



jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

APRIL 1992





Redaktionen mangler flere fotoleverandører til Jernbanen. Godt nok har vi en fire-fem meget trofaste leverandører af billedmateriale til vort blad, men Jernbanen kunne blive mere afvekslende hvis staben blev udvidet med en halv snes stykker. Forstå det ret - alt billedmateriale, gammelt eller aktuelt, har interesse, hvad enten du er nybegynder eller garvet forograf. Vi kan til gengæld love dig, at vi i videst muligt omfang bestræber os på, at så mange fotografier som muligt bliver repræsenteret i bladet. Send os dine bedste skud, forsyn dem med dit navn og øvrige data på bagsiden ..., og glæd dig til gensynet i Jernbanen. Vi returnerer altid dine fotos, men oftest beholder vi dem i 1/2-1 år, med mindre du har ønsker om hurtig tilbagesendelse. Brug hovedredaktionens adresser i Mariager og Holte, eller i specielle tilfælde medredaktørernes (adresser på modstående side). Billedet ovenfor er taget af Mogens Duus d. 31. maj 1984 nær Tommerup ..., om føje tid vil den landskabelige idyl præges af nyopsatte elmast. Jernbane-fotografier bliver på forunderlig kort tid historie.

Forsiden:

Flag ... og masser af passagerer ... duften af privatbane. Men duften har fået en »bismag« ved den netop fremkomne »privatbanerapport« med tre modeller om privatbanernes fremtid. Forståeligt nok har rapporten mødt stor modstand i privatbanekredse, man så helst den anmasende og unødvendige rapport foruden. Inde i bladet kan du læse Hornbækbanens direktørs mening om den standende situation, og vi vurderer de tre fremlagte modeller. Foto d. 22 juni 1991 i Hundested (bemærk banens »blå vogn«), af Jan Forslund. Vi hejser flaget for privatbanerne - men ikke på halv.

Indhold

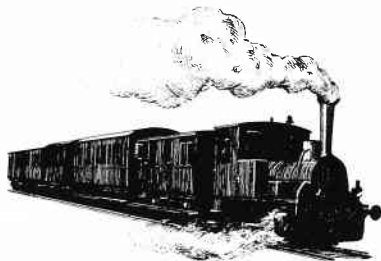
Ved bommen	36
Rapport om privatbanerne	37
10 år i Blovstrød	41
Damplokomotivremiser	43
Jernbanenyt - kort fortalt	
DSB	48
Færgenyt	52
Privatbanerne	55
Veteranbanerne	57
Udland	59
Bogammeldelser	59
Ordhunden	60
DJK's forsikringsforhold	61
Foreningsnyt	62

Nr. 3 ventes afleveret til Postvæsenet ca. 15. juni 1992.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 3/1992: 1. maj 1992.
Sidste frist for stof til nr. 4/1992: 1. juli 1992.

Dette nummer af »Jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 9. april 1992.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

32. årgang nr. 2, april 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, Hølløselund Strandvej 9
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22

Annonceekspedition

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

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

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

Oplag: 2.400 eksemplarer

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

ISSN 0107-3702

Et brohoved foran ... eller tre

I januar kom de to boremaskiner på Halsskovsiden endelig i gang. Efter godt et halvt års dvale, iblandet et enkelt alvorligt »sop« på Sprogø, er den meget omdiskuterede og forsinkede togtunnel på Storebælt igen inde i en produktiv fase ... man aner lys forude.

Men det gør man næppe inde i korridorerne i Sølvgade. DSB frygter med rette, at det folketingsbestemte forspring på tre år til jernbanens fordel ædes delvist op af de omfattende forsinkelser. Nu taler man åbent om at jernbanedelen tidligst åbnes omkring sommerkøreplanens ikrafttræden maj 1995 - en forsinkelse på 1 1/2 år. Vejforbindelsen ventes færdig 2 1/2 år senere, men *kan fremskyndes* hvis der politisk er vilje herfor.

Det er på den baggrund glædeligt, at et politisk flertal, tilsyneladende udenom regeringen, forsøger at skaffe DSB kontante fordele i lyset af forsinkelsen. Man vil forsøge at ændre anlægsloven, således at DSB får en ordning, der svarer til den der er aftalt for forbindelsen om Øresund. En evt. ny ordning kan betyde, at DSB skal betale et fast årligt beløb for at benytte forbindelsen, der er betydeligt mindre end den beregnede årlige afdragsordning på jernbanedelen (ca. 700 mio. kr.).

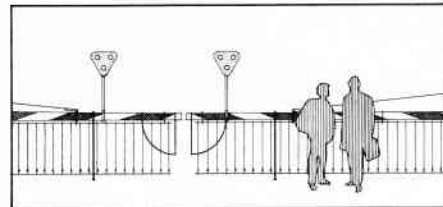
Med den allerede indtrufne forsinkelse står DSB ikke kun med det altoverskyggende problem, at forspringet på de lovede tre år »stille og roligt ædes op«, men deraf sandsynligt følgende indtægtstab frem mod åbningen, men også med det mere psykologiske problem, at passagererne ikke i tilstrækkelig lang tid har vænnet sig til, at fjerntransport over Storebælt med tog er hurtig, behagelig og fordelagtig. En tilvænningsperiode på fx 1 1/2 år vil efter bilbroens åbning næppe have forrykket markant på folks rejsevaner. Ydermere står DSB i den situation, at en del ikke forudsete udgifter og anlægsarbejder enten forsinkes, eller i værste fald skal etableres for senere at blive fjernet. Det gælder fx en del elektrificeringsarbejder ved Korsør.

Med den voldsomme satsning på materielfronten (IC3 - IR4 m.f.) vil DSB stå godt rustet i forsøget på at profilere jernbanetransport allerede om et par år. Det vil være dobbelttragisk hvis denne samfunds-mæssige satsning ikke hjælpes ordentligt på vej. Forspringet på ca. tre år skal fastholdes.

Jan Forslund

Ved Bommen

- Er en ny aktuel artikelserie, hvor redaktionen interviewer en person med tilknytning til jernbanens væsen. Denne gang besøgte vi direktør Ole Dennis Johansson, Hornbækbanen, i anledning af den netop fremkomne rapport om Privatbanernes fremtid.



Interviewer: Jan Forslund

Trafikministeriets nye rapport er i pressen blevet lanceret som en »redningsplan for Privatbanerne«. Andre mener, at Privatbanerne er blevet pisket til at spare.

Vi spurgte derfor først Ole Johansson om baggrunden for rapportens tilblivelse og dens kommissorium?

- Finansministeriets udspil til forslag til finansloven for 1992 om en besparelse på privatbaneområdet på 60 mio. kr., er efter min opfattelse, den egentlige årsag til trafikministeriets nedsættelse af en arbejdsgruppe til belysning af privatbanernes økonomi, idet alle privatbanerne straks var enige om, at en besparelse i denne størrelsesorden ville betyde lukning af samtlige privatbaner. Finansministeriets udspil er efter min opfattelse et efterspil fra den såkaldte »Württemberg-

rapport«, som omhandlede subsidiering af transportsektoren, samt et efterfølgende analysearbejde af DSBs sidebaner og Lollandsbanen om forenklet drift.

Privatbanerne er således på en måde blevet pisket til at spare, men det kan efterfølgende også opfattes som en redningsplan, såfremt de opnåede besparelser og afledte serviceforringelser er acceptable for samfundet. Nu er det jo ikke sådan, at privatbanerne ikke tidligere har foretaget besparelser og rationaliseringer. Tværtimod har vi løbende tilpasset produktionen, søgt at skaffe flere indtægter og senest i 1990 indgik privatbanerne en aftale med trafikministeriet om en årlig resultatforbedring på 2,5% over en fireårig periode. På baggrund af denne aftale var finansministeriets udspil således en overraskelse for banerne.

- Rapporten opererer med tre modeller, hvoraf en indbefatter et nærmere samarbejde med DSB. Hvilken model foretrækker du, og hvorfor?

- Ja, rapporten opererer som du siger med tre modeller.

- * Nuværende privatbanestruktur bibeholdes.
- * Privatbanerne sammenlægges i regionale centre.
- * Privatbanerne sammenlægges med DSB.

Jeg foretrækker helt klar model 1, idet den nuværende privatbanestruktur bibeholdes. En struktur med små overskuelige enheder der servicerer lokalsamfundet og som lokalsamfundet har stor indflydelse på igennem banernes folkevalgte bestyrelser. En struktur som efter min opfattelse endvidere giver:

- hurtig omstilling alt efter de lokale behov
- fleksibel udnyttelse af ressourcerne
- korte beslutningsveje

- stort kendskab til personalets stærke og svage sider
- effektiv udnyttelse af ressourcerne
- en tæt tilknytning til sin arbejdsplads
- et gennemsigtigt regnskab
- en tæt tilknytning til lokalsamfundet.

- Hvilke serviceforringelser vil passagererne komme til at mærke som følge af besparelserne?

- Af de besparelsesforslag der indgik i modellerne vil passagererne først og fremmest mærke nedskæringerne af togpersonalet i togene, samt en reduktion i stationernes åbningstider.

Personalet i togene yder i dag en stor indsats ved den information der gives passagererne samt den hjælpende hånd der altid er til rådighed ved ind- og udstigning, med barnevogne, cykler og handicappede.

Deres tilstedeværelse giver endvidere tryghed og sikkerhed ligesom uro og hærværk kraftigt minimeres.

En reduktion i stationernes åbningstider giver passagererne vanskeligheder ved indhentning af oplysninger og køb af kort- og billetter, ligesom trygheden og sikkerheden på og omkring stationerne mindskes og hærværk m.m. øges.

- Flere privatbaner, også HHGB, har jo vist, at øget service, flere tog m.m. kan få folk tilbage i togene, og det må vel være en gevinst for samfundet. Kan man ikke frygte en passagernedgang når besparelserne slår igennem?

- Det er lykkedes HHGB gennem en tilpasning til markedets behov, ved gradvis udvidelse af togfrekvensen til i dag, hvor vi stort set har halvtimesdrift, at øge passagertallet fra 890.000 i 1988 til 1.027.000 i 1991. Den store passagerfremgang tilskrives for-



Stemning fra Hellebæk station d. 29. december 1991. Foto: Ole Bilgrav Petersen. Billedet af Ole Johansson øverst er taget af Jacob Ehrbahn.

uden den øgede frekvens, også personalets store indsats overfor passagererne, og jeg frygter helt klart en passagernedgang, såfremt personalet reduceres, selvom der i dag ikke findes opgørelser over passagerbortfald ved DSB og de privatbaner der har enmandsbetjente tog.

- Med rapportens fremkomst er den ventede materieludskiftning udskudt på ubestemt tid. Hvad er din kommentar til det?

- Det ældste materiel af nuværende type er anskaffet i 1965, hvorfor tidspunktet er inde til, at se på nyt materiel til privatbanerne. Det skal i denne forbindelse også bemærkes, at privatbanernes passagerfremgang har skabt et øget behov for materiel på visse baner, ligesom nogle baner har reservemateriel af endnu ældre typer. På nogle baner fremføres tog i dag af omkostningskræven-

de personvognsmateriel af ældre dato.

Det er således særdeles uhensigtsmæssigt, at privatbanerne i dag ikke kan påbegynde en materieludskiftning, og derved opnå forbedringer af rejsehastigheden samt en øget komfort.

Jeg har dog fuld forståelse for det hensigtsmæssige i, at privatbanerne i samarbejde med DSB udvikler fremtidens regional- og lokaltogsmateriel og jeg ser frem til dette samarbejde.

En levetidsforlængelse af privatbanernes nuværende materiel er således nødvendig, og så må vi klare os med denne ordning i nogle år.

Det er min opfattelse, at samarbejdet med DSB snarest må i gang således, at udskiftningen af privatbanernes materiel kan påbegyndes i slutningen af dette årtusinde.

En overtagelse af DSBs overskydende MR-tog kan ske som supplement til det re-

noverede Y-togsmateriel, indtil udrangering af ældre reservemateriel og afskaffelse af lokomotivtrukne tog.

- Her til sidst, hvilke ønsker har du for Privatbanerne i den nære fremtid?

- Tja, med hensyn til ønsker for fremtiden kunne jeg ønske mig *arbejdsro* omkring Privatbanerne, således at banerne kan koncentrere sig om at betjene lokalsamfundet og udføre de arbejdsopgaver, som samfundet forventer af os, i stedet for til stadighed at skulle bevise vor eksistensberettigelse. At skabe ro omkring vor arbejdsplads, så ledelse og personale kan videreudvikle banerne i takt med samfundets behov.

- Engang havde vi næsten 70 privatbaner, nu 13. hvor mange har vi i år 2000?

- Jeg tror på minimum 13 privatbaner. □

Rapporten om privatbanernes økonomi

Redaktionen har af væsentlighedsgrunde valgt at lave en selvstændig artikel om den rapport, som af nogle kaldes en redningsplanke, af andre en tynd livline.

Af Ole-Chr. M. Plum

Trafikminister Kaj I kast besluttede i efteråret 1991 at nedsætte en arbejdsgruppe til at foretage en undersøgelse af privatbanernes økonomi, og som nævnt i Jernbanen nr. 6/91, s. 177, skulle udvalget færdiggøre sit arbejde senest 1. februar 1992.

Kommissorium

»På forslag til finanslov for 1992 er det forudsat, at der skal foretages en undersøgelse af mulighederne for rationalisering af privatbanernes drift, herunder ændringer i organisations-forhold, udnyttelse af stordriftsfordele og besparelser ved fælles investeringer, f.eks. hvor en sammenlægning af baner med DSB er hensigtsmæssig.

Arbejdsgruppen skal - i overensstemmelse med ovennævnte forudsætninger - foretage en grundig undersøgelse af privatbanernes økonomi og mulighederne for rationaliseringer i banernes drift, herunder undersøge hvorvidt, i hvilket omfang og under hvilken form, der kan opnås besparelser ved sammenlægning af alle eller enkelte af banerne med DSB. Samtidig skal de investeringsmæssige konsekvenser undersøges. Arbejdsgruppen skal endvidere undersøge, om der ved et udvidet samarbejde med DSB eller på anden måde kan opnås rationaliseringsgevinster.«



Skal privatbanerne og DSB i tættere samarbejde - også på materielfronten? Foto i Frederikshavn d. 18. oktober 1991 af Ole-Chr. M. Plum.

Rapporten færdig til tiden

Rapporten forelå den 1. februar, og heri redegør arbejdsgruppen for de undersøgte rationaliseringsmuligheder der foreligger:

Model 1: En bibeholdelse af den eksisterende privatbanestruktur, hvor altså de eksisterende private jernbaneselskaber bevares.

Model 2: En revideret privatbanestruktur. I begge tilfælde med øget samarbejde med DSB.

Model 3: En egentlig sammenlægning af privatbanerne (enkelte eller samtlige) med DSB.

Købet af nye tog til privatbanerne udskydes

Den planlagte investering i 13 nye togsæt, der inkl. reservedele m.v. var anslået til ca. 246 mio. kr., påregnes udskudt til slutnin-

gen af 1990'erne gennem øget samarbejde eller samdrift med DSB, samt en levetidsforlængelse af privatbanernes Y-tog, der i 1991 omfatter ialt 68 motorvogne, 58 styrevogne og 20 mellemvogne anskaffet i årene 1965-84. Endvidere er opførelsen af et nyt værksted ved Vestbanen i Varde revurderet. Desuden er der opstillet en investeringsplan frem til og med 1996, hvori er medregnet de investeringer, som er nødvendige i forbindelse med de foreslåede rationaliseringer samt investeringer for, at privatbanerne og DSB senere kan købe ensartet materiel.

Privatbanerne drives idag som lokale baner og tilbringerbaner til DSB's overordnede banenet, men den væsentligste funktion for privatbanerne er at betjene deres opland og lokalsamfund med tæt koordinering til regionale og lokale busruter.

I gennem de senest fem år har privatbanernes produktionsapparat (rullende materiel m.v.) stort set været uforandret, men der har været en svag stigning i f.eks. antallet af kørte togkilometer samt -lykkeligheds- i antallet af rejsende/personkilometer. Driftsformen på de enkelte baner er i et stort omfang tilpasset behovet i banernes opland, og den lokale ledelse og administration har ofte betydet en hurtig tilpasning af f.eks. køreplanen på en bane ved ændrede behov i lokalområdet.

Af banerne virkelig er lokale baner ses af, at der på de jyske baner maksimalt er 10% af passagerernes rejser, der har tilknytning til en DSB-strækning, og på Sjælland og Lolland-Falster ligger tallene mellem 15% og 24%, med mindre banerne har direkte forbindelse med S-banenettet, hvor tallet så er op til 50%.

Fælles indkøb af materiel

Privatbanerne havde regnet med investeringer i køb af nye tog inden for de kommende år, og man havde ønsket en serie på 13 dieseltog, hvert bestående af to vogne. Der var altså tale om en ordre på en relativt lille leveringsserie, og derfor havde privatba-

nerne også regnet med at anskaffe en færdigudviklet og gennemprøvet togttype, som for tiden fremstilles i Tyskland og fremover forventes fremstillet i større serier.

Udvalget har overvejet muligheden for at se en kommende reinvestering af privatbanernes Y-tog og DSB's MR-tog, der benyttes i den jyske regionstrafik, som et samlet reinvesteringsprojekt. Ved bestilling af en stor serie tog vil stykprisen for de enkelte tog blive reduceret, og desuden vil man opnå fordele ved fælles reservebeholdninger samt ved en mere rationel vedligeholdelse af en stor serie ens tog. Det skønnes dog kun muligt at foretage en fælles reinvestering, hvis kravene til Y-toget og MR-togets afløser er meget nær de samme.

Krav til nye materiel

Trods betydelige forskelle i trafikmønsteret mellem den gennemsnitlige privatbane og DSB-strækning med MR-tog, er der ikke store forskelle i de krav som må stilles til de to togtypers afløser.

Prisen for et nyt tog bestemmes af udstyr som billetautomater, kommunikationsudstyr til fjernstyring, sikkerheds- og værkstedkommunikation samt udstyr til automatisk togkontrol, og for den type materiel, som er overvejet udgør dette udstyr ca. 10% af togets pris.

Ved anskaffelse af nyt materiel må banerne kunne opnå rejsetidsforbedringer i mindst samme omfang som den konkurrerende trafik, og dette betyder, at materiellet skal have øget accelerations- og bremseevne samt øget tophastighed til omkring 120 km/t. Rejsetiden kan også nedsættes ved nedlæggelse af standsningssteder, men ved privatbanerne har nedlæggelse af standsningssteder i høj grad lokal betydning, og må derfor nøje overvejes i hvert enkelt tilfælde.

Da udskiftningen først påregnes at starte omkring år 2000, betyder det, at der skal ske en levetidsforlængelse af en del Y-tog. Endvidere må undersøgelser omkring leve-

ring af nyt materiel startes meget snart, så det kan bestilles til levering omkring år 2000.

Samdrift mellem DSB og privatbanerne

Ved en fremtidig overgang til en fælles materieltype i persontrafikken på privatbanerne og i store dele af DSBs regionaltrafik vil mulighederne for øget samdrift være til stede. En del rejsende kan således undgå togskeft, og der kan muligvis ske en mere rationel udnyttelse af banernes samlede togmateriel.

En øget samdrift på kortere sigt er mulig, og selvom det kræver investeringer, bør samdrift mellem DSB og privatbanerne gennemføres. Forskelle med de enkelte baners Y-tog skal fjernes, og Y-tog, der skal køre på DSB-strækninger, skal udstyres med nyt eller ekstra sikkerhedsudstyr som led i DSBs igangværende forøgelse af sikkerheden. Privatbaner, hvor DSB-materiel overtager trafikken, skal have ændret sikkerheds- og kommunikationsudstyret til forhold, som den kommende generation af togsæt kræver, og som DSB tog i løbet af to år indrettes og udstyres til at imødekomme.

Reinvesteringer ved privatbanerne i perioden 1992-1996

De tre modeller for privatbanernes fremtid forudsætter alle, at de påbegyndte nødvendige spormoderniseringer på Odsherreds Jernbane og Nærumbanen til et samlet beløb på 72 mio. kr. færdiggøres. Ligeledes regnes med en fornyelse af sikringsanlæggene på Østbanen, Høng-Tølløse Jernbane, Lollandsbanen, Skagensbanen, Odsherredsbanen og Nærumbanen frem til 1996 for et samlet beløb på 54 mio. kr. Ved HTJ og SB er etableringen af nye sikringsanlæg allerede påbegyndt i 1991.

Endvidere vil en fremtidig samdrift og omfordeling af materiel, samt indkøb af ensartet materiel på et senere tidspunkt kræve



Billedet af privatbanerne som små primitive og urationelle banestrækninger hører fortiden til. OHJ MX 103 drøner her af sted med 16 vogne, en transport af rør til Dansk Olie og Naturgas i Stenlille. Foto nær Ruds Vedby d. 10. oktober 1991 af Ole-Chr. M. Plum.

investeringer til:

- Installation af fælles strækingsradio i takt med indførelse af samdrift og ensartet materiel. En total gennemførelse på alle privatbanerne vil koste ca. 35 mio. kr., men der foreslås foreløbig anvendt ca. 12 mio. kr. i den nævnte periode.
- Privatbanerne overtager overtallige MR-tog fra DSB i tilstrækkeligt omfang ved f.eks. elektrificeringen Odense-Padborg, og indkøbet af de 13 togsæt udskydes. MR-togene skal modificeres i takt med, at de anvendes på privatbanerne.
- For at kunne etablere samdrift af Odderbanen og Århus-Grenå banen foretages ombygninger af spor og sikringsanlæg i Århus.
- Endelig skal Y-togene levetidsforlænges, og det betyder en indvendig renovering af de ældste Y-tog samt tekniske renoveringer. De nævnte investeringer er samlet anslået til at koste ca. 65 mio. kr. i årene 1992-96.

Til gengæld vil investeringen i 13 nye tog til privatbanerne til ca. 246 mio. kr. kunne udskydes til slutningen af 1990'erne.

Andre besparelser ved model 1

Ved bevarelse af den nuværende privatbanestruktur foreslår udvalget besparelser på administrationen gennem rationaliseringer og effektiviseringer.

Ved nogle privatbaner (LNJ, VLTJ og VNJ) fremføres tognene idag som enmandsbetjente tog, og ved andre (HTJ, OHJ og SB) anvendes delvis enmandsbetjente tog. Ved privatbaner, hvor der ikke allerede er indført enmandsbetjente tog, foreslås indført en forenkling af betjeningen, så omtrent hvert andet tog fremføres enmandsbetjent. Denne ændring vil betyde investeringer i billetautomater, tekniske ændringer på det rullende materiel (bedre indstigning, beskiltning m.m.) samt opsætning af spejle/monitorer på krumme perronner samt uddannelse af mandskab.

Endvidere anslås det, at det vil være muligt at reducere bemanningen på stationerne og fjernstyringscentraler ved ændring af åbningstider, bemanning etc. Forenklingen vil dog medføre en reduceret service overfor banernes publikum.

Der kan desuden opnås en besparelse ved at flytte overleveringssteder for gods fra nuværende overgangsstationer til stationer, hvor der uanset selskabsorganisation skal ske en omrangering. Endvidere tænkes godstransporterne udført med fælles trækraft, der kan medføre udrangeringer af ældre trækraft ved både privatbanerne og DSB.

Gennem øget samarbejde mellem privatbanerne om komponentvedligeholdelse, udlægning af arbejde til private firmaer og DSB, samt ved strammere kvalitetsstyring kan der spares i udgifterne til vedligeholdelse af det rullende materiel.

Værkstederne ved privatbanerne er tilfredsstillende, bortset fra værkstedet ved



Lollandsbanens Ym 66, Yp 71 og Ym 64 nær Avnede d. 4. april 1991. Foto John Hansen.

Vestbanen. Et nyt værksted i Varde er anslået at koste ca. 18 mio. kr., men det nuværende værksted kan moderniseres for ca. 5 mio. kr., hvorved det fortsat kan anvendes i en årrække.

Effektiviteten i privatbanernes baneafdelinger er tilfredsstillende, og der er allerede idag et meget nært og godt samarbejde med DSB. Det anses dog for muligt at spare ca. 2,5 mio. kr. pr. år ved mindre sammenlægninger og øget samarbejde m.m.

Endelig vil besparelsen medføre en reduktion i personalestyrken ved privatbanerne på 100 personer fra 1278 årsværk til 1178 årsværk.

Model 1 karakteriseres bl.a. af, at den lokale indflydelse fortsat er stor, primært gennem en lokalt valgt bestyrelse. Organisationerne af banerne vil være velafgrænset og overskuelig med korte daglige referencelinier og stor dynamik i den daglige drift.

Andre besparelser ved model 2

Ved en revideret privatbanestruktur forstår arbejdsgruppen en »regionalisering« af privatbanerne, hvor visse privatbaner bevares som selvstændige driftsselskaber, og visse fusioneres.

I administrationen vil en »regionalisering« betyde, at der kan opnås besparelser ved et tættere administrativt samarbejde og fortsat udvikling af EDB-baserede administrative systemer. En konsekvens heraf vil f.eks. væ-

re en mindre direkte kontakt mellem den enkelte medarbejder og administrationen/ledelsen; en besparelse på ca. 2,5 mio. kr.

En yderligere besparelse i model 2 vil være en samling af fjernstyringscentralerne i regionscentre. Investeringen hertil anslås til ca. 12 mio. kr., og besparelsen vil være på ca. 2,5 mio. kr. i perioden 1992-96, men årligt vil besparelsen herefter være ca. 5,5 mio. kr.

På værkstedsområdet vil nogle værksteder kunne sammenlægges, og enkelte værksteder vil blive nedlagt. Der kan etableres en fælles EDB-baseret lagerstyring, og en større specialisering af komponentvedligeholdelse gennemføres. Derved kan spares ca. 3 mio. kr.

Besparelsen i privatbanernes samlede mandskabsstyrke vil blive på ialt 125 personer fra 1278 til 1153 årsværk.

Model 2 karakteriseres bl.a. af en sammenlægning af privatbanerne i færre og større enheder, og svarer nok ellers mest på de fleste områder til model 1.

Andre besparelser ved model 3

Hvis DSB overtager de administrative opgaver i forbindelse med jernbanedriften på privatbanerne, vil det være muligt at spare ca. 7 mio. kr. i et typisk år. Sammenlægges privatbanerne med DSB kan Tilsynet med Privatbanerne og Privatbanernes Fælles kontor nedlægges, og der spares ca. 3,5

mio. kr. Fælleskontorets udgifter dækkes imidlertid hovedsagelig ved indtægter fra forsikringsvirksomhed, og Privatbanetilsynet er finansieret direkte over finansloven, så udgifterne hertil indgår ikke i driftstilskudet til privatbanerne.

Privatbanernes fjernstyringscentraler vil blive sammenlagt med en nærliggende DSB fjernstyringscentral, hvorved der bl.a. kan spares mandskab til tekniker-vagthold anslået til ca. 1 mio. kr.

Hvis DSB helt overtager vedligeholdelsen af privatbanernes spor, sikringsanlæg, bygninger m.m., skønnes der mulighed for en besparelse på 3 mio. kr.

En centralisering af vedligeholdelsen af det rullende materiel i et eller to vedligeholdelsescentre i DSB-regi vil kunne nedbringe udgifterne til vedligeholdelse af Y-tog alene på ca. 4,5 mio. kr., når der ses bort fra udgifter til transport af materiel til og fra centrene. Antallet af værksteder ved privatbanerne vil kunne reduceres, og den foreslåede modernisering af værkstedet i Varde til 5 mio. kr. kan bortfalde. Personalestyrken reduceres med 180 personer.

Model 3 karakteriseres bl.a. af, at de danske jernbaner vil få en fælles ledelse med direkte kontakt til hovedbevillingsgiver. Desuden vil der blive en regional tværgående ledelse, og den lokale indflydelse vil ske gennem stationsråd sammensat af erhvervsrepræsentanter, kommunalpolitikere og trafikelskaber.

Fremtiden for privatbanerne

De tre modeller, der kort er redegjort for ovenfor, medfører driftsbesparelser på mellem ca. 21 mio. kr. og 36 mio. kr. efter, at de nødvendige investeringer, omskolinger og reduktion i personalestyrken er gennemført. De foreslåede besparelser er i det store og hele kun gennemførlige ved personale-reduktioner.

Det er nu op til politikerne, at tage beslutning om, hvorledes de 13 privatbaner skal administreres i fremtiden, og man må så håbe, at den beslutning, der tages, når debat-

ten er forbi, vil give banerne en fremtidig struktur, der fortsat gør dem attraktive i lokalsamfundene. Flere lokalpolitikere har allerede udtalt sig positivt om de skitserede muligheder for besparelser gennem øget samarbejde privatbanerne indbyrdes og med DSB samt yderligere rationaliseringer. Samtidig forudsætter de, at de eksisterende baneselskaber fortsat skal eksistere som selvstændige enheder.

De foreslåede store personalebesparelser må dog få politikerne til at tænke sig godt om, inden de beslutter sig for disse. De vil skabe arbejdsløshed og altså virke helt modsat de tanker om muligheden for at få arbejdsløse i job f.eks. i den kollektive trafik, som flere politikere har gjort sig til talsmænd for inden for det sidste års tid.

Rent driftsøkonomisk er enmandsbetjente tog nok et gode, men når man ser på, hvilke befolkningsgrupper, der hovedsagelig benytter den kollektive trafik i lokalområderne, så vil denne serviceforringelse måske få nogle potentielle kunder til at blive væk. Ældreforsorgen lægges f.eks. i disse år om, så man i større omfang skal kunne klare sig selv. De ældre samt børnene hører til de svage grupper i vort samfund, og de er ofte de trofaste brugere af vor kollektive trafik - ikke mindst i de egne af landet, som privatbanerne typisk betjener. Vi ser i disse år også, hvorledes utryghed ved rejser i f.eks. enmandsbetjente S-tog holder passagerer væk. Fortsat togbetjening kunne altså være et samfundsgode, som man valgte - uden direkte hensyn til banernes driftsøkonomi - men af hensyn til passagererne, og måske også for på den måde at holde nogle folk i arbejde i stedet for samfundsøkonomisk at lave »kreativ bogføring« ved at gennemføre besparelser inden for trafikministeriet med øgede udgifter under socialministeriet til følge.

Hvis model 2 eller 3 vælges som udgangspunkt for en ny spare- og rationaliseringsrunde ved privatbanerne, bliver strukturen noget anderledes end den, der ofte har været nævnt fra politisk side, når man i andre sammenhænge har ændret struktu-

ren i »offentlige« forretninger. Her har emner som decentralisering, hensynet til lokale interesser og brugerindflydelse været væsentlige ved omstruktureringen.

Privatbanerne har - se Jernbanen nr. 6/91, s. 176-177 - gennem de seneste ti år fået investeringsmidler til modernisering af produktionsapparatet med henblik på en mere rationel drift med besparelser til følge. Driftsresultaterne viser, at banerne har levet op til disse mål, idet de samlede driftsudgifter, når løn- og prisudviklingen tages i betragtning er faldet og indtægterne steget.

Skagensbanen har i begyndelsen af 1992 udsendt en rapport om banens situation idag, og her opstiller direktør Aage Jensen en målsætning for banen, som faktisk passer fortrinligt på alle Danmarks privatbaner:

- at levere en serviceydelse, der består af en efter økonomi og skiftende behov afpasset transport af passagerer og gods, og som omfatter hele lokalområdet,
- at levere en serviceydelse, der giver både optimale lokaltrafikmuligheder samt i muligt omfang tilpasses den øvrige kollektive regional- og landsdelstrafik,
- at levere serviceydelser iøvrigt i muligt omfang.

Endelig skal man i den øjeblikkelige situation heller ikke glemme, at der siden 1971, hvor persontrafikken på adskillige DSB-sidebaner blev indstillet, har været lokale tiltag for genåbning af nogle af disse strækninger, og i f.eks. rapporter om genåbning af strækningen Slagelse-Næstved er det flere gange nævnt, at privatbanerne kunne drive banerne væsentligt billigere end DSB ville kunne.

Et øget samarbejde mellem DSB og privatbanerne kan kun hilses velkommen, begge instanser vil have fordele deraf, og måske kunne de ønskede besparelser alligevel nås, hvis man førte den påbegyndte nytænkning til ende, og lod DSB tage sig af den landsdækkende og overordnede regionale trafik og så lod privatbanerne tage sig af den egentlige lokale og regionale trafik i deres områder. □

Privatbanerne har et forbilledligt samarbejde indbyrdes, og materiel udlånes eller lejes ofte. Nærumbanen er indimellem i bekneb for trækraft, men heldigvis har såvel Østbanen som Hornbækbanen solokørende lynetter. På billedet er det HHGB Ym 53 på gæstevisit i Jægersborg d. 22. juli 1990. Foto: Jan Forslund.



Jubilæumstoget
d. 30. november
1991 fotograferet
af Jan Forslund.
Sporet under
broen fører mod
Tivoli Huse, dog
endnu kun 10
meter.



10 år i Blovstrød

Den 30. november 1991 blev en mærkedag for DJK's smalsporsbane i Nordsjælland.

Af Jan Forslund

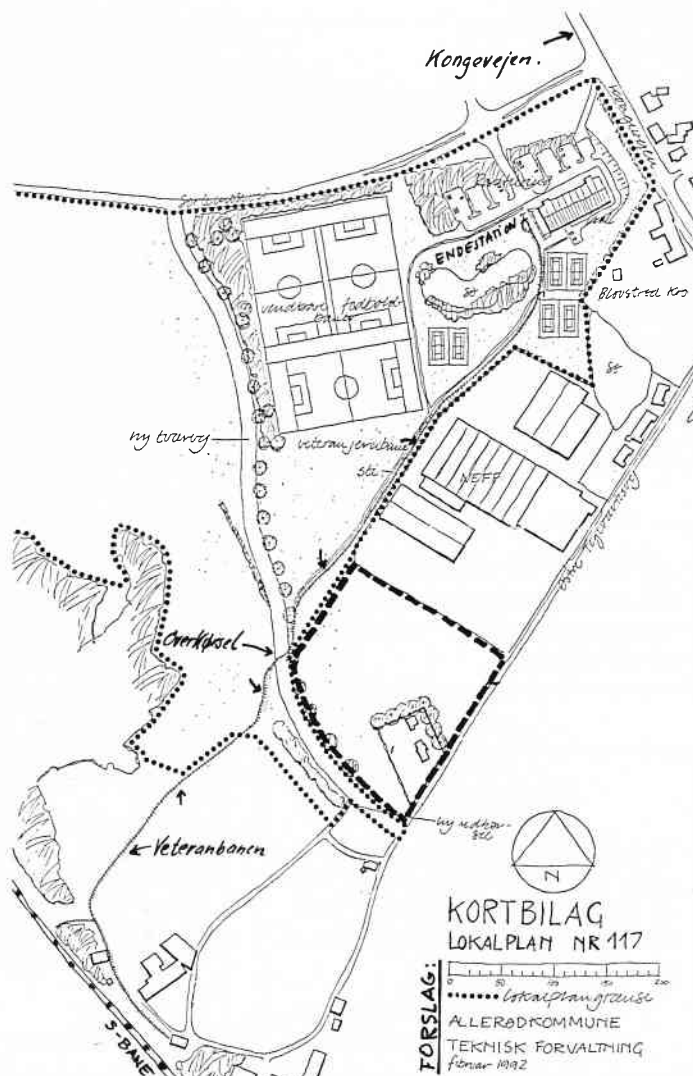
Det hører til sjældenhederne at den ellers ret store parkeringsplads ved Blovstrødbanen er fyldt op, og tilmed flagprydet. Og det hører også til sjældenhederne at møde Blovstrød-folkene i stramtpudsede uniformer. Det kunne opleves denne lidt disede formiddag, hvor folkene ved Blovstrødbanen havde valgt at markere to mærkedage een og samme dag: - Indvielsen af broen (se Jernbanen nr. 3/1990) samt 10 års jubilæet.

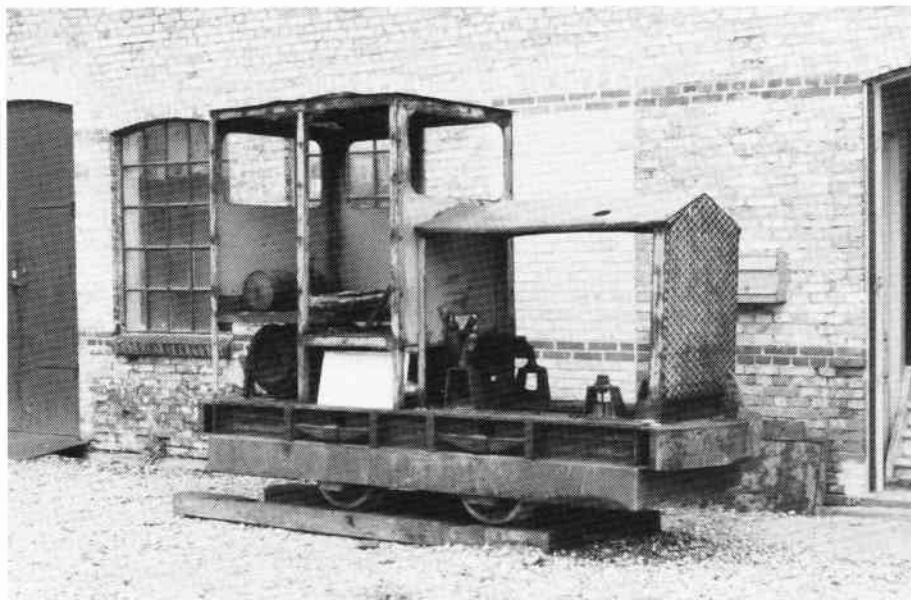
Borgmesterklip

Allerøds borgmester Preben Nybo-Andersen forestod selve indvielsen af broen, og havde kun ros til overs for det store arbejde DJK folkene har lavet i de 10 år der er gået. Herefter indtog et nysgerrigt og interesseret publikum det lille jubilæumstog, oprangeret af det benzindrevne teglværkslokomotiv RVT 1 samt et par nyrestaurerede roebanovogne. »Jubilæumsturen« op til den kommende krydsningsstation, som ventes driftklar til sommer, tog ca. 4 minutter.

Endnu råder banen således kun over et begrænset sporstykke på »fri bane« (ca. 500 m), medens remiseområdet, eller som man ynder at kalde det, »banegårdsanlægget« virker udbygget og færdigt. Banens aktive medlemmer møder troligt op året rundt hver onsdag og lørdag (eftermiddag og aften). Indimellem bliver det til hygge og planlægning i den fine velfærdsbygning, andre gange går sporsjakket og renove-

Håbet er lysegrønt for Blovstrødbanen, hvis kommunens forslag til lokalplan vedtages. DJK får måske her en kort, men meget velplaceret veteranbane for smalspor.





Blovstrødbanen fik selvsagt mange gaver på jubilæumsdagen. Den største og vægtigste (4½ tons) blev skænket af entreprenør Bent Klingenberg - et hensat diesellok fra Mogenstrup Stenindustri. Fra DJK's hovedforening var der 100 normalsporede sveller til det kommende sporslykke. Foto d. 30. nov. 1991 af Jan Forslund.

Brand i Blovstrød

- Netop som denne artikel var færdiggjort, indtraf en meget sørgelig begivenhed i Blovstrød. Lørdag den 7. marts, dagen før den ordinære generalforsamling, nedbrændte tørreladen med praktisk taget hele dens opstilling af materiel. Branden, der formentlig var påsat, raserede de to hensatte triangelvogne VLTJ M3 og SNNB M3 samt flere nyrenoverede roebanevogne og lukkede melisvogne. Lokomotivet fra 1927 (Saksøbing) er ilde tilredt. Branden kan få konsekvenser for det fortsatte arbejde med at få en veteranbane på skinner, meget materiel skal nu genopbygges. Ved evt. støtte til banen kan adresse og gironummer bagest i bladet benyttes.

ringsfolkene i gang. Indtil nu har man lagt ca. 1500 m.

Blovstrød Kro og Kongevejen i 1994?

Medens banedelen mod Tivoli Huse (forgreningen under S-banen) indtil videre er skinlagt, er der nu lysegrønne forhåbninger om en fortsat udbygning af banestykket op mod Kongevejen og Blovstrød Kro (der hvor 1/2 hummer koster kr. 25). I følge lokal-

plan 117 skal banen undervejs her krydse en kommende vej og føres over et lidt kupe-ret terræn, hvor jordnivelering er påkrævet. Der er således nok at tage fat på i de kommende år, hvis lokalplanen vedtages omkring 1. april, men i modsætning til banens første mange leveår, som var præget af intense forhandlinger og problemer med fredningsmyndigheder og kommune, er guleroden nu til at få øje på. Går det efter planen kan DJK om to-fire år indvie endnu

en bane med publikumskørsel, og vel at mærke en bane i meget naturskønne områder og samtidig tæt på Storkøbenhavn, hvor DJK rent banemæssigt er underforsynet. Endnu mangler banen dog et ekstra køreklart lokomotiv.

Er du blevet interesseret i at yde en arbejdsindsats på Blovstrødbanen, kan banens formand Oscar Meyer, eller sekretæren Ebbe Makhholm kontaktes (adr. bagest i bladet). □

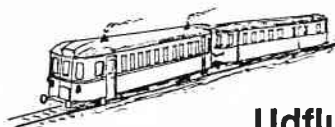
Fotos til Jernbanen

Redaktionen savner nye som gamle fotos til brug i Jernbanen. Husk navn bag på alle billeder. Red.

DDR-fotos

Til et projekt om danske jernbanefotografer i DDR søges: - Sort/hvide fotos og dias fra den nordlige del af DDR, særligt fra tiden før 1980. Også fotos af smalspor har interesse.

Henv. Jakob Stilling,
Svalevej 7, 2900 Hellerup



annonce



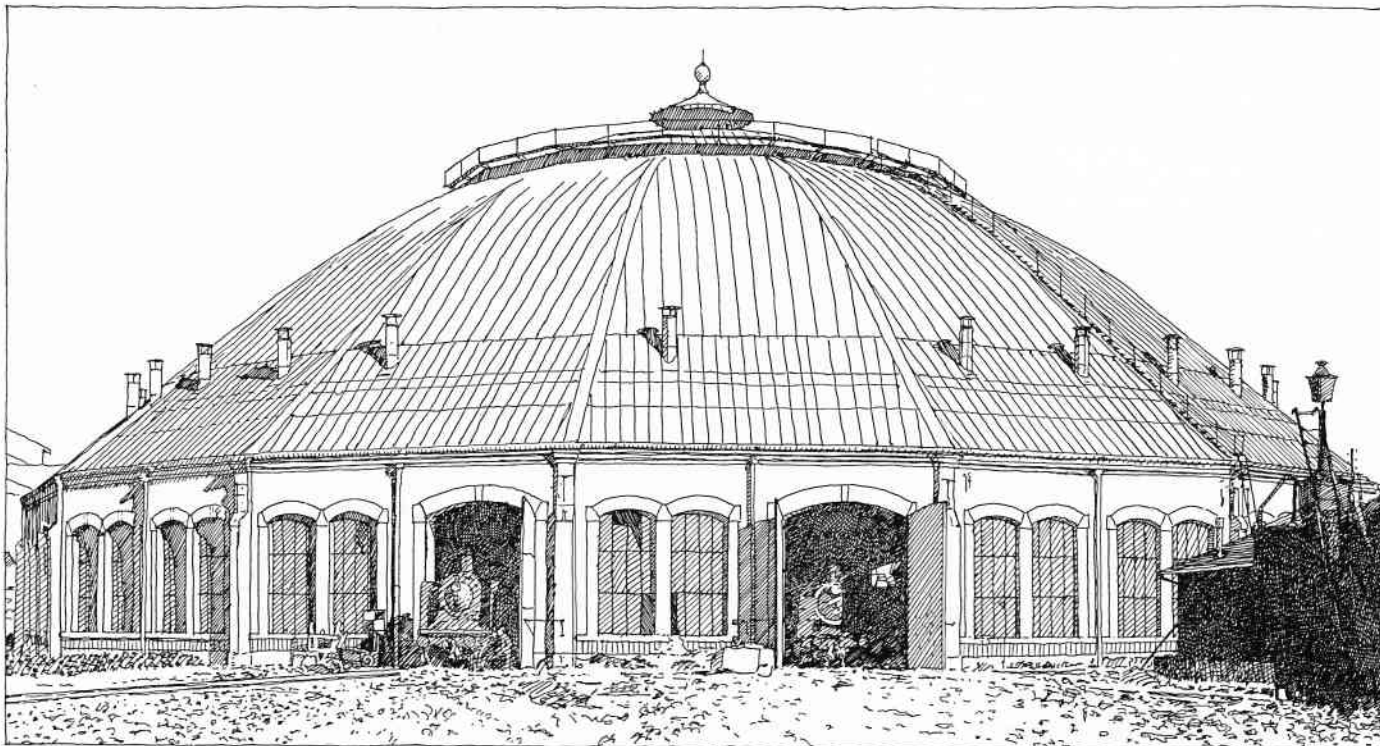
Udflugt til Sverige

Grundlovsdag og Pinsen 5-6-7-8. juni 1992 arrangeres rundrejse med eget tog til jernbanehistorisk- og turistmæssigt interessante steder i Blekinge og Småland. Bl.a. besøger vi en af Blekinges herregårde, fæstningsbyen Karlskrona, Christian den IV's fæstningsværk i vor daværende forpost Kristianopel, slottet i Kalmar samt en busrundtur på Øland med besøg ved Borgholm og Eketorps jernalderborg.

Næste dag køres ad ombygget tidligere smalspor og bestående smalspor til Mønsterås, Berga, Vimmerby, Hultsfred og Västervik, samt sejltur i Västerviks skærgård.

Sidste dag en længere tur med spisevogn på smalsporet, besøg ved Rosdals Glasbruk (frokost med glasmestersild), sejltur med 105 årig damper "Thor" på Helgasjön, Tolgasjön og Asakanalen. Derefter med vort norske motortog til Helsingborg/København. I vor spisevogn kan fås formiddags/eftermiddagskaffe, frokost og på første og sidste dag serveres aftensmad, alt til yderst populære priser.

Program og nærmere oplysning: Nordisk Jernbane-Klub, tlf. 42 17 88 04 og 42 12 06 16



Den ene ud af to rundremiser i den franske by Noisy. Det er let at forstå, at typen på fransk kaldes »rotonde«. Den majestætiske bygning stammede fra 1892, men blev desværre svært beskadiget ved en bombeeksplosion under 2. verdenskrig og helt nedrevet omkring 1950. En så renlivet jernbanearkitektur er sjælden. Tegning: PWS.

Damplokomotivremiser

Lidt om en af de mest spændende bygningskategorier, der hører jernbanen til...

Af Povl Wind Skadhauge

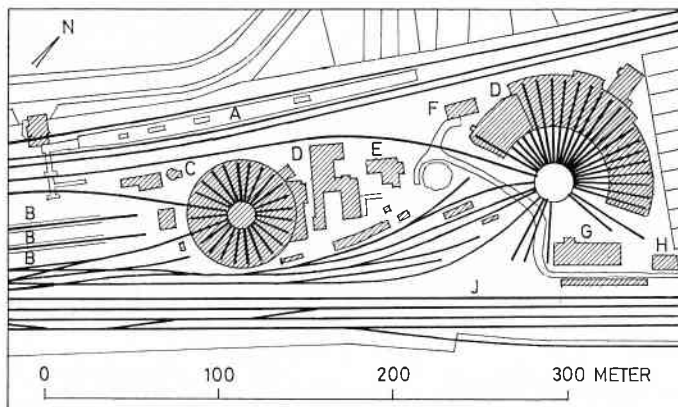
Det er indlysende, at behovet for bygninger, hvor den kostbare trækkraft kan parkeres og klargøres beskyttet mod vejrliget, er lige så gammelt som kokomotivdriften i sig selv. Og meget tidligt opstod endda de to hovedtyper, som hører damptiden til: den cirkulære remise, som er baseret på brug af drejeskive, og den rektangulære, som kan være det, men ikke nødvendigvis er det. Til trods for, at begreberne således kunne følge med jernbanen fra dens færdreland til resten af verden, er sprogbrugen dog overraskende uensartet. Betegnelserne for remiser og re-

misetyper samt for et maskindepot som helhed er vidt forskellige på hovedsprogene, og noget tilsvarende gælder uden for dem. I Norge fx. kaldes en remise en stall og et maskindepot en lokomotivstasjon, for nu at tage noget meget nærliggende. Der kan således skrives en fyldig artikel alene om den sproglige side af sagen. Men det er ikke meningen her; det følgende drejer sig om det bygningsmæssige, og nærværende artikel slutter sig for så vidt til de to tidligere: Jernbanebygninger og Jernbanens ansigt.

Som regel placeret i nogen afstand fra personbanegårdens perroner og hovedbygning har remiseanlæg ført en noget upåagtet tilværelse, så meget mere som de ikke er

tilgængelige for publikum. I tråd hermed er adgangsforholdene ofte således, at det kræver et indgående lokalkendskab at finde frem til stedet. Det er lidt ærgerligt. For selv om der måske ikke er ofret meget på detaljering og dekoration (ja, til tider måske netop derfor), kan især store remisebygninger være forlenet med en velgørende »råstyrke«. De kan besidde arkitektoniske kvaliteter, som leder tanken hen på både kirkeligt og verdsligt byggeri fra middelalderen - byggeri, hvor knaphed i udtrykket og arkitektonisk rigdom er lykkeligt forenet. Der er imidlertid tale om truede arter; det må forudses, at de uddør eller mister deres oprindelige identitet. Damplokomotivets afløserer stil-

Denne planskitse viser et berlinsk maskindepot, hvor der er lejlighed til at drage sammenligning mellem et ældre, rigtigt rundhus med 16,2 m drejeskive og en nyere ringremise, som betjenes med en 23 m standard-drejeskive. Bogstavbetegnelserne har følgende betydning: A) S-togsperron, B) kuloplag, C) vandtårn, D) værksted m.v., E) kantine, F) kontor, G) administrationsbygning, H) værksted og J) hovedspor. Tegning: PWS.



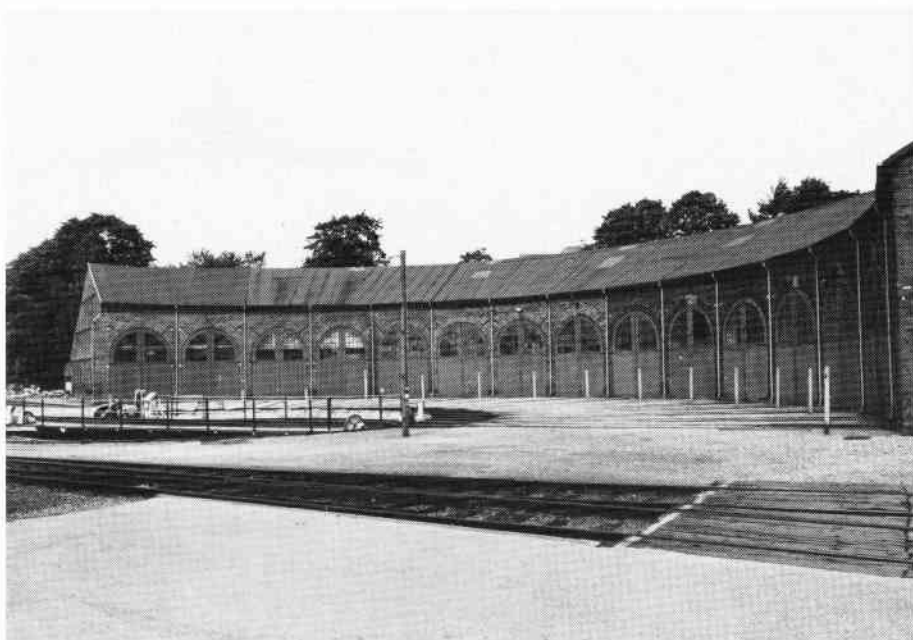
ler nye krav, og i mange tilfælde er de geografisk betingede behov for maskindepoter, deres kapacitet og placering, andre end i damptiden.

★

Det er allerede nævnt, at der findes to hovedtyper. Inden for hver af dem forekommer mange varianter. Den *cirkulære* eller - i de fleste tilfælde lige så rigtigt sagt - polygonale omtales først. Den forudsætter brug af en drejeskive, som giver forbindelse til hvert af remisens radialt placerede spor. I den oprindelige udgave var drejeskiven placeret midt i remisebygningen, som altså på det nærmeste havde en cirkulær grundplan, der meget passende gav anledning til betegnelsen *round house* (round-house, roundhouse). Glosen, der bruges i flere andre betydninger, er navnlig i USA blevet ordet for det, vi i Danmark kalder en lokomotivremise. Man regner med, at den i 1839 opførte No. 1 Shed i det midtengelske jernbanecentrum Derby var den første af slag-sen. Den fik snart følge af andre, ikke bare i Derby og England, men også andetsteds i verden. I rendyrket form minder den ikke så lidt om en cirkusbygning, og det indesluttede vokumen kan være ganske betydeligt. Antallet af radialspor, hvoraf et eller to fragår til ind- og udkørsel, kan være op til 24 a 28. En i 1945 færdiggjort rundremise i Leicester havde endda 32 spor, men taget over den var næsten fladt og havde en stor cirkulær udsparing over drejeskiven.

Nok så stor udbredelse som det egentlige »rundhus« fandt de remiser, hvis grundplan er et større eller mindre udsnit af en »tilnærmet« cirkelring. Ved dem ligger drejeskiven i det fri, og idet vinklen mellem sporene oftest er langt mindre end ved rundhuset, er den nødvendige radius større, og der fremkommer fx. en lokomotivlængdes spor i det fri mellem remiseport og drejeskive. Større radius medfører naturligvis også større periferi; alligevel har det ofte vist sig lettere at indpasse denne type i sporanlægget ved en station.

Ringremiser er bygget så små, at deres spor/pladser kan tælles med fingrene på én hånd. Begrundelsen for ringformen kan i disse tilfælde være hensynet til senere udvidelse, men primært ligger den i, at man alligevel behøvede en drejeskive for at kunne vende lokomotiverne, og man fik så en



Ringremisen i Viborg ser ikke ud helt, som den engang gjorde, på dette billede fra august 1986. Den har dog sin enkle storhed i behold; måske er det især de 15 rundbuede porte med smukt tilpassede glastruder i hele overdelen, som gør et så behageligt indtryk på beskueren, at harmoni må være det rigtige ord. Tagprofilen hører til de asymmetriske; det kan man netop ane til venstre i billedet. Foto: Ole Linå Jørgensen.

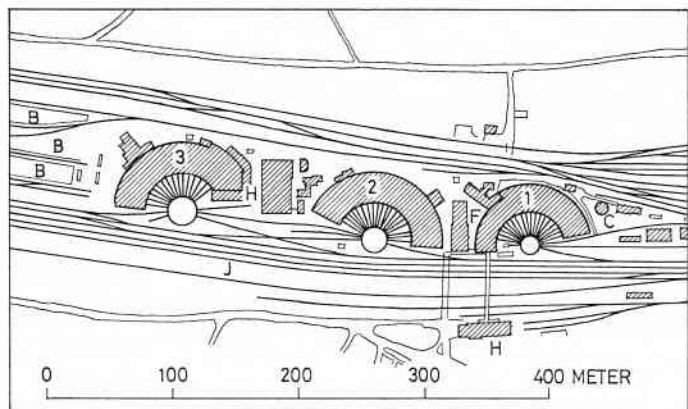
pladsbesparelse i tilgift. Den rigtig typiske ringremise svarer dog til et cirkeludsnit på 90 a 180° eller mere; ca. 225° sås fx. i Fredericia ved den gamle banegård. Ved 180° udsnit kunne der være fra omkring 18 til 32 spor/pladser, det sidste dog vist kun i Nordamerika, hvor ringremisen var den foretrukne type.

Nogle ringremiser var indrettet på og havde følgelig røgfang og aftræksrør placeret således, at maskinerne skulle køre forlæns ind og bakke ud. I andre var forholdene modsat; således var det fx almindeligt i Danmark at køre baglæns i hus. I samklang hermed var et væsentligt antal danske ringremiser bygget med svagt, ensidigt tagfald udad mod periferien, hvorved bygningshøjden blev størst ved portene. Når maskinerne bakkede ind, var det så tenderen, der kom ind i remisens lavere del. Og røgaftrækkene blev placeret i den høje del af taget. Nyere remiser som den i Odense, der nu for størstedelen er museum, har dog modsat fald. Der gives tillige eksempler på danske ringremiser med tosidigt tagfald,

både med symmetrisk og asymmetrisk tværprofil.

Ud over at være underkastet variationer af de nævnte arter er ringremiser somme tider beriget, til andre tider skæmmet, af tilbygninger og direkte forbindelse med andre til depotet hørende faciliteter såsom værksteder, lagerrum, sandtørningsanlæg, velfærdslokaler og - i hvert fald under større forhold - administrationslokaler. Formen er derfor sjældent ren, men næsten altid spændende.

Alle arter af cirkulære remiser har den væsentlige fordel, at de enkelte standpladser er »direkte« tilgængelige. På plussiden tæller endvidere, at de, når ellers pladsforholdene tillader det, kan udvides forholdsvis problemfrit. Heroverfor nævnes en række ulemper. Først og fremmest, at et eventuelt drejeskive-nedbrud blokerer for samtlige de i remisen værende lokomotiver. Endvidere, at vinklen mellem sporene medfører arealspild i bygningen, som altså bliver unødigt stor. Det er tillige fremført, at formen ikke egner sig for industrialiseret og rationalise-



Skematisk plan af et nordtysk maskindepot med tre ringremiser, der synes at hver sin alder, begyndende med den ældste til højre. Drejeskivernes størrelse er et væsentligt indicium for denne antagelse. Remiserne åbner sig mod hovedsporene og vender ydersiden mod en rangerryg. Forklaring af bogstavbetegnelserne findes i teksten til planskiten af et berlinsk maskindepot. Tegning: PWS.

ret byggeri, men det er en påstand, som ikke kan stå for nærmere prøve; den er udtryk for, hvad man kunne kalde 90°-romantik. Endelig gælder det for ringremiser - kun for dem - at det store antal porte medførte trækgener; problemets størrelse hang selvfølgelig sammen med den geografiske placering såvel som den lokale orientering.

De givne arealforhold kunne undertiden føre til ret ejendommelige specialløsninger. I maskindepotet Hamburg-Altona blev to ringremiser fx. placeret således, at deres drejeskiver måtte overlape hinanden. Der skal ikke megen fantasi til at forestille sig de deraf følgende problemer i den særegne lille del af verden, som de to remisebygninger lukkede sig næsten helt om.

I det nævnte tilfælde kan man sige, at bygningerne vendte ryggen til omgivelserne. Det almindeligste har nu nok været, at større ringremiser lå med forsiden, dvs. indersiden med porte og drejeskive, mod hovedsporene som fx. i Roskilde og Viborg. Men der er for øvrigt også danske eksempler på, at det var bagsiden/ydersiden, der blev vist frem; man kan nævne Nyborg og Struer. Endelig forekom - navnlig ved de lidt mindre ringremiser - placeringer, hvor remisens midterakse var parallel med eller kun dannede en lille vinkel med de øvrige stationsspor, samt talrige mellemtilfælde.

★

Rektangulære remiser omfatter alt fra små bygninger beregnet for kun én eller to maskiner til kæmpemæssige haller, hvor mange dampheste har kunnet opstaldes og »serviceres« (kig ikke i retskrivningsordbogen efter denne gløse før næste udgave!). Et eksempel på de store typer ses allerede på et af litografierne i den navnkundige engelske kunstner John Cooke Bourne's *The History and Description of the Great Western Railway*, som udkom 1846. Det viser lokomotivremisen (*The Engine House*) i Swindon. Den var bygget som en treskibet hal, hvis midterskib gav plads for en sky-



Det er ikke altid, en remise får lov til at gøre sig klart gældende, bygningsmæssigt set. En stump ringremise indgår i dette morsomme, men lidt tilfældige kompleks i Skagen; snarest er det dog den til flere formål opførte teglhængte centralbygning og vandtårnet, der sammen med skorstenen »tegner billedet«. Af de oprindelige remiseporte, hvis detaljering nok er et studium værd (kun meget lidt kan ses på billedet), er den nærmest centralbygningen forsvundet, men dog erstattet med et parti, der i sin geometri ikke er alt for fremmed.

Foto: Ole Linå Jørgensen.

debro, mens der i hvert af de to sideskibe var plads til 18 lokomotiver (og tendere).

Siden har store rektangulære remisers udformning ofte været baseret på brug af skydebroer; et glimrende eksempel er remisen ved Københavns godsbanegård, engang beregnet til 98 lokomotiver. Dens grundplan viser netop de aftrapninger, som muliggør direkte sporforbindelse udefra til hver enkelt skydebro; det giver fleksibilitet.

Andre store lokomotivhuse med rektangulær plan blev bygget med porte kun i den ene ende og lange parallelle spor, hvor flere lokomotiver kunne stå i række efter hinanden. Denne type blev hos nogle britiske

jernbaneselskaber, fx. LNWR, den foretrukne på trods af, at rangering med andre maskiner kunne være betingelsen, når man skulle have fat i sin egen. En effektiv planlægning af den daglige arbejdsgang var under alle omstændigheder påkrævet. En udpræget fordel ved typen var derimod den smidighed i anvendelsen, som de lange spor medførte. Alt efter deres længde kunne flere eller færre maskiner udnytte pladsen på et spor, og derfor var røgfangerne udformet som omvendte trug, gennemgående i sporets længde. Dette princip gjorde det selvsagt let at benytte remisen uden ombygning, selv om længere loko-



Lokomotivremisen som integrerende del af stationsmiljøet er et tema, som denne optagelse fra det gamle Holbæk belyser på fortræffelig måde. Ringremisen til venstre i billedet har den i Danmark så ofte sete udformning med svagt, ensidigt tagfald, og den præges, som den her ses fra oven, af sine stejle ovenlysvinduer og høje røgaltræk. Ældre postkort.



Køge i sommeren 1979. Toldkammeret, der lå til venstre for signalposten, er revet ned, men ellers er det det gamle stationsmiljø fra før S-banens tid, der ses. Midt i billedet en repræsentant for de små og beskedne remisebygninger, der engang har været så mange af rundt omkring i verden.
Foto: PWS.

motivkonstruktioner i årenes løb afløste de gamle, ikke så lange.

Med mindre de stedlige forhold gjorde brug af sportrekant til en praktisk-økonomisk løsning, kunne drejeskiver ikke undværes, så længe det gjaldt damplokomotiver med tender. Indkørsel til rektangulære remiser skete derfor ofte via drejeskive, ved større typer eventuelt kun til en del af remisesporene. Visse steder foretrak man dog det mindre sårbare alternativ: at betjene remisen med en sporvifte, mens depotets drejeskive uafhængig heraf blev indlagt i et specielt vendespor. Men det krævede mere plads.

Den seneste udvikling førte til remiser med gennemkørsel; det kan siges, at denne type spændte tværs over en sporrist på lignende måde som en banegårdshal. Drejeskiven og de forskellige vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter var da helt skilt fra selve remisen, der følgelig bedst kan beskrives som et soveværelse for damplokomotiver. Et eksempel er British Railways' maskindepot i Ipswich. Omend med bibeholdelse af de gamle ringremiser som et i dobbelt forstand rent soveværelse, blev

samme fremgangsmåde for øvrigt benyttet ved en række store depoter i USA på særdeles effektiv vis, men det fører væk fra temaet remiser at komme nærmere ind på dette.

Mindre remiser af rektangulær type har som regel fået et enkelt saddeltag, med rygning parallel med sporene og i nogle tilfælde en til ventilation og/eller belysning beregnet opbygning på langs ad rygningen. Store rektangulære remiser blev oftest overdækket med en række tværgående saddeltage med rytterlys etc. eller med en shedtagskonstruktion. Fordele og ulemper herved er for en stor del de samme som ved fabrikskaller. Dog kan man måske hævde, at de til mellemunderstøtning nødvendige søjler eller bueben aldrig har været noget særligt problem i remiser, hvor indretningen ikke uden videre forandres, sporbunden som den er.

★

De til remiser benyttede bygningsmaterialer og -konstruktioner er meget forskellige verden over, men skal ikke nærmere omtales, udover at der faktisk er bygget ikke så få

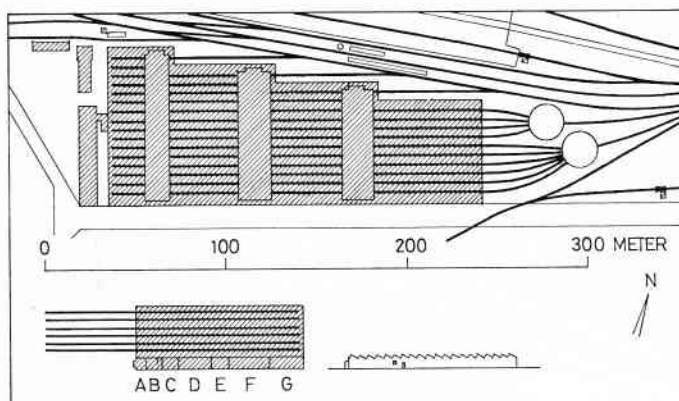
remiser i træ trods brandfaren! Og af indretningen skal kun lige nævnes de uundværlige grave, som gør det muligt at efterse og smøre nedefra.

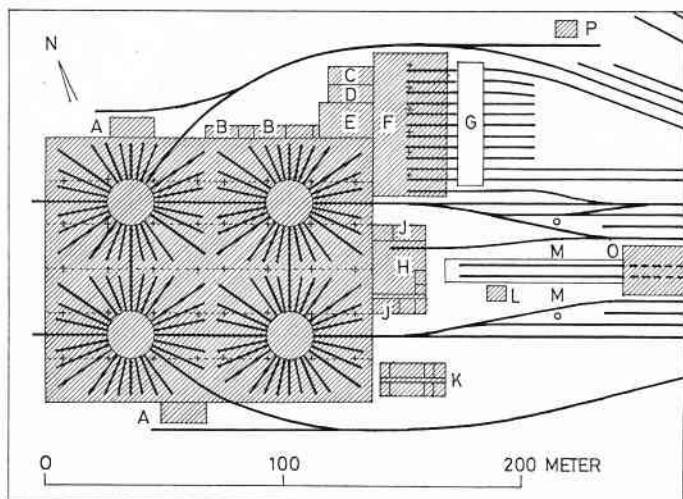
Under varmere himmelstrøg har man visse steder undladt porte i remisernes indkørselsåbninger, men det almindeligste i traditionelle remiser var tofløjede, sidehængte træporte. Disse forsynedes i mange tilfælde med glastruder i den øvre del til supplering af det dagslys, man i øvrigt søgte at skaffe sig gennem højtstående facadevinduer og/eller glasparter i taget. Andre, mere sindrige, men lettere håndterlige porttyper har lejlighedsvis været benyttet, blandt andet ved fornyelse.

★

En ejendommelig krydsning mellem cirkulær og rektangulær type kendes fra England. En af illustrationerne til denne artikel viser et eksempel. Det nationale britiske jernbanemuseum i York er indrettet i et anlæg af lignende princip, og det leder hen til det generelle spørgsmål om de gamle damplokomotivremisers fremtid. De kan ikke alle gøres til museer, der er som foran be-

Planskitse af den store københavnske remise (der til at begynde med kunne spejle sig i vandet ved Kalvebodstrand). Omgivende sporanlæg er som på DSBs samlede plan fra 1911 af »Centralbanegaarden«. Skydebroerne er 14 og 18 m, drejeskiverne 20 m. - Nedenunder i samme målestok planskitse og langfacade af den britiske Great Central Railway's remise i Neasden, Nottingham. Den blev bygget til 30 lokomotiver, og der skulle altså stå 5 efter hinanden på hvert spor. Bogstaverne betyder: A) lederkontor, B) skrivestue, C) spisetue, D) magasin, E) smedie, F) maskinværksted, G) kedel- og pumperum. Tegning: PWS.

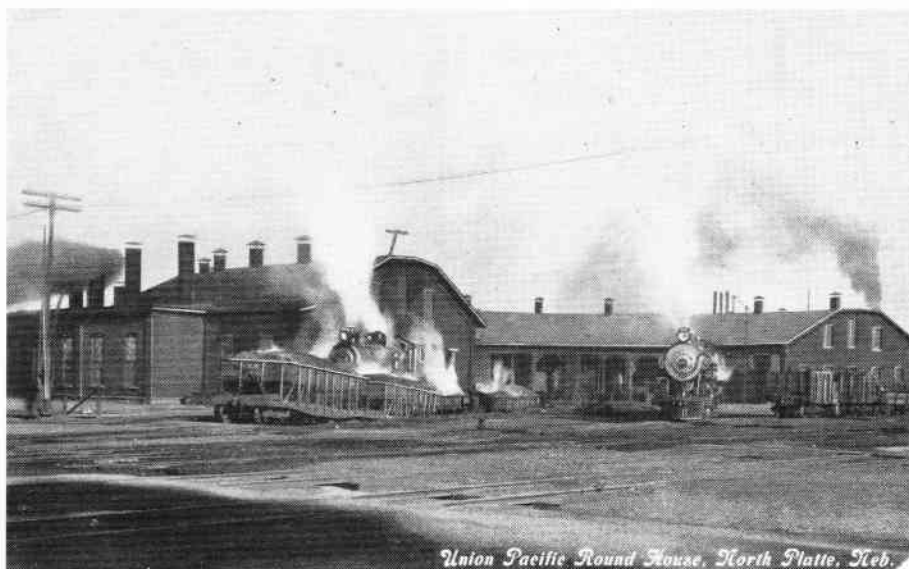




Skematisk plan af remise-bygningskomplekset i Great Western Railway's maskindepot Old Oak Common i Acton i det vestlige London. Dette store depot blev etableret i 1906 til betjening af banegården Paddington, men ligger i ca. 5 km afstand herfra. Remisebygningen er af en kombinationstype med indvendige drejeskiver, men firkantet i grundplan og overdækket med seks parallelle saddeltag og mellemliggende fodrender på langs af hoveddragerne. I denne type bliver der varierende sporlængde i »båsene«. Dermed imødegås et af kritikpunkterne over for cirkulære remiser, hvor de lige lange spor benyttes af korte og lange ekvipager mellem hinanden med arealspild til følge. De indskrevne bogstaver har denne betydning: A) sandovn, B) spiserum, C) snedkerværksted, D) kobbersmedie, E) smedie, F) driftsværksted, G) skydebro, H) lager, J) opholdsrum, K) diverse folkerum, L) ekspedition, M) vandkran, O) kulpåfyldningsanlæg og cisternebygning, P) pumpehus. Tilbringningssporene i kulpåfyldningsanlægget føres på en rampe op i 1. sals højde. Bygningens »2. sal« består udelukkende af vandtanke. Tegning: PWS.

North Platte var (og er) en af de betydeligste mellemstationer på Union Pacific Railroad's gamle hovedlinje gennem Nebraska. Det fremgår blandt andet af den her viste store ringremise, hvis knækkede tagtærvrsnit der savnes et præcist dansk ord for. »Jernbanen«s læsere har tidligere set dette postkort fra tiden før 1. verdenskrig; det var gengivet i nr. 6/1979 i anden sammenhæng. De har ved samme lejlighed også haft det andet her gengivne kort for øje. Det forestiller maskinværkstederne i North Platte. Meningen med at bringe netop dette kort en gang til er at minde om, at værksteder til reparation af lokomotiver og rullende materiel i det hele taget er nært beslægtet med remiser, hvad det bygningsmæssige angår. Driftsmæssig praksis har endda i nogle tilfælde udvisket grænsen mellem kategorierne så meget, at den næsten ikke er til at få øje på. I nærværende artikel er det dog søgt at koncentrere fremstillingen om begrebet remise, så vidt de nu lader sig gøre. Turen kan måske en anden gang komme til værksteder og andre faciliteter.

Arkiv: PWS.



Union Pacific Machine Shops,
North Platte, Neb.



rørt ikke fuldt ud brug for dem til damplokomotivernes afløser, og de er heller ikke altid egnede til fortsat anvendelse uden radikale ændringer. Trods skånsomhed kan ingen bygning bestå uden fortsat vedligeholdelse, og ser man de dermed forbundne økonomiske realiteter i øjnene, er der således intet grundlag for at tro på bevarelse i egentlig forstand af noget større antal af dampti-

dens remisebygninger, uanset om det af arkitektoniske eller andre grunde findes ønskeligt. I den situation er det bedste, man kan gøre, vel at »bevare« dem så indgående som muligt i tegning, beskrivelse og foto, eventuelt model. Eller har læseren et bedre forslag? Det skal i den forbindelse nævnes, at der er forekommet mange specialudgaver, som ikke er omtalt i artiklen. □

Supplerende billedstof

Et udvalg af fotografier og tegninger, som i nogen grad supplerer artiklens illustrationer, findes inden for »jernbanen«s seneste 10 årgange følgende steder (år/nummer, side(r)): 82/3, forside, 54, 63, 82/6, 125, 127, 83/1, forside, 84/4, 89, 84/5, 127, 131, 133, 86/2-3, forside, 87/4, 99, 87/5, 122, 87/6, 148, 88/6, 178, 89/2, 33, 41, 89/3, 71, 90/1, 21, 90/5, 110, 90/6, 141-142.

Jernbanenyt - kort fortalt

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

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 31. december 1991 rådede DSB over følgende antal trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 30. juni 1991 i parentes, jf. »jernbanen«, nr. 5/91 - side 142):

1. Elektriske lokomotiver (25 kv 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver 10 (10)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver 162 (169)

2.2 Rangerlokomotiver 100 (101)

2.3 Traktorer 40 (40)

2.4 Motorvogne 307 (285)

2.5 Bivogne 58 (47)

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

3.1 Motorvogne 299 (299)

3.2 Bivogne 299 (299)

4. Persontogsmateriel:

4.1 Siddevogne 646 (655)

4.2 Liggevogne 25 (25)

4.3 Sovevogne 17 (17)

4.4 Specialvogne 5 (6)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk. godsvogne 2.658 (2.701)

5.2 Åbne godsvogne 1.759 (1.608)

5.3 Tjeneste- og
tjenestegodsvogne , 1.116 (1.288)

5.4 Privatejede vogne... 392 (362)

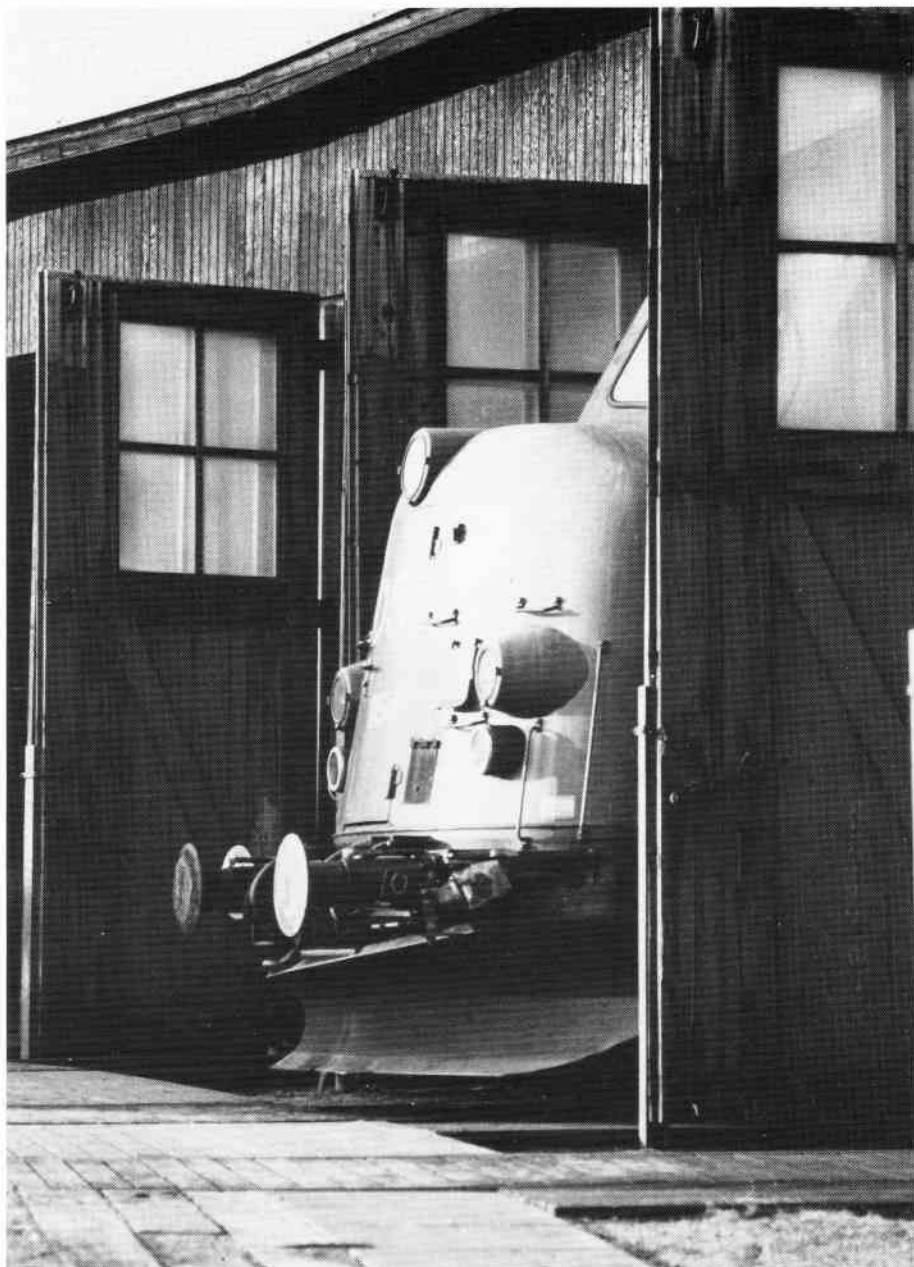
I juli og oktober kvartaler (for godsvognsmateriellets vedkommende, dog kalenderåret) er følgende enheder tilgået driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.4/2.5: MFA/FF/MFB 5030/5430/5230, 5044/5444/5244 - 5053/5453/5253.

Ad 4.1: Bn 20-84 710, tidligere udrangeret, atter taget i drift.

Ad 5.2: 171 stk. Lgns 443 2, 001-171 (jfr. »jernbanen«, nr. 2/91 - side 46/47), 50 Lj/ps 411 8, 000-031, 100-117 (bårevogne for DSB »+ containere« - tidligere lejede, nu købte af SJ; de to nummerrækker er betinget af konstruktionsforskelligheder), 21 stk. Lps 412 8, 030-050 (jfr. »jernbanen«, nr. 2/91 - side 46/47; DSB har yderligere 46 vogne (105-150) i ordre hos den finske vognfabrik), 13 stk. Uds 911 0, 000-012 (yderligere 7 vogne under levering, jfr. »jernbanen«, nr. 1/92 - side 15).

Ad 5.3: 3 stk. Uss 950 0, 100-102 (jfr. »jernbanen«, nr. 1/92 - side 15/16; betragtes indtil videre som tjenestegodsvogne).



Bestanden af MY og især MX lokomotiver er svindende, men endnu stikker de momentvis næsen frem. John Hansen forevige MY 1154 i Korsør d. 21. januar 1992.

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

Ad 2.1: MX 1003 (solgt til ØSJS), 1006 (solgt til LJ), 1030, 1035, 1037, 1042, 1043 (solgt til LJ).

Ad 2.2: MH 369.

Ad 4.1: Bn 20-84, 700 (reserveret Jernbanemuseet), 704, 705, 708, 715, 716, 726, 729, 730, 733, 735, 740.

Ad 5.3: 173 »lokalvogne« af tjenestegodsvognsparken er i »ét hug« administrativt slettet af driftsmateriellet pr. 31. december 1991; den enkelte »ejer« af vognen(e) skal selv suspendere bremseudrustningen og slette påskrifterne, hvis vognen(e) fortsat skal anvendes som lager el. lign.

Bemærk endvidere, at 14 stk. postvogne er overført til afsnit 5.4 (privatejede vogne, jfr. »jernbanen«, nr. 4/91 - side 104, og at »rejsegodsvogn« ECO 6280 (bårevognen, der sidst er anvendt ved Kong Frederik d. IXs bisættelse i Roskilde i 1972) er placeret i afsnit 4.4., hvorfra 2 stk. litra ABfm (tidl. Cfm) til gengæld er flyttet til afsnit 4.1.

★

Kommentar til materieloversigterne i »jernbanen«, nr. 1/92:

MH 326, MY 1145, 1146, 1149, 1150 og MZ 1444 flyttes fra »øst« til »vest«; MZ 1432-1436 flyttes fra »vest« til »øst«. Det korrekte navn for EA 3110 er »Søren Hjorth«.

I oversigten, »jernbanen«, nr. 1/92 - side 14, skal den korrekte literering være Bf-x (vi-deovogne til brug i »Natteravnen«) og Bn-x (børnevogne - se også side 16).

Personvognsmateriellet

Udrangeringen af de to »prototypetogsstammer«, jfr. »jernbanen«, nr. 1/92 - side 2, og et nødvendigt materiel-merforbrug har medført en række ændringer.

Prototypetogsættene er erstattet af ABns- og Bn-vogne samt AB- og Bx-/Ba-x-vogne hentet fra »lokalvognsdelen« i internationale tog.

Bab 29-70 007 og 008 er atter omlitret til litra AB 39-80 007 og 008 til brug i en af ovennævnte stammer til erstatning for prototypetogsæt hhv. til brug i tog 328, der medgives 1. klasse mellem Gedser og København H. Bf-vogne fra driftsreserven erstatter til gengæld de afgivne Bab-vogne.

14 stk. B- og Bn-vogne fra værksteds- og driftsreserven og fra udrangeringspuljen (de resterende 26 Bn-vogne med asbest) er indsat som nødvendig forstærkning af hensyn til mertrafik og for afgivelse af Bn-vogne til renovering. Udrangering af Bn-vogne er i øvrigt indstillet i resten af K91-perioden.

Inden sommerkøreplanens ikrafttræden skal yderligere 2 stk. Bk (039 og 040) ombygges til Bk-x og 6 stk. Ba (015-020) ombygges til Ba-x (til brug i lokaldelen København-Rødby i det forøgede antal EC-tog til Hamburg med navne som »Søren Kierkegaard«, »Christian Morgenstern«, »Rosenborg« og »Bertel Thorvaldsen«).

Fremtidens S-tog

Der er både brede (en-etages) og høje (to-etagers) S-tog i de tilbud, DSB modtog på fremtidens S-tog. Ni producenter blev bedt om at give tilbud, og fire af dem gjorde det: De tyske »LHB« og »Siemens« i fællesskab, det svensk-svejtiske »ABB« og det austral-ske »Goninan«.

Fremtidens S-tog ventes i alt at komme til at koste fem-seks mia. kr. I 1992-1993 har S-togsdivisionen 550 mio. kr. til at købe de første for. Efter planen skal de to første togsæt være leveret, så de kan begynde testkørsel først i 1994. Testkørslen ventes at vare seks-ni måneder, og først derefter sættes flere togsæt i produktion.

Modernisering af litra Bn

Vognene i den sjællandske regionaltrafik - af »n«-familien - skal køre frem til omkring år 2005.

Derfor er det besluttet at modernisere yderligere 120 vogne efter nogenlunde samme model som de foregående 100 vogne og de 65 styrevogne litra ABns/ADns. Ombygningen koster en halv mio. kr. pr. vogn.

Programmet omfatter derimod ikke de resterende 26 stk. af de først leverede 45 Bn-vogne, som har asbest indkapslet i taget. Det har været på tale at sælge et antal af disse til de israelske baner, men det kræver en fjernelse af asbesten, hvilket er en særdeles kompliceret og dyr affære.

Trods anskaffelsen af IR4-togsæt må det forudses, at »n-materiellet« skal benyttes i tog mellem København og Odense med elektriske lokomotiver som trækraft. Derfor tages der ved den nu igangsatte renovering hensyn til, at vognene kan køre i den kommende Storebælts-tunnel. Det stiller særlige krav til brandsikring og nødbremsesystemet. Herudover skal der fortsat i mange år køre »n-vogne« i tog på de ikke-elektrificerede strækninger på Sjælland.

Ombygningen af de 120 Bn-vogne inkl. de to Bn-x vogne udføres på Ombygningsværksted Vest i Århus og vil være afsluttet i begyndelsen af 1993.

IC3 klargøringen styrkes

IC3 Klargøringscentret i København (KgC) er nu styrket på den tekniske side. Det sker i konsekvens af, at KgC er nødt til at reparere

re og rette langt flere fejl og mangler på IC3 end oprindeligt forudsat. Fra og med 15. februar er bemanningen udvidet med fire specialuddannede teknikere, som udgør en særlig supervisorfunktion. Desuden vil der altid stå tre IC3 togsæt over, klar til at sætte ind ved forsinkelser. Derved undgår Trafiktjenesten, at forsinkelse ved et IC-togs ankomst breder sig til det/de efterfølgende.

Trafiktjenesten og Materieltjenesten er samtidig blevet enige om, at funktionerne i KgC splittes op i de klagøringsmæssige og de tekniske opgaver. Medarbejderne deles op i to produktionsenheder. Formelt skete opsplittingen 1. april. Klagøringscentret har nu otte rangermestre, 23 stationsbetjente, fire administrative og 50 ISS-rengøringsfolk beskæftiget med klagøring samt fire supervisere, 16 håndværkere og seks administrative til den del af klagøringen, som har med teknik at gøre.

Trafiktjenesten og Materieltjenesten arbejder i øvrigt med forslag til, hvordan KgC kan udvides til at rumme fire IC3 togsæt i det ene og fem i det andet spor. I dag er der plads til fire togsæt i hvert spor. Samtidig er det planen at etablere en værkstedsgrav under den femte plads samt lager og kontrolfaciliteter.

Faste anlæg

ATC-projektet

ATC (automatisk togstop- og hastigheds-kontrolsystem), som skal øge både sikkerheden og hastigheden på DSBs hovedstrækninger, tages nu i brug i begrænset omfang, idet det første tog med virksomt ATC-udstyr forventes at køre den 21. april på delstrækninger med ATC-anlæg mellem Roskilde og Korsør - med hastighed op til 140 km/h. Projektjenesten skønner, ATC på strækningen København-Århus er klar til brug med fuld hastighed - 180 km/h - i 1993. Oprindeligt var det planen, at systemet skul-

Bryggeriet Fuglsang i Haderslev har nu overtaget en stor del af den tidligere Haderslev Vest station. Tilbage bliver kun et læssespor og et omløbsspor i stationens nordende. »Gennemkørselssporet« bliver således også lagt nordligere i forhold til placeringen i dag. Planerne om genindførelse af persontrafik er ikke opgivet, dog stillet i bero indtil Storebæltsforbindelsen er færdiggjort. Foto i Haderslev V i 1990 af Mogens Duus.





IC3 forlader Korsør - endnu uden tegn på de kommende elmaster. Elektrificeringen af den tre km lange strækning skyldes udelukkende forsinkelsen af Storebæltsbyggeriet - en unødvendig merudgift for DSB. I øvrigt var to IC3-stammer i vinterens løb i Nord-sverige for afprøvning af driftssikkerhed i sne og hård frost. Foto d. 21. januar 1992 af John Hansen.

le tages i brug i IC3 på Fyn allerede i forbindelse med »K91«.

Der er flere grunde til, at ATC-projektet til i alt en mia. kr., ikke følger tidsplanen. Først blev IC3, der som første tog skulle have indbygget ATC, leveret for sent. Elektronikfirmaet »Siemens« har heller ikke leveret de elektriske komponenter til tiden, og senest er sikkerhedsbeviserne for anlægget udeblevet. Derfor kan DSB ikke være sikker på værdien af materialet og holder en betaling på 100 mio. kr. tilbage.

- Til efteråret vil det faste anlæg København-Århus være færdig installeret. De tog, som har fået installeret ATC, vil kunne bruge det med det samme, men kun med en hastighed på op til 140 km/h. ATC skal fungere fejlfrit i seks måneder, inden hastigheden sættes op over 140 km/h.

Eldrift til Korsør

Medens Storebæltsforbindelsen får fast grund under fødderne, og boremaskinerne atter får lov at snurre, forsøger DSB at få det bedst mulige ud af forsinkelsen.

DSB har bedt Folketingets Finansudvalg om lov til at elektrificere de sidste tre kilometer ind til Korsør gl. station. Det var oprindeligt ikke tanken at elektrificere sporene vest for Svenstrup, punktet hvor den faste forbindelse tilsluttes det bestående dobbeltspor.

Ved at elektrificere den sidste forholdsvis korte strækning kan passagererne køre med eltog helt til Korsør. Det betyder kortere rejsetid, fordi el-lokomotiverne accelererer hurtigere end diesellokomotiver. I dag kører de EA-fremførte tog kun mellem Helsingør og Ringsted.

Samtidig kan DSB bedre udnytte sine el-lokomotiver og de kommende elektriske regionaltog i ventetiden, indtil den faste forbindelse står færdig. Desuden er el-drift billigere end diesel og mere miljøvenligt. Når Storebæltsforbindelsen står færdig, kan elmastene på den sidste strækning ind til Korsør uden større problemer afmonteres og genbruges andre steder.

Elmaster og køreledninger til Korsør gl. station kan være klar til efteråret. Elektrificeringen vil koste omkring 10 mio. kr., som skal holdes inden for DSBs rammeaftale.

Ny rammemaskine

DSBs elektrificeringsprojekt har fået fart på - også når en nyudviklet rammemaskine skal flyttes fra sted til sted.

Rammemaskinen bruges til at ramme fundamentspæle til køreledningsmaster ned langs sporet. Den blev taget i brug i midten af februar i forbindelse med elektrificeringen af omfartsbanen mellem Snoghøj og Taulov. Den nye maskine kan fremføres - når den skal transporteres fra ét arbejdssted til et andet - med en hastighed af 80 km/h. DSBs anden rammemaskine, som ganske vist kan køre både på vej og bane, kan kun køre 25 km/h.

DSBs nye rammemaskine har kostet fem mio. kr. Rammemægleren, den del der støtter pælen, når den rammes, kan foldes sammen. Det betyder, at den kan rejses under eksisterende køreledninger, f.eks. på S-banen, når der skal rammes nye fundamenter.

Rammemaskinen er udviklet af DSB i samarbejde med firma »Per Aarslev« i Århus. DSB har også medvirket til udvikling af

rammemaskinens tidligere udgave. Den er også solgt til udlandet, og det giver royalty til DSB.

Trafik og administration

K92 med ændringer

Når der skiftes til sommerkøreplan den 31. maj, bliver det uden den store omvæltning, som man oplevede i 1991. Men ændringer har vist sig nødvendige, og det er der flere grunde til. Dels er der opstået et behov for justeringer, fordi køreplanen i enkelte tilfælde er for stram, dels skal der skæres ned på omkostningerne. Endelig må det konstateres, at visse tog er for sparsomt belagt og kan udgå. Det gælder blandt andet nogle af IR-togene. Her kan passagererne i stedet benytte IC-tog, idet pladsbilletkravene bliver lempet.

Der bliver også en forbedring i kraft af et direkte IR-tog mellem Aalborg og København og omvendt på mandage-torsdage. Hidtil har der kun i weekenden været sådanne tog uden skift undervejs.

Til ændringerne hører, at IC-togene i fremtiden skal afgå fra København i minuttal 55 mod nu 00 - et klart tilbageskridt - ankomsttidspunkterne til de fynske og jyske stationer bliver omtrent de samme som i dag. Dermed kan der sikres større rettidighed i toggangen.

På visse strækninger, blandt andet Fredericia-Esbjerg og Vejle-Herning-Struer, reduceres kørslen med Re-tog - til gengæld bortfalder pladsbilletkravet i IC-tog bortset fra spidstimerne fredag og søndag.

★

Tog uden skift fra Aalborg og Århus til Hamburg bliver en af de væsentlige internationale forbedringer i sommerkøreplanen.



Interregionaltog ved Fårup d. 9. juli 1991. Foto: Jan Forslund.

Internationalt tog
 »Merkur« nær
 Tingsted juli 1989.
 Antallet af
 internationale tog
 forøges gradvist i
 disse år, således er
 der i dag næsten
 2-timers drift til
 Hamburg.
 Foto: Claus Walther.



Efter de omfattende køreplansændringer i 1991 blev DSB kritiseret for, at »Nordpilen« ophørte som gennemgående forbindelse mellem Frederikshavn og Hamburg, og at rejser til Hamburg nu betød ét eller to skift undervejs. Men det rådes der altså bod på. Dels bliver der ét tog mellem Aalborg og Hamburg, dels ét mellem Århus og Ham-

burg. Endelig udvides kørslen med den nuværende »Nordpilen« Århus-Flensburg (på lørdage Frederikshavn-Flensburg). Samtidig bliver toget som oprindeligt planlagt kørt med MF-togsæt (IC3). Det har hidtil ikke kunnet lade sig gøre på grund af den forsinkede levering af togsæt.

★

Den internationale trafik i »K92« fremviser såvel frem- som tilbageskridt.

De mange gennemgående vognløb mellem Hamburg og Stockholm/Oslo bortfalder og erstattes af nye EC-løb mellem København og Hamburg samt et nyt »Inter-Nord-togsæt« mellem de nordiske hovedstæder. IN-togene køres af opdateret/renoveret SJ-materiel fra 60-erne.

Det kommer heller ikke som den store overraskelse, at EC-Natforbindelsen »Alfred Nobel« - efter såvel SJs som DSBs mishandling af dette tog - fratages sin »EC-status« og af DB betragtes som et almindeligt »Schnellzug«.

Overliggende stamme

Trafik tjenesten har gjort Intercitysystemet mindre sårbar over for problemer med IC3-togsæt. Hidtil har vendetiden i København været 1 time og 12 minutter. Fra 15. februar blev vendetiden en time ekstra, så der altid er en »overliggende stamme« på tre IC3-togsæt i København.

»K92« betyder en udvidelse i antallet af

IC3-løb. Fra den 31. maj får DSB 46 togsæt i løb (ekskl. de »overliggende stammer«) og dermed fem flere end i den nuværende køreplan.

»Plan 2000+«

DSB er i gang med at udarbejde sit forslag til en stor satsning på investeringen i spor og tog i de kommende 15 år - en revision af Plan 2000. Forslaget - »Plan 2000+« - lægger op til investeringer på 45 mia. kr. i årene 1994-2009. Det er et stort tal, men faktisk svarer det til, at det nuværende investeringsniveau på knap tre mia. kr. om året fortsættes. »Plan 2000+« ventes godkendt i DSBs direktion i løbet af 1992.

Der skal satses på hurtigere tog - måske helt op til 300 km/h - og så skal infrastrukturen udbygges, specielt i trekanten København-Hamburg-Århus-København. En fornyelse af banelinierne og helt nye delstrækninger lægges frem i planen.

De faste forbindelser over Storebælt, Øresund og Fehmarn Bælt er forudsætningsgrundlaget for DSBs store satsning, men indgår ikke i investeringen på de 45 mia. kr., da de ikke er DSB-investeringer.

Færre godsbaner

Trafikken på flere af DSBs godsbaner er så svag, at nedlæggelse kan blive aktuel. Senest er det tilfældet for strækningen Randers-Ryomgård, hvor persontrafikken ophørte i 1971. Dog skal godstrafikken opretholdes til og fra industriområderne ved Strømmen i Randers.

På resten af banen er driften indstillet, og strækningen blev officielt nedlagt ved årsskiftet. Trafikministeren har godkendt en indstilling fra DSB om, at spor anlæg fjernes, og at vejoverkørsler nedlægges. Samtidig er det meningen, at arealer og bygnin-

ger skal sælges. Dog vil virksomheden »Novopan« i Pindstrup få tilbud om at overtage strækningen Pindstrup-Ryomgård. Hvis det bliver tilfældet, skal »Novopan« selv sørge for transport af godsvognene ved hjælp af en trolje.

En række kommuner, Århus amt og Fusingø Statsskovdistrikt har fået tilbudt at overtage arealerne - bortset altså fra strækningen Pindstrup-Ryomgård - til rekreative formål (eksempelvis som cykelsti).

Også for en anden godsbane sker der ændringer. Det gælder Ringe-Fåborg, hvor DSB i de senere år kun har benyttet strækningen Ringe-Korinth. Sporet mellem Korinth og Fåborg er nu solgt til Fyns amt for 1,7 mio. kr. Det betyder, at veteranogskørslen på denne del af strækningen kan fortsætte.

DSB og privatbanerne

Afklaringen af fremtiden for de 13 privatbaner er rykket et skridt nærmere. En arbejdsgruppe har afleveret en rapport med tre forslag til, hvordan privatbanerne kan spare, samtidig med at alle banestrækninger opretholdes, og at kørselsomfanget ikke ændres væsentligt.

I rapportens 1. model fortsætter privatbanerne som hidtil, men de skal spare 100 af 1.300 stillinger bort og spare på investeringer i bl.a. nye tog. Model nr. 2 betyder, at banerne lægges sammen i færre, men større enheder, og det kan ifølge rapporten reducere medarbejderstaben med 125. Den 3. model lægger op til, at DSB overtager driften af privatbanerne. Det vil ifølge rapporten kunne medføre 180 færre medarbejdere ved privatbanerne. Model nr. 3 giver de største og hurtigste besparelser. Læs mere om den nye privatbanerapport under »Privatbanenyt«, og i interviewet med Ole Johansson, Hornbækbanen.

DSB transporterer årligt ca. 100 mio. pas-

sagerer med S-tog og 50 mio. passagerer med regional- og fjerntog. Til sammenligning transporterer de 13 privatbaner årligt 11 mio. passagerer.

Ny økonomichef

Den 43-årige Søren Tengvad, siden foråret 1991 udviklingschef i DSBs Rederidivision, er udnævnt til ny økonomichef i DSB. Han er uddannet cand. polit. fra Københavns Universitet og har i flere perioder været ansat i Trafikministeriet, hvor han i årene 1984-1989 var chef for Planlægningsafdelingen. I den periode var Søren Tengvad formand for en række vigtige udvalg. Bedst kendt blev rapporten om Hovedstadsrådets trafik - Tengvad-rapporten - som bl.a. anbefalede, at S-togene blev ført tilbage til DSB.

MA er kørt

Søndag d. 15. marts rullede de to første lyntogssæt afsted til Polen - jvf. omtalen i sidste nummer af Jernbanen. Resten af materiellet ventes i løbet af marts/april at følge efter. *red.*



Ja ... hvad skal man vælge ... privatbanen eller DSB? Den fremlagte rapport giver flere svar, heriblandt en model, hvor DSB i praksis overtager driften af privatbanerne. Foto i Hillerød i 1989 af Jan Forslund.

Færgenyt



Ny færge på Rødby-Puttgarden

Deutsche Bundesbahn og DSB har besluttet, at DB indsætter en 8. færge på Rødby-Puttgarden overfarten. Færgeren bemannes med tysk personale og indsættes i februar 1993.

Den nye færge »Westertal« er en ro-ro-færge i lighed med »Lodbrog«, som allerede sejler på overfarten. »Westertal«, der

chartes, sejler i dag mellem Belgien og England. Inden indsættelsen skal færgeren bygges om på tysk værft, hvor den forlænges med 16 meter, får helt nye opholdsfaciliteter og får forbedret motorkraften.

Efter ombygningen bliver færgeren 130 meter lang og får samme kapacitet som »Lodbrog«. Det vil sige plads til 44 lastvogne med anhænger på to dæk eller 260 per-

sonbiler. Indsættelsen af en ottende færge betyder, at kapaciteten for lastbiler øges med 28 procent på overfarten. Højeste passagertal bliver 600.

DSB sejler i dag med fire færges mellem Rødby og Puttgarden - Deutsche Bundesbahn sejler med tre, som alle fortsætter. Godt otte mio. passagerer, 1,2 mio. personbiler og en mio. lastbiler blev sidste år sejlet over Fehmer Bælt.

Dette syn kan ikke mere opleves. Fra 6. april lægger såvel den tyske som danske færge, »Kong Frederik IX« til kaj med agterenden. Foto i Gedser d. 23. juli 1991 af Jan Forslund.



Modernisering af Gedser færgehavn

Sejladsen på Gedser-Warnemünde overfarten var indstillet i perioden 22. marts - 6. april af hensyn til ændringen af færgelejet i Gedser, hvor der er etableret ekstra klap, og hvor landgangen er flyttet - alt af hensyn til den nu indførte retningsdrift på overfarten - i lighed med forholdene på Rødby-Puttgarden.

M/F »Kong Frederik IX« var på værft i samme periode, hvor FS »Warnemünde« i stedet sejlede mellem Warnemünde og Rødby Færge. Kun togene 328/329 overførtes, øvrige gennemgående vogne var indtaget, og passagerer til bl.a. Berlin måtte foretage togskitte i Lübeck.

»Mytologifærgerne« ombygget

Den længe planlagte ombygning af færgerne »Ask« og »Urd« fandt sted på tysk værft i årets første kvartal. »Urd« var på værft fra 27.

For ganske få år siden den næststingste færge på HH-overfarten, nu udbudt til salg. Sammen med »Kalundborg« og »Kärnan« skal »Kronborg« til fremmede vande. Billedet viser indsejling til Helsingborg d. 6. juni 1987. Foto: Jan Forslund.



januar til 13. februar. »Ask« fulgte efter fra 18. februar til 5. marts. Færgerne »Knudshoved« og »Sprogø« fungerede i begge perioder som afløserfærger på Kalundborg-Århus overfarten.

DSBs Rederidivision skrev kontrakt om ombygningen med det tyske værft »HDW Nobiskrug« i Rendsburg. En række danske værfter, et tysk og et svensk værft blev inviteret til at byde på arbejdet. Det tyske tilbud var det eneste, der kunne imødekomme DSBs krav om leveringstid. Hertil kommer, at det var lidt billigere end de øvrige tilbud. Men det afgørende var, at det tyske værft kunne udføre arbejdet omgående og indenfor de afsatte seks uger. DSB har i øvrigt masser af opgaver til danske værfter. Alene i de første seks måneder af 1992 har 12 DSB færger været eller skal til planlagt værftseftersyn, så planen for værftsophold er meget stram.

Ombygningen betyder bl.a., at færgerne nu har fået en ekstra bovpropel, to nye ror og to nye styremaskiner, alt sammen med det formål at forbedre manøvreegneskaberne. De planlagte forbedringer af passagerforholdene foretages løbende af et dansk værft i de kommende måneder under sejlads.

Overførselstallene for 1991 på overfarten foreligger nu. Af passagerer (både med og uden bil) blev der registreret 609.000 mod 1.054.000 i 1990. Der blev overført 148.000 personbiler mod 246.000 året før og 264.000 lastbiler mod 319.000. Tallene for 1991 omfatter både perioden med de tidligere færger »Peder Paars« og »Niels Klim« og med de nuværende. Færageskiftet skete i maj og juni 1991.

Færageskift på Samsø-overfarten

Den 1. februar indsattes færgen »Holger Danske« på overfarten Kalundborg-Kolby Kås til erstatning for færgen »Kalundborg«, der er fra 1952 og DSBs ældste.

»Holger Danske« har i 15 år sejlet på Hel-

singør-Helsingborg overfarten, inden den her blev taget ud af drift den 4. november. Færgen er ombygget for 12,9 mio. kr. på »Fredericia Værft«, hvor den har fået ombygning på fordæk og er bygget om, så den kan holde samme overtidsfart som Kalundborg. Det vil sige, at sejlplanen ikke ændres trods færageskiftet.

I den kommende sommer vil sejladsen til Samsø igen at ske med »vendt« sejlplan. Det betyder, at færgen om morgenen udgår fra Kolby Kås i stedet for som nu fra Kalundborg. Det giver bedre tider for endags-turister og derfor fremgang for biler og busser, fordi de med den ændrede sejlplan kan få en hel dag på øen.

Rederidivisionen har opgivet at erstatte »Najaden« med »Kronborg« på Bøjden-Fynshav overfarten. Det betyder, at tre færger er sat på salgslisten: »Kalundborg«, »Kärnan« og »Kronborg«. De første bud på et par af færgerne er allerede dukket op. Der har været røster fremme både i Århus og Kalundborg for at bevare den førstnævnte færge som restaurantskib i stil med »Sjælland« i København.

Stigende trafik via Nordjylland

Efter nogle år med svag godstrafik synes det nu at lysne for jernbanefærgeoverfarten mellem Frederikshavn og Göteborg. I 1991 blev trafikken forøget med ikke mindre end 56 procent.

Tidligere var specielt tallene i retningen Frederikshavn-Göteborg lave. Men Godsdivisionen har igangsat en ekstraordinær salgsindsats i Jylland, og i 1991 blev der overført 808 vogne mod 446 året før. Især månederne november og december viste fremgang, fra 78 til i alt 370 overførte vogne. I retning fra Göteborg til Frederikshavn var der en fremgang fra 1938 til 2912 vogne.

På den anden nordjyske jernbanefærgeoverfart, Hirtshals-Kristiansand, er der kun små udsving: fra 615 vogne i 1990 til 627 i 1991. I retningen Kristiansand mod Hirtshals faldt vognantallet fra 2543 i 1990 til

2106 i 1991, jfr. »jernbanen«, nr. 1/92 - side 23.

For begge overfarters vedkommende fortsætter den stigende tendens i antallet af overførte vogne fra Danmark i 1992.

Tallene fra »Stena Line« og »Color Line« maner alligevel til eftertanke, så meget, at en planlagt jernbanefærgeoverfart mellem Aalborg (Østhavnen) og Brevik i Norge blev opgivet i slutningen af februar, hvor de private samarbejdspartnere i Nordjylland og Vestfold meddelte DSB, at de i stedet ønskede at arbejde videre med et ro-ro koncept.

A/S Dampskibsselskabet Ærø

Rederiet, der besejler ruten Svendborg-Ærøskøbing med bl.a. jernbanefærgen M/F Ærøsund, har problemer med at sejle gennem Højsteneløbet mellem Hjortø og Drejø. Vanddybden i løbet er efterhånden så lav, at færgen må sejle med stærkt nedsat fart.

På dage med lavvande kan der ikke overføres jernbanevogne. Sågar overførsel af en lastbil med anhænger og stort læs har man måtte udsætte, fordi færgen flere gange rørte bunden.

Det er Ærøskøbing kommune, der sammen med Svendborg kommune og Fyns Amt skal betale for en tiltrængt uddybning af sejløbet, men der er endnu ikke opnået enighed om fordelingen af den betydelige udgift til uddybningen. Man må håbe, at der denne gang bliver foretaget en virkelig tilbunds-gående uddybning ikke mindst af hensyn til, at rederiet fortsat kan tilbyde regelmæssig overførsel af jernbanevogne til Ærøskøbing, en trafikform, der gennem årene har haft og stadig har stor betydning for godstrafikken til og fra Ærø.

Helsingør færgehavn

Helsingør kommunes ambitioner om at skabe en smuk havnefront ud for den 100 årige stationsbygning ser ud til at mislykkes - helt og fuldstændigt. Den i artiklen »Den nye



Scandlines nye færge »Aurora af Helsingborg« midtsunds. Bemærk den anderledes kommandobro i forhold til »Thyco Brahe«. Foto: Swe ferry.

færgeterminalbygning i Helsingør, »jernbanen«, nr. 1/92, omtalte oprydning - bogstaveligt og visuelt - hæmmes af Trafikministerens godkendelse (Helsingør havn er jo en statshavn) af opførelse af en ny terminalbygning på pæle over det gamle DSB leje 3 til brug for »Sundbusserne«, hvis skibe skal ligge i ydre del af tidligere leje 2, hvorved besejlingen af leje 1, der benyttes af de tidligere SFL-færger vanskeliggøres. »Sundbusserne« har oven i købet fået tilsagn om at overtage leje 1, når M/F »Regula« og M/F »Ursula« med tiden tages ud af trafik.

★

I ovennævnte artikel havde redaktøren desværre mishandlet navnet på ingeniør i CO-Wlconsult A/S: *Boie Boisen*.

ScandLines nye færger

Søndag den 5. april kl. 6.10 - med afgang fra Helsingborg - blev den anden af ScandLines' såkaldte »HH90-færger« sat i ordinær fart - med 14. dages forsinkelse. Den nåede således ikk at være med ved HH overfartens 100 års jubilæum den 10. marts.

Færgeren blev ved en højtidelighed lørdag den 21. marts døbt »Aurora af Helsingborg« (bemærk »af« og ikke normalt svensk »av«) - opkaldt efter morgenrødens gudinde i den romerske mytologi - og ikke som planlagt »Magnus Stenbock« (navnet blev mejslet ud af skroget), da visse skånske kredse ikke syntes, at færgeren skulle bære navnet på generalguvernøren, der i »den store nordiske krig« én gang for alle stoppede danske re-vanceforsøg på at vinde de østlige provinser tilbage - og med jernhånd gennemtvang »forsvenskningen« af Skåne, Halland og Blekinge.

De to færger er bygget af »Langsten Slip & Båttbyggeri A/S« i Tomrefjord i Norge, idet skrogene er bygget af »Tangen Verft A/S« i Kragerø, som er ét af de fire værfter i »Langsten-gruppen«.

M/F »Thyco Brahe« (bygge-nr. 156) er leve-

ret til Danske Statsbaner og M/F »Aurora af Helsingborg« (bygge-nr. 157) er leveret til SweFerry AB (et SJ-datterselskab, tidl. Scandinavian Ferry Lines AB), og begge færger er igen udchartret til de to jernbaneforvaltningers fællesjede driftsselskab ScandLines A/S.

I »jernbanen«, nr. 2/91 - side 54/55, bragtes en mere omfattende beskrivelse af færgetypen, hvorfor vi her indskrænker os til at bringe en tabellarisk oversigt over hoveddata og kapaciteter og diverse planer af færgedækket m.v. - samt mere nøjagtige tegninger af færgernes profil og togdæk. Den viste profil er af »Thyco Brahe«.

M/F »Thyco Brahe« / M/F »Aurora af Helsingborg«

Hoveddata:

Længde overalt.....	111,20 m
Længde af vogndæk	100,50 m

Bredde over fender.....	28,20 m
Dybgang.....	5,50 m
Dybde til vogndæk.....	7,75 m
Dybde til nederste passagerdæk	13,88 m
Dødvægt.....	2250 t
Displacement	8200 t
Maks. fart.....	ca. 15 kn
Samlet effekt på propellerne.	ca. 6000 kW
Total installeret effektforsyning	9840 kW

Kapaciteter:

Biler alene:

Personbil-enheder hoveddæk	164
hængedæk	76 240

Lanemetre til lastbiler på hoveddækket	ca. 535 m
---	-----------

★

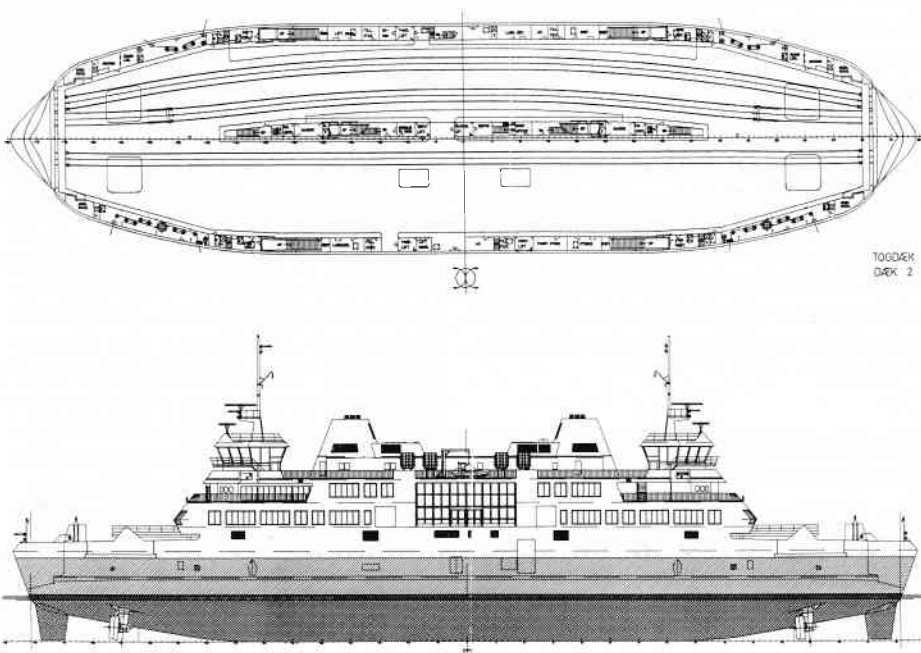
Både biler og maks. udnyttelse af jernbanespor:

2 jernbanespor med effektiv længde hver på	84,4 m
1 jernbanespor med effektiv længde på	91,1 m
	259,9 m

Personbil-enheder hoveddæk	ca. 50
hængedæk	ca. 30
	Ca. 80

★

Passagerer i alt	1.250
Heraf indendørs siddepladser.....	700



»DSB« og »Færgenyt« redigeres af
Erik B. Jonsen og Jens Ole Christensen
Afsnittet om Ærøfærgeren skyldes
Bent Jacobsen

Privatbanerne



Privatbanemateriel på Hovedbanegården er ikke noget særsyn. Vil fremtiden i højere grad byde på DSB-materiel til privatbanerne? OHJ Mo 25 d. 8. september 1990 fotograferet af Ole-Chr. M. Plum.

Investeringer ved privatbanerne i 1992

På finansloven for 1992 er der afsat penge til, at privatbanerne i 1992 kan foretage investeringer på ialt ca. 38,6 mio. kr., hvoraf statens andel udgør 70%. Hornbækbanen skal have ombygget Y-tog for 0,9 mio. kr. Gribskovbanen bygger ny station i Helsingør for 1,8 mio. kr., mens man på Fredriksværkbanen har fået 1,6 mio. kr. til forlængelse af spor 2 i Skævinge og 1,5 mio. kr. til et nyt malerværksted i Hundested.

Spormoderniseringerne omfatter i 1992 7,9 mio. kr. til Nærumbanen, 7,2 mio. kr. til Odsherredsbanen og 1,3 mio. kr. til Hirtshalsbanen, der skal have fornyet sporet i kurven i indkørslen til Hjørring.

En anden væsentlig investering ved privatbanerne er etablering af nye sikringsanlæg, og her fortsætter man med etableringen af disse ved Høng-Tølløse Jernbane for 4,9 mio. kr. og ved Skagensbanen for 2,4 mio. kr., idet nogle af pengene ved Skagensbanen bruges til nye krydsningsstationer i Strandby og Hulsig. Ved Lollandsbanen investeres i nyt sikringsanlæg for 5,6 mio. kr., og ved Østbanen moderniseres det

eksisterende sikringsanlæg for 2,8 mio. kr.

Endelig har Skagensbanen fået 0,7 mio. kr. til køb af et brugt diesellokomotiv fra Lollandsbanen (se Jernbanen nr. 6/91, s. 179).

Hornbækbanen

Banen har fået investeringstilskud til at udskifte motorerne i de to ældste lynetter, Ym 51 og Ym 52. Førstnævnte blev primo marts atter indsat i driften med de nye Mercedes-motorer (som LNJ's). Efter udsættelsen af den ellers planlagte materieludskiftning på Privatbanerne, må renoveringen ses som et lille lys i mørket.

Julebæk og Sommariva trinbrætter er i 1991 nedlagt og erstattet af et nyt Højstrup trinbræt, tæt ved Teknisk Museum. Samtidig er et nyt standsningssted, Karinebæk, øst for Hornbæk, indviet.

Det midlertidige trinbræt ved havnen i Helsingør, ventes ved kommunens mellemkomst ombygget til ø-perron.

Lollandsbanen

Fra DSB har Lollandsbanen i december

1991 overtaget diesellokomotivet DSB Mx 1006. I forbindelse hermed har Østbanen og Lollandsbanen »byttet« lokomotiver, således at Mx 1004, som Lollandsbanen havde lånt af Østbanen, bliver hos LJ, og Mx 1006 er derfor leveret til Østbanen.

De øvrige privatbaner, der har anskaffet Mx-lokomotiver fra DSB, har sikret sig reservedele ved køb af yderligere et brugt Mx-lokomotiv, og Lollandsbanen har fra Østbanen overtaget Mx 1036 til dette formål.

Odsherreds Jernbane

Personvognen OHJ BI 230 blev i efteråret 1991 taget ud af driften for en omfattende revision og samtidig modernisering af vognen indre i lighed med motorvogne Mo 25 og 26. Efter asbestsanering er nu ryddet toltalt indvendig.

Ønsket om at kunne benytte de to Mo-vogne som erstatning for Y-tog i visse persontog både på OHJ og HTJ har affødt ønsket om at få en styrevogn til de to motorvogne. Derved får man et tog med siddepladser omtrent som i et tre-vogns Y-tog, hvor man undgår omløb ved endestationerne, og dermed kan toget indgå i driften på lige fod med et Y-tog. OHJ BI 230 bliver nu ombygget til styrevogn i forbindelse med den ovennævnte modernisering, og vil formentlig blive omlitret til OHJ Bls 230.

★

På værkstedet i Holbæk lever man op til at kunne levere serviceydelser for andre ved udnyttelse af værkstedets kapacitet og derved skabe indtægtsdækket arbejde. For bl.a. DSB Museumstog har værkstedet påtaget sig reparationsarbejde og maling af rullende materiel, og dette arbejde betyder en effektiv udnyttelse af værkstedets personale, hvis primære opgave naturligvis er at vedligeholde og reparere de to privatbaners materiel.

I februar 1992 har værkstedet i Holbæk afleveret personvognen DSB AC 42, hvor vognkassen er repareret og malet. I marts 1992 arbejdedes der på en postvogn, litra DA, hvor der laves pladearbejde, og herefter skal vognen males. Desuden er Mx 1001 kommet til Holbæk fra DSB Museumstog i Randers, og i april måned vil lokomotivet fremtræde i sin oprindelige bemaling efter en tur gennem privatbanernes moderne malerværksted.

For Dansk Jernbane-Klub har værkstedet i Holbæk i efteråret 1991 og foråret 1992 renoveret personvognen DSB Cle 1672, idet undervognen er hovedrevideret, og vognkassen er repareret og malet. Dansk Jernbane-Klub er OHJ og HTJ stor tak skyldig for hjælp med dette omfattende arbejde, og det er en fryd at se det flotte resultat. Vognen indgår atter i D-maskine gruppens vognpark.



Et par synlige beviser på privatbanernes driftighed. Øverst den netop færdigombyggede station i Avnede d. 18. oktober 1991, fotograferet af John Hansen, og nederst op-rangering af containergodstog i Skagen med SB M 8 i front (ex Lollandsbanen M 31). Midt i billedet ses Skagensbanens T 3. Foto af Ole-Chr. M. Plum.



Skagensbanen

Skagensbanen har i slutningen af januar 1992 udsendt en rapport, hvori man bl.a. sammenligner banens udgifter med en udvalgt DSB-strækning, nemlig Thisted-Struer. Når man sammenligner de to strækninger ud fra DSB's regnskabsprincipper for sidebaner af 1988 får man det resultat, at strækningen Struer-Thisted under DSB-administration har et årligt underskud på 11,1 mio. kr., mens Frederikshavn-Skagen giver et overskud på 1,4 mio. kr.

1991 har været et godt driftsår for Skagensbanen med ca. 610.000 passagerer, hvilket er en fremgang på over 5%, og deraf rejste ca. 443.000 med banens tog. Godstrafikken har haft en fremgang på omkring 80% efter nogle meget svage år. Det er nu vendt, og banen satser meget på at udbygge godstransporterne, der omfatter eksport af fiskeindustriprodukter fra Skagen til udlandet.

Driften af banen er så effektiv, at man har haft besøg fra bl.a. Skaraborg Läns Trafik i Sydsverige for at de kunne se på moderne dansk jernbanedrift. De svenske lokalpoliti-

kere undrede sig meget over, at man i Skagen kan drive jernbanedrift med højt serviceniveau så billigt.

Skagensbanen lover også til at være fleksibel i forhold til behovene i lokalområdet, idet man i øjeblikket undersøger muligheden for at lave et nyt standsningssted ved Apholmen i den nordlige del af Frederikshavn. Kvarteret er dårligt dækket af bybusnettet, og specielt i sommerhalvåret vil der være et stort trafikunderlag, fordi standsningsstedet vil komme til at ligge tæt på den kommunale campingplads. På lignende måde oprettede Skagensbanen i 1991 trinbrættet Frederikshavnsvej i udkanten af Skagen.

★

I februar 1992 har Skagensbanen anskaffet en ny bus fra DAB i Silkeborg. SB-bus nr. 38 er udstyret med DAF-dieselmotor, og den har ialt 47 pladser. Bussen er rød med banens logo i hvidt på siderne.

Østbanen

Østbanen har i januar 1992 overtaget die-

sellokomotiverne Mx 1003 og 1006 fra DSB, og i forbindelse hermed er Mx 1004, som Østbanen handlede med DSB i marts 1991 og udlånte til Lollandsbanen, overgået til Lollandsbanen.

DSB Mx 1003 er anskaffet for indvinding af reservedele, og Mx 1036, der i 1990 købt med samme formål, er videresolgt til Lollandsbanen, hvor dette lokomotiv også skal fungere som »reservedelslager«.

Ved Østbanen omlitres Mx 1006 til Mx 43, og den vil indgå i driften sammen med Mx 41 og 42. Mx 42 har fået monteret sneplovene fra ØSJS M 10, og vil fremover kun blive anvendt til snerydning eller som »yderste reserve«.

★

Afsnittet om Hornbækbanen er skrevet af Jan Forslund »Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum

Veteranbanerne



SNNB 3 under vandindtagning i Dalmose d. 14. juli 1991. Vil du opleve synet, så tag til Skælskørbanens jubilæum d. 15. - 17. maj. Foto: Preben Kure Larsen.

Skælskørbanen 100 år

Fredag den 15. maj 1992 kan strækningen Sg-Næ og Da-Ss fejre deres 100 års jubilæum. I den forbindelse afholder veteranbanen FDSB arrangementer i dagene 15-17 maj 1992. Også DJK vil være til stede med et udflugtstog.

Fredag den 15. vil der blive kørt kavalkadekørsel med foreningens materiel. Fotografer vil blive kørt ud på strækningen, så de kan få nogle gode billeder i »kassen«.

Kl. 15.00 afgør det egentlige jubilæumstog fra Skælskør station til Dalmose, hvorfra det returnerer kl. 16.20. Toget vil blive fremført af foreningens damplokomotiv SNNB 3, som er bygget i 1910 af fabrikken Maffai i Tyskland.

I dagene 16-17 maj vil der blive kørt en række særtog, bl.a. vil der blive kørsel på strækningen Dalmose-Slagelse, med afgang fra Slagelse kl. 11.15, 14.15 og 17.15. Afgang fra Dalmose mod Slagelse kl. 12.10, 15.20 og 18.20. Disse tog fremføres med motormateriel.

Det er selvfølgelig FDSB's håb, at så mange jernbanevenner som muligt vil benytte lejligheden til at være med og fejre dette jubilæum. Foreningen Dalmose-Skælskør Banen stiftedes i 1976 med det formål at bevare Skælskørbanen, og efter en række forhandlinger lykkedes det endeligt at få en forpagtningsaftale med DSB. I 1980 kunne regelmæssig veteranogstrafik indledes på banen, og fra 1985 har foreningen også kørt regelmæssigt på strækningen Dalmose-Næstved.

Fuld damp 1992

»Danmark for fuld damp«
henlægges i år til Fyn i perioden
20. juli - 24. juli.

Henv. Preben Clausen
Tlf. 75 86 21 20

I forbindelse med jubilæet er DJK og FDSB gået sammen om at lave en jubilæumsbog, der udgives d. 15. marts (se indlæg i jernbanen nr. 1/1991).

Mon ikke det bliver et af årets store jernbanetræf? JF

Udflugt til Skælskørbanen den 15. maj

DJK arrangerer i samarbejde med Foreningen Dalmose-Skælskør Banen jubilæumsudflugt til Skælskør. Hele den jubilerende strækning er idag nedlagt, også som godsbane, og udflugten bliver derfor en af de sjældne lejligheder til at rejse på strækningen, der mistede persontrafikken i 1970. Der bliver kørsel på strækningen med Movogne med oprangeringer, der var typiske for denne strækning og for mange andre sidebaner indtil dampdriftens ophør.

Fra DSB museumstog kommer Mo 554 og Mo 1846, som fremfører tilrejssetoget København H. - Slagelse - Dalmose med én eller to brune personvogne. I Dalmose stiger vi om til et særtog med triangelvogn til Skælskør. På Skælskørbanen er der en parade med FDSBs materiel (bl.a. Scandia-skinnebusser, triangelvogne og damplokomotivet SNNB 3) på fri strækning på Skælskørbanen og dampstøt Skælskør-Dalmose med SNNB 3. Efter jubilæet er der særtog tilbage til København over Slagelse med Mo. Der bliver masser af fotomuligheder, både under stationsophold og fotostop på årets største indenlandske jernbaneudflugt, med tog fra både DSB Museumstog og FDSB.

Turen kan udbydes til en så lav pris som kr. 140,- for voksne og kr. 70,- for børn. Det præcise program er endnu ikke endeligt fastlagt. Endeligt program med køreplaner udsendes til tilmeldte deltagere ca. 10 dage før turen. Der bliver efter udsendelsen af det endelige program også mulighed for at bestille deltagelse i spisning under opholdet i Skælskør. Tilmelding til jubilæumsudflugt-

I den gamle lokomotivremise i Skælskør, fra banens start i 1892, huses i dag Omstigningsklubben, der har et antal driftklare sporvogne. Et besøg i Skælskør i jubilæumsdagene kan således byde på såvel veteranogskørsel, sporvognskørsel og ... ægte provinshavneidyl. Foto d. 28. juli 1991 af Preben Kure Larsen.





Stemning fra Gedser remise med vandkran, røg og damp og OHJ 5 fra Museumsbanen. Foto: Carsten Buhl.

ten sker ved at indbetale prisen for det ønskede antal billetter til:

DJK's udflugtsafdeling,

Kalvebod Brygge 40,

1560 Kbh. V.,

Postgiro 8 11 10 06

senest 1. maj. Husk at anføre hvad betalingen dækker. JS

Gedser remise

Den 12. feb. 1987, blev der efter 1/2 års forberedelse stiftet en forening til bevarelse af Gedser remise med det formål deri at indrette en privatbaneudstilling for belysning og dokumentering af disse baners udvikling fra den første i 1869 og til vore dage.

Remisen har siden 1963 ikke været brugt til driftformål, men en del af DSBs jernbanemuseums samt jernbaneklubbers materiel heriblandt DJK, Museumsbanen, har været henstillet der igennem årene. Det meste materiel var dog fjernet i slutningen af halvfjerdserne.

Remisens vedligeholdelsesstandard var dårlig, dette har GR dog rådet bod på, uden dog derved at sige at remisen i dag er totalrenoveret. Remisens porte, døre og vinduer er delvis renoveret og glas isat samt alt malet. Taget er tæt igen, men skal dog indenfor de nærmeste år renoveres med nyt tagpap. En renovering af taget vil også omfatte en udskiftning af fugtskadede træ i tagkonstruktionen til en pris pr. spor på 10-35.000 kr. incl. reetablering af ovenlysvinduer!

Sydfalster kommune hjælper med langtidsledige. I øjeblikket er udstationeret 2 murersvende samt 1 smed. Det største problem er at holde dem forsynet med bygningsmaterialer af enhver slags!

Projektet med at bevare Gedser remise har været problemfyldt for folkene bag bevaringsforeningen, og projektet skal ikke mislykkes - Klenodiet bør bevares. Sidste år besøgte 2000 gæster det omfangsrige remisekompleks for at bese udstillingen med 10-15 stk. bevaringsværdigt jernbanemateriel, hovedsageligt fra Privatbanerne. Lad os nævne HHGB M1 fra 1921, GDS 11 fra 1907, SVJ 1 fra 1924, VaGJ M3 fra 1930....

Hvad med at mixe en endagstur til Warnemünde, Rostock, og Museumsbanen i Maribo med et besøg i remisen? Vedr. åbningstider e.l. kan bevaringsforeningen kontaktes på Postboks 15, 4874 Gedser. JF

ØSJK

Østsjællandske jernbaneklub fejrede sin 20 års fødselsdag d. 15. marts, bl.a. med særtogskørsel fra Hovedbanegården med so-

lokørende lynette fra ØSJS og blandettogskørsel på selve Østbanen. JF

Åbent hus i Roskilde Remise

Lørdag den 9. maj 1992 åbnes dørene, og der er lejlighed til at stifte bekendtskab med bl.a. seks damplokomotiver (Pr, P, K, C, G og R), My-tog, Mo-tog, diverse vogne, modeldamp tog, skalamodeller og video-show.

»Festpladsen« er åben fra kl. 9.00 til 15.30, og i hele perioden er der pendlertog mellem Roskilde station og remisen. Kl. 11.10 og kl. 13.10 vil der på strækningen: Roskilde-Hvalsø blive kørt særtog med dieseltog, fremført af 2 Mo-motorvogne. Afgang fra Remisen 5 min. før. DSB Museumstog er arrangeret. JF

Veteranbanerne redigeres af Anders Riis og Jan Forslund

»Jernbanedage i Maribo«

Sted: Udstilling ved remisen i Maribo. Adgang med pendultog fra Maribo station, ellers fra C. E. Christiansens Vej.
Kørsel med forskellige tog Maribo - Bandholm.

Tid: Lørdag den 20. juni 1992 og søndag den 21. juni 1992.

Entré: 5 kr.

Arrangør: Museumsbanen i samarbejde med A/S Lollandsbanen.

Udstilling: Damplokomotiver, motorlokomotiver, personvogne og godsvogne fra perioden 1858-1988, bl.a. verdens ældste diesellokomotiv fra 1921. Udstillings-tog med fotoudstilling og jernbaneeffekter. Remisemiljø. Der arrangeres rundvisninger.

Aktiviteter: Salg af arkivalier, bøger, souvenirs m.v. Salg af øl, vand, kaffe. Konkurrencer. Kørsel med forskellige tog. Arbejdsopgaver ved en veteranbane.

Udland



Harzquer- og Brockenbahn

Ved et besøg i Wernigerode 5. marts sås damplokomotiverne 99-7231, 7241 og 7247. Diesellokomotiv 199 877 fremførte også tog. Det står dårligt til med damplokomotiverne for tiden, derfor anvendes diesellok i stor udstrækning. En lokomester oplyste,

at dieselerne ikke kører i specielle løb, dvs. at som fotograf kan man ikke vide sig sikker på tidligere observationer af lok anvendelse.

Den 13. marts udløb den 20-årige revisionsfrist på 99 6101's kedel (Henschel 12879/1914). Der arrangeredes godsranget med maskinen, og en indsamling er i gang for at få maskinen istandsat.

På Wernigerode Westerntor henstod 3 damplokomotiver og et par diesellok i utjenestedygtig tilstand. Perronsporene bygges om, så krydsninger er forlagt til Wernigerode. 15.

september 1991 var der indvielseskørsel med 2 damplokomotiver Schierke-Brocken. Sporet er under reparation, og persontrafikken, der har været indstillet siden 13. august 1961, ventes genoptaget ved sommerkørselplanens ikrafttrædelse.

Bo Lindhardtzen

Udland redigeret af
Jan Forslund & Jacob Stilling.

I september 1991 blev den meget omtalte Brockenbahn endelig genindviet, som en naturlig konsekvens af de to Tysklands genforening. Brocken ligger ganske øde i Harzen, og var indtil for et par år siden militært område. Postkort fra indvielsen af Wolff. Hans Klockes forlag.



Boganmeldelser



Banvaks-, banförmans- och banmästerminnen Af Uno Lindmark

Det svenske Banverket (den af SJ udskildte banetjeneste) har udsendt sin første bog, der på meget personlig vis skildrer jernbanernes historie frem til i dag - oplevet og fortalt af de folk, der have deres daglige arbejde i meget nær tilknytning til banen. En banvakt med sin banvaktstuga er noget unikt svensk. En banvakt havde ansvaret for et 3-6 km langt sporstykke, og bogen beskriver via interviews og arkivmateriale banvaktens omfattende og ofte krævende arbejde med at passe sit banestykke. Banvaktstjobbet blev først afskaffet midt i 60'erne.

Bogen giver således et kulturhistorisk rids af jernbanens væsen, og er ikke en bog om materiel og stationer, når der ses bort fra meget interessante afsnit om »Hjulingar, dressiner og trallor« - banvaktens hjælpemiddel når banen skulle gennemkøres.

Bogen er særdeles velskrevet og rigt illustreret på de 96 sider. De 65 SEK er givet godt ud.

Bestilling: Banverket, Hovedkonkoret, 781 85 Borlänge.

Jan Forslund

SJK nr. 54 Nossebrobanen Af Bertil Thulin

I anledning af, at den i 1968 nedlagte smalsporsbane mellem Trollhättan og Nossebro i dag ville være fyldt 75 år, har SJK i samarbejde med museumsbanen Anten-Gräfsnäs Järnväg udgivet en meget omfangsrig og grundig bog på hele 168 sider.

Bogen er i den vanlige svenske sikre stil, hvor intet er overladt til tilfældigheder; vi følger baggrund, byggeri, indvielse, faste anlæg, materiel, drift, økonomi etc.

Bogen indeholder tillige mere causerende afsnit, hvor der fortælles anekdoter fra førerpladsen og kupeerne. Endvidere findes et fyldigt og spændende kapitel om »Vad som findes kvar«... så der er altså også lidt til stifinderne.

Den rigt illustrerede og indbundne bog kan bestilles fra SJK's Bokförsäljning Pg. 60 65 77-5 for SEK 205,- (for SJK medlemmer SEK 140,-).

Jan Forslund

Med tog til Hundested gennem 75 år Af Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke. DJK's forlag.

Vor forening - DJK - fortsætter den genfundne aktivitet: Bogudgivelser, og har i forbindelse med 75-års jubilæet for strækningen Frederiksværk-Hundested udsendt et skrift herom.

Det er naturligvis en umulighed at give denne beskrivelse uden at komme ind på resten af dagens HFHJ, men det er først og fremmest en bog om den jubilerende delstrækning, hvilket forfatterne også gør opmærksom på i forordet. Begrænsningen træder frem nogle få steder i bogen, hvor jeg som læser fornemmer, at »her mangler noget«, og jeg havde nok foretrukket en knap så skarp afgrænsning. HFHJ er så »sammengroet«, at en beskrivelse næppe kan deles. Jeg bryder mig da ej heller om forordets sætning: »Dermed er der også mulighed for et 100 års jubilæumsskrift i 1997«, som er en efter min mening lidt aparte målsætning at gå efter, når en bog skrives.

Der er heldigvis blevet plads til en række

Bøger købes i Salgsafdelingen

små anekdoter, bl.a. om Kuhlmanns måde at håndtere problemer med privatbilismen på. Hvordan skal ikke røbes her, kun at myndighederne ikke accepterede initiativet! Enkelte uheld er også omtalt, men jeg står uforstående over for, at et afsnit om Kregmeulykken er at finde midt i et afsnit om »stigning i passagerantallet«? En del inkonsekvens findes i forbindelse med angivelse af

litra og numre i billedteksterne, og endelig kunne jeg ønske mig sporplaner, visende en udvikling, og ikke blot status i 1942.

Løvrigt kan der ikke udsættes videre på bogen, der er af høj kvalitet, baseret på udgivelserne om samme bane fra 1972-73 og ført ajour i nødvendigt omfang. Som ved tidligere fællesproduktioner af de to kompetente forfattere, mærker læseren igen for

skel i stil og sprogbrug mellem bogens afsnit.

Læg hertil, at trykqualiteten som vanligt er i top og prisen holdt i et rimeligt omfang - ja, så er der kun ét at gøre, nemlig at sikre sig sit eksemplar omgående! Pris kr. 140,-. Fås gennem salgsafdelingen.

Mogens Duus

Ordhunden



Vores vidt berejste sporhund var i sidste nummer af Jernbanen havnet på Gredstedbro en lun sommerdag. Redaktionen fik kun 12 rigtige svar og det er rekordlavt. I alt modtog vi 32 besvarelser. Vinder blev **Svend Hovard, København** - en jernbane-bog er afsendt.

Ordhunden er atter lavet af Povl Wind Skadhauge, og løsningen (kodeordet) skal sendes til redaktionen i Holte inden 15. maj for at du er med i næste lodtrækning.

Adr.: Jernbanen, Vasevej 19 A, 2840 Holte. Et af vore mere fjernboende medlemmer, John Graa, synes det kunne være en god



ide også at lave en »fremmedhund« - altså gæt hvilket land vi er i. Vi viser for sportens skyld det medsendte foto fra 1991, men det

er ingen betingelse for at være med i konkurrencen, at du også gætter landets navn ... ordhunden er nok.

HAR	FÆLLE FUT	SMAL- SPORS- TRÆK	IAGTTAGES STORT LOKO	1 SILKE- BORG ANGAV STIVER	GLAS	3 DRIK IDET	4 MOR- SKAB	SLÆGT BEAR- BEJ- DEDE	2	MA- SKI- NE
			ÆLDST NØRRE- PORT		5 FORBI		LAND TRYK- SAG		15	
BIB. NAVN ALKEN			DYNGE KORRI- DORER	16	6 DAL- MOSE LOKO		TAL ↓	TING- STED KØRE- TØJER		HER- BORG
	LIGE VAND- LØB	17	FOR- LED SPIL		VOLK- MØLLE		RANGER- LOKO LISTE	HYL- STER BANER		
TRICK TRAFIK MÅL			LUFT- ART 1E		METER TONS	2B EMMA	UNGE 2B	SPIL- DER 2C1		
	8		9 TRÆER KONSO- NANT		HÆVN TONE	10	TOV DYRE- LYD	19 FØR F	RUM ANLØ- BER	12
ORGA- NISA- TION	GRÆS- GANG KIG	24	BØJE- LIGE DYRET	25	SNUP- PE		26 28	FORLI- GES BLOMST		
GILDE DRENG LOKO	20		VIRKE- LYSTEN	21 GL. GODS- LOKO	PIGE ODEN- SE			22 UD- BRUD VOK- SER GERDA		TRÆK
	LØN- NEN 2B1		BIB. NAVN ÅRS	ROS- KILDE FINDES	EL- LOKO 2C1		27 PRI- VATE ROMER- TAL		VOKAL HVID VOGN	
DURUP	13	LEJER	14	DRENG			29	KONGE- NAVN	30	23

DJK's forsikringsforhold

Der lyder jævnlige fra vores baner og arbejdsfolk ønske om en orientering om klubbens forsikringsdækning, og her tænkes specielt overfor medlemmerne under arbejde på værkstederne.

DJK har tegnet såvel en erhvervsansvarsforsikring som en arbejdsskadeforsikring. Vi er således dækket ind, som loven kræver det. Denne artikel vil give en **generel** orientering, idet enhver sag vil blive individuelt vurderet.

Ansvarsforsikring

Erhvervsansvarsforsikringen dækker det ansvar, som klubben som en forening kan gøres ansvarlig for. Den dækker de skader, som sker under udførelse af et arbejde for foreningen (hvor DJK er ansvarlig), og som derfor ikke skal dækkes af medlemmet selv.

Arbejdsskadeforsikringen

DJK har ved forespørgsel i Arbejdsskade-styrelsen fået oplyst, at klubben har forsikringspligt i henhold til arbejdsskade-forsikringsloven, selvom vi kun beskæftiger ulønnet arbejdskraft.

Arbejdsskade-forsikringen dækker ved tilskadekomst (ulykkestilfælde) i foreningens tjeneste, herunder arbejde ved et af vores arbejdslokaler eller værksteder.

Kommer et medlem til skade, kan der udbetales erstatning fra denne forsikring til følgende:

- 1) Sygebehandling, genoptræning, hjælpemidler mv.
- 2) Erstatning for tab af erhvervsevne.
- 3) Erstatning for varigt mén.
- 4) Overgangsbeløb til efterladt ved dødsfald.
- 5) Erstatning for tab af forsørger.

Der er tilknyttet visse betingelser til de enkelte punkter. F.eks. skal tabet af erhvervsevne være mindst 15% før der kan udbetales erstatning.

Forsikringspræmien for denne forsikring er baseret på den udførte arbejdsmængde (antal arbejdstimer). Derfor skal alle arbejdstimer registreres, hvilket de enkelte arbejdsledere er orienteret om.

Sker der en ulykke eller anden tilskadekomst på vores arbejdssteder, skal man omgående give besked om dette til den lokale leder. Vi er nemlig forpligtet til inden ni dage at anmelde uheldet overfor Arbejdsskade-styrelsen og Arbejdstilsynet.

Som det fremgår af ovenstående kan der ikke udbetales erstatning for tabt arbejdsfortjeneste. Pådrager et medlem sig en arbejdsskade, der medfører midlertidig uarbejdsdygtighed, dækkes den tabte arbejdsfortjeneste med sygedagpenge fra



Når der arbejdes på vore mange baner er det ikke altid ufarligt. Forsikringsforholdene skal være i orden. Her er MHW-folkene i sving. Foto fra 1991 af Mogens Duus.

medlemmets egentlige arbejdsgiver i de to første uger og herefter fra kommunen. Det maksimale sygedagpengebeløb er pt. kr. 2.506 pr. uge.

I tilfælde af at DJK er ansvarlig for en skade, kan der dog blive tale om udbetaling fra erhvervsansvarsforsikringen.

Medlemmernes egen dækning

Udover medlemmernes dækning via DJK's forsikringer skal bestyrelsen kraftigt opfordre hvert enkelt medlem, der deltager aktivt i foreningens arbejde, til selv at forsikre sig gennem en heltids ulykkesforsikring i eget forsikringsselskab. Husk ved tegning af sådan en forsikring at gøre opmærksom på, hvilket arbejde man går og laver i fritiden, idet dette kan have betydning for dækningen (præmie) og indplacering i evt. risiko-gruppe.

Endnu et vigtigt punkt, som også vedrører forholdet mellem DJK og medlemmerne: - brug af medlemmernes eget værktøj på arbejdslokalene. Klubbens tyveriforsikringer dækker kun klubbens værktøj, og altså ikke værktøj som det enkelte medlem selv har liggende ved en bane eller værksted. Dette værktøj er dækket af medlemmets egen indboforsikring.

Vær opmærksom på, at hvis værktøj eller lign. ikke opbevares i aflåste lokaler, er der i

mange forsikringsselskaber en maksimal dækning på 2% af forsikringssummen!

Afsluttende bemærkninger

Vi kan ikke i DJK påtage os at tegne nogen former for kollektive forsikringer (såvel ulykkes- som tyveriforsikringer).

Selvom vi føler, at DJK er dækket godt ind, er der områder, som helt vedrører det enkelte medlem, og derfor er klubben uvedkommende.

Endvidere er vi i den situation, at vi som en klub, baseret på frivillig og ulønnet indsats og med så mærkelig en ide at bevare jernbanemateriel, på mange områder er i et stort gråt felt. I visse situationer er klubben at opfatte som en arbejdsgiver, i andre situationer rejser der spørgsmål om relationen mellem et stykke arbejde og klubbens virke.

Derfor skal det understreges, at der i hver enkelt sag bliver foretaget en konkret vurdering, og at ovennævnte orientering derfor på ingen måde garanterer for udbetaling af erstatning ved skader eller lign. □

Bestyrelsen

NOTE:

Eventuelle henvendelser vedr. artiklen bedes rettet til Jan Eriksen, Østergade 22 D, 6520 Tofthund, eller til klubbens sekretariat på Kalvebod Brygge 40.



Et par situationer fra den netop afholdte generalforsamling i København d. 8. marts. To kendte ansigter, DJK's tidl. formand Birger Wilcke (tv) og dirigent Jul. Paulsen fik applaus for lang og tro tjeneste, nu skal DJK-otiummet nydes. Nederst Bent Jacobsen under fremlæggelse af beretningen. Bent gjorde et stærkt og engageret indtryk, og det forgangne DJK-år har båret præg af hans sikre og fornuftige syn på opståede sager. Begge fotos af Jan Forslund.



spændende på tapetet. Så derfor, følg med i »jernbanen«, skriv mødedatoer op i kalenderen og kom - vi skal nok finde gode emner til efterårets møder.

Fynsafdelingen, Bent Andersen

Midtjysk afdeling

Dansk Jernbane-Klub, Midtjysk afdeling afholder følgende møder i sæsonen 1992-93:

Fredag den 18. september 1992 i Randers.
Torsdag den 22. oktober 1992 i Herning.
Fredag den 23. oktober 1992 i Århus.
Fredag den 20. november 1992 i Randers (afdelingens ordinære generalforsamling).

Fredag den 19. februar 1993 i Århus.
Fredag den 19. marts 1993 i Randers.
Fredag den 23. april 1993 i Århus.

Oplysninger om mødesteder, -tid samt program følger i de kommende numre af Jernbanen.

På gensyn, bestyrelsen

Foreningsnyt



Udflugtsafdelingen

Udflugt til Skælskørbanen d. 15. maj med Mo-materiel. Se indhold, prospekt og pris under omtalen af turen side 57. JS

Fynsafdelingen nedlægges ikke

Med 8 stemmer imod og 6 stemmer for en nedlæggelse af Fynsafdelingen, fortsætter afdelingen. På den ekstraordinære generalforsamling mødte kun 14 stemmeberettigede medlemmer op, trods det ene alvorlige punkt på dagsordenen: nedlæggelse af afdelingen.

Kim Christensen, Niels Arne Nielsen, Per Boysen og Ejnar Schmidt ønskede ikke at fortsætte i bestyrelsen, og ny bestyrelse skulle derfor vælges. Bent Andersen og

Poul Grønning fortsætter, og nyvalgt blev Poul Skov Hansen, Kaj Pedersen og Hans Nielsen. Som suppleant valgtes Ingerlise Andersen.

Efter den ekstraordinære generalforsamling holdt den nye bestyrelse et kort møde, hvor den konstituerede sig. Formand blev Bent Andersen - kasserer Poul Skov Hansen. Bestyrelsen vil gerne sige tak, til de 4 som ikke ønskede at fortsætte, for et stort og godt arbejde for Fynsafdelingen.

På med vanten

Så prøver vi atter engang. Den nye bestyrelse håber at medlemmerne bakker op om de arrangementer der vil blive holdt til efteråret. Vi har en fælles hobby, nemlig jernbanen i alle dens afskygninger. Derfor er det utroligt at kun få møder op, når der er noget

Limfjordsbanen

LFB kører damptog på Hirtshalsbanen 6.7.8. juni. Information 98 25 63 25.

Det sker i DJK

Tid	Sted og emne	omtalt side
Ti 14/4	Nykøbing F., medlemsmøde	30
Fr 24/5	Århus, medlemsmøde	30
Ti 28/4	københavn, Vogn ex-aften	30
Ti 12/5	Nykøbing F., medlemsmøde	30
Fr 15/5	Udflugt til Skælskør	62
To 21/5	Generalforsamling, sydjysk	30
Ti 26/5	København, medlemsmøde	30
Lø 20/6	»Jernbanedage i Maribo«	58
Sø 21/6	»Jernbanedage i Maribo«	58
Pinsen	Udflugt Limfjordsbanen	62



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.
- * Gunnar W. Christensen
Solbærvangen 39, 2765 Smørum. Tlf. 42 65 73 13.
- * 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.
- * Michael Damgaard (suppleant)
Tietgensgade 20, 1704 Kbh. V. Tlf. 33 93 23 18.
- * 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

Bent Andersen
Kærhaven 4, st. 19, 5320 Agedrup. Tlf. 66 10 79 51.

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, 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, Stae, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Martens, 98 81 10 46.

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise, Høng

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

Odense remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

ERIK HASSELDAM

HAGBARDSVEJ 71
3650 ØLSTYKKE

Auktion - forår 1992

Fra DJK's arkiver har vi igen fundet en række sager frem, og de udbydes hermed på auktion. En del ting stammer fra et par dødsboer, som foreningen har arvet/opkøbt. Giv et rask bud *senest mandag den 11. maj 1992*.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brevkort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der ved hver vare anført størrelsen af de mindste bud, der accepteres. Brevkort/breve med bud skal være Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V i hænde *senest* mandag den 11. maj 1992. (Mærk brev-kort/brev »Auktion, forår 1992). Vore portofri bestillingskort kan *ikke* benyttes til at indsende bud på.

Alle, der afgiver bud på en eller flere varer, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf de endelige salgspriser vil fremgå. Omkring den 1. juni 1992 vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varen/varerne. (Maksimalt 32,- kr.). Regningen skal være betalt senest 14 dage eftermodtagelsen.

Med venlig hilsen Ole-Chr. M. Plum

- | | |
|---|--|
| <p>101: DSB, sikringsanlæggene og deres betjening, 1949, kr. 15.</p> <p>102: DJK 32: Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947, kr. 20.</p> <p>103: DJK 17: Lyngby-Vedbæk Jernbane, 1967, kr. 25.</p> <p>104: DJK 10: Kolding-Egtved Jernbane, 1965, kr. 15.</p> <p>105: Lundtoftebanen af P. Thomassen, 1974, kr. 10.</p> <p>106: Jernbanebladet, 23. årg., 1966, kr. 10.</p> <p>107: Jernbanebladet, 24. årg., 1967, kr. 10.</p> <p>108: Jernbanebladet, 25. årg., 1968, kr. 10.</p> <p>109: Jernbanebladet, 26. årg., 1969, kr. 10.</p> <p>110: Vingehjulet, 20. årg., 1963, kr. 10.</p> <p>111: Vingehjulet, 21. årg., 1964, kr. 10.</p> <p>112: Vingehjulet, 22. årg., 1965, kr. 10.</p> <p>113: Vingehjulet, 25. årg., 1968, kr. 10.</p> <p>114: DSB-bladet, 1974, kr. 10.</p> <p>115: DSB-bladet, 1975, kr. 10.</p> <p>116: DSB-bladet, 1977, kr. 10.</p> <p>117: DSB-bladet, 1978, kr. 10.</p> <p>118: Nordisk Jernbanetidsskrift, 1959, kr. 10.</p> <p>119: Nordisk Jernbanetidsskrift, 1961, kr. 10.</p> <p>120: Nordisk Jernbanetidsskrift, 1969, kr. 10.</p> <p>121: Nordisk Jernbanetidsskrift, 1970, kr. 10.</p> <p>122: DSB, betjeningsvejl. MY, 1960. 2 bind, kr. 20.</p> <p>123: Køreplan, Vesttyskland, 1966-67, kr. 8.</p> <p>124: Køreplan, Holland, 1980-81, kr. 5.</p> <p>125: Køreplan, Østrig, 1964-65, kr. 5.</p> <p>126: Køreplan, Østrig, 1973-74, kr. 5.</p> <p>127: Køreplan, Schweiz, sommer 1978, kr. 5.</p> <p>128: Køreplan, Finland, forår 1974, kr. 5.</p> <p>129: Køreplan, Polen, 1981-82, kr. 5.</p> <p>130: DSB, driftsberetning 1942-43, kr. 5.</p> <p>131: DSB, driftsberetning 1950-51, kr. 5.</p> <p>132: DSB, driftsberetning 1965-66, kr. 5.</p> <p>133: DSB, driftsberetning 1966-67, kr. 5.</p> <p>134: DSB, Grafiske køreplaner, øst, 27. sept. 1970, kr. 10.</p> <p>135: DSB, Grafiske køreplaner, vest, 27. sept. 1970, kr. 10.</p> <p>136: Aalborg Privatbaner, Tjenestekøreplan 1961-62, kr. 5.</p> <p>137: Aalborg Privatbaner, Tjenestekøreplan 1968-69, kr. 7.</p> <p>138: Danmarks Rejseforbindelser, vinter 1959-60, kr. 15.</p> <p>139: Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1965, kr. 12.</p> | <p>140: Danmarks Rejseforbindelser, vinter 1967-68, kr. 12.</p> <p>141: Danmarks Rejseforbindelser, vinter 1971-72, kr. 12.</p> <p>142: DSB, Togplan, vinter 1962-63, kr. 10.</p> <p>143: DSB, Togplan, sommer 1968, kr. 8.</p> <p>144: Betænkning nr. 144 fra Privatbanekommissionen af 23. april 1954, 652 sider, Kr. 30.</p> <p>145: DSB, ordre J vedr. vognmateriellet m.v., 1939, kr. 10.</p> <p>146: DSB, Betjeningsvejl. for MT 151-167, 4. udg. 1979, kr. 15.</p> <p>147: DSB, Betjeningsvejl. for MH 301-420, 1978, kr. 15.</p> <p>148: Jernbanen, 6. årg., 1966, kr. 10.</p> <p>149: Jernbanen, 7. årg., 1967, kr. 10.</p> <p>150: Signalreglement for privatbanerne, 1936, kr. 10.</p> <p>151: Sikkerhedsreglement for privatbanerne, 1975, kr. 10.</p> <p>152: 250 forsk. banemærker fra danske baner, kr. 100.</p> <p>153: 100 forsk. edmonsenske billetter fra Lollandsbanen, kr. 10.</p> <p>154: 100 forsk. edmonsenske billetter fra Aalborg Privatbaner, kr. 10.</p> <p>155: 100 forsk. edmonsenske billetter fra Horsens Privatbaner, kr. 10.</p> <p>156: Odense-Svendborg Banen 1876-1976 af Lars Viinholt-Nielsen, kr. 35.</p> <p>157: DSB, tjenestekøreplan, ØST, VEST og TKS 1972-73, kr. 15.</p> <p>158: DSB, tjenestekøreplaner IA og IB og II, 1969-70, kr. 15.</p> <p>159: DSB, tjenestekøreplaner 1970-71, I, IA og II, kr. 15.</p> <p>160: Skagensbanen, 6 tjenestekøreplaner 1969-1976, kr. 15.</p> <p>161: Bogen om Fugleflugtslinien, tysk/dansk, 162 sider, 1963, kr. 15.</p> <p>162: DSB, Tåstrup S-togsdepot, 20. maj 1968 og DSB S-togsværksted Tåstrup, 6. juni 1974, 32 s. + 24 s., kr. 15.</p> <p>163: DSB, Elektrificering Holte-Hillerød, 25. maj 1968, kr. 10.</p> <p>164: Vognskilt: Intercity Frederikshavn-Århus, kr. 15.</p> <p>165: Vognskilt: Slesvigeren, Flensburg-København, kr. 15.</p> <p>166: Vognskilt: Intercity Århus-Sønderborg, kr. 15.</p> <p>167: P. Thomassen: Kystbanen 1897-1972, kr. 50.</p> <p>168: H. G. Christiansen og O. W. Laursen: Små tog på spinkle skinner, kr. 20.</p> |
|---|--|