæsen af i dag. Bogen er tryk- og papiarmæssig helt i top og 298,- virker som en rigtig pris. Bogen kan fås hos forlag, boghandlere og i DJKs salgsafdeling.

Jan Forslund

*SJK nr. 53*  
*Svenska lok och motorvagnar 1991*  
 Af Ulf Diehl og Lennart Nilsson.

Så foreligger en opdateret fortegnelse over samtlige svenske trækraftenheder atter. Det er den niende i rækken, udsendt blot to år efter sidste revision. Bogen er i det kendte lommeformat og på de 287 sider gennemgås minutøst og med 172 farvegengivelser alle eksisterende svenske lokomotiver og motorvogne. I de seneste ti år har SJ gennemgået en lang række designmæssige ændringer, og materielparken fremtræder i dag langt mere spraglet end vi er vant til i Danmark.

Bogen må være en obligat følgesvend for »svensk orienterede jernbaneentusiaster«, med sine detaljerede skemaer over tekniske data, litratyper, årstal m.m. Bogen koster SEK 225,- og kan bestilles fra SJKs salgsafdeling, giro 60 65 77-5.

Jan Forslund

**Har du betalt  
 kontingentet for 1992?  
 Girokort var indlagt  
 i nr. 5/1991.**

## Jernbaneklubberne samles!

To gange indenfor det sidste halve år har de danske jernbaneklubber været samlet til møde, hvor emner af fælles interesse har været drøftet.

På det sidste møde enedes man om et grundlag for det fremtidige bredere samarbejde mellem klubberne.

Det er begrænset, hvor store problemer, der har været i det hidtidige samarbejde mellem klubberne, men det nye tiltag skaber et forum, hvor samarbejdet styrkes ved at alle mødes samlet.

I dette nye forum, Danske Jernbaneklubber Samarbejdsudvalg, kan alle emner diskuteres, og klubberne får

en bedre mulighed for at koordinere diverse tiltag, dog uden at samarbejdsudvalget har magt til at tvinge noget igennem.

Der er tale om en organisation, som bygger på gensidig respekt for klubbernes selvstændighed.

DJK har hidtil, ligesom alle andre deltagende klubber, været repræsenteret af to bestyrelsesmedlemmer, men på opfordring fra de øvrige deltagere i samarbejdet er DJK fremover repræsenteret af et bestyrelsesmedlem og en repræsentant for hver af vores 4 kørende veteranbaner.

Preben Clausen og Jan Eriksen



## Foreningsnyt

### Kommende møder i København

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

**Onsdag den 15. januar 1992 kl. 19.30:**

»Hvordan var det at være jernbaneentusiast før DJK«? Birger Wilcke - DJKs formand gennem næsten 30 år - vil causere over dette tema og vise nogle billeder fra de gamle dage, hvor jernbaneinteresserede måtte klare sig på egen hånd.

**Onsdag den 12. februar 1992 kl. 19.30:**

»IC/3-tog til Israel.«

Projektleder, ingeniør Stig Villadsen, ABB Scandia, fortæller om bygningen af IC/3-tog til de israelske statsbaner og om baggrunden for leverancen, som bl.a. er en beslutning om at udbygge og modernisere jernbanesystemet i Israel.

Aftenens møde arrangeres i samarbejde med Dansk Technion Selskab, en forening der har til formål at støtte den tekniske højskole i Israel.

**Vogn-ex: Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.:**

Åbent hus kl. 19.00 - 22.00 den sidste tirsdag i hver måned i hele foråret fra og med tirsdag den 28. januar.

# Ordinær generalforsamling

**Søndag den 8. marts 1992 kl. 10.00** afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensns Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

### Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal være medlemmerne i hænde senest syv dage før generalforsamlingen.
4. Fastsættelse af kontingent og evt. optagelsesgebyr for det følgende kalenderår (1993).
5. Indkomne forslag.
6. a. Valg af medlemmer til hovedbestyrelsen og to suppleanter i henhold til lovene § 4.

Følgende er på valg til hovedbestyrelsen:

Preben Clausen.

Jan Eriksen.

Bent Jacobsen.

Birger Wilcke, ønsker ikke genvalg.

Følgende suppleanter er på valg:

Bent Nathansen, ønsker ikke genvalg.  
 Ebbe Makholm.

b. Valg af to revisorer og to revisorsuppleanter i henhold til lovene § 4.

Forslagene til optagelse under punkterne 4, 5, 6a & b i dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen, d.v.s. senest den 25. januar 1992.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

Birger Bruun

## Kommentar fra formanden

Som det fremgår andetsteds i Jernbanen, skal der være generalforsamling i foreningen søndag den 8. marts 1992.

På generalforsamlingen skal der bl.a. vælges medlemmer til bestyrelsen. Dette punkt får særlig betydning denne gang, idet to af vore mangeårige bestyrelsesmedlemmer har meddelt, at de ikke genopstiller til valget, nemlig vores tidligere formand Birger Wilcke og Bent Nat Hansen.

Jeg vil derfor allerede nu opfordre medlemmerne til at tænke på, hvem man kunne tænke sig at opstille til valget af bestyrelsesmedlemmer.

Det er vigtigt, at vi får valgt nogle personer, som er villige til at gå ind og påtage sig et stykke arbejde for foreningen, ikke mindst med hensyn til aktiviteterne i hovedstadsområdet. Men der vil også være brug for nogle, som efterhånden vil kunne aflaste foreningens sekretær og kasserer, der nok på et tidspunkt vil bede om at blive afløst af nye kræfter.

Derfor, kære medlemmer, tænk alvorligt på, om det ikke var noget for en af jer at stille op til bestyrelsesvalget. Eller kom med forslag til, hvem i gerne så indvalgt i bestyrelsen.

Skriv til Sekretariatet eller til formanden.

B.J.

## Nordjysk afdeling

**Onsdag den 22. januar 1992 og onsdag den 26. februar 1992, begge dage kl. 19.00,** afholdes der medlemsaftener i lokalerne på **Forchammersvej 7 i Aalborg.**

Onsdag den 22. januar 1992 viser Ole Skov Pedersen en film om egne oplevelser ved Bernina-banen i Schweiz. Filmen er tildels optaget set fra førerpladsen i et tog på banen.

Onsdag den 26. februar 1992 viser Ole Skov Pedersen ligeledes film fra Schweiz. Denne gang er filmen om en tur på St. Gotthard-banen. Efter filmene vil der være lagt op til hyggeligt samvær over en kop kaffe eller lignende.

Ove Thomsen

## Fyns afdeling

**Generalforsamling.** DJK's fynske afd. indkalder til generalforsamling **onsdag d. 15. januar 1992 kl. 19.30 på Badstuen, Østre Stationsvej i Odense.** Dagsorden ifølge klubbens love. Efter generalforsamlingen er der filmaften.

p. b. v.

Kim Christensen

# Nyt fra salgsafdelingen

## Nyheder

... fra *Atlantic til Pacific* - historien om litra P og PR af Steffen Dresler. Forlaget lokomotivet har udgivet det 88 sider store hæfte om de to DSB-lokomotiver, og det indeholder historien om litra P og PR. Der er et væld af fotos, hvoraf mange ikke har været offentliggjort før, samt tegninger i 1:87. Desuden findes et afsnit om P-maskinens konstruktør, maskinchef ved DSB, Otto Busse. Hæftet koster 95,- kr. (incl. forsendelse).

*Guldsnore på sporet* af Steen Ousager. I anledning af Jernbaneforeningens 100 års jubilæum, den 1. september 1991, er bogen »Guldsnore på sporet« udgivet på Odense Universitetsforlag. Den handler om foreningens stiftelse, medlemmernes arbejdsmiljø - arbejdspladsen og dermed om trafikpolitik i Danmark siden de første baneplaner i 1835. Der findes bl.a. afsnit om de mange mennesker, der har haft deres virke i foreningen - og i DSB på alle niveauer.

Bogen henvender sig til alle, der interesserer sig for jernbaner og trafikpolitik, politisk historie og fagbevægelsen. Bogens forfatter, Steen Ousager, der er arkivar på Landsarkivet for Sjælland, har tidligere skrevet bogen »Politik på skinner«.

Den 256 sider rigt illustrerede bog - med både sort/hvide og farve-billeder, hvoraf mange ikke har været almindelig kendt før nu, koster 298,- kr. + 23,- kr. til forsendelse.

★

## Nye postkort

Hjørring Privatbaner og Skagensbanen har hver ladet fremstille en postkortserie med 5 motiver, og DJK har fået lov til at forhandle disse kort. Prisen pr. serie - altså med 5 forskellige kort er kun 10,- kr. Vil man købe kortene stykvis er prisen 3,00 pr. stk. Dertil skal lægges 4,50 kr. pr. ekspedition til dækning af porto.

*Serien fra Hjørring Privatbaner:*

HP 101: Tog og bus i Vendsyssel, Y-tog og Ledbus på Tornby station.

HP 102: Til Norge med Hirtshalsbanen og ColorLine. Færgerne »Skagen« og Y-tog i Hirtshals.

HP 103: Gods på skinner til Norge, HP 16 rangerer godsvogne ombord på færgerne »Skagen« i Hirtshals, og HP 16 med godstog krydser Y-tog i Tornby.

HP 104: Tog mellem Hjørring og Hirtshals. Y-tog mellem Tornby og Vidstrup samt Y-tog på Tornby station.

HP 105: Hjørring bybusser.

*Serien fra Skagensbanen:*

SB 201: Viadukten ved Hulsig med Y-tog.

SB 202: Skagen station med bus.

SB 203: Hurtig og skøn - Skagensbanen. Y-tog ved Knasborg å.

SB 204: Efterår. Y-tog i Aalbæk plantage.

SB 205: Skagen og Strandby stationer, arkitekt Ulrik Plesner.

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

★

I maj 1992 bliver strækningerne Slagelse-Næstved og Dalmose-Skælskør 100 år, og i den anledning går forlaget banebøger, Foreningen Dalmose-Skælskørbanen og Dansk Jernbane-Klub sammen om udgivelsen af en jubilæumsbog. Den skrives af Henning Petersen og Ole-Chr. M. Plum. Bogen, der bliver på 96 sider, rigt illustreret, koster 199,- kr., men tilbydes hermed tidsskriftet Jernbanens læserkreds til en pris på kr. 174,- ved forudbestilling inden den 15. april 1992. Benyt et af vore bestillingskort eller send et brevkort til Salgsafdelingen.

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indlæg, der giver mulighed for bestilling af bøgerne »Den transsibiriske jernbane til Mongoliet og Kina« samt »Fra MY til ME - DSB's elektriske lokomotiver, der begge er udkommet på Lamberth's forlag i dette efterår.

Desuden medfølger også et indlæg fra Dansk Jernbane Platte, der fremstiller platter og porcelæn specielt for jernbaneinteresserede.

Dansk Veteran Jernbane Platte nr. 19 har damplokomotivet DSB A 159, der er bevaret på DSB, Jernbanemuseet i Odense, som motiv.

De første seks persontogslokomotiver af litra A blev leveret af Borsig i 1882. Frem til 1888 leverede Borsig og Hartmann yderligere 25 lokomotiver af denne type, der var konstrueret af den unge Otto F. A. Busse. A-maskinerne havde et roligt løb i sporet, da maskinens forende var båret af en to-akslet bogie. De udvendige cylindre sad lige over midten af bogien. Drivstængerne sad inden for kobbeltængerne, og gliderkasserne sad oven på cylindrene og styringen af system Allan.

A-maskinerne kørte på de fleste statsbanestrækninger - dog mest i Jylland og på Fyn. Fem af lokomotiverne overlevede 2. verdenskrig, hvor de hovedsagelig anvendtes på Skælskør- og Assensbanerne og sidst på de sydfynske baner efter DSB's overtagelse i 1949.

Denne eksklusive platteserie er fremstillet i dansk kunsthåndværk og tegnet af anerkendt kunstner. Platterne sælges til støtte for bl.a. »Dansk Jernbane-Klub«s arbejde med indkøb og bevarelse af historisk jernbanemateriel.

Dette års platte, der leveres i smuk gaveæske, koster 250,- kr. pr. stk., og bestilling kan ske til Dansk Jernbane Platte, Vinkelvej 10, 3520 Farum.

HCH og OCMP





# 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. | 235,00  |
| Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1992).....        | kr. | 150,00  |
| Husstandsmedlemmer.....                            | kr. | 150,00  |
| 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  
Islebrovej 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 Makhholm (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, arbejdshold.

### 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.  
Arbejdshold i Mariager, Odder, Århus, Viborg og Fr. havn.

### DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

Oscar Meyer  
Hølløselund 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, Martens, 98 81 10 46.

### 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.

