



jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

FEBRUAR 1992





Farvel til komfort. Efter den normale redaktions slutning kom det frem, at DSB primo februar tager prototypetoget fra 1981/82 ud af trafik - formentlig med henblik på udrangering. Dermed sættes punktum i historien om, hvad mere end én DSB-bruger har kaldt »det mest komfortable DSB-tog nogensinde«. Ideen bag de to fem-vogns tog var som bekendt at opbygge et lyntogs-system, der kunne fungere både med diesel- og el-traktion. Ikke en gang 10 år fik »prototype-lyntoget« i trafik; efter præsentationen 3. december 1981 blev det næste halve år brugt til afprøvninger, og først 23. maj 1982 blev det sat i drift. I halvandet år kørte det som lyntog, inden det blev »degraderet« til IC-løb; i øvrigt samtidig med, at de første planer om IC/3 forelå oktober 1983. Med 9 år og 255 dage i trafik har man sat rekord i kort afskrivnings-tid på DSB-materiel - og den korte levetid bygger vel at mærke ikke på tekniske problemer, som tilfældet var ved de hidtidige »rekord-indehavere«: De Frichs-byggede MY 1201-1202, der var i trafik fra 1958/60 til 1970. Det sidste af prototype-togene kørte sidste gang 2. februar, og beboere ved Rødby Færge station kan se tog-generationerne veksle i hurtig takt: I stedet for MA-lyntogene har 1980'ernes stolthed nu hensætnings-plads dér. Måske polske forretningsfolk med disse tog kan gøre et røverkøb? Foto i Odense 17. april 1988: Anders Riis.

Forsiden:

Begrebet »Tycho Brahes dag« gav i hvert fald frem til omkring årsskiftet DSBs rederi-sektion søvnløse nætter. Selv om det nu formelt er datterselskabet ScandLines, der har ansvaret, havner øretæverne for børnesygdommene uvægerligt i DSB. Og uanset hvordan Tycho Brahe og dens svensk-ejede kollega Magnus Stenbock så opfører sig på Helsingør-Helsingborg fremover, har de store færge-anlæg med politikernes hjælp god chance for at slå den ovenfor nævnte lyn-afskrivning af prototype-togene med mange længder, når den faste Øresunds-forbindelse åbner. En milliard-regning venter nu skatteyderne, fordi politikerne endnu ikke har fundet ud af en entydig og langsigtet trafikplanlægning. Foto i Helsingør 4. november 1991: Thomas Nørgaard Olesen.

Indhold

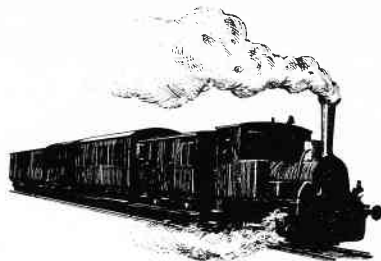
Den nye færgeterminal	4
Rangerlokomotiver på Strib-banen	7
DB-DR sammenlægningen	8
Kadavervognen - Zc 500 306	10
Jernbaner i Israel	13
Jernbanenyt - kort fortalt	
DSB	14
Færgenyt	22
Privatbanerne	24
Veteranbanerne	24
Bog anmeldelser	27
Salgsafdelingen	29
Foreningsnyt	30
Skal Fyns afdeling nedlægges	30
Sporhunden	32
Det sker i DJK	32

Nr. 2 ventes afleveret til Postvæsenet ca. 15. april 1992.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 2/1992: 1. marts 1992.
Sidste frist for stof til nr. 3/1992: 1. maj 1992.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 21. februar 1992.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

32. årgang nr. 1, februar 1992

jernbanen
Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

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

Medarbejdere

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

Bladekspedition

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

Annonceekspedition

DJK. Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Flemming Jakielski. 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 fejledekspeditioner 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

Lokale baner - lokalt styre

For mere end 100 år siden traf den danske regering en række trafikpolitiske beslutninger, som vi stadig i dag har som en realitet. Beslutningerne gjaldt fordelingen af det danske jernbanelnet i statsopgaver og lokale opgaver.

Resultatet af den fordeling var den enkle tommelfingerregel, at de baner, der er af stor vigtighed for Danmarks helhed og samtrafik som stat, skulle være statslige, mens de øvrige skulle styres af lokale interesser.

De to driftsformer, der gavner hver af disse interesser, var dengang - og er stadig i dag - vidt forskellige. Og indenfor stats- såvel som privatbaneverdenen dygtiggjorde man sig i rationel drift af hver sin slags baner.

Resultatet kan aflæses af jernbanelnetet i dag, hvor privatbanerne lever op til de lokale behov for med beskedne anlægs- og driftsomkostninger at drive jernbane.

Stordriften i DSB stiller helt andre krav, som DSB på bedste vis søger at imødekomme. Imidlertid medfører hensynet til den fælles helhed, at DSB ikke altid kan klare sig med så billige sidebane-løsninger, som privatbanerne har mulighed for.

Resultatet er klart og logisk, og kan findes ved enhver seriøs og grundig analyse af spørgsmålet om økonomi på privatbanerne - et spørgsmål, der har været behandlet flere gange i dette tidsskrifts spalter: Privatbanerne kan alt i alt levere et transport-tilbud på de pågældende sidebaner langt billigere end DSB.

Konsekvensen af dette er forhåbentligt klar for enhver, der ønsker at få mest muligt ud af skatteydernes kroner.

Anders Riis

Sporløst forsvundne værdier

I de seneste år har man i Centraleuropa peget på nødvendigheden af at lette det overoppe-dede motorvejsnet for en del af lastbiltrafikken. Nøgleordet er jernbane-transport. Et veludbygget jernbane-system har en transport-kapacitet, der er enorm i forhold til den udnyttelse, der i dag er tilfældet.

Eksperter er enige om, at jernbanerne i Europa i de kommende år og årtier vil få en væsentligt stigende andel i godstransporten, efterhånden som miljø-krav og vejnettets overbelastning betyder forringet transport-kvalitet på vejene. En naturlig følge er, at flere og flere danske virksomheder vil blive stillet overfor krav om jernbane-transport til og fra samarbejdspartnere i det sydlige.

Kun ved at begrænse omkostningerne mest muligt kan en virksomhed holde sig konkurrencedygtig. Blandt andet omladningsomkostninger vejer tungt på budgetterne, og derfor kan en jernbane-forbindelse pludselig atter blive livsvigtig for virksomheder, der ellers ikke har haft brug for den.

Den direkte jernbane-forbindelse vil få en stigende værdi som lokaliserings-faktor for virksomhederne, og derfor er det højt spil, hvis statslige og kommunale myndigheder tillader en yderligere beskæring af det danske spornet. En utrafikeret jernbane kan »re-aktivere« for en brøkdel af, hvad det koster, hvis først sporet er borte. Og erfaringerne viser, at man kan holde et spor basalt trafikerbart med meget små midler.

Et eksempel er strækningen Randers-Ryomgård, der er på nippet til at miste skinnerne. Sporet er i god stand, omend svellerne skal udskiftes over en årrække. At lægge strækningen i mølpose, så den med forsigtighed kan befares også fremover, kan gøres for et beløb, der er mindre end det, en lille landkommune årligt ofrer på justering af fortovskanter. Mens det vil koste over 100 millioner kroner at fortryde, hvis man først har fjernet skinnerne.

Konsekvensen af dette er forhåbentligt også klar for enhver, der ønsker at få mest muligt ud af skatteydernes kroner.

Anders Riis

Den nye færgeterminalbygning i Helsingør



Facade mod øst - »sund-siden«.

Artiklen er baseret på materiale fra DSB - Bygningstjenesten, redigeret af Erik B. Jonsen.

Forhistorien og projekteringen

Den 4. november 1991 blev den nye færgeterminalbygning og størstedelen af de tilhørende anlæg i Helsingør taget i brug under festlige former - ikke mindst takket være Dronning Margrethes velvillige medvirken.

Planlægningen af den nye havn og færgeterminalbygningen startede tilbage i 1986 med en rapport om en fælles terminal for DSB og SFL (Scandinavian Ferry Lines) og for bygningernes vedkommende med et idéprojekt/debatoplæg i 1988. Det var et forslag fra DSB - Bygningstjenesten, afleveret udenfor Helsingør Kommunes idékonkurrence, men baseret på dennes forudsætninger (sammenhæng mellem byens og havneområdets anvendelse).

Bygningstjenesten foreslog et stort terminalanlæg løftet op på en bro, som spændte tværs hen over spor og opmarcharealet lige syd for stationsbygningen. Hermed blev busterminalen (vest for stationen) forbundet med tog og færger, og det hele afsluttedes med en flot restaurant ud over vandet. På denne måde kunne den gamle stationsbygning og forpladsen friholdes for byggeri.

Der var dog meget, der talte for det hensigtsmæssige i at koble stationsanlægget og den nye terminal sammen, og det var også Helsingør Kommunes ønske, at byggeriet principielt placeredes, hvor det ligger i dag.

DSB arbejdede i en periode i 1989 med ideen om et byggeri baseret på privatøkonomisk investering, hvilket betingede ret omfattende areal-volumener på op til 12.000 m² med forretninger, kontorer og terminalfunktioner i samme hus.

Projektet blev fremlagt i det af Helsingør byråd vedtagne lokalplansforslag i april 1989 med en høringsperiode frem til september 1989.

Ved tilrettelæggelsen af dette tidsforløb blev der taget hensyn til en DSB/SJ/SFL hensigterklæring fra 1988, der forudsatte en ibrugtagningstermin den 1. juni 1991, hvilket igen medførte, at arbejdet i marken skulle påbegyndes den 1. oktober 1989. (Havneudvidelsen startede først i august 1990 og byggeriet en måned senere). Der opstod så stor opmærksomhed omkring projektet i offentligheden, samtidig med at det daværende Hovedstadsrådet stillede krav om, at projektet skulle undergå en regionplanmæssig behandling. Hele projektet blev derfor taget op til ny vurdering med en reduktion af omkostningerne og projektets fysiske omfang til følge.

Projektets internationale og overordnede betydning medførte, at Folketinget greb ind med kravet om en anlægslov; en sådan

blev fremsat af trafikministeren i januar 1990 og vedtaget af Folketinget i april 1990. Denne »operation« medførte selvsagt nogen forsinkelse og har haft som konsekvens, at anlægget på dansk side blev forsinket i 5 måneder i forhold til »Nya Knutpunkten« i Helsingborg, og at de to nye færger først kunne bestilles, da man viste, om projektet i det hele taget blev til noget. Dette sidste forhold har, som bekendt, haft andre beklagelige følgevirkninger.

Den nye terminalbygning er i realiteten en tilbygning, endog en betragtelig sådan, til den nyligt fredede 100-årige Helsingør station. Denne bygning er i øvrigt den daværende bygningstjenestes forslag nummer 2. Overarkitekt H. Wencks første projekt var for beskedent, mente Rigsdagen, som ikke fandt den projekterede bygning repræsentativ nok.

Det var jo her kongen, Europas svigerfader, Christian den 9., skulle modtage sin gæster fra nord og øst, bl.a. den russiske Zar, gift med kongens datter Dagmar, den engelske kronprins, senere Kong Edvard den 7., som var gift med kongens anden datter Alexandra - og så endelig sønnen George, som var blevet konge af Grækenland.

Derfor blev stationen opført i nederlandsk renæssancepragt som et værdigt træfpunkt og ansigt udadtil og med en pragtfuld kongelig ventesal, som i dag er restaurant »Sundkroen«.



Facade mod vest - »banegårds-siden«. Nederst skitse af tidligere facade.

Det er op til dette fredede hus og i naboskab til Helsingørs smukke havnefront, der skulle bygges en moderne trafikterminal til erstatning for terminalen bygget i 70-erne efter tegninger af arkitekt Ole Hagen, et byggeri, der aldrig blev populært i Helsingør, og som under alle omstændigheder ikke ville være i stand til at klare de store trafikmængder, der bliver en følge af den sammenlagte færgefart.

Bygningernes indhold

Terminalbygningen består af *en hovedbygning og en lavere sydfløj*.

Hovedbygningen rummer:

I stueplan:

- Trafikhal med elevator, escalatorer og trapper til 1. sal
- Billetekspedition
- Offentlige toiletter
- Information og opholdsmuligheder

På 1. sal:

- Trafikhal med billetkontor og toldfunktion ved udgang til gangbro
- Café
- Vekslekontor
- Kontor og visitationslokaler for Toldvæsenet
- Information og opholdsmuligheder

På 1. sal i hovedbygningen, der hvor gangbroerne begynder, er der efter bygningsindvielse »klistret« en toldkontrolboks op (et krav fra andre toldmyndigheder, end de, der var med i projekteringsarbejdet); denne »kasse« tager noget af den flotte udsigt fra hallen mod Øresund, men man kan jo håbe på, at fremtidens åbne Europa vil overflødiggøre denne »gevækst«.

Sydfløjen - der mod perronsiden er identisk med den gamle fredede sydfløj - rummer alene administrationslokaler og personalefaciliteter.

Markante på den nye havn er også de lange gangbroer, som er den eneste adgangsvej for gående til og fra færgerne. Gangbroerne er forsynet med panoramavinduer, så man kan se til Kronborg, ud over

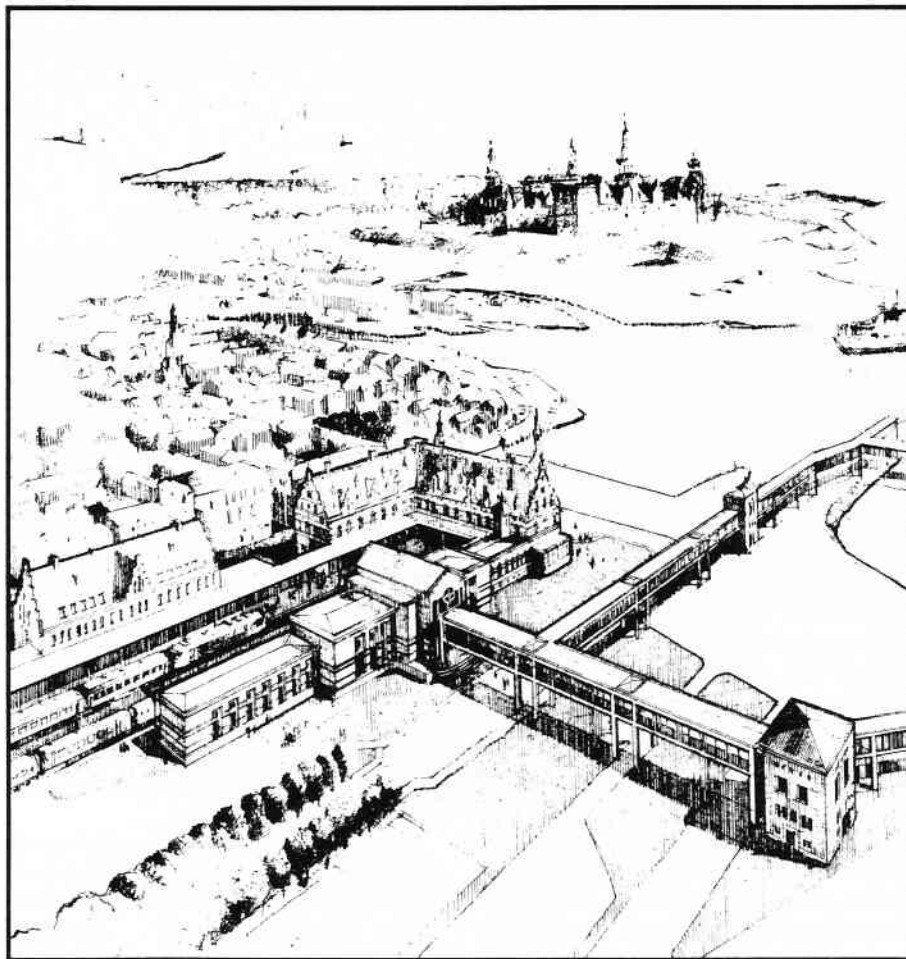
havet og følge færgerne. Gangbroen ud til de nye færgelejer, hvor de nye brede færger og de to Prinsessefærger lægger til, afsluttes flot med to tårne. Ligeledes er der et tårn, hvor gangbroen slår et knæk ud mod færgerne. Den yderste del af gangbroen til leje 1 (tidl. SFL-færger) er genbrug fra det tidligere anlæg.

Tårnbygningerne er i 3 etager, hvoraf den øverste er en del af gangsystemet til og fra færgerne. De øvrige etager rummer plads til trafikstyring, personalefaciliteter, depoter og magasiner. I stueetagen i tårnbygning 1 er der plads til offentlige toiletter og en lille kiosk/minibar.

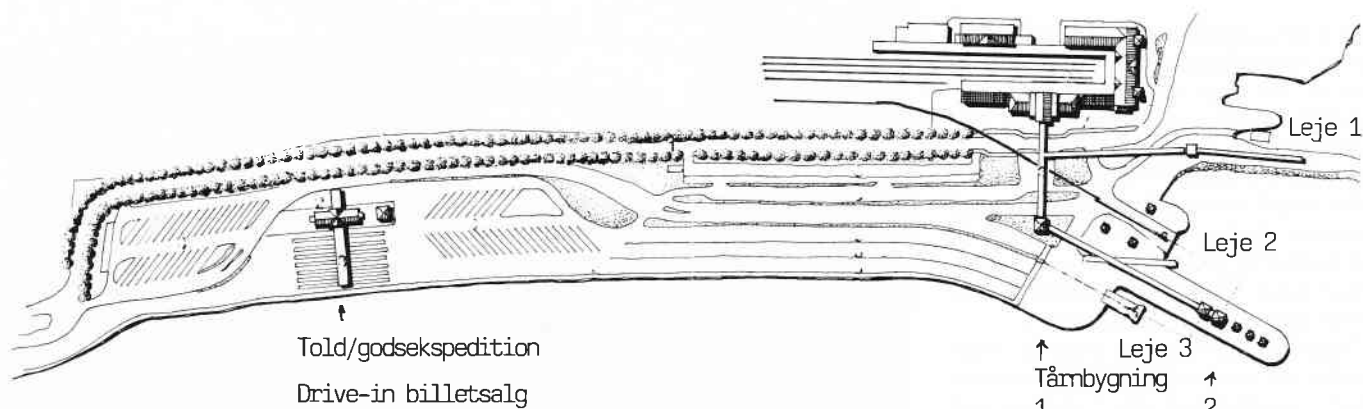
Told- og godsekspeditionsbygningen placeret i anlæggets sydlige ende er i 2 etager. I stueetagen er plads for billettering, toldbehandling og ekspeditionsforretning for lastbilsransporter og busser. På 1. sal er placeret de nødvendige personale rum. Der er endvidere seks billetteringsbokse foran opmarchelterne.

Anvendte materialer

Terminalbygningens hovedbygning, tårnbygningerne og den sydlige told- og godsekspeditionsbygning er opført i murværk som er givet en tynd grå puds. Pudsens far-



Tegnerens »luftfoto« af de nye terminalbygninger.



Oversigtsplan over opmarch-arealet i Helsingør.



Prinsesse Elisabeth ved den ny landgang, 11. november 1991. Bemærk nyt »logo« på skorstenen. Foto: Jan Forslund.

ves til foråret i en varm sandstensfarve svarende til de mange ornamentbånd på den eksisterende statinsbygning. Der er endvidere udført kraftige vandrette gesimser, og tagene er dækket med mørke stålplader.

Den lave sydføj ved hovedbygningen er udført i blankt murværk i sten svarende til den eksisterende station og med tilsvarende vandrette lyse »sandstensbånd«. Taget er vandret og tagpapdækket.

Gangbroerne er opført i stålkonstruktion som er malet broncefarvet og lukket med meget store glasudfyldninger.

Lager- og pakhusbygninger er udført stålpladebeklædt svarende til tagdækningen på terminalen og tårnbygningerne.

Størrelser

Terminalbygningen (incl. kælder)	ca. 2.500 m ²
Tårnbygning 1	ca. 300 m ²
Tårnbygning 2	ca. 660 m ²
Gangbroer	ca. 1.500 m ²
Lagerbygninger (på pier)	ca. 225 m ²
Told- og godsekspektion	ca. 600 m ²
Pakhus hertil	ca. 150 m ²

★

I forbindelse med anlægsarbejdet har DSB rykket havnefronten 40 meter ud i havet over en 700 meter lang strækning, så opmarchforholdene er forbedret. Det indvundne areal er 30.000 m², og hele opmarcharealet er 78.000 m². Der er nu plads til 500 personbiler og 30 lastbiler på opmarcharealet. Søjler med køreanvisninger leder kunderne til færgerne. Kun ved spidsbelastninger bliver det nødvendigt med personale til at vinke bilisterne frem.

Belægning på pladsen, træer og bøgehække skal støtte logikken i hele havneområdet. F.eks. flankeres hele Færgevej, som bliver en dobbeltrettet vej for lokaltrafik, af linde-træer, som danner skel mellem op-

marchareal og baneområde. De asfalterede arealer udgør 54.500 m², de flisebelagte arealer 30.000 m² og de grønne områder 9.000 m².

De nye HH-færger lægger til på indersiden og Prinsessefærgerne på ydersiden af en nyanlagt 150 meter lang pier. Lejet til nye færger (leje 2) rummer bl.a. automatisk yderfortøjning til færgen, og alle installationer og funktioner er enkle og automatiske.

På jernbanesiden er anlagt et nyt spor 13 (for ankomende og afgående internationale tog) ved renoveret og forlænget perron og nyt tilkørselsspor til den nye 28 m lange og 13,8 m brede færgelap for 3 spor (med et sporskifte på klappen og ét på land).

Udsmykning ude og inde

Billedhuggeren Bjørn Nørgaard står for den kunstneriske udsmykning af færgeterminalen. På hver side af trappen op til terminalen

ud til Færgevej står 2 1/2 meter høje søjleliggende figurer i bronze. På selve terminalbygningen har Bjørn Nørgaard placeret en række rosetter.

Inde i hallen er der på hver side en 18 meter lang og 1 meter høj gipsfrise, som fortæller hver sin historie med masser af figurer, symbolik og temaer hentet fra den nordiske historie. Friserne skildrer ifølge kunstneren »den gående mand« og »den hvilende mand«.

★

Bygningstjenesten hos DSB har haft en særdeles heldig hånd ved valget af projekterende arkitekter og ingeniører. Den nye færgeterminal er smukt indpasset i havnefronten og i bybilledet i Helsingør. Der er - og bliver - ryddet op både bogstaveligt og visuelt. Helt færdig med oprydning og afslutning på arbejdet bliver DSB først en gang i løbet af foråret, hvor også den hidtidige færgeterminal vil være fjernet.

Redaktionen retter en tak til afdelingsarkitekt Søren Birch og arkitekt Ole Morgall, Bygningstjenesten, konsulent Eigil Lyby, projektledelsen, HH-90 projektet og ingeniør Bøje Bøjesen, COWIconsult A/S for assistance ved artiklens udarbejdelse.

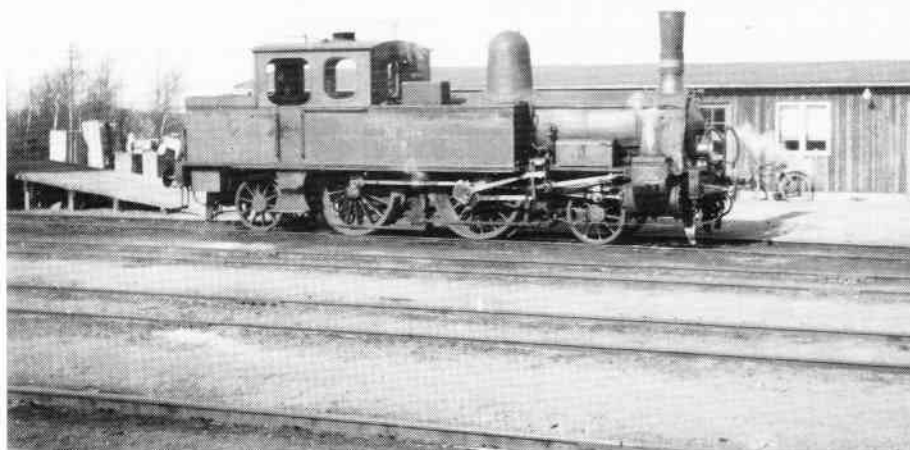
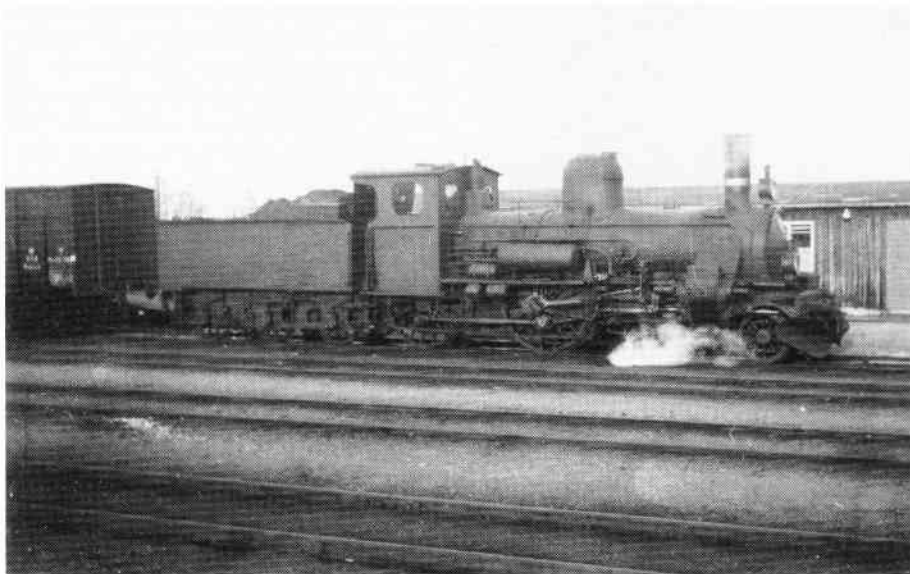
I jernbanen nr. 6/91, var bragt en billedtekst om det svenske IC/3-tog, der også har været udsat for grafitti-plagen. Redaktionen har fået enkelte reaktioner på dette - og idet vi tager for givet, at ingen af jernbanens læsere kunne opfatte billedteksten som en opfordring, skal vi blot tilkendegive, at vi nærer den dybeste medfølelse med de af tidsskriftets læsere, der ikke fangede ironien. Det må være surt at have det sådan!

Redaktionen



»Tycho Brahe« i lejet i Helsingør 15. oktober 1991. Foto: Jan Forslund.

Rangerlokomotiver på Middelfart-Strib



**Af Hans Gerner
Christiansen**

I Jernbanen nr. 5 var der en meget interessant artikel om Strib-banens trafik gennem tiderne. Med hensyn til godstrafik nævnes det, at Fredericia leverede maskine til henholdsvis rangering i Middelfart og kørsel til Strib. Jeg har altid regnet med, at det var en F-maskine, som dampede over Lillebæltsbroen, og det har det selvfølgelig også været de senere år før Mh-erne overtog kørslen.

De første år efter krigen var Fredericia imidlertid ikke meget for at sende sine »gode F-maskiner« til Middelfart hele dagen, så man skrabede bunden. Man kan dog blive noget overrasket over de maskiner, man sendte afsted, se selv:

Foto 1: K 523, som var karakteristisk ved, at den kun delvis var ombygget. Den fik i 1924 nye cylindre og ombygget styring, men kedlen forblev uændret.

Foto 2: O 314. Personligt anede jeg ikke, at der havde været O-maskiner på Fyn, men her er altså beviset.

Foto 3: J 20 med førerhusbagvæg af træ. Hvis der har været ret mange vogne på krogen, så må det have taget sin tid at komme op ad stigningerne til Lillebæltsbroen. Opbygningen på tenderen kunne tyde på, at maskinen tit blev brugt til Middelfarttogene.

Fotografen til disse billeder kan desværre ikke oplyse nøjagtigt årstal, men kun 1944-48. Der er imidlertid ikke noget, der tyder på, at de er taget under besættelsen, så 1945-48 er nok mere rigtigt. Jeg har et andet billede i min samling, som kan kaste yderligere lys over sagen. Det forestiller J 14 i Middelfart og er taget af hollænderen Hesselink. Desværre mangler noget af maskinen, men man ser tydeligt, at også J 14 havde samme model opbygning på tenderen, så den har altså også tit været brugt til tog, hvor maskinen skulle køre baglæns. Hesselink har opgivet datoen 24/10 1946, hvad der jo passer fint ind i de andre opgivelser. □

**Bøger om
JERNBANER**

Emneliste kan frit
rekvireres fra

RANDERS 
ANTIKVARIAT
Hospitalsgade 3 . Tlf. 86 41 00 29



Russiskbygget DR-lokomotiv type 132, 3000 HK.

Bundesbahn og Reichsbahn:

En vanskelig sammensmeltning

Sporvidden har de til fælles. Og ønsket om præcision. Ellers er der en afgrund til forskel på de to banesystemer, som engang med tiden skal blive til eet. Det er ikke noget, man sådan lige gør. 40 års folkedemokratisk styre har bragt det østtyske jernbanesystem på hælene.

Af Torkil Haas

I det tidligere DDR, hvor banerne beholdt det navn, man brugte i Det tredje Rige: »Deutsche Reichsbahn«, har den skinnébårne trafik været af afgørende betydning for samfundslivet. Det var jo ikke nemt at købe en bil i DDR, og landevejene har ikke været for gode. Den skinnébårne trafik har måttet holde for.

Vedligeholdelsen af materiel, spor og stationer har været sløj, selv om der var mange mennesker om det!

Man mærker det straks

På en tur i foråret brugte jeg et partoutkort, der gjaldt til både øst og vest. På en tur fra Hamburg til Würzburg og senere Basel, blev man fragtet i toptunet materiel over skinner, der lå som de skulle. Med de 200 km i timen er det sommetider nærmest som at flyve lavt. De er dygtige og flittige i Deutsche Bundesbahn. I sommer kom iøvrigt ICE-systemet igang, som har rejsehastigheder på 250 km i timen.

På en tur fra München til Leipzig lod det sig gøre at både se og føle forskellen. Bundesbahn afleverede os på grænsestationen Probstzella, hvor man stadig kunne »nyde« skydetårnene, grønterne og de åbne bæl-



ter i skoven, som adskilte de to lande. Efter en 20 minutters tid kom det østtyske diesel-lokomotiv for at overtage vores stamme. Det var af den kendte russiskbyggede type, som nærmest må betegnes som en forvokset MZ'er. Støjen og navnlig røgen er formidabel. Der er vældig mange af den slags maskiner hos DR. Det tog sin tid at komme til Leipzig. Sporet er ikke passet særlig godt, og på nogle strækninger var der skinnestød. Ind imellem var der tegn på de nye tider: Sporarbejde på længere strækninger.

Færre folk og mere arbejde

De østtyske banefolks tempo er stadig præget af de mange år, hvor der var »arbejde til alle« - eller i hvert fald ansættelse. Det er et opløftende syn at se 20 banearbejdere sidde i en rundkreds og nyde forårsolen, mens de venter på, at det skal blive fyraften.

Desværre venter de også på fyringen, nogle af dem. I Bahndirektion, Leipzig, kunne man læse på opslagstavlen i mandskabsrummet: »Kære medarbejdere. Fra den 1. juli er vi desværre nødt til at sætte jeres løn ned til 60% af, hvad den er nu«.

Ved siden af stod der: »Inden 3 år må DR skaffe sig af med 70.000 af de nuværende 230.000 ansatte.« På selv samme opslagstavle var der et flot opslag fra Deutsche Bundesbahn: »Kære kolleger i Øst! Kom over til os i Vesten, til Deutsche Bundesbahn. Vi mangler arbejdskraft på mange fagområder. DB tilbyder god løn og fordelagtig pensionsordning!«

Et stort antal jernbanefolk fra øst, det der nu hedder de nye forbundslande, rejder hver dag over til et job i DB. Men man drop- per ikke lige sin lejlighed eller omgangs- kreds i Leipzig ellr Dresden, så det bliver til nogle lange pendlerture.

Skal vi bytte lokomotiver?

De to banedirektioner for DB og DR siges at være på god talefod og ivrige for at udjævne forskellene. Til en begyndelse ville man låne lokomotiver af hinanden, sådan at østtyskerne kunne få diesellokomotiver, hvis vesttyskerne kunne låne nogle af de nyere østtyske el-lokomotiver, som der mærkeligt nok er overskud af.

Mange østtyske el-lokomotiver af nyere dato har fundet vej til Vesttyskland. Der er heldigvis samme strømsystem. Da jeg var der i forsommeren, var det endnu ikke blevet til noget med at sende vesttyske diesel-maskiner til øst. DR har et meget stort antal russiskbyggede diesellokomotiver, som man åbenbart er indstillet på at slide op først. (Derimod optræder også østtyske diesler på DB-nettet - antageligt overflødiggjort af det store fald i godstrafikken på øst-siden. Red. bem.)

Elektrificering i øst har lagt hovedvægt på nord-syd-forbindelserne, som i stort omfang er blevet sat under ledning, medens øst-vest forbindelserne har været regnet for sekundære, og der er nu et stort elektrificeringsprogram for linierne fra Berlin og Sachsen-Thüringen til Vest. Også øst-vest-linien: Rostock-Wismar-Lübeck skal være elektrisk.

Personvognsparken harmoniseres

Der er meget store kvalitetsforskelle inden for den østtyske personvognspark. I de internationale tog har DR prøvet at holde en ordentlig standard, selv om der er udstrakt brug af plastic på sæderne. På sidebanerne har det været sløjt. Jeg kørte f.eks. fra Chemnitz til Dresden med lokaltog, oprangeret af en vogntype som er almindelig på alle sekundære linier. Det er en kort fireakslet vogn, som nok kunne tåle at komme i vaskemaskine. Det var svært for os at se ud af ruderne. Sæderne var af plastic, hullede eller repareret med plastic af andre farver (såkaldt temporær materiale-mangel). Vores



Her er lidt ældre vesttyske vogne koblet sammen med endnu ældre østtyske. Berlin-Lichtenberg.

vogn så meget folkedemokratisk ud. En dårlig vogn på et dårligt spor. Gulvet var ikke fejlet lige for nylig. Den slags gik ikke i Vesten - men man kan da håbe på at det bliver bedre, når DR nu skal have færre medarbejdere.

Om de internationale vogne må man mene, at DR har strammet sig gevaldigt an siden genforeningen. DB begyndte sidste vinter at male sine hurtigtogsvogne hvide med røde vinduespartier, og få måneder efter begyndte de østtyske baner at gøre det samme. På Berlin-Lichtenberg så jeg nyindsatte personvogne, der stort set kun adskilte sig fra de vesttyske ved at der var malet DR på siden.

En kraftig Skoda

Der bygges stadigvæk lokomotiver i øst. De tjekkiske Skodaværker har i dette forår afleveret en stribe 2-strømslokomotiver til brug for de gennemgående tog på linierne Berlin-Prag, Berlin-Budapest. Heller ikke i Østeuropa har man kunnet blive enige om den samme spænding i ledningerne.

Men her i Danmark har vi vist ikke noget at lade de andre høre, når DSB nu har valgt en spænding, der adskiller sig fra den tyske og svenske, som vi jo ligger lige midt imellem.

Selv det bedste Skodalokomotiv kan for det meste ikke tillade sig at køre mere end 120 km i timen på de østtyske skinner. Vi kommer hen i slutningen af 90'erne, før vi ser rejsehastigheder som dem, man har i Vest. Der arbejdes febrilsk på at udbygge eller nybygge strækningen Berlin-Hannover og Leipzig-Frankfurt. Der bliver til dels tale om »Neubaustrecken« til mange, mange penge. Der skal sus i de øst-vestlige forbindelser.

Fri fart

Fahrt frei var det ambitiøse navn på den informationsavis, DR har udsendt til alle medarbejdere. Det har siden genforeningen haft samme typografi og udførelse som det vesttyske *Blickpunkt*. Begge har siden

1989 ivrigt fortalt om hinandens aktiviteter. I sommer blev bladene sandelig slået sammen under nyt navn: *BlickpunktBahn*.

Tyskerne håber på, når tiden er inde, at det ikke bare er tryksagerne, som harmoniseres. Det skal også driften, materiellet, infrastrukturen. Det ligger et godt stykke ud i fremtiden. Til den tid skal man også finde et

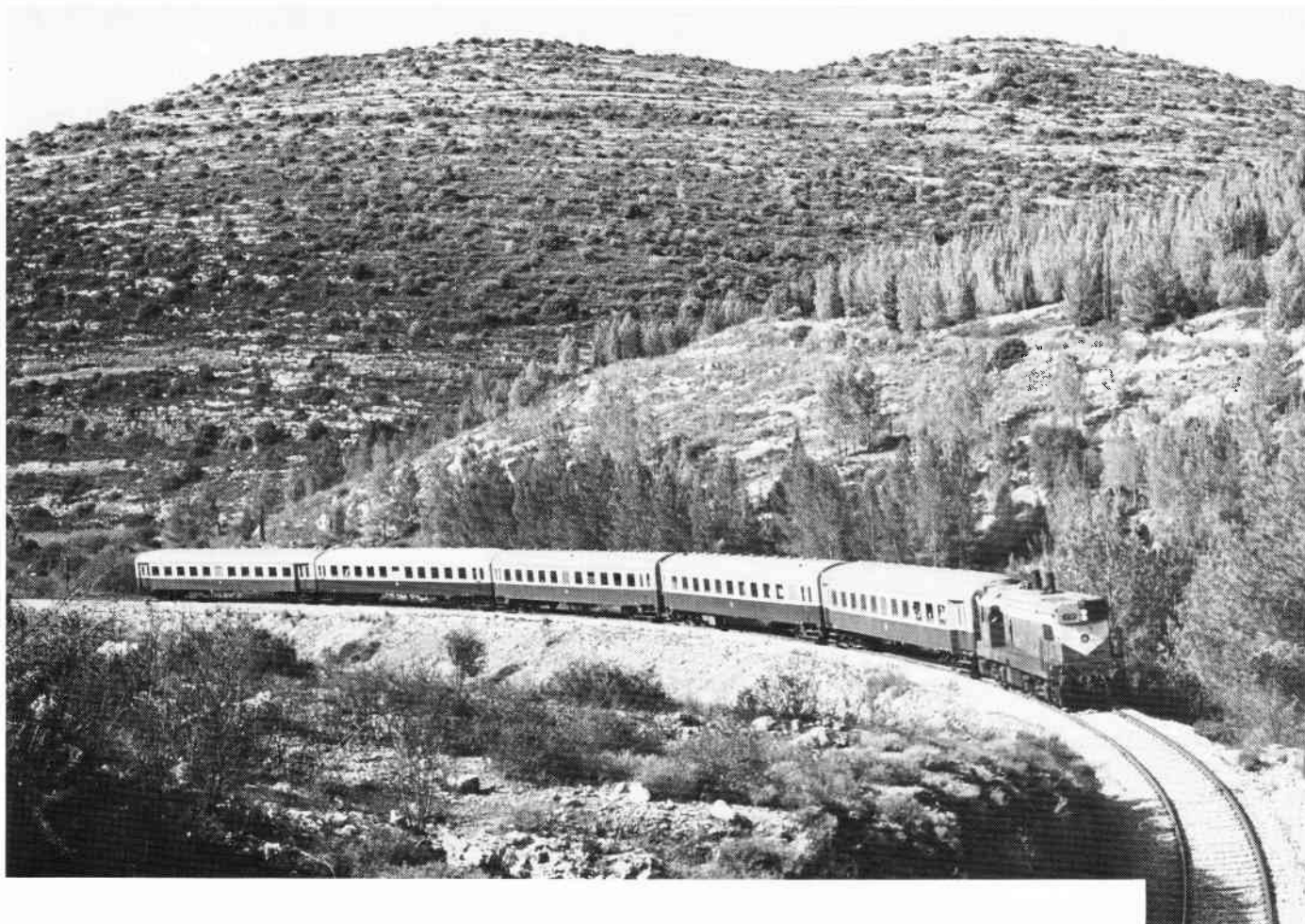
navn på systemet, som ikke foretrækker den ene på den andens bekostning. Der er ikke noget Reich mere. Hele Tyskland er en Bundesrepublik. Man taler om, at Reichsbahn og Bundesbahn kan blive til: »Deutsche Bahn«.



Tjekkisk bygget Skodalokomotiv, leveret april 1991. Indrettet til 2 strømsystemer for grænseoverskridende trafik i Østeuropa.



Nyrenoveret personvogn med vestlig standard og bemaling, tilhørende DR. Berlin-Lichtenberg.



Jernbanelandet Israel

En introduktion til en overset jernbane der nu skal køre med danske IC/3-tog...

Af Hans Henrik Fafner

Det amerikansk byggede diesellokomotiv sætter farten ned til noget nær skridtgang, da det trækker sine fem passagervogne rundt i en særligt skarp kurve på vej op i bjergene. På begge sider af den enkeltsporede bane står stejle klippevægge, og i bunden af slugten risler Sorekfloden, som på denne årstid mere ligner en bæk end en flod. Varmen er trykkende, da toget i sindigt tempo passerer trinbrættet ved Bar Giora. Heller ikke idag er der nogen passagerer til Bar Giora, og ingen stiger på, så toget kan uden videre fortsætte til endestationen.

Scenen er hentet fra en sommerdag i Judeas bjerge, og rejsens endestation er Jerusalem. Toget har klokken 9.48 forladt stationen i Beit Shemesh og når klokken 10.40 frem til Jerusalem. De knap 40 kilometer spor er den ubetinget smukkeste strækning i det beskedne israelske jernbaneland, og også de flotteste måde at komme til hovedstaden Jerusalem på. Men det forstår man ikke at værdsætte i det hektiske Israel - eller rettere, man har ikke tid. Buskooperativet Egged har med sine langt over 7.000 air-conditionerede intercitybusser forlængst erobret en førerposition, som ligner et mo-

nopol i den offentlige trafik. De kriseramte jernbaner benyttes idag hovedsagelig af turister og mennesker, som tilfældigvis bor lige ved siden af en jernbanestation og iøvrigt har tid nok. Den store majoritet af befolkningen har for travlt og bor også altid nærmere et busstoppested.

Dette er nok en vigtig årsag til, at Israel har besluttet at anskaffe de avancerede danske IC/3-tog. Det israelske vejnet er nemlig voldsomt overbelastet, og navnlig omkring storbyen Tel Aviv er der stærkt behov for et effektivt og hurtigt alternativ til vejtransport og i særdeleshed den meget yndede privatbilisme. De israelske jernbaner har besluttet at tage udfordringen fra busserne op, og står nu overfor en gennemgribende modernisering. Så i nær fremtid kan den her beskrevne romantiske og sindige stemningsbillede være tilsidesat af effektiv og moderne jernbanetransport med udstyr fra Randers.

Landskabet

Staten Israel svarer i størrelsen til Jylland uden Vendsyssel. Men hvor Jylland er relativt jævnt terræn med beskedne højdeforskelle og en jævnt fordelt befolkning, er Israel præget af bjerge og dybe kløfter, som gør



landet trafikmæssigt kompliceret - og halvdelen af landets befolkning på 4,9 millioner er koncentreret på den smalle kystslette mellem storbyerne Tel Aviv og Haifa.

Det lange, smalle land gennemskæres af højderygge, som vanskeliggør anlæg af jernbaner. Yderst mod Middelhavet ligger det stejle Carmelbjerg, som strækker sig fra forbjergene ved Haifa i sydøstlig retning ind i landet. Fra det nordligste Galilæa til Jerusalem og langt ned i Negevørkenen er landet også delt af bjerge, og længst mod øst - langs grænsen til Jordan - danner den Afrosyriske spalte en dyb kløft i jordoverfladen; ved Det døde Hav når den over 400 meter under havets overflade. Negev i syd er bjergørken, hvor selv veje visse steder har vanskeligt ved at komme frem.

Jernbanen

Hele det israelske jernbanelenet er enkeltsporet. Og kun den nordlige del af systemet befares af passagertog. På strækningen mellem Tel Aviv og Haifa kører 14 tog i hver retning på alle hverdage (søndag til torsdag), 9 på fredage og ingen på »lør- og helligdage«. På den jødiske sabbat standser al offentlig transport.

Enkelte tog fortsætter fra Haifa nordpå gennem industribyerne Kiryat Haim og Kiryat Motzkin over Akko til endestationen i Nahariya. Og een daglig togafgang fra Haifa drejer i en bue udenom Tel Aviv og fortsætter til Jerusalem, for at returnere samme vejsent på eftermiddagen. Indtil april i år var dette eneste tog, som kørte til Jerusalem - men nu har man genoplivet den gamle rute tel Aviv-Jerusalem med to daglige kørsler i hver retning.

Men iøvrigt har passagertransport aldrig været hovedsagen for de israelske jernbaner. Hele den sydlige del af nettet bruges udelukkende til godstransport, nemlig de mange fosfater, som udvindes ved Det døde Hav, og i overensstemmelse hermed udgør jernbanerne egentlig blot en del af det nationale havnevesen. Måske også derfor er storbyen Tel Aviv heller ikke nogen integreret del af jernbanelettet, idet byens to jernbanestationer Tel Aviv Merkaz (Centrum) og Tel Aviv Darom (Syd) blot er endestationer for sidelinier til hovedsporet, som fortsætter udenom byen. Først idag er man ved at forbinde de to stationer med spor. Og på samme måde ligger banegården i de øvrige israelske stationsbyer normalt ved industrivatererne, modsat busstationerne, som altid ligger centralt.

Alt dette har en historisk begrundelse, som er vigtig for en forståelse af jernbanens problemer i dagens Israel, og som er nødvendig at kende for at kunne vurdere den voldsomme udvikling, de israelske jernbaner tilsyneladende står overfor i passagermæssig sammenhæng.

Historien

Israels jernbanehistorie begynder den 27. september 1892, da forbindelsen mellem



Eftermiddagstoget mod Haifa holder klar til afgang på Tel Aviv Merkaz. Foto: Hans Henrik Fafner.

havnebyen Jaffa (idag del af Tel Aviv) og Jerusalem åbnede med eet dagligt tog i hver retning. Anlægget af banen var påbegyndt af det franske firma »Société de Chemin de Fer Ottoman de Jaffa a Jérusalem« i marts 1890; to år tidligere havde den tyrkiske sultan givet selskabet koncession på anlæg og drift af banen i 71 år.

I 1905 færdiggjorde man en linie, som forbandt middelhavnsbyen Haifa med den berømte Hejaz-bane, der var blevet officielt indviet på sultanens fødselsdag den 15. oktober samme år. Hejaz-banen førte fra Damaskus over Amman til Medina i vore dages Saudi Arabien og skulle lette transporten af pilgrimme til Mekka.

Haifa-banen anlagdes snarere af økonomiske grunde. Man var begyndt at udnytte oliefelterne ved Kirkuk i det nordlige Irak, og



senere anlagde det engelske Iraq Petroleum Company en pipeline til en udskibningsterminal nord for Haifa. Der eksisterede planer om at anlægge en jernbane samme vej. Som et kuriosum kan det tilføjes, at de to Scud missilbatterier, som udgjorde den alvorligste trussel mod Israel i den nyligt overståede golfkrig, betegnedes H-2 og H-3, navne på gamle oliepumpestationer - H står for Haifa.

Anlægget af Haifa-banen var en ingeniørmæssig præstation. - På grund af bjergene måtte man føre banen ned gennem Yizreeldalen over Afula og Beit Shean, og herfra op gennem Jordandalen. Banen passerede Genesareth Sø ved Tsemach og nåede her et punkt 210 meter under havets overflade. Videre mod øst kom banen gennem den vanskelige og snævre kløft langs Yarmoukfloden.

Linien var i drift indtil en nat i 1946, natten til den 17. juni. Da var området under FN-mandat, og de britiske mandatmyndigheder søgte forgæves at kontrollere en voksende jødisk modstandsbevægelse. I denne nat sprængte modstandsbevægelsen i en storstilet aktion 11 broer over hele landet, heriblandt jernbanebroen over Yarmouk. Broen er der endnu, men blev aldrig genopbygget, og jernbanelinien heller ikke taget i brug siden. Idag er næsten alle spor borte.

Store dele af Israels jernbanehistorie er knyttet til krige. Under første verdenskrig var området en provins i det store Ottomanske Rige, som jo deltog i krigen på aksemagternes side. Engelske styrker var stationerede i Ægypten og Sinaiørkenen, og begge parter søgte at styrke fronten, som gik omtrent hvor den israelsk-ægyptiske grænse løber idag. Tyrkerne anlagde således store dele af vore dages israelske jernbanelenet som forsyningsbaner til styrkerne ved fronten, og navnlig som støtte for et planlagt felttog mod Suezkanalen. Englænderne havde imidlertid også bygget deres forsyningsbane, og i november 1917 rykkede general Allenby frem fra sin stilling 16 kilometer syd for Gaza by. I december havde han erobret Jerusalem, og i oktober 1918 faldt Damaskus og krigen var omme på denne front.

Umiddelbart efter krigen forbandt englænderne deres egen forsyningsbane med det tyrkiske sporsystem så der nu var jernbaneforbindelse mellem Cairo og Haifa. Men herudover var mellemkrigstiden iøvrigt uden større begivenheder af jernbanemæssig interesse. Under voldsomme arabiske uroligheder i årene 1936-39 måtte jernbanedriften af sikkerhedsmæssige grunde reduceres til et minimum, og de togløb, som gennemførtes, ledsagedes af svært bevæbnet eskorte.

Men Mellemøsten fungerede stadig ikke som noget homogent jernbanesystem. Hejaz-banen udgjorde med sin sporvidde på 1050 mm en forhindring for direkte forbindelse mellem Palæstina-mandatet og Ægypten i vest, og det ligeledes engelske



Et fosfattog på vej mod Ashdod passerer jernbanebroen over landevejen nord for Oran.
Foto: Hans Henrik Fafner.

mandatområde i Mesopotamien (vore dages Irak) i øst, begge områder med normal sporvidde. Forbindelsen skabtes en kort årrække under anden verdenskrig ved anlægget af banen til Haifa nordpå langs kysten over Beirut til Damaskus. Denne linie åbnede for regelmæssig militær trafik og tre ugentlige passagertog den 24. august 1942.

Idag kører toget kun til Nahariya i det nordlige Israel. Men besøgende ved de hvide kalkklipper ved Rosh Hanikra på grænsen mellem Israel og Libanon vil kunne se resterne af sporene og den tilmurede jernbanetunnel gennem klippen. Umiddelbart nord for Nahariya, ved kibbutz Gesher Haziv, forsøgte jødiske modstandsfolk i samme nat den 17. juni 1946 at sprænge jernbanebroen over Kzivfloden (gesher betyder bro på hebraisk). Det lykkedes dem ikke, da en engelsk patrulje overrumplede dem og dræbte 14. Idag står der et mindesmærke på stedet.

Efter uafhængighedskrigen 1948-49 så den unge israelske stat sit jernbanelinien reduceret til en isoleret enklave i Mellemøsten. Alle grænser til nabostaterne var lukkede, og det nye selskab Israel Railways havde 470 kilometer spor at starte sin virksomhed på. Idag råder man over 760 kilometer, men stort set hele forøgelsen ligger i Negevørkenen, og bruges som sagt udelukkende til transport af fosfater fra dødehavetsregionen til udskibning i Ashdod.

En kort overgang efter seksdageskrigen i 1967 kørte passagertog på Negevbanen til både Beersheva og Dimona. Men bus- og lastvognstransport vandt voldsomt frem på bekostning af jernbanen i statens første årtier, hvilket kan have en sikkerhedsmæssig forklaring. En enkelt terror- eller sabotageaktion mod et jernbanespor kan have voldsom økonomisk betydning, hvorimod en enkelt lastvogn sat ud af spillet næppe kan have indflydelse i det samlede billede.

Måske derfor er Eilat verdens eneste dybvandshavn uden jernbaneforbindelse, selv om forslag herom har været talrige gennem tiderne. I begyndelsen af 70'erne tilbød således et japansk konsortium med stærke interesser i dødehavsminerale anlæg-

ge en linie til Eilat. Og omtrent samtidig tilbød Tyskland at finansiere en jernbaneforbindelse mellem Middelhavet og Det røde Hav. Men de til enhver tid siddende israelske regeringer har konsekvent afvist sådanne forslag.

Udviklingsplaner

Men planerne om en Eilat-bane har fået ny aktualitet. Et fransk konsulentfirma har i foråret 1991 på vegne af de israelske jernbaner fremlagt en storstilet plan for en gennemgribende modernisering af hele systemet, som skal lancere jernbane som fremtidens transportmiddel i Israel. Elementer af planen, som vil medføre en samlet investering på 7 mia. kroner, er allerede på vej til at blive ført ud i livet. Dette gælder f.eks. beslutningen om at anskaffe de 10 sæt danske IC/3, den første anskaffelse af rullende materiel i 20 (!) år. På samme vis fik Tel Aviv for et par år siden en ombygget nordbanegård, som nu hedder Tel Aviv Merkaz og er anlagt med henblik på at føre sporet gennem byen til sydbanegården.

Endnu et initiativ er genoptagelsen af forbindelsen mellem Tel Aviv og Jerusalem. Landets hovedstad, som gennem en årrække har måttet tage til takke med eet dagligt tog fra Haifa, er fra april i år endestation for to daglige forbindelser fra Tel Aviv Da-rom, som således har fået en renaissance. Og som noget nyt har man præsteret at reducere togrejsen mellem de to byer til 1 time og 35 minutter - eller knap det dobbelte af busrejsen!

Et andet mål med planen er at komme storbyen Tel Avivs kolossale trafikproblem til livs. Tel Aviv-området har en befolkning på knap 1,5 mill., som hver morgen og eftermiddag skaber en trafiksituation, som vejnettet på trods af stadige anlægsarbejder står ringere og ringere rustet overfor. Derfor er det tanken at anlægge store parkeeringspladser i byens periferi, hvorfra de rejsende kan fortsætte med tog af den ene eller den anden type. Dette vil naturligvis også nødvendiggøre en udvidelse af dele af landets spornet til dobbeltspor.

Og naturligvis er Eilat-banen med i den

nye plan. Ikke blot af hensyn til godstransporten til og fra den travle havn ved Det røde Hav foreslår man en sådan bane, men idag ligeså meget for at gøre Negevørkenen attraktiv til bosættelse - ikke mindst for de mange sovjetiske jøder, som i hundredetusindvis indvandrer i disse år. Så måske vil vi i en ikke fjern fremtid kunne køre gennem det sydisraelske ørkenlandskab med danskbyggede IC/3-tog.

1050 mm sporet

Den israelske del af Haifa-Hejaz banen er der ikke meget tilbage af. En del af den ligger som industribane med normalsporvidde i Haifas udkant - den fører ud langs cementfabrikkerne i forstaden Nesher. For et par år siden måtte nogle kilometer spor i forlængelse heraf lade livet i forbindelse med vejbyggeri omkring kibbutz Yagur.

På samme vis har landbrugets og byernes vækst været hård ved den gamle bane næsten overalt. Men her og der ligger den der mellem græs og ukrudt.

I byen Afula er selve banelegemet naturligvis borte. Men på kort over byen ses det, at den stadig er smallest midt på, der hver banen løb. Den lå lige nord for byens centrum, og toget standsede lige bag vore dages politistation.

Længere nede i Yisraeldalen, mellem Afula og Beit Shean, ligger sporet visse steder langs hovedvejen, ligesom man kan fide det i bakkerne nord for Beit Shean omkring kibbutz Hamadiya, som banen iøvrigt også ses navngivet efter.

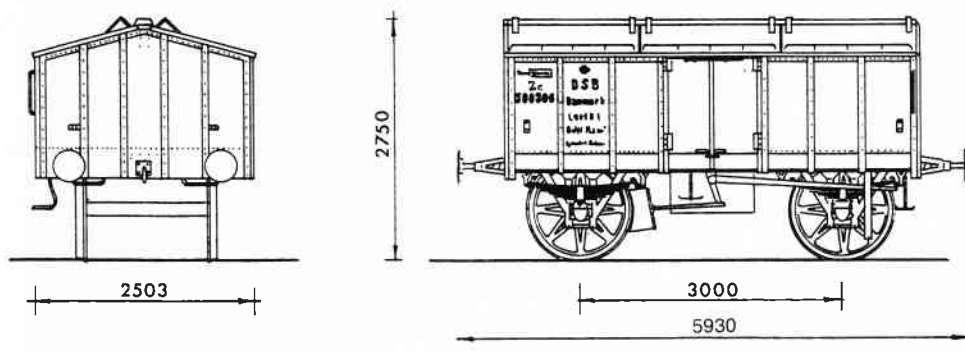
Omkring Genesareth Sø kan man, når man kører mod Hammat Gader, se den gamle jernbanebro over Yarmoukfloden. Broen står endnu, men må betragtes i afstand oppe fra bjergsiden, eftersom den idag ligger som et storpolitisk gidsel i ingenmandsland mellem Israel og Jordan.

Jernbanemuseet

For den Israel-rejsende, som gerne vil opleve et pust af ortidens jernbaneliv er et besøg i Haifa en nødvendighed. På byens gamle østbanegård (det tidligere udgangspunkt for Haifa-Hejaz banen), som stadig passerer af toget mod Nahariya, ligger nemlig et lille jernbanemuseum. I museets to bygninger udstilles to diesellokomotiver og flere vogne. Den ældste vogn er fra 1893 og anvendtes til transport af sårede under første verdenskrig, og ved siden af står museets eleganteste stykke, »kongevognen«, en engelskbygget vogn med træoverbygning fra 1922, som brugtes ved betydningsfulde besøg i landet.

Museet rummer også en større samling dokumenter, stempler, billetter og køreplaner.

Udenfor museet står et monument fra 1905, opstillet til ære for den tyrkiske sultan som tak for hans indsats for Hejaz-banens tilblivelse. Et monument over en slumrende banes tidligere storhed, som er på vej til at vende tilbage. □



Kadavervognen

- 102-årig raritet er mere velset i dag end for 40-50 år siden.

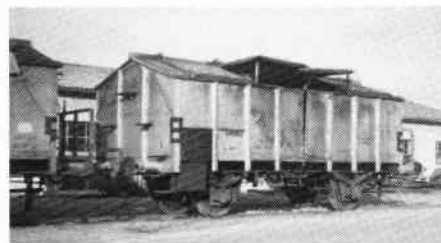
Tekst: Anders Riis

Tegning: John Rasmussen

Det er nok ikke for meget at sige, at DSB ZC 500 306 er mere elsket i sin nuværende pensionist-rolle end den var, da den blev brugt. Kælenavnet »kadavervognen« siger det meste om vognen, der i 1890 blev bygget af Scandia i Randers som privatvogn til Københavns Magistrat. Formålet var transport af slagteriaffald fra de offentlige slagtehus og Kvægtorvet, og som ZC 9852 indgik den i en serie på fire vogne, ZC 9851-9854. Vognen er en solid sag, nittet sammen af kraftige stålplader, og som en finesse var den forsynet med huller i bunden, hvorigennem safterne fra det rådne kød kunne løbe ned i en dertil indrettet kasse under vognen. Øverst sørger tunge jernlåg for, at vognen er lukket. Hvilket resultat må det

ikke ha' givet en steghed sommerdag...!

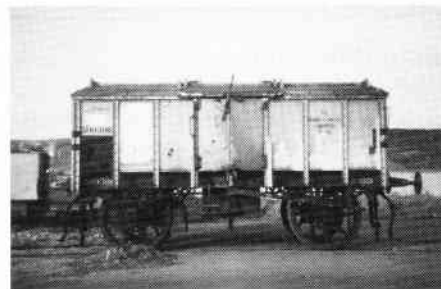
I 1926 solgtes de fire vogne alle til Blaakilde Møllens Fabrikker i Hobro, og her gjorde de som ZC 500 305 - 500 308 sammen med en serie lignende, men lidt nyere vogne tjeneste frem til udgangen af 1950'erne. Et af foreningens mangeårige medlemmer, Børge Sundahl, har tilsendt redaktionen vedstående serie billeder af vognene og deres omgivelser i Hobro 1957-1959. I 1962 skænkede ejeren vognen til DJK, og den kom til Museumsbanen i Maribo. Her blev den istandsat og brugt som kulvogn nogle år - og blev siden hensat. 1983 kom den sammen med to HHJ-vogne til MHVJ i Mariager, hvor den blev istandsat, så den kunne fremstå flot til DJKs jubilæums-udstilling i Odense 1986. Nu har vognen hjemsted kun en halv snes km fra sit udgangspunkt gennem over 50 år, og MHVJs ældste vogn fungerer med sin sølvfarvede overflade som et udmærket »blikfang« for MHVJ i Mariager.



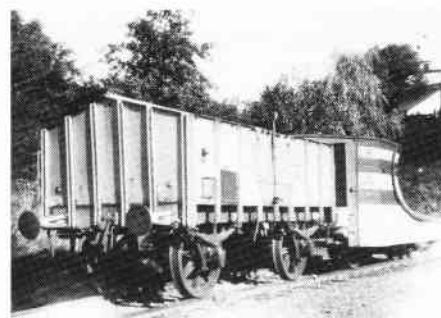
ZC 500 302 (den store type). 1959.



ZC 500 306. 1959.



ZC 500 306. 1959.



»Søsteren«, ZC 500 308, sammen med sneplov 53 i Hobro 1957.



ZC 500 301 - 500 304 ved Blaakilde 1959.

For en god ordens skyld vil redaktionen påpege, at artikler (og tilhørende illustrationsmateriale) afspejler artikel-forfatterens - og IKKE nødvendigvis DJKs holdning!

HUSK!

DJKs rabatordning for togrejser - se »jernbanen« nr. 6/1991!



Gammelt og nye-re mødes i Nivå. Det gamle »Nivå«-skilt har få-et selskab af EA 3006 på den ene-ste regional-strækning i Dan-mark, hvor el-to-gene er i flertal: København-Hel-singør. EA'erne er som bekendt ene om at køre el-tog på fjernbaner i Danmark, men al-lerede næste år har de efter pla-nen selskab af de første ER-tog. Foto 20. januar 1991: Jan Fors-lund.

Jernbanenyt - kort fortalt

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



Rullende materiel

Materielstatus

Med dette nummer af »jernbanen« medfølger som bilag en oversigt over DSB trækraftenheder og personvogne pr. 1. januar 1992 - udarbejdet af Jan Valeur - der også er mester for personvognsmateriel-afsnittet i Tom Lauritsen: »DLM/91 - Danske lokomotiver og motorvogne 1991 - 01-01«, netop udsendt på Frank Stenvalls Förlag i Malmö, DKR. 126,-; vognenes data kan findes i nævnte bog.

Personvognsoversigten er egentlig udarbejdet til intern DSB-brug, og brugerne har ikke anvendelse for cifrene 5-8 i den internationale cifferlitrering. De angives derfor her:

A (RIC)	18-80	Bfs	29-74
AB (RIC)	39-80	Bk/-x	85-83
ABfm	84-74	Bn/-v	20-84
ABns	39-74	Bnx	20-84
ADns/-e	80-74	BD	82-83
B (RIC)	20-80	BD (RIC)	82-80
B (319)	20-70	BDan	82-76
B (øvrige)	20-83	BDdk	82-70
Ba (RIC)	28-70	BDk	82-70
Ba/-x	28-76	S	89-70
Bab	29-70	WLABm	75-70
Bafm	20-74	WLABmh	71-30
Bcm/-o	51-40	WLABr	75-72
Bf/Bfx	27-55	WRm	88-90
Bfm	29-74		

Regionaltog mod København afgår fra spor 1 om et øjeblik! OHJ MO 25 fik en højst uvant opgave 13. september 1991, da den i hast blev sat ind i stedet for DSB-regional-tog 2528 mellem Holbæk og Roskilde. Regional'eren var nedbrudt i Kalundborg, og i stedet måtte de ca. 150 passagerer trænges i OHJ-motorvognen. Men som oftest, når der er tale om force majeure, tog folk det med et smil. Den vakse fotograf i Hvalsø var Peter W. Rasmussen.



Aktuelt om IC/3

De forventede terminer for de videre leverancer af litra MFA/FF/MFB ser således ud: Togsæt 54 til 64 leveres mellem 10. januar og 5. maj, der vil således være 64 togsæt til disposition ved overgang til K92 sommer; togsæt 65-70 forventes leveret i perioden august-oktober.

»ABB Scandia« har ikke holdt leveringsplanerne indenfor det tidsrum, der var sat af til eksportarbejdet af togsæt til Sverige, og det betyder forsinkelser i leverancerne til DSB. IC/3-eksporten betyder også, at DSB skal yde visse former for assistance. SJ har man bistået med uddannelse af lokomotivførere (som instruktører) og teknikere. Man har ført byggetilsyn og hjulpet ved materiellets overtagelse, leveret betjeningsvejledninger og vurderet behovet for reservedele.

De israelske jernbaner vil man assistere med byggetilsyn og test, opførelse af reservedelsbehov for to års drift, støj- og vibrationsmålinger, uddannelse og levering af diverse vejledninger. Den foreløbige leveringsplan for de israelske jernbaner er fem togsæt i foråret 1992 og fem togsæt i foråret 1993.

En særlig vinterforberedelse af IC/3 er nu gennemført, så alle togsæt skulle være klar til både is og sne. Diverse ændringer og justeringer af toget er sket på baggrund af erfaringerne fra vinteren 1991 (uge 7, som var den eneste rigtige vinteruge).

Der er foretaget justeringer på frontkoblinger, frontrudevarmen, frontdøre, klimaanlægget, toilettømningen mm. Derudover vil man nu ændre sneploven, så den bliver stærkere; de hidtidige er for svage og medfører nedsat hastighed ved kørsel i sne. Tyfonen (hornet) på toget skal også ændres, den stoppes af is og sne og sidder i øvrigt så yderligt, at den rives af i vaskemaskine. Disse arbejder kan udføres i forbindelse med montering af ATC.

Når der meldes om rigtigt vintervejr på Malmabanen (Boden-Kiruna) sender Materieltjenesten en ekspedition dertil, bestående af et dansk togsæt og ét fra »Blekinge Kustbana AB« (udstyret med svensk ATC), for at teste om der er brug for yderligere forbedringer og justeringer og for at indhente erfaringer under ekstreme vejrforhold. I januar var vejret også mildt i Nordsverige, så resultatet kan blive, at prøverne skal foregå hos DB i forsøgsanstalten i Minden eller i klimakammeret i Wien Arsenal.

Nyt rullende materiel

Leveringen af de nye diesel-hydrostatisk rangerlokomotiver, litra MJ 501-530, bestilt hos den belgiske virksomhed »Cockerill Mechanical Industries« er blevet yderligere forsinket.

Det skyldes, at DSB har nægtet at modtage lokomotivet, bl.a. fordi det er blevet 2,5 t tungere i forhold til kontaktens krav. Desuden er vægtfordelingen på de to hjulaksler afvigende.

Den belgiske virksomhed har tilbudt at levere det første lokomotiv som en ren proto-

De større eftersyn på MZ'erne også i øst-området skal fremover foretages i Århus. Her et blik ind i Centralværkstedet i København, hvor MY 1151, MZ 1443, samt i baggrunden en MT'er og tre MH'ere får hver sin overhaling.
Foto 18. maj 1991: Jan Forslund.



type til afprøvning. Det sker i det tidlige forår. Afhængig af resultaterne kan leverancen ske fra eftersommeren 1992 og ét år frem.

Samarbejdet med leverandøren har udviklet sig til lidt af en skandale og vil medføre bødekrav fra DSB. På den anden side er det ikke muligt at finde en alternativ leverandør med kort varsel, og MH-lokomotivernes almen tilstand bliver ikke bedre med tiden.

DSB har indkøbt 20 stk. brugte masse-godsvogne, litra Fs fra Deutsche Bundesbahn, de litreres og nummereres: Uds 42 76 911 0 000-019.

Fra Statens Järnvägar indkøbes 20-30 Gbs-vogne, der ombygges til litra Lps i lighed med tidligere samt 150-180 Kbs-vogne, der hovedsageligt vil være til rådighed for Banetjenesten.

Hos »Mannesmann Demag Gottwald GmbH« i Düsseldorf er bestilt en kørekran 9803 160, specielt egnet til sporlægning på elektrificerede strækninger. Kranen, der har en maksimal løfteevne på 45 t, vejer 120 t, har akseltryk 20 t, vil blive leveret i løbet af foråret. Nærmere detaljer følger i »jernbanen«.

RoadRailer

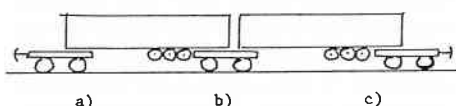
DSB har nu fået sine første RoadRailere i

form af tre bogier og to trailere. RoadRaileren er en amerikansk opfindelse, som gør det muligt at fragte gods på både vej og jernbane. En lastvogn kan koble vejtrailer direkte på en jernbanebogier.

Det samlede tog vejer mindre end det traditionelle vekselladssystem, hvor en kran anbringer en container på bogien. Den lave vægt betyder, at der kan fragtes mere gods ad gangen. Der er plads til 112 tons ekstra. Eftersom transportprisen afhænger af vægten, bliver fragten også billigere.

RoadRailer systemet behøver igen kraner og andet terminaludstyr, fordi traileren bliver anbragt direkte på bogien fra lastvognens førerhus. Flere danske speditørfirmaer tager sig af den første afprøvning i et par måneder, og derefter beslutter DSB sig for, om der skal købes flere.

De to trailere og de tre bogier er leveret fra »RoadRailer Europa GmbH«. Bogierne er principielt ens men forsynes med en »adapter«, efter hvilken funktion de skal dække



Bogierne, litra Uss, nummereres som enkeltvogne således:

- a) frontbogier 81 86 950 0 100-3
 b) mellembogier 950 0 101-1
 c) hækbogier 950 0 102-9

Trailertogets længde over puffer er 19,24 m (med én trailer), 33,03 m (med to trailere); trailerens egenvægt er 8,6 t og dens lastevne er 29,0 t. Det maksimale aseltryk er 22,5 t. Systemet indføres overalt i Europa for tiden, og alle jernbaneforvaltninger er enige om, at man skal lægge sig fast på maksimalt to systemer. DSB har valgt Deutsche Bundesbahns favorit-standard.

Ændringer af værkstedsforhold

Der er i efteråret sket en udflytning fra det gamle centralværksted Århus i Jægersgårdsgade til basisværkstedet i Sonnesgade, hvor den gamle damplokomotivremise er kommet til ære og værdighed. Her foretages fremtidigt alle bogieskift, hovedeftersyn, ændringer og reparationer på GM-lokomotiver. Hertil vil også vedligeholdelse og reparationer af rangerlokomotiver blive flyttet. »Basisværksted lokomotiver vest«, som er det officielle navn, vil også foretage store eftersyn på litra MZ, stationeret i østområdet.

Helgoland (ved Svanemøllen i København) kommer igen til at spille en central rolle i Materieltjenesten. Det gamle basisværksted blev med MA-ernes udrangering reduceret til en mindre produktionsenhed for passagervogne (specialvogne som litra WLAB, Bc og WG og prototype-togsætene). Men nu bliver der tilført nye arbejdsopgaver til området, så alle værkstedsfaciliteter igen udnyttes. Helgoland bliver hjemsted for al vedligeholdelse af IR/4-togsætene, der i første omgang sættes i drift mellem Helsingør og Odense. Det elektriske togsæt, litra ER, består af fire vogne på fællesbogier, det er i alt 76 meter langt, og der har derfor kun været to muligheder for vedligeholdelsesværksted: Lyntogshallen på Helgoland - eller den på Otto Busses Vej.

Vedligeholdelsen af IR/4 skal foregå i remise 2, hallen, der ligger nærmest Strandvænget. Her er 4 spor at arbejde på; mellembygningen skal bruges til skift af bogier og komponenter (der bliver ingen komponentproduktion på stedet, komponenter købes fra komponentværkstedet på Otto Busses Vej eller hos underleverandører). De foreløbig 17 bestilte IR/4-togsæt ville rulle ind på Helgoland fra marts 1993. Det forventes, at de i øvrigt ret vedligeholdelsesfrie togsæt vil beskæftige 20 mand.

Remise 1 på Helgoland istandsættes til at klare passagervognsvedligeholdelsen, der forøges nu hvor denne vedligeholdelse koncentrerer på Sjælland.

Fra årsskiftet er vedligeholdelsen af fjerntrafik-passagervogne (290 stk.) flyttet fra værkstedet i Mølleengen i Århus til værkstedet på Otto Busses Vej. Dermed får dette værksted tilført 75 store eftersyn om året plus reparationer. Tilbage i vest-området bliver depot-opgaver og ad hoc reparationer. Der vil formentlig blive vedligeholdt B-vogne i Fre-

STATUS for beholdningen af lokomotiver og rangertraktorer pr. 01.01.1992

Litra	værkstedssområde ØST			værkstedssområde VEST			total
	nummer	i alt	byggeår	nummer	i alt	byggeår	
EA	3001, 3002 3003-3007 3008-3010	10	1984 1985 1986				10
ME	1501-1516 1517-1530 1531-1537	37	1981 1983 1985				37
HX	1007, 1012-1016, 1021, 1024, 1025, 1027, 1028, 1032 1040, 1041	14	1961 1962				14
MY	1145-1148 1149-1159	15	1964 1965	1104 1105, 1107 1108, 1110-1124 1125-1132, 1134, 1135, 1137 1138, 1139, 1141-1143	35	1954 1955 1956 1957 1958	50
HZ	1411-1417 1437-1442 1443-1446 1447-1456 1457-1461	32	1970 1973 1974 1977 1978	1401 1402-1408 1409, 1410 1418-1426 1427, 1428 1429-1436	29	1967 1968 1969 1970 1972 1973	61
MH	201 326 349, 351, 352, 354 355-359, 364-366, 368, 373, 374, 376, 378, 379, 381, 384-386, 389, 390 401-408, 411, 413-416, 419	40	1958 1961 1962 1963 1965	302-305, 307, 308 309-317, 319-325, 329 333, 335-348 362, 367, 372, 391 392-396, 398, 400	49	1960 1961 1962 1963 1964	89
MT	152 153-158 159-167	16	1958 1959 1960				16
"Køf"	258, 263-269 271-274, 276, 277, 280 287	16	1966 1968 1969	251-257, 259-262, 270 275, 278, 279, 281-283 284-286, 288-290	24	1966 1968 1969	40

Nedenstående lokomotiver er for tiden ikke til rådighed for driften:

MX 1021	Reserveret forsøgskørsler
MY 1125	Havari Herning 02.12.1991
MY 1126	Reserveret forsøgskørsler
MZ 1402	ATC-montering
MZ 1443	Hovedeftersyn
MH 398	Brand Kongsvang 17.11.1991
MT 161	Havari 09.1991

Følgende EA-lokomotiver er navngivet:

3001	H C Ørsted	3006	Valdemar Poulsen
3002	Niels Bohr	3007	Kirstine Meyer
3003	Heinrich Wenck	3008	Otto Busse
3004	Ole Rømer	3009	Anker Engelund
3005	William Radford	3010	Søren Hjort

derikshavn et par år endnu, indtil de 28 medarbejdere der kan overføres til Søværnets værksteder - og vedligeholdelsesværkstedet lukkes.

Rokaden betyder i øvrigt ikke flytning af bopæl for medarbejdere i Århus, idet ca. 15 mand overgår fra MR- til IC/3-vedligeholdelse og et tilsvarende antal overgår fra passagervogns- til MR-vedligeholdelse, der i øvrigt flyttes fra Sonnesgade til Mølleengen. Vedligeholdelsen af det forøgede antal passagervogne på Sjælland forventes klaret af den nuværende medarbejderstyrke, og det kan lade sig gøre, fordi mønstret i vedligeholdelsesarbejdet er ændret. Der kommer færre vogne til eftersyn, idet 400.000 og 800.000 km eftersynene er afløst af ét 600.000 km eftersyn.

Det samlede projekt i Helgoland er på 44 mio. kr. og vil stå helt færdigt medio 1993 (i beløbet er inkluderet en nødvendig sænkning af sporet ind til værkstedet under Kystbanen af hensyn til elektrificeringen). Ombygningen af hal 1 beløber sig til 8,5 mio. kr., men den årlige besparelse ved at flytte passagervognene til Sjælland er 3,3 mio. kr. - og 5,5 mio. kr., når værkstedet i Frederikshavn kan lukkes.

Nye børnevogne

Værkstedet på Otto Busses Vej har ombygget to Bn-vogne: 20-84, 745, 746, til »børnevogne«, nyt litra Bnx.

Vognene kom i drift den 20. december og blev dermed en slags julegave til børnene. Børnevognene er indrettet med 20 pladser til børn, som rejser med DSBs børneguide, og 24 pladser til familier med børn. Midt i vognene er der indrettet legeareal med rutsjebane, legetøj og kuglebassin. Kunstnerne Peter Lautorp og Gudrun og Keld Heltoft har udsmykket vognene.

Børnevognene (og børneguiden) kører hver fredag og søndag mellem København og Ålborg i togene 1157/1160 hhv. 1153/1156.

Fremtidigt rullende materiel

En materielstrategigruppe under medvirken af en række DSB divisioner, tjenester og kontorer har indledt undersøgelserne af omfanget af de kommende års materielanskaffelser. Der er foreløbig draget følgende konklusioner:

Ellokomotiver: Der anskaffes 12 elektri-

STATUS for beholdningen af togsæt pr. 01.01.1992

Litra	værkstedsområde ØST			værkstedsområde VEST			total
	nummer	i alt	byggeår	nummer	i alt	byggeår	
MFA				5001, 5002 5003-5010 5011-5031 5032-5053	53	1990 1989 1990 1991	53
MFB				5201, 5202 5203-5210 5211-5231 5232-5253	53	1990 1989 1990 1991	53
FF				5401, 5402 5403-5410 5411-5431 5432-5453	53	1990 1989 1990 1991	53
ML	4901-4907	7	1984				7
FL	7901-7905	5	1984				5
MR				4001-4026, 4028-4040 4041-4062 4063, 4064 4065-4083, 4085-4088 4089-4099	97	1978 1979 1983 1984 1985	97
MRD				4201, 4202 4203-4226, 4228-4245 4246-4282 4283 4285-4299	97	1981 1982 1983 1982 1985	97

Af de i oversigten nævnte togsæt er følgende for tiden ikke til rådighed for driften:

MFA/FF/MFB	5006/5406/5206	ATC-prøvekørsler
MFA/FF/MFB	5009/5409/5209	Havari Hr-Id 08.1991
MFA/FF/MFB	5011/5411/5211	Brand Ullerslev 28.10.1991
MRD	4203	Havari Hee 25.08.1991
MR/MRD	4013/4213	Havari Bording 26.10.1990
MRD	4281	Havari 09.1991
MR/MRD	4088/4288	Havari Herning 02.12.1991
MR/MRD	4089/4289	Havari Århus 06.12.1991

Følgende IC3-togsæt er navngivet:

5001/5201	Prins Buris	5031/5231	Erik Klipping
5002/5202	Mine Nielsen	5032/5232	Carl af Rise
5003/5203	H C Andersen	5033/5233	Claus Sørensen
5004/5204	Niels Ebbesen	5034/5234	Niels Bugge
5005/5205	Hans Gram	5035/5235	Harald Blåtand
5006/5206	(ikke navngivet)	5036/5236	Top-Karen
5007/5207	Jomfru Ane	5037/5237	Doktor Larsen
5008/5208	Absalon	5038/5238	Christen Kold
5009/5209	Torsten	5039/5239	Enrico Dalgas
5010/5210	Roar	5040/5240	Lars Kruse
5011/5211	Mylius-Erichsen	5041/5241	Line Luplau
5012/5212	Dronning Dagmar	5042/5242	Peder Nordsten
5013/5213	Johannes Buchholtz	5043/5243	Ole Bendix
5014/5214	Herluf Trolle	5044/5244	Peter Lassen
5015/5215	Jens Baggesen	5045/5245	Johannes Schou
5016/5216	Hellig Anders	5046/5246	Glob
5017/5217	Vitus Bering	5047/5247	(ikke navngivet)
5018/5218	Jacob Gade	5048/5248	(ikke navngivet)
5019/5219	Jeppe Aakjær	5049/5249	(ikke navngivet)
5020/5220	Olaf Rye	5050/5250	(ikke navngivet)
5021/5221	Hærfulf	5051/5251	(ikke navngivet)
5022/5222	Peter Sabroe	5052/5252	(ikke navngivet)
5023/5223	Kaj Lykke	5053/5253	(ikke navngivet)
5024/5224	Ketil Urne		
5025/5225	Christian II		
5026/5226	Sct Catharina		
5027/5227	Peter Tordenskiold		
5028/5228	Peder Nielsen		
5029/5229	Jens Vejrnød		
5030/5230	Kong Frederik IX		

ske lokomotiver af en ny type, der indrettes med sikrings-, tele- og krisestromsudstyr, således at de kan anvendes til drift over den dansk-tyske landegrænse og senere Øresundsforbindelsen.

Togsæt: Der anskaffes 10 elektriske togsæt. Det skal nærmere overvejes, hvilke togsæt der skal anskaffes bl.a. set i lyset af åbningen af Kastrup-banen, som afføder et behov for ca. 10 nye togsæt afhængig af betjeningsform og driftsmodel. Et alternativ kan være anskaffelse af et antal lokomotiver og nyt vognmateriel.

Det skal i øvrigt vurderes, hvilke modifikationer der skal til, for at IR/4 kan bruges som fjerntog (IC/4). Specielt overvejes mulighederne for at øge IC/4's max. hastighed til 200 km/h, når det kører alene (ikke sammenkoblet med IC/3).

Ovennævnte materiel anskaffes i forlængelse af allerede afgivne ordre på 85 IC/3 togsæt, 17 IR/4 togsæt samt 12 EA lokomotiver, som forudsættes leveret til den aftalte tidsplan. Beslutningen om at renovere 119 (121) Bn vogne er ligeledes taget som udgangspunkt.

Storebælt og elektrificering 1995: Behovet for mere materiel til indsættelse efter Storebæltsforbindelsens åbning skyldes to årsager: Beslutningen om videreførsel af elektrificeringen Odense - Padborg samt prognoser om mere trafik over Storebælt.

Der planlægges fortsat efter den såkaldte timemodel og varianter heraf. Herudover overvejes anden driftsmodel for forretningsfolk København-Odense-Århus. Betjeningen af Sønderborg herunder en elektrificering af strækningen Tinglev-Sønderborg overvejes for herved at åbne op for et rent el-system i Sønderjylland.

Kastrup fra 1997: Med Kastrupbanens ibrugtagning åbnes der mulighed for at fjerntrafiksystemet udvides til at betjene Kastrup Lufthavn med direkte togforbindelse til/fra Jylland/Fyn.

Forskellige modeller for betjeningen af Kastrup overvejes, herunder sammenhængen med det øvrige togsystem på Sjælland. Fra 1999, hvor Øresundsforbindelsen åbner, overvejer anvendelse af to-strømtogsæt og/eller to-strømslokomotiver og nyt vognmateriel.

Sydlig udland: I de videre undersøgelser indgår endvidere den mellemlange passagerbetjening af København - Hamburg. Der gennemføres en vurdering af konsekvenser og forudsætninger ved at indføre en betjening baseret på lokomotiver og vogne via Padborg-Flensburg (kombineret fjerntrafik København-Sønderjylland/Hamburg), en direkte IC/3 betjening via Rødby, en videreførsel af nuværende betjening eller en nedtoning af driftsomfanget.

Ingen brand i bælter

DSB slipper fremover for at vedligeholde brandbælterne langs jernbanen. »Farvel til dampen« - når der ses bort fra den af omfang beskedne veteranogtskørsel - har gjort brandbælter langs strækningerne overflødige. Bælterne er typisk 1 til 1,5 meter brede, og de vil nu få lov til at gro til. Inden for de seneste seks år har DSB kun i ét tilfælde udbetalt erstatning til naboer for brand, og erstatningen var på under 1.000 kr.

Ny skovtrolje

DSB har anskaffet en skovtrolje, der er en gevinst både for miljøet langs jernbanen og medarbejderne, som skal betjene troljen. Maskinen fælder og knuser stammer og grene på skråninger, så der er fri udsigt fra toget. Banetjenesten kan dermed holde træer og buske nede uden at bruge gift. Medarbejderne slipper for klatre rundt på skråninger med motorsav og kan i stedet sidde i en kabine og betjene troljen. Grenknuseren rydder en strækning på mellem 300 og 2.500 meter pr. time, alt efter forholdene på stedet. Skovtroljen har kostet fire mio. kr. - den er stationeret i »Forstområde Roskilde« - og lever helt op til 90'ernes krav om et godt arbejdsmiljø. Det skyldes først og fremmest, at arbejdsmiljøet er indgået fra første trin i planlægnings- og udviklingsarbejdet. Skovtroljen er udviklet i samarbejde mellem Skovteknisk Institut, leverandøren (Geismar) og DSB.

»Banebyer«

Det blev Slagelse, som kom først i mål med en aftale om et udviklingsprojekt for arealerne på og omkring en station. Slagelse Kommune og DSB underskrev aftalen i november.

Målet er en attraktiv bydel omkring stationen. Banebyen skal indeholde trafikterminal samt boliger, erhverv, butikker og kulturelle institutioner. Banebyen skal bygges delvis på DSB-arealer. Aftalen kan give DSB op til 12,4 mio. kr. i indtægt. I forbindelse med salg af grunde får DSB udgifter på tre mio. kr. I aftalen indgår en mulighed for at etablere en gangbro over sporene til ca. 6 mio. kr. Alt nybyggeri skal finansieres af private investorer. Første etape af banebyen ventes at skyde op i løbet af 1993 og 1994.

Københavns Kommune har derimod sat en foreløbig stopper for projekt »Vesterbro Baneby« i København. Projektet ville give

10.000 nye boliger og 25.000 nye arbejdspladser på arealer, der omfatter værkstedssområdet og en stor del af godsbanegården. Banebyen kommer ikke med i den nye kommuneplan og er derfor stoppet foreløbig i fire år. Bag »Vesterbro Baneby« står bl.a. flere boligselskaber, Kreditforeningen Danmark og DSB. »Vesterbro Baneby« skulle have givet DSB en indtægt ved salg af arealer på 300 mio. kr.

Faste anlæg

Akilleshælen

Mulighederne for at øge kapaciteten på sporene mellem København og Høje Taastrup er mange. Den bedste løsning vil være et ekstra spor mellem Vigerslev og Høje Taastrup, men det vil koste omkring 500 mio. kr. Noget skal der gøres først og fremmest for at få flere tog til tiden. Problemet bliver ikke mindre de kommende år, når togtrafikken stiger som følge af den faste forbindelse over Storebælt.

Udover at projektet det ekstra spor skal teknikere samtidig se på, hvordan man skaffer nogle hurtige og billige gevinster på den meget trafikerede strækning. Det skal bl.a. gøres nemmere at benytte kørsel ad venstre spor, antallet af signaler skal forøges, og spor- og sikringsanlægget i Glostrup skal forbedres. Hensigten er flere tog til tiden og bedre muligheder for at afvikle trafikken ved større uregelmæssigheder. I dag kan der gå helt op til 20 minutter med at »vende« signaler og dermed toggangen, når det ene spor er ude af drift. Samtidig medfører større uregelmæssigheder ofte næsten totalt stop for godstog, fordi de kører langsommere end passagertog.

Forsinkelse på Storebælt

Med MT Groups melding om yderligere forsinkelse af den faste forbindelse over Storebælt og krav om nye jordbundsundersøgelser og forøgede sikkerhedsforanstaltninger, er der skabt usikkerhed om tidsplan og økonomi for den faste forbindelse.

Regeringen og Socialdemokratiet har givet udtryk for, at DSB skal have kompensati- on, hvis tidsgevinst og vilkår i Storebæltsaf- talen ændres. DSB forventer tab af både passagerer og gods, hvis det 3-årige for- spring reduceres eller helt forsvinder. Det er ikke muligt at sætte kroner og øre på vær- dien af forspringet. Storebæltforbindelsen ventes at fordoble DSBs passagertal og øge godsmængderne kraftigt.

Hovedentreprenøren på Storebæltstun- nelen (MT Group) - har meddelt, at jernba- nedelen kan blive forsinket i værste fald 1 1/2 år som følge af oversvømmelsen på Sprogø. Boremaskinerne på Sjællands-si- den kom i gang igen i januar.

Tog før tiden

Den nye forbindelseslinie uden om Frederi-

STATUS for beholdningen af personvogne (incl vognsæt) pr. 01.01.1992

værkstedesområde ØST				værkstedesområde VEST			
Litra	nummer	i alt	byggeår	nummer	i alt	byggeår	total
A (RIC)				000-004	5	1966	5
AB (RIC)				006,009-013,015-017 018,019	11	1969 1970	11
ABfa	200,201	2	1981				2
ABna	500,502,509 512,517,522,523,526,528,529 534,536-538,544 554-567	29	1972 1973 1976 1983				29
ADna	501,503-508,510 513,514,516,518-520,524,527 535,539-543	22	1972 1973 1976				22
ADna-e*)	530-533 545,546 547-551 552 553	13	1976 1979 1980 1981 1983				13
B				000-007,009 023,035-057 058-072,074-106,109,111-113 115,119 127,128,130-133 136,138,140,142 145,146 147-154 155-170 171-187,189 188 507,508,514 516-518,520,521 522-525 535,537,539,541,543 300-309 310-316,318,319 320 321-339 340	159	1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1981 1982 1983 1966 1967 1968 1969 1964 1967 1969 1972 1982	199
B (RIC)					40		
Ba (RIC)				005-007 008-014 015-020	3 13	1966 1966 1974	16
Ba							
Bab				000-004,007,008	7	1969	7
Bafm	000,001	2	1981				2
Ba-X				021-024	4	1974	4
Bcm	400-411	12	1955				
Bcm	420,421	9	1957				
Bcm	422-425		1958				
(RIC)	426		1953				
	427		1954				
	428		1957				
Bcm-o	412-415	4	1956				4
Bf	321,323-326 331,333-340	14	1959 1964				14
Bfm	300,301	2	1982				2
Bfn	100-103	4	1981				4
Bf-x	327-330	4	1959				4
Bk				010-022,024-034 035-040	30	1965 1968	30
Bk-x				041-043	3	1968	3



Der er virkelig sket ting og sager på Snoghøj-Taulov, og det ser altså fortsat ud til, at strækningen kan tages i brug i 1993. Her har Preben Bech forevigtet status ved Snoghøj pr. 22. august 1991, mens et Interregionaltog dunderer forbi....

Bn	701-703, 706, 710-712, 714, 717 719-725, 727, 728, 731 734, 736, 739, 741-744 747-764 765-789 790-817 818-831, 833 834-853, 856, 857, 860-864, 866 868-871 832 854, 859, 865, 867 872-880 881-887 888-913 914-919 920-963 964-966	144	1971				244
Bn-v		100	1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983				
Bn-x	745, 746	2	1973				2
BD				005 010, 013-015, 018 020-022, 024-029	6 9	1968 1969 1970	15
BD (RIC)							
BDan	600-613	14	1972				14
BDdk (RIC)	012, 017	2	1969				2
BDk (RIC)	011, 019	2	1969				2
S (RIC)	001	1	1937				1
WLABm	460, 461	2	1975				2
WLABmh	801 805 807 818, 819	5	1958 1959 1960 1959				5
WLABr	021, 064, 067, 069, 076, 077, 081, 094, 095, 098	10	1983				10
WRm (RIC)	601-603	3	1987				3

*) Midlertidig litrering, e = EA-styrevogn (ZWS-udstyr).

Der vil i listen kunne forekomme numre på vogne, der er hensat, men ikke officielt udrangeret. Numrene slettes først, når dette finder sted. Af de i oversigten nævnte vogne er følgende for tiden ikke til rådighed for driften:

ABfm	201	Hensat for udrangering
ABns	518	ATC-montering
ADns-e	552	ATC-montering
B	001, 185	Havari 12.1991
B	303	Havari 1991
Sfm	300, 301	Hensat for udrangering
Bfs	102, 103	Hensat for udrangering
Bn	797	Havari
Bn	849	Havari Helgoland 11.1991
Bn-v	878	Havari Helgoland 03.1991
Bn-v	900	Havari 12.1991
WRm	602	Havari Østerport 1991

Planlagt ændring af AB 006 til litra Bab afventer ophør af kørsel med traditionelt materiel i "Nordpilen"

Følgende styrevogne har endnu ikke ATC-udstyr:

ABns	556	= 1 stk.
ADns	501, 518, 540	= 3 stk.
ADns-e	545, 546, 550, 553	= 4 stk.



... og på næsten samme plet stod Søren Bay-Hansen blot en måned og 13 dage senere, 5. oktober 1991. Hvor kan skinner pynte på et banelegeme...! Her var det så et regional-tog, der måtte træde til som »kulisser«.

cia, Snoghøj-Taulov, kan tages i brug i 1993, uanset at den faste forbindelse over Storebælt bliver yderligere forsinket. Allerede nu er anlægsarbejdet så langt fremme, at et tog med passagerer den 9. januar kunne køre på den fem km lange strækning. Anledningen var, at DSB fik gæster fra Deutsche Bundesbahn, der arbejder med elektrificering og sporudbygning i Slesvig-Holsten som led i den dansk-tyske aftale om den fremtidige trafik via Padborg.

Turen foregik med et MR-tog. I Taulov er der sportilslutning, men endnu ikke ved Snoghøj, så her måtte der foretages skift på fri bane fra et tog på strækningen Nyborg-Fredericia til MR-toget.

Stor sikkerhed ved tog og færger

Tog og færge er sikre transportformer. Omfanget af ulykker - ikke mindst alvorlige uheld - er stadig faldende trods DSBs øgede produktion og øget toghastighed. De seneste 12 år er der i gennemsnit dræbt én person om året ved egentlige togulykker: Togsammenstød og togafsporinger (ekskl. overkørsler mellem vej og bane). Dertil kommer ulykker, hvor medarbejdere er blevet dræbt af tog, og ulykker, hvor passagerer er faldet ud af tog eller har forsøgt at springe af/på tog i fart. Til søs har DSB-færger siden 1987 været impliceret i ulykker, som har kostet i alt to menneskeliv.

Oplysningerne fremgår af den sikkerhedsreddegørelse, DSB for nylig afleverede til Folketingets Trafikudvalg. I redegørelsen sammenligner DSB sikkerheden ved at tage toget i Danmark med sikkerheden i de øvrige nordiske og europæiske lande, og DSB ligger meget fint i denne sammenligning.

Arbejdet med at øge sikkerheden fortsætter. Uden for S-banen installeres ATC, som er en milliard investering. ATC kan formentlig tages i brug i 1992 på delstrækninger mellem København og Århus. Størstedelen af S-banen er udstyret med et tilsvarende anlæg - HKT - og det vil blive udbygget til de øvrige strækninger på S-banen i løbet af 1992. Til søs har DSB investeret 60 mio. kr. over to år i bedre alarmering, øget brandisolering og nødlys mv.

Trafik og administration

Takstforhøjelse

1. januar forhøjede DSB taksterne for de indenlandske overfarter samt for lastbiler på Østersø-overfarterne. På de indenlandske overfarter stiger priserne som hovedregel med fire procent, uanset om man er til fods eller i bil. Taksten for lastbiler over Østersøen steg med seks procent, ligeledes fra det nye år. Taksterne for passagerer, personbiler og busser på Østersøen forhøjes pr. 1. juni med seks procent. Herudover vil der blive sane-



Ind imellem kan man stadig se en enkelt MY'er UDEN el-togvarme fremføre persontog, fortæller John Hansen, der her viser en sådan: MY 1153 i Næstved med tog mod Køge/Roskilde, 11. oktober 1991.

ring af rabatter. Takstforhøjelserne skyldes først og fremmest den almindelige lønstigning og udgifter til vedligeholdelse. Desuden har rederiet ekstraordinære omkostninger til forbedring af sikkerheden om bord på færgerne.

På land steg taksterne 12. januar. DSB har forhøjet taksterne i fjern- og regionaltrafik med 2,5 procent. I Hovedstadsområdet steg kort og billetter i gennemsnit med fire procent. Det er HT, som fastsætter taksterne i Hovedstadsområdet - også for S-tog.

Ny S-togslinie

Passagerunderlaget på Køgebugtbanen er så stort, at det nu er nødvendigt at udvide kørselsomfanget. Med virkning fra overgang til sommerkøreplan (31. maj 1992) ændres den nuværende myldretidslinie Ax (Solrød Strand-Østerport) til en dagtimelinie K, hvilket medfører 10 minutters drift Solrød Strand-Friheden.

Den 32,4 km lange strækning vil herefter blive betjent med yderligere ca. 30 tog i hver retning på mandage-fredage (der kører p.t. 9 Ax-tog i hver retning) og ca. 18 tog i hver retning på lørdage.

Op- og nedformering sker ved stammeombygning i Hundige, en ikke særlig kundenvenlig foranstaltning, men den eneste økonomisk forsvarelige.

En forlængelse af linie E fra Hellerup til Hillerød og vv. til også at omfatte perioden mellem myldretimerne er udskudt indtil videre.

P&T tager toget

Godsdivisionen har indgået den første aftale om transport, når den faste jernbaneforbindelse over Storebælt åbner. Aftalen omfatter Postvæsenets transporter mellem de syv store postcentre i Danmark. Den gæl-

der fra det tidspunkt forbindelsen åbner og tre år frem, DSB vil få en årlig indtægt på 68 mio. kr. mod hver dag at transportere 56 godsvogne med post. Sorteringen af posten vil foregå på postcentrene og ikke som i dag i bureauvogne i toget.

Med aftalen overtager DSB væsentlige dele af Postvæsenets fly- og biltransporter. I dag beforder DSB for 45 mio. kr. årligt, så der bliver tale om en stigning på godt 50 procent.

Dødsfald

To personer, der i de senere år har været centrale i DSB sammenhæng, er afgået ved døden.

Niels Tougaard Nielsen var idé-manden

bag IC/3-togene og arbejdede en tid lang med projektet i DSBs maskinafdeling. Siden fik han imidlertid arbejde for et privat konsortium med videreudvikling af tog. Han bosatte sig i England, og det var under ankomst til en engelsk lufthavn, han forulykkede med sit privatfly og omkom. I en usædvanlig ung alder - Niels Tougaard Nielsen var blot i slutningen af 20'erne, da han arbejdede for DSB med IC/3-udviklingen - fik han leder-kompetance, og han kan nok mere end nogen anden kaldes »IC/3's far«.

Designchef Jens Nielsens horisont gik langt videre end IC/3-togene, som han har stået for designet af - og i øvrigt fået ID-prisen for.

Efter at han i 1971 var blevet udnævnt til designchef i DSB, var hans første store - og særdeles vellykkede - opgave at udarbejde et komplet design-program til DSB, hvor alt, fra banegårdsrestauranter og rangermaskiner til tog-farver, kupé-indretning og uniformer, indgik.

Design-programmet blev præsenteret for publikum med et udstillings-tog, der anført af MX 1010 kørte landet rundt, og det skete på et tidspunkt, i 1972, da jernbanerne mere end nogensinde trængte til et opinionsmæssigt »løft«. DJKS medlemmer kunne nyde DSBs nye design i farver på forsiden af »jernbanen« nr. 3, juni 1972, og sammen med modernisering og indførelse af Intercity-togene med K74 gav det DSB og jernbanen et stort image-løft, som virksomheden siden har formået at opretholde hos publikum.

Konsekvens og idé, orden og genkendelse var nøgleord i hans arbejde. Et lokomotiv skal ikke være smukt eller smart, men flot, skrev bl.a. dav. generaldir. Poul Hjelt i en præsentation af DSBs design-program i tidsskriftet »mobilia«.

Den succes, der fulgte hans design, viste, at han havde ret, når han mente, at »design ikke kun er en udtryksform, men et redskab i ledelsen«.



DSBs MF-togsæt kommer andre steder end blot på DSB-skiner. Her har sæt 42 fundet vej til Skævinge, i dagens anledning forsynet med Korsbæk-stationsskilt. Foto 28. september 1991: Thomas Nørgaard Olesen.

Jens Nielsen blev 54 år. Han var DSBs designchef fra 1971 til 1979 og atter fra 1984 til sin død i januar. I den mellemliggende periode var han virksomhedens overarkitekt.

Hans evne til at gøre andre lige så begejstrede for en sag, som han selv var, var udpræget. Det oplevede bl.a. DJKs medlemmer, da han ved et medlemsmøde i København i begyndelsen af 1970'erne faktisk fik »omvendt« flere hundrede jernbane-entusiaster til DSBs nye design. I sandhed en talekunstens opgave!

Han var uddannet arkitekt fra Kunstakademiets Arkitektskole, og hans livsværk ved DSB førte foruden den førnævnte ID-pris til flere andre hædersbevisninger: Han var et af de få æresmedlemmer af den amerikanske arkitektforening, han har fået Dansk Designråds årspris, og modtaget designeren Knud V. Engelhardts mindelegat.

Anders Riis



From Denmark with love...

Beslutningen om at sælge/forære de gamle MA-lyntog til Polen skaber spændende situationer for jernbanefotografer, idet klargøring, prøvekørsler m.v. foregår med udgangspunkt i Mdt. Hølgoland. Øverst ses de stadig dvalende togsæt i Rødby Færge 18. oktober 1991, foto: John Hansen, mens Flemming Jakieliski på de nederste to fotos har fanget et af prøvetogene, M 6002, med MA 462, 463 og seks mellem-/styrevogne, ved Hvidovre den 12. december 1991. Bemærk på MA 463: Skiltet fra afskeds-toget hænger der stadig.!. Togene forventes afleveret til Polen medio marts.



»Verdens længste jernbaneudflugt« er en realitet

Firmaet »Rail Tours« har nu deltagere nok til at gennemføre turen gennem Sovjet og Kina, omtalt i jernbanen nr. 4/91, p. 95.

Trods den tilsyneladende kaotiske situation i det tidligere Sovjetunionen, er der næppe nogen form for risiko forbundet med turen, der udelukkende går gennem Den russiske Republiks områder, oplyser John Poulsen. Ligeledes er de fire jernbaneforvaltninger, som står for rejsen i Rusland (Oktober-jernbanen, Moskva-jernbanen, den vest- og den øst-sibiriske jernbane) alle under fælles russisk kontrol. John Poulsen oplyser, at der stadig er enkelte ledige pladser.





Hektisk aktivitet med klargøring af spor i Helsingør 15. oktober 1991 - et par dage efter Tycho Brahes første ankomst til Helsingør. Foto: Jan Forslund.

Færgenyt



Ny strategi i rederiet

DSBs rederidivision er i gang med en organisationsændring, som betyder en reel decentralisering. Samtidig strammes organisationen op, så der bliver en helt klar ansvarsplacering. Hver færge skal ledes af et tremands-team, bestående af chefkaptajn, chefmaskinmester og chefinspektør. De har i fællesskab ansvaret for færgen som helhed, men har hver især eget budgetområde. Chefkaptajnen har det overordnede ansvar for kunder, skib og personaleledelse. Chefmaskinmesteren er særligt ansvarlig for færgens vedligeholdelse, mens chefinspektøren er ansvarlig for kundebetjeningen ombord særligt.

De ti overfarter samles pr. 1. marts 1992 i fem overfartsområder med hver sin overfartsdirektør. Hvert overfartsområde: Storebælt/tog, Storebælt/bil, Øresund, Østersøen og et område for de fire »mindre« overfarter skal fungere som en slags datterselskab i rederiet. Overfartsledelsen består ud over overfartsdirektøren af en marketingchef og en teknisk chef. Den centrale del af rederiet bliver en slags »koncernledelse«, der skal fungere som bestyrelse for overfarterne. Fire gange om året mødes ledelsen med overfarterne og diskuterer mål, budgetter og markedsudvikling. Desuden vil det være en central opgave at varetage udvikling og overordnet planlægning af nye projekter samt at koordinere markedsføring og design.

Rederidivisionens strategi er udvikling i stedet for afvikling. Målet er en medarbejderstab på omkring 1.600 i år 2005. I dag beskæftiger rederiet 2.740 medarbejdere.

Gevinst ved færgesalg

DSB har opgjort den samlede økonomiske gevinst ved færgeskiftet på Kattegat til 269 mio. kr. Den ny redegørelse for salget af »Pe-

der Paars« og »Niels Klim« og indsættelsen af »Ask« og »Urd« på Århus-Kalundborg-overfarten er sendt til Folketinget og er DSBs bedste bud - selv om der er knyttet nogen usikkerhed til beregningsresultatet. Under alle omstændigheder giver redegørelsen grundlag for at konkludere, at der totalt set fortsat er sund økonomi i de foretagne dispositioner, selv om den samlede gevinst kunne have været større, såfremt virksomheden havde undgået de store indkøringsproblemer.

Rigsrevisionen har også bekræftet, at der var god økonomi i at sælge færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« og chartre »Ask« og »Urd«. I en beretning, som blev offentliggjort lige inden jul, opgør Rigsrevisionen gevinsten ved salget af de to færges til 407 mio. kr. i modsætning til DSB, der oprindeligt havde opgjort gevinsten ved færgesalget til 304 mio. kr., og hvis seneste opgørelse viser en gevinst på 269 mio. kr., når ekstraudgifter til bl.a. bedre tværskibskraft på »Ask« og »Urd« regnes med.

Rigsrevisionen skriver i sin beretning, at det er »tilfredsstillende, at DSB ved at levere de solgte færges til køber (Stena Line) i rette tid og i anmærkningsfri stand sikrede opfyl-

Tallene for Color Lines godsvogns- trafik Hirtshals-Kristianssand blev ikke så små som frygtet i 1991, idet trafikken steg i årets sidste kvartal. Foto med HP 16 og M/F Ska-gen i Hirtshals, 23. september 1991: Ole-Chr. Munk Plum.

»Mytologi-færgerne«

Med den stadig mere stabile sejlads på Kalundborg-Århus overfarten vil Rederidivisionen søge at vinde kunderne tilbage. Det helt store fremstød over for bilkunder ventes dog først til marts 1992, efter at »Ask« og »Urd« er ombygget, både teknisk og med indretning af bedre passagerfaciliteter.

Formålet med ombygningen er først og fremmest at forbedre færgernes tværskibskraft, så der bliver bedre mulighed for manøvrering ved ind- og udsejling i Kalundborg og Århus. Rederidivisionen regner med, at det vil koste 18 mio. kr. for de to færges tilsammen at indbygge bovpropeller. Færgerne skal ved samme lejlighed have foretaget en forbedring af passagerfaciliteterne. Det vil koste to-tre mio. kr. ekstra for de to færges tilsammen.

»Tycho Brahe« i drift igen

DSBs nye færge »Tycho Brahe« til ScanLines overfart Helsingør-Helsingborg var færdigrepareret (og udstyret med alarm, der skal forhindre fejlbetjening af styresystemet, som var årsag til uheldet den 6. november)





Mange spændende aktiviteter har kunnet iagttages i 1991 ved Knudshoved Færgehavn. Færgetrafikken har gået for fuld kraft - øverst ses M/F Kraka (og i baggrunden skimtes M/F Romsø) - alt imens broarbejdere har været i fuld sving med flere aktiviteter: Bygning af nye broer - Vestbroerne (foto midtfor - bil-broen forrest) - og nedbrydning af nybyggede broer fra beslutningerne om den sammenlagte overfart (nederst). Alle fotos: August 1991 af Anders Riis.

den 21. november, men kunne først benytte lejet i Helsingør en uge efter, hvor reparationen af dette tillige med passagerlandgangen (svært bekadiget den 30. oktober) var tilendebragt.

Jernbanefærgen »Kronborg« og en af Prinsessefærgerne fortsatte imidlertid vikariatet, for at efteruddannelsesprogrammet for skibsførerne og styrmændene, der bl.a. har omfattet yderligere simulator-træning, kunne afsluttes med en række prøve-sejladser.

I en periode medtog færgen dog lastbiler og tomme busser på sejladser udenfor den faste sejlplan.

Tirsdag den 17. december blev færgen endelig sat i fast plan igen, men allerede om eftermiddagen blev den taget ud af drift på grund af problemer med den ene thruster. Dette medførte, at passagerer i de internationale tog - også nattogene - måtte gå hhv. køres i bus til og fra færgen, idet sporet til det gamle leje for anden var taget op af hensyn til etablering af spor til nyt bredt leje (der var en halv meters forskel i de to færgespors overhøjde).

Fredag den 20. december blev »Tycho Brahe« igen sat i drift, efter at thruster-problemerne var fundet og rettet af den engelske leverandør, og den sejlede rimelig stabilt mellem jul og nytår, afbrudt af et par aflyste dobbeltture som følge af maskinproblemer, mindre togafsporing tæt ved færgelejet mv.

Omkostningerne ved uheldene - først og fremmest reparation af færge, færgeklap og



-leje samt passagerlandgang - løber op i ca. fem mio. kr.

Halsskov-Kiel ruten genåbnes ikke

Korsør Kommune har ønsket overfarten Halsskov-Kiel genåbnet for at skabe beskæftigelse, men det kan DSB imidlertid ikke imødekomme. Dels var der ikke tilstrækkeligt mange passagerer med, da ruten som forsøg blev genåbnet i 1990, dels har Rederidivisionen ikke ledige færges at sætte ind. De færges, som er blevet overflødige i Helsingør, er for små og sættes ind på andre ruter hhv. sælges.

★

Color Lines første år

Color Lines første år mellem Hirtshals og

Kristiansand blev en succes på alle felter - undtagen jernbanetrafikken. Det lykkedes ikke DSB og NSB at opnå den forventede mængde på 5000 godsvogne i løbet af 1991 - i stedet blev resultatet faktisk en tilbagegang i forhold til året før. I 1990 færgedes 3158 godsvogne over Skagerrak, mens tallet i 1991 kun nåede op på 2733. Imidlertid er der fremgang at spore - de seneste fem måneder har overførslerne således været større end tallene året før, og muligvis kan forventningerne for 1991 blive indfriet i år. Foreløbig sejler M/F Skagen - tidligere »Borgen« - i hvert fald ufortrødent videre med de godsvogne, der skal overføres.

Anders Riis

★

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



Fra kørsel med D 826 på HTJ 22. december 1991. Damploget med CU-CY-CL-BU-AU møder på Stenlille st. OHJ/HTJ YM 51 - YS 251. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.

Privatbanerne



Privatbanerne og finansloven 1992

Kort før jul blev finansloven for 1992 vedtaget i Folketinget, og dermed sikredes statens bidrag til driften af privatbanerne i 1992. I forvejen havde banerne udarbejdet og fået godkendt deres driftsbudgetter for 1992, der opfyldte finansministeriets tidligere krav om en besparelse på driften af banerne på 2,5%.

Imidlertid betød vedtagelsen af finansloven, at privatbanerne i 1992 fik bevilget 60 mio. kr. mindre i investeringstilskud end ønsket, og dermed fik finansministeriet alligevel sparet 60 mio. kr. på privatbaneområdet. Man undres en smule over dette, når debatten i Folketinget den 9. april 1991 om samme emne mundede ud i, at der dengang var politisk flertal for, at de fremsatte besparelsesforslag på privatbaneområdet skulle »tages af bordet«. (Se Jernbanen nr. 3/91, side 78).

Godt nok er driftstilskuddene sikret, men med en besparelse på 60 mio. kr. på investeringerne i 1992, er anskaffelsen af nyt tog til banerne, hvortil man havde budgetteret at bruge ca. 40 mio. kr. i 1992, udsendt på ubestemt tid. Desuden er andre planlagte anlægsarbejder ved privatbanerne nødt til at blive udsat. I Jernbanen nr. 2/92 håber vi at kunne bringe en oversigt over de anlægsarbejder, der er indregnet i de ca. 33 mio. kr., som med finanslovens vedtagelse blev statens investeringstilskud til privatbanerne i 1992.

★

Lyngby-Nærum Jernbane

Det ser nu endelig ud til, at Nærum-banen får den længe ventede udskiftning af spor. Privatbanetilsynet har givet grønt lys, og

efter forventelig bevilling fra de berørte kommuner regner banen med, at de første 1,3 km af det nye langskinnespor (45 kg) lægges i år med start omkring april-maj måned.

Det er banetjenesten fra Odsherredsbanen, som skal forestå moderniseringen, der forventes at strække sig over tre år. Der startes i år med stykket fra Jægersborg til omkring broen over Klampenborgvej, - i 1993 regner LNJ med at nå Brede, og i 1994 skulle banen stå helt færdig. Selve udskiftningen vil ikke påvirke den daglige trafik i særlig grad, idet arbejdet såvidt muligt udføres i aften- og nattetimerne.

Udover nyt spor (det gamle er fra sidst i 60'erne), udskiftes de ellers ret unikke fjedrende sporskifter også, ligesom der etableres et nyt sikringsanlæg (E 80), der bl.a. også skal fjernstyre Jægersborg station. Endelig standardiseres perronhøjden (55 cm).

Nærumbanens fire motorvogne bestrides stadig al kørsel, og i myldretiderne, hvor der jo køres med 10-minutters interval, er 3/4 af banens trækraft således i sving. Der gøres derfor fortsat forsøg på at skaffe endnu en solokørende motorvogn - evt. ved byte/ombygning af de to styrevogne, som nu har stået uvirksomme i over to år ved værkstedet i Jægersborg.

Jan Forslund

Høng-Tølløse Jernbane

Søndag den 22. december 1991 fyldte Høng-Tølløse Jernbane 90 år, og to dage før blev det nye sikringsanlæg på Ruds Vedby station taget i brug med nye ind- og udkørselssignaler.

Dansk Jernbane-Klubs D-maskine gruppe kørte i anledning af jubilæet med veteran-tog med damplokomotivet DSB D 826 på strækningen Slagelse-Tølløse, og knap 1000 mennesker benyttede lejligheden til at køre med i toget på en kortere eller længere del af turen.

Privatbanerne redigeres af
Ole-Christian Munk Plum

Veteranbanerne

Lokomotivklubben KLK

Klubben har lavet en bevaringsplan, som skal danne grundlag for hvilke lokomotiver og vogne, der skal bevares. Den røde tråd i denne bevaringsplan er fortsat, at klubben i videst muligt omfang bevarer materiel fra TKVJ og KS. Blandt de enheder, som står foran en total renovering, og dermed bevares er lokomotiverne TKVJ 12 (er under færdiggørelse) og D 857 og blandt vognene TKVJ C 21, TKVJ EC 91, TKVJ D 62 (ex. OHJ) og KS C 3. Blandt de enheder klubben ønsker at skille sig af med, dog under hensyntagen til, at de skal bevares, er: F 668, Q 345 og »David«.

KLK kørte i år enkelte Odense-Højby tog for DJK grundet materielmangel, og desuden blev der kørt med veteranog ved IC/3 indvielsen i Vamdrup d. 2. nov. JF

Helsingør Jernbaneklub

Klubben har købt tre »nye« personvogne: HLA B 2, MFVJ A 4 og SB C 32. Bortset fra Skagensbanevognen, som ventes driftklar til sommer, venter der to andre vogne en omfattende renovering. Alle tre vogne stammer fra »Berggreen«.

I Rungsted arbejdes der stadig med OKMJ 14's omfattende kedelreparation samt på K 582. Efter byttet til den svenske S-maskine, som nu trækker mange af HgJK's store tog, er arbejdet med K 582 ikke så intensivt og det meste af arbejdet på under-vognen mangler. S-maskinen »udløber« med udgangen af 1992, og her håber man på at Nr. 14 er klar.

I Græsted er der sket en hel del siden sidst. Der lægges nu spor ind til remisen, der har været uden sporforbindelse i henved 40 år. Det er hensigten at opbevare/reparere motorvognene i Græsted, ligesom det er hensigten at bevare en stor del af stationens tidligere funktioner (billetluget-ventesal m.m.).

I Fredensborg ventes den tidligere DSB remise taget i brug efter en omfattende renovering. JF

Mariager-Handest



Mange nye rekorder

1991 blev et rekordernes år på Mariager-Handest Veteranjernbane.

- Vi har aldrig før haft så stor omsætning, aldrig før haft så stort et overskud, og aldrig før haft så mange passagerer, kunne driftsbestyrer Mogens Duus konstatere i sin beretning på banens generalforsamling, der blev holdt i november på restaurant »Landgangen« i Mariager.

- Den 18. juli 1991 oplevede vi den hidtil største omsætning på én køredag i banens historie. En rekord, som imidlertid kun kom

til at holde i tre dage, idet vi 21. juli nåede en ny rekord i form af den formidable omsætning på 23.500 kroner. Ligeledes er der aldrig tidligere foretaget flere rejser på hjemmehane end i afvigte driftsår.

Indtægterne nåede op på 508.076 kroner, dertil kommer et par fonds-bidrag, der ikke kan regnes til årets driftsoverskud. Dette blev ekstraordinært stort, 127.213 kroner - men det har ekstraordinære årsager, forklarede Mogens Duus:

- Uden at fjerne glæden ved det flotte resultat er det dog på sin plads at bemærke, at uden grusførsel, kørsel på fremmede baner og uden bidrag fra medlemmerne havde vi fået et stort, rundt nul som resultatet.

Hvilket vil sige, at veteranbanedriften på selve Mariagerbanen selv i et rekordår kun lige kan holde dækningsbidraget til remise m.v. hjemme - kapital til de fremtidige investeringer, banen står overfor, bl.a. bygning af vognhal, skal hentes andetsteds. Af begivenhederne i årets løb blev nævnt:

- HV 3 er fortsat under revision og er venligt blevet betænkt med fondsmidler på 20.000 kroner (Augustinus Fonden) og 120.000 kroner (Knud Højgaards Fond). På F 653 og VLTJ 7 er udført mindre reparationer.
- Grustransporterne i november 1990 gav diesel-afdelingen nok at se til med VNJ D 12. Desuden er AHJ ML 5203 blevet repareret, så den atter er »på hjul«.
- Trafik: Fra midten af april til midten af september kørte der plan- og særtog i en næsten uafbrudt strøm - med passagertransport i samtlige weekender, og i visse måneder i et omfang, så man blev nødt til at lukke for flere særtog!
- Køreplanen blev i juli udvidet med et aften-tog Mariager-True-Mariager tirsdag aften. Med ialt 613 rejsende på fem tirsdagsdobbeltture var det lille motortog flot besøgt, og derfor udvides dette tilbud i 1992 til at køre hele vejen til Handest.
- Kørslen på Vestbanen blev, som tidligere nævnt i »jernbanen«, en stor succes.
- En gennem flere år savnet perron ved Brødløs T er nu retableret med beton-for-kanter.
- Med hjælp fra Limfjordsbanen overtog MHVJ i Aalborg en gammel, overflødig hal, som pårettes opstillet mellem True og Fjeldsted T, i MFVJs gamle grusgrav som vognhal.
- Vogne: Under reparation af HVJ C 501 opdagedes svamp, og vognen er nu sat til side, indtil den gennemgribende revision af DSB CXM 4508 er afsluttet. AHJ Dc 72, der i mange år fungerede som kioskvogn i Handest, er nu overgivet til Limfjordsbanen. Fra De Danske Spritfabrikker er erhvervet en tankvogn. Fra Skagensbanen er erhvervet en sneplov, som vil blive restaureret af arbejdsholdet i Frederikshavn.
- Odder: Aktiviteterne i Odder har været underskudsgivende, og det kniber med at tiltrække arbejdsaktive såvel som passagerer. Den faste kørsel der genoptages derfor ikke i 1992.
- En enkelt afsporing blev det til: I juli afspo-



»Nymindegab H.« - i 1991-udgave. MHVJ er kommet på græs... Foto: Mogens Duus.

redes F 653 under rangering i Mariager kort før første morgentog. I hast trådte en lang række medlemmer til, og et motortog til erstatning afgik - til tiden! I løbet af kun to timer var F'eren atter på sporet, og den afgik om eftermiddagen planmæssigt med Randers-toget.

★

Af banens tre damplokomotiver har F 653 kørt 1541 km, VLTJ 7 kørte 911 km, mens HV 3 hele året var under S-revision. 2.652 km med damplokomotiverne.

Af de fire dieselloko har VNJ DL 12 kørt mest med 3.583 km, AHJ ML 5203 kørte 1.106 km, mens VNJ 11 kørte 664 km. SB M 4 blev trukket 231 km. I alt rullede de fire køretøjer tilsammen 5.584 km.

APB M 1 blev igen i 1991 banens mest anvendte køretøj med 3.959 km, tæt fulgt af SB M 2 med 3.661 km. HHJ M 2 kørte 650 km, FFJ M 1210 332 km, mens RHJ M 4 fortsat er under restaurering. Dieselmotorvogne ialt 8.602 km.

Banens to skinnerbus-køretøjer er ikke meget i trafik. Motortroljen, VNJ MT 1, noteret for 63 km, mens HBS SM 210 fortsat er hensat i konserveret stand.

Heller ikke de tre ranger-køretøjer tæller meget: VLTJ 16 står for 16 km, mens DSB 119 og MFVJ traktor ikke kørte.

Ialt blev det til 16.917 trækraft-km udført af MHVJs 17 trækraft-enheder. Blandt de 17 person-, post- og rejsegodsvogne blev »hit-listen« således:

HBS E 235:	2.990 km.
VNJ C 25:	2.981 km.
HFHJ B 51:	2.902 km.
DSB CR 3622:	2.111 km.
TFJ C 7:	1.785 km.
DSB DO 5604:	1.500 km.
AHB C 45:	1.322 km.
LJ CA 16:	927 km.
HHJ C 27:	918 km.
SB B 11:	743 km.
DSB CXM 4508:	549 km.
SB F 4:	459 km.
MFVJ D 2:	385 km.
AHJ EM 78:	202 km.
HVJ C 501:	94 km.
SB F 3:	0 km.
DSB CU 4249:	0 km.

I alt 19.868 km med personvognene. Godsvognene kørte i alt 7.866 km, og det samlede antal vognakselkm (incl. motorvogne) var 52.743. Der blev befordret 8.037 tons gods ved MHVJs foranstaltning.

★

Til MHVJs driftsudvalg ønskede Mogens Bech ikke at genopstille. I øvrigt var der genvalg: Mogens Duus genvalgte som driftsbestyrer, og som driftsudvalgsmedlemmer Ole Lund Jensen, Tonny Ring Nielsen, Lene Reinholdt, John Rasmussen og Anders Riis. Nyvalgt blev Ib Bundgaard.

Øvrigt nyt fra MHVJ: 2. februar 1992 tilba-

Et par tal fra driftsberetningens statistik-del:

Antal rejsende	1990/91	1989/90	Udsving
Hjemmehane, plantog søndag	8.284	6.697	+ 24 %
Hjemmehane, plantog hverdag	4.336	2.495	+ 74 %
Plantog ialt	12.620	9.192	+ 37 %
Hjemmehane, særtog	6.670	6.386	+ 4 %
Hjemmehane, ialt	19.290	15.578	+ 24 %
Fremmed bane	12.463	9.243	+ 35%
Rejsende ialt	31.753	24.821	+ 28%



AHJ Dc 72 i direkte løb Hadsund-Aalborg - på Hadsundbroen, altså den nye! Foto fra transporten: Mogens Duus.

geleveredes VNJ 11 til sin ejer, Kolding Lokomotivklub, idet lokomotivet for egen kraft kørte fra Århus til Lunderskov. Samme dag trak AHJ ML 5203 materiel fra Århus til Mariager, blandt andet HHJ M 2, hvis motor trænger til en »kærlig hånd«.

MHVJ deltager i Mariager Bys 400 års jubilæum, der fejres sidst i maj 1992 - blandt andet med medvirken af Hendes Majestæt, Dronning Margrethe II. MHVJ kører blandt andet direkte tog Randers-Mariager og Høbro-Mariager, ligesom der i ugen op til jubilæumsdagen, 23. maj, køres nogle aftentog Mariager-Handest. Nærmere oplysning kan fås på MHVJs telefonnummer (telefonavis), når jubilæet nærmer sig. MD/AR

Limfjordsbanen

Nordjysk Afdeling

Generalforsamling d. 4. december '91: 25 medlemmer valgte Mogens med applaus til dirigent.

Mødet indledtes med et øjeblikks tavshed til minde om Niels Jørgen Sørensen, der døde sidste vinter. Niels Jørgen var en fin fyr. Han vil blive savnet, ikke mindst som stationsforstander på Gug station, hvor vi fremover vil savne hans smil ved overkørslen han betjente, når vi sindigt tøffede forbi.

Formandsberetningen indledtes med de afsluttede projekter: Undervognen på FFJ 34 er rettet op. Kioskvognen fra Handest er hentet til Aalborg OG: Vognhallen er nu i sin udvikling nået til Car-portstadiet!! Der er foretaget sikkerhedsprøver med godt resultat for alle, samt uddelt 1 stk. attest til en fører af M6, der som C8 er færdigrestaureret og indsat i driften.

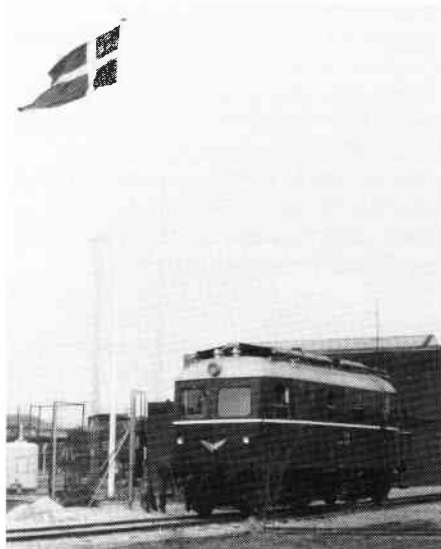
Sommerens kørsler har været tilfredsstillende, blandt andet takket være en meget fin mediedækning. Sæsonstarten var svag, men siden gik det stærkt (således ca. 200 passagerer ved indsættelsen af C8!) hvorfor slutresultatet blev næsten som vanligt. Vi

har ikke kørt på udebane i år, først og fremmest grundet de store regninger der i givet fald ville blive skrevet af DSB. Men dette er nu løst, således at vi også fremover vil tage udebanekørsel op igen.

Aktuelt arbejdes der med FFJ 34's overheder. Hallens færdiggørelse ligger mange på sinde, og i skrivende stund er betonkanten næsten færdig og tagrender/afløb klar til montering.

I næste sæson er der ved at blive stablet et arrangement på benene på Hirtshalsbanen efter ønske fra direktøren der i perioden 5-8/6. Den første bestilling på dampstøt er også allerede indløbet fra tyske veteranbanefolk, og vi ser med glæde frem til begge arrangementer.

Udvidet plantogskørsel med skinnebus eller diesel er nu lagt frem til medlemmerne til diskussion. Problemet her er bemandingsmuligheder. Endvidere skal vi have godkendt nogle folk til togførere på DSB-strækninger. Vedrørende klagøring af



Der var grund til at flage på Limfjordsbanen, da SB M 6 artede sig pænt 27. april 1991. Foto: Martin Jakobsen.

driftsmateriellet blev det indskærpet at eet arbejde færdiggøres før nye påbegyndes.

Under diskussionen af formandsberetningen ville Mogens vide mere om de dyre udebanekørsler. Det er nu en saga blot, takket være Mogens Duus, der har udvirket at den gamle ordning med DSB kan fortsætte, hvilket bl.a. vil sige køre med vore egne folk som lodser.

Efter at vor gamle ildsprudende privatbanelokofører Orla havde været på banen med en bemærkning om at Sm 7 nok skulle blive køreklar til sommer efter gearkasseproblemerne blev formandsberetningen godkendt.

Preben gennemgik det pæne regnskab til alles tilfredshed: På indtægtssiden var både plan- og særtog over det budgetterede, men mindre end forventet. På den anden side var udgiftssiden holdt godt i ave: Vognhallen tog kun 5% af det planlagte, hvilket naturligvis skyldes byggeforsinkelser med udskudt låntagning til følge.

Vedrørende maskinvedligeholdelsen og forbrug af brændstof af alle slags ser man tydeligt den store aktivitet, der har været. Også mange lastbiltransporter med diverse effekter har sat deres spor i regnskabet (trods Bjarnes mange besparende krumspring!). Og alt gik tilsidst op med en pæn bankbeholdning, hvorefter regnskabet blev vedtaget med tilfredshed.

Genvælt blev Hans og Søren, medens Preben, vor dygtige og trofaste kasserer, ikke ønskede genvælt. Det lettede dog på stemningen, da Preben tilbød fortsat at administrere kassererjobbet udenfor bestyrelsen, hvorefter det var en smal sag at få suppleant Mikael Martens valgt ind, samt - på opfordring af bestyrelsen - at få nyvalgt Frank Sørensen som suppleant.

Med glæde må vi således konstatere at vi også fremover skal se Preben med sved på overlæben stille inkvisitoriske spørgsmål til regningsbilag med advarende løftet pegefing. Men vi vil savne dit lune i bestyrelsen, Preben (ref. anmærkning!).

Til DJK's hovedbestyrelse blev Hans genvælt som medlem og Ove som suppleant.

Da der ikke var indkomne forslag at tage stilling til, gik man over til eventuelt: Skal vi have udvidet plantogskørslen? Mange turister i vort område kommer fra lørdag til lørdag, og når derfor ikke at se vore ture før det er for sent. Derfor kørsel onsdage i højsæson? Imod taler, at det kræver flere folk i den i forvejen pressede personalesituation i højsæsonen, samt at flere ture kræver mere vedligeholdelse, som igen kræver flere folk. Det kan vi ikke klare i øjeblikket. Derimod var der bred opbakning bag ideen om at køre nogle ture i efterårsferien, anmeldt i køreplanen fra næste sæson. Skal så foregå i week-ends. Endvidere satser vi i stigende grad på særtog på hverdagsaftener til turarrangører, hvilket alt andet lige også vil belaste en plantogsudvidelse.

Togførerprøve til DSB-spor holdes i Fredericia til foråret. Pensum foreligger og 5-6 modige medlemmer viste interesse.

Fra Museumstogets kørsel i Sakskøbing 18. maj 1991: Foto: Carsten Buhl.

Det nye Transportcenter Aalborgs interesse for et vist samarbejde med os om transport af turister/gæster til det nye center ved KNI, vores nuværende endestation blev omtalt. Man vil gerne sponsorere vore tryksager og billetter mod omtale af transportcenteret på f.eks. billetens bagside. Idet vi med glæde kunne give vor tilslutning vil at arbejde videre hermed sluttede generalforsamlingen.

Hvorpå vi overgav os til Gl. Dansk (sponsorert) og hyggelig jernbanesludder, mens Martin på video fortalte om årets gang ved Limfjordsbanen. Mogens spredte varme med video fra et jernbanemuseum i Afrika.

Mødet sluttede i god ro og orden uden dørs, hvor nogle medlemmer forsøgte at hoste de inhalerede tobakståger op, som de uretmæssigt havde tiltusket sig fra rygerne under mødet. Undskyld rygere!

»Hellere kulrøg end tobakståger«.

Søren Gissel

Museumsbanen

Togene Maribo-Bandholm

I driftsperioden fra 1. oktober 1990 til 30. september 1991 har Museumsbanen trafikeret strækningen mellem Maribo og Bandholm 61 dage. Der har i driftsåret været et mindre fald i antallet af rejsende i plantogene, idet der blev befordret 8.553 rejsende mod 8.834 i 1990. Totalt er der kørt 1.120 plantogskilometer mod 1.072 plantogskilometer sidste år. Antallet af personkilometer pr. togkilometer er faldet fra 65,9 i 1990 til 61,1 i 1991.

Kørslen med lokale særtog er faldet, idet der er kørt 648 togkilometer i særtog m.v. mod tilsvarende 736 særtogskilometer i foregående driftsperiode. Med særtogene



er der befordret 4.596 rejsende mod tilsvarende 5.580 rejsende tidligere. Det skal her bemærkes, at antallet af rejsende i november og december 1989 var ekstraordinært højt. I alt er der således befordret 13.149 rejsende på Museumsbanen mod 14.414 i den foregående driftsperiode.

Sammen med Traktormuseet i Eskilstrup og Motorcykelmuseet i Stubbekøbing solgte Museumsbanen en fællesbillet gældende til alle tre attraktioner. Der var dog ikke overvældende efterspørgsel.

Som sædvanlig kørtes en del juletog i december måned, hvor der til flere af togene var arrangeret »Jul i den gamle station«.

På grund af de hede sommerdage i juli oplevede Bandholm-banen - i lighed med flere andre danske banestrækninger, at der opstod solkurver. Det pågældende sted måtte passeres med forsigtighed, men alle tog kunne gennemføres.

I sommerens løb indgik særtogskørsel med Museumsbanen som en del af større, lokale arrangementer såsom Maribo Jazz-festival, Maribo børnefestival og sildefest i

Bandholm, ligesom der blev etableret et fast lørdagssærtog (tog 655) for tyske grupperejser.

Museumsbanen har i flere tilfælde medvirket til film- og lydoptagelser, bl.a. for TV2 Øst og Statens Filmcentral.

Plantogene 51 og 52 blev søndag den 9. juni fremført af diesellokomotiv, idet KIØGE blev meldt nedbrudt under opfyringen. LJ 20 blev opfyret i stedet og fremførte resten af dagens tog.

Søndag den 30/6 blev tog 51 meldt nedbrudt ved ankomsten til Bandholm station, og der blev rekvireret hjælpemaskine fra Maribo. Den nye traktor T 3 fik sin ildåb ved denne lejlighed, idet den hentede tog 52 tilbage til Maribo med kun 5 minutters forsinkelse. KIØGE var i hast blevet opfyret, og den fremførte resten af dagens tog. Driften har iverigt været regelmæssig.

Kørsel på fremmede baner

Ved to lejligheder er der kørt særtogskørsel på fremmede baner: - Den ene var i forbindelse med en DJK-udflugt til Sakskøbing Sukkerfabrik den 24. november 1990 (siden da er fabrikkens 2 rangertraktorer blevet ophugget og fabrikken lukker med afslutningen af kampagnen for 1991). Toget blev kørt af LJ M 9. Den anden var kørsel med passagerer på Sakskøbing havnebane i forbindelse med »Sakskøbing år 1900« i maj 1991. Toget bestod af LJ 20 samt vogne.

Lokomotiver & vogne

Traktor T 3 fra HFHJ blev færdiggjort og malet i original grå farve. Den har vist sig velegnet til rangering og har også fremført flere tog. På diesellokomotivet LJ M 9 viste der sig vand i smøreolien, og stativet blev desårsag repareret for revner. Endvidere er et plejstangseje repareret.



Den gamle vognstamme gjorde sig i Sakskøbing 18. maj. Foto: Carsten Buhl.



Et glimt fra remise-området i Maribo med T3, Kiøge og M9. Foto: Carsten Buhl.

Det mest spændende projekt, når det gælder motormateriel, er diesellokomotivet LJ M 1, som vi regner for et af verdens ældste diesellokomotiver - bygget af DEVA i 1921 med byggenummer 16. DJK købte M 1 (også kaldet »Svenskeren«) i 1964. Det var på en kort prøvetur i 1965, men siden er lokomotivet ikke rørt. Med hjælp fra Helsingør Jernbaneklub har vi fået en original højtrykskompressor, og den er nu monteret. Der er fremstillet og monteret nye tagkølere, og der udskiftes en del af det elektriske ledningsnet.

Der arbejdes stadig på damplokomotivet LJ 19, bl.a. er regulatorrøret blevet tilpasset, og der er udført rørarbejder. Sidst på sæsonen blev der konstateret en utæthed på undersiden af KIØGE's kedel, og kedelen er løftet af. Det er planen, at den skal udveksles med FAXE's kedel, der er i god stand.

Faste anlæg

På remisen i Maribo er der opsat tagrender, og bygningen er nu velholdt på tag og fag. Murværket på Bandholm station er blevet repareret, idet en del møre og ødelagte mursten er udskiftet, og skifertaget er repareret. De betydelige udgifter hertil er delvis afholdt med bidrag fra Museumsbanens Støtteforening.

Som beskæftigelsesarbejde er der udført træfældning og buskrydning på begge sider af Bandholmbanen mellem Maglemer og Grimstrupvej (ialt ca. 2 kilometer). Ved Bandholm Havn trinbræt er der ryddet beplantning mm., og den gamle motorvognsperron fra 1930'erne er delvis fjernet. Her udvekslede Bandholmbanen i sin tid rejssende med »Femøund«, der sejlede Bandholm-Askø-Fejø-Femø.

Personale

Inden for driftsperioden har 60 personer

gjort tjeneste ved Museumsbanen. En lokomotivfyrbøder er godkendt til lokomotivfører (dog kun på diesellokomotiv), og fire mand er blevet sikkerhedsprøvet.

★

Der er meget at lave i Maribo, og interesse-rede medlemmer med arbejdsiver søges. Her i foråret er hovedopgaverne kedelrevision på KIØGE (med den ny kedel) og vognrevisioner. På personvognen NFJ A 7 er der en omfattende istandsættelse af kupeerne igang. Deltagelse i disse opgaver er iøvrigt en god introduktion til den gode gamle jernbaneteknik. Der arbejdes i Maribo remise lørdag og søndag i lige uger.

Carsten Buhl

D-maskinegruppen



Arbejdsholdet i Bramming har lavet et meget stort arbejde omkring remisen. Bl.a. ved hjælp af langtidslidige er vandkranen blevet malet og fundamentet opmuret. Drejeskiven er blevet adskilt, rengjort og opmalet og en del af gelænderet ved remisen er afsløbet og malet. Indvendigt er alle vægge blevet rensat, pudset og cementmalet, og fyrgraven og gulvet er afrenset.

Arbejdsholdet i Høng har hjulpet til med at udbedre de skader, som D 826 gik grundet varmløb. Ellers er det fortsat nr. 6, der står for tur. Kedelen er blevet beklædt og malet, og førerhustaget er sat på plads.

D-maskine nyt/JF

★

Veteranbanerne redigeres af Jan Forslund og Anders Riis

Boganmeldelser



Ove Tovås m.fl.

Dovregubben

NJK og NSB Jernbanemuseum

Norsk jernbanelitteratur har i de seneste år ført en lidt tilbagesående tilværelse, og derfor er det glædeligt at give en helt ny bog et par positive ord med på vejen.

»Dovregubben« er en gedigen beretning om de syv gigantiske damplokomotiver, som i 1930'erne blev bygget til at bestride den vaskelige færd over Dovrefjeldet op mod Trondheim. Tre var norskbyggede, medens de fire seneste blev til i et Tyskland under krig, og bogen følger maskinerne fra tængebræt til udrangering (een Dovregubbe kan endnu ses ved jernbanemuseet).

Bogen er på 80 sider, rigt illustreret (bl.a. af William Dancker-Jensen), og meget læsværdig. Bestilling hos NJK, postboks 1492, Vika, 0116 Oslo 1. Pris 95,- NOK inkl. forsendelse.

Jan Forslund

Bent Jacobsen

Kultog til gasværket

Forlaget Banebøger, Roskilde

Til formandshvervet i DJK hører åbenbart særlige evner for det skrevne. Som sin forgænger, Birger Wilcke, er Bent Jacobsen en glimrende fortæller og beskriver. Bedst er Bent på »hjemmebanen« ved Østre Gasværk. Her fortælles i maleriske detaljer fra 50'erne om drengens oplevelser tæt på de beskidte og osende kulgastog, og om små tyvetogter ind bag indhegningen for at samle lidt »nedfalden kul« til mors og fars kakkeln. Det er fortællekunst så det basker - og bogen havde afgjort vundet, hvis der var blevet plads til flere af disse stærkt personlige og autentiske afsnit.

»Kultog til gasværket« fortæller i øvrigt om kullenes vej fra skib og kultog til retort (ovn) - (ordet er mærkeligt nok ikke forklaret i bogen), og der gives et historisk rids af de enkelte gasværkers anlæg, anlæg som man i dag ikke kan finde mange minder fra. Selv sagt er det jernbanemæssige fremtrædende i bogen, bl.a. med mange fine billeder, men bogen kan også læses som et stykke københavnsk arbejderhistorie.

Bogen på 64 sider, og med 110 ill. kan fås i DJKs salgsafdeling for 159,-

Jan Forslund

På sporet af 1991

- årbog om danske jernbaner

Af Jan Forslund & Mogens Duus

Forlaget Holsund

Årbog til tiden - det er vist et »must« for de to talentfulde redaktører og begavede forfattere af den årbog, jeg vil give førsteprisen

endnu engang. »På sporet af 1991 var i handelen i slutningen af november og ankom derfor før - skal vi sige konkurrenten eller fagfællen af samme navn.

Man kan diskutere billedvalg, billedstørrelser, billedtryk-kvalitet, men ikke teksten, der er Forslund & Duus suveræne. Bogen indledes med en »kronik« om året der gik, en kronik, der afdækker årets trafikale begivenheder og problemer - seriøst, men ikke uden humor, krydret som den er med tegninger og illustrationer af landets ypperste tegnere og fotografer.

Det skete også meget i »årbogsåret« oktober 1990 - september 1991 (omtale af åbningen af ny terminal i Helsingør er sluppet med) og trafikpolitik er blevet mediestof. Vi får det hele: IC/3-problemerne, Ny køreplan, Ask & Urd og De faste forbindelser, både Storebælt og Øresund (sidstnævnte er ikke d'herres kopte - de kan ikke lade være at politisere, de ønsker en ren jernbane-forbindelse, når det nu skal være), men der er fotos og omtale af DSB og de 13 privatbaners dagligdag - og når talen går på fotos, så bør det nævnes, at god økonomi har gjort det muligt at supplere med et antal dejlige farvebilleder inde i bogen.

Skulle jeg vælge mellem årbøger, ville valget ikke blive svært - det er min bedste anbefaling. Årbogen har 58 trykte sider og koster 107,- kroner. Erik B. Jonsen

Jernbaneårbogen

På sporet af 1992

Forlaget Banebøger, Roskilde

Red.: Henrik Bache & Peer Kurland

For tredje år i træk er der to forskellige billed-

årbøger at vælge mellem under titlen »På sporet af 1991«. Konkurrenter eller kolleger - i alle fald er billedmaterialet stå stort, at kun få direkte »gengangere« ses. Billed-glade entusiaster kan sagtens få glæde af begge bøger!

Banebøger kan glæde sig over, at det i år er lykkedes at forhøje standarden af billederne ganske væsentligt.

Blandt bogens ialt 120 illustrationer er der mange gode og sjove glimt fra året på skinnerne. Et godt udvalg af fotos fra de få vinter-dage krones efter red's mening af en situation fra Fakse Ladeplads med ØSJS 8, og ligeledes kan man bryste sig af en fin-fin buket »uhelds-fotos«. Billedserien med MY 1141 før, under og efter reparation får et indholds-plus ligesom foto af godstog i Høng, kunst-HD'ere på Ærø og færgeren Frederik IX i Århus.

Alle de gode fotos savner til gengæld en grundigere systematik. Selv om man kommer »rundt om« mange af årets emner, er bl.a. dækningen af de omfattende materiel-mæssige dønninger, K-91 gav landet over, alt for mangelfuld. Hvor er BDan-vognene og deres funktion i IR-togene at finde? Afvognene kom til Norge - og et plus for det foto! - men hvad med Bf-vognene? Hvordan gik det med kiosk-betjeningen i togene - og dermed Bk-vognene?

Ligeså er det uforståeligt, hvorfor fotos, der hører hjemme under »DSB-fotos«, havner helt andre steder i bogen under »lidt af hvert«, mens to skrottede, private Nagbøl-traktorer dukker op midt i et afsnit, der ellers udelukkende handler om DSB.

En enkelt fejl: Forfatterne har fået sendt MA-lyntogene til Polen allerede i oktober. I

skrivende stund har ingen af dem dog forladt dansk grund, og når de i sin tid havde været i Rødby, skyldtes det - iflg. »jernbanen«s kilder - IKKE, at de var på vej til udlandet, men blot, at der i Rødby var mere (fredeligere?) plads til de hensatte tog end i København...

Materiel-tegningerne er en positiv nyhed, der fortjener at videreføres - måske med lidt bedre »luft« omkring, end det er sket i denne årgang.

Alt i alt er helheds-indtrykket af bogen, at omend den giver et lettere kaotisk billede, er de fleste facetter med. Med en forbedret systematik burde resultatet næste år kunne blive ganske net!

Med 124 kroner er prisen dog pebret for en bog på 50 sider og 120 illustrationer - inkl. de trykte omslags-sider. Omregner man det trykte areal til A4-sider, giver det en pris på 3,68 kr./A4-side. Til sammenligning koster de to andre danske bøger, anmeldt i dette nr., 2,19 kr./A4-side (DLM 1991), henholdsvis 2,76 kr./A4-side (Holsund-årbogen).

Forlægger John Poulsen fortæller i den forbindelse om Banebøgers pris-politik, at man ikke kalkulerer forlagets udgivelser hver for sig, men under ét. Hvilket vil sige, at indtægten fra årbogen f.eks. kan hjælpe forlaget til at udgive historiske jernbanebøger, der kun sælges i et ringe oplag - f.eks. monografier om enkelte banestrækninger.

Det giver en forklaring på prisforskellen - og undertegnede vil overlade det til køberne af Banebøgers »På sporet af 1991« at afgøre, om det argument er godt nok til at forsvare en merpris på ca. 25 procent.

Anders Riis

Salgsafdelingen

Nyheder

Danske lokomotiver og motorvogne, 1991-01-01 redigeret af Tom Lauritsen. En ny udgave af den populære håndbog for jernbaneentusiaster er udkommet i begyndelsen af 1992. Bogen er på 288 sider med ca. 170 illustrationer, og foruden omtale af de ved de danske jernbaner eksisterende lokomotiver og motorvogne findes der også omtale af person-, post- og rejsegodsvogne. Glæd dig til at have en aktuell udgave af Danske lokomotiver og motorvogne!

Pris: 158,- kr. (inkl. forsendelse).

Nye postkort: I forbindelse med udgivelsen af »På sporet af 1991« har forlaget Holsund fremstillet fire farvepostkort:

HOL 1: Lyntoget »Kongeaen« med litra MA deles i Kolding, og kører mod henholdsvis Struer og Sønderborg, 1989.

HOL 2: VLTJ YBM 17 ved Lemvig Havn, endestationen for »Lemvig Bjergbane«, 1991.

HOL 3: Kultotog fra Esbjerg til Herning ved Borris med My 1150, juli 1991.

HOL 4: Ni-vogns intercitytog med IC/3 materiel og MF 5028 i front ved Birke- de syd for Viby S, september 1991. Pris: 3,- kr. pr. stk. + 4,50 kr. i porto. Ved køb af mere end 10 kort er forsendelsen gratis.

Tilbud: 1 stk. af hvert af de nye kort kun 15,- kr. (incl. forsendelse) ved forudbetaling inden 1. april 1992.

★

DSB-strækningerne Slagelse-Næstved og Dalmose-Skælskør bliver 100 år.

Den 15. 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 bestillingkort eller send et brevkort til Salgsafdelingen.

★

Ovennævnte kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på:

postgirokonto 3 17 91 76,
Dansk Jernbane Klub,
Salgsafdelingen,
Kalvebod Brygge 40,
1560 København V.

Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

HCH og OCMP

Skal Fyns afdeling nedlægges?

Opråb fra Fyns afd. bestyrelse

Som anført nedenfor har bestyrelsen indkaldt til ekstraordinær generalforsamling onsdag den 4. marts.

Som eneste punkt på dagsordenen er et forslag om nedlæggelse af den fynske afdeling. Bestyrelsen har gjort et kæmpe stykke arbejde gennem de to sidste år for at få afdelingen til at fungere. Netop som det så ud til at lykkes, blev efteråret den helt store fiasko. Der blev afholdt filmaften d. 30. september, hvor kun fire plus bestyrelsen mødte frem. Selv om vi sendte breve ud til samtlige medlemmer i vor lokal-afdeling, mødte kun et par stykker op den 22. oktober, hvor Kaj Petersen viste film og holdt foredrag om damp i Sydafrika.

Kan man ikke få medlemmerne ud af rø-

ret til et sådant emne, har vi svært ved at se, hvordan det så skal gøres.

Derfor fremsatte bestyrelsen på den ordinære generalforsamling ons. d. 15. januar 1992 under punkt 4 på dagsordenen, »Indkomne forslag«, følgende: NEDLÆGGELSE AF DJK's FYNske AFDELING.

De syv som var fremmødt, var lige som bestyrelsen kede af dette skridt, men måtte også erkende, at folk ikke mødte op.

Formanden gjorde opmærksom på, at det også var en provokation fra bestyrelsens side at fremsætte forslaget. Der er dog ingen rimelighed i at nogen sidder og laver et kæmpe arbejde til ingen verdens nytte.

Afstemningsresultatet blev, at samtlige 13 stemmeberettigede medlemmer afgav deres stemme: 11 for en nedlæggelse, 2 imod. Dem, der stemte ja, gjorde dog opmærk-

som på, at det ikke var fordi de ønskede en nedlæggelse, men for at give bestyrelsen mandat til at indkalde til ekstraordinær generalforsamling. Vi håber som de menige medlemmer, at mange vil møde op den 4. marts og bidrage til en fortsat eksistens. Efter at have læst referater igennem fra tidligere generalforsamlinger, opdagede jeg at bl.a. på generalforsamlingen 25. januar 1989, blev der udtrykt ønsker om bedre annoncering i jernbanen om arrangementerne. Dette er blevet gjort, samtidig med udsending af breve, uden det har givet resultat.

HAR DU INTERESSE I FYNs AFD., SÅ MØD OP. DIN UDEBLIVELSE BLIVER AFDELINGENS SKÆBNE.

P.b.v.

Kim Christensen

Foreningsnyt



Møder i Københavnsområdet:

Lørdag den 7. marts 1992 kl. 19.30:

Filmaften og auktion. Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. Da der sikkert er mange medlemmer, der er i København aftenen før generalforsamlingen i DJK, forsøger vi i år at lave en hyggelig aften for alle medlemmer. Der vises forskellige gamle film og afholdes auktion over diverse jernbanebøger og andet. Foreningen giver kaffe og brød. Øl og vand kan købes. Alle er velkomne.

Onsdag den 8. april 1992 kl. 19.30:

»Skagensbanen - en privatbane i fremgang«. Direktør Aage Jensen, SB, fortæller om Danmarks nordligste jernbane.

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

Åbent hus kl. 19.00-22.00 den sidste tirsdag i hver måned i hele foråret til og med den 26. maj 1992. BJ

Lolland-Falster Afdeling

Tirsdag d. 10. marts kl. 19.00:

Møde i Nykøbing F.

Tirsdag d. 14. april kl. 19.00:

Møde i Nykøbing F.

Tirsdag d. 12. maj kl. 19.00:

Møde i Nykøbing F.

Vil du forud vide, hvad programmet for den enkelte aften er, ring da til 53 88 00 04 eller 53 92 73 37. Ole Jensen

Møder i Midtjysk Afdeling

Fredag den 28. februar 1992 kl. 19.30:

i Tøggersonalekontorets mødelokale på Århus H, opgang »E«. Døren er åben fra 19.00 til 19.45 eller efter forudgående aftale (telefon 86 27 04 35).

På mødet vises videofilmen om Skagensbanen, lavet til banens 100 års jubilæum i 1990 samt filmen »Dampspektakel im Thüninger Wald«.

Fredag den 27. marts 1992 kl. 19.30:

i mødelokalet på Randers station (indgang fra perronen).

På mødet giver vi rejsetips og ideer til jernbaneudflugter i ind- og udland. Har du et godt »sted«, så medbring 5 - 10 dias (evt. papirbilleder), brochurer o. lign. og fortæl 5 - 10 minutter om det (aftal helst forud på tlf. 86 61 38 39 - så undgår vi at flere fortæller det samme).

Fredag den 24. april 1992 kl. 19.30:

i Tøggersonalekontorets mødelokale på Århus H, opgang »E«. Døren er åben fra 19.00 til 19.45 eller efter forudgående aftale (telefon 86 27 04 35).

Lars Henning Jensen / Bestyrelsen

Syddjysk Afdeling

Torsdag den 12. marts kl. 19.30:

Hvorfor kører en MO vogn på strøm? En gennemgang af en motorvogn med lysbilleder og en praktisk rundgang på en MO vogn. Det er meningen at det skal gå over flere dage, men det aftaler vi på første møde.

Her i foråret kommer Henning Jansen og fortæller om ATC. Mødedatoen er endnu ikke fastlagt.

Torsdag den 21. maj er der generalforsamling i Syddjysk Afdeling. Dagsorden i følge lovene.

Alle møderne holdes på Brømming remise. Henning Møller

EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING

I DJK's FYNske AFDELING

Herved indkaldes til *ekstraordinær generalforsamling i DJK's fynske afdeling* **ONSDAG D. 4. MARTS 1992 KL. 19.30 I STORE SAL PÅ BADSTUEN I ODENSE.**

Dagsorden: 1. Valg af dirigent
2. Forslag fra bestyrelsen om **nedlæggelse af fynske afd.**

Bestyrelsen

OBS - SE HER

DJK's generalforsamling lørdag den 8. marts er flyttet: Den holdes som planlagt på Niels Steensens Gymnasium i København, men IKKE som annonceret i Englesalen. I stedet foregår det i kantinen, og adgang hertil sker fra en anden adresse end den sædvanlige: Australiensvej 38.



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
Islevbrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.
- * **Sekretær:** Birger Bruun
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- o Carsten Buhl, Museumsbanen
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.
- * Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- * Jan Eriksen
Østergade 22 D, 6520 Tøftlund. Tlf. 74 83 04 36.
- o Anders Færch Hansen, Mariagerbanen
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.
Tlf. 86 47 80 80.
- o Keld Haandbæk, D-maskinegruppen
Høgholtvej 5 A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.
- * Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- * Birger Wilcke
Sundbyvestervej 18, 2300 Kbh. S. Tlf. 31 59 58 23.
- * Bent Nathansen (suppleant)
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 42 27 25 23.
- * Ebbe 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
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød.
Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag). Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

Ove Thomsen
Nøddevej 27, Stæ, 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.

ERIK HASSELDAM

HAGBARDEVEJ 71
3650 ALSTYKKE

Sporhunden



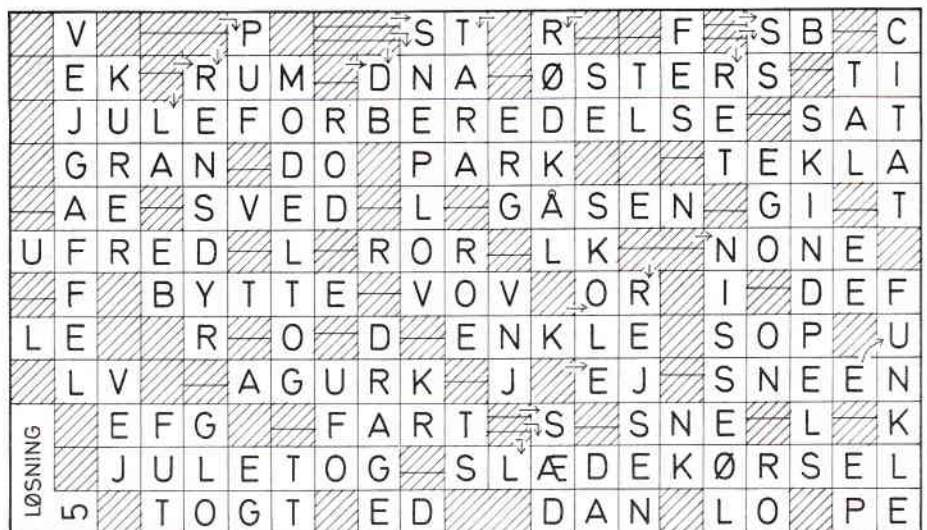
Det sker i DJK

TID	STED OG SAG	OMTALT SIDE
Ti 25/2	København, Vogn-ex aften	30
On 26/2	Aalborg, medlemsmøde	182
Fr 28/2	Århus, medlemsmøde	30
On 4/3	Odense, nedlægning af Fyns afd.	30
Lø 7/3	København, filmaften/auktion	30
So 8/3	København, Hovedforeningens generalforsamling	182/30
Ti 10/3	Nykøbing F., medlemsmøde	30
To 12/3	Bramming, medlemsmøde	30
Fr 27/3	Randers, medlemsmøde	30
Ti 31/3	København, Vogn-ex aften	30
On 8/4	København, medlemsmøde	30
Ti 14/4	Nykøbing F., medlemsmøde	30
Fr 24/4	Århus, medlemsmøde	30
Ti 28/4	København, Vogn-ex aften	30
Ti 12/5	Nykøbing F., medlemsmøde	30

Ordhunden i sidste nummer blev gættet af mange julekrydsordsgættende læsere, og vinder blev *Jan Damgård Jensen, Svendborg*. Efter godt fire måneders hvil er svelsnuseren atter på banen igen, men på hvilken station??? Vi kan vel afsløre at vi er i

Jylland, men ellers rummer billedet så afslørende detaljer, at nærmere hjælp vist er generende for de ægte stifindere.

Send dit svar til redaktionen på Vasevej 19 A, 2840 Holte inden 15. marts og du er med i lodtrækningen om jernbanebøger.



VINTERTRAFIKBEREDSKABSPLANERNE