



jernbanen

4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

AUGUST/SEPTEMBER 1992





En af DJKs mere specielle godsvogne, «Kadavervogner» (DSB Zc 500 306, Scandia 1890), fik i 1992 en helt ny anvendelse: »Udkiks-stilladsvogn« - ! Vognen, der er stationeret ved Mariager-Handest Veteranjernbane, står som regel opstillet tæt ved Mariagers havnekaj som »blikfang« for banen. Men 23. maj i år fungerede den som et kærkomment udkikstårn for snese af folk, der ville hæve sig op over hoben. Årsag: Dronning Margrethe besøgte Mariager, der denne dag fejrede 400 års jubilæum. I baggrunden ses kongeskibet »Dannebrog« lægge til - en begivenhed, der blev påvånedes af ca. 5.000 mennesker på Mariager Havn. Foto: Mogens Duus.



Omslaget: For 18 år siden, på forsiden af jernbanen nr. 4/1974, kunne man se MX 1009 trække afsted gennem Tåstrup med to stålvogne af UIC-standard-type. Billedteksten fortalte om »DSB's prestige-tog«, og det var ganske vist: TEE Merkur, som billedet (gengivet ovenfor) forestillede, var toppen af jernbanernes formåen i Danmark 1974. På forsiden af dette nummer er også fotograferet MX med to UIC-standard stålvogne. Scenen ligner, men kostumet og anvendelsen er en helt anden, hvilket fremgår, når man breder omslaget ud. Filmen er drejet 14 år frem: Nu er det fine, lille tog skolebørnenes forbindelse hjemad på OHJ fra Nykøbing Sj. til Holbæk. Som det tydeligt fremgår af bagsiden, osler Svinninge af privatbane-idyl klokken 14.38, fredag 19. august 1988. Tiderne skifter, og vi med dem! Foto: Richard Latten.

Indhold

Aalborg G. Station.....	100
Hv Kæ Ge.....	104
Det gl. fotografi (2).....	107
Ved bommen (3).....	108
Ordhunden.....	109
Jernbanenyt - kort fortalt.....	110
DSB.....	110
Privatbanerne.....	116
Veteranbanerne.....	120
Udland.....	122
Læserne skriver.....	123
Boganmeldelser.....	124
Foreningsnyt.....	125
Salgsafdelingen.....	125
Udflugtsafdelingen.....	126

Nr. 5 ventes afleveret til Postvæsenet ca. 15. oktober 1992.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 5/1992: 1. september 1992.
Sidste frist for stof til nr. 6/1992: 1. november 1992.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 11. september 1992.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

32. årgang nr. 4 august/september 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, sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,
1560 Kbh. V. Tlf. 33 93 20 02

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 fejlspektioner og fejleksemplarer sker ligeledes hertil.

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

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

Indsendelse af stof

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør så vidt 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

En helt anden historie

For en del år siden var Lolland det uden sammenligning mest besporede stykke i Danmark, der fandtes. Foruden de godt 180 km normalspor, fordelt på syv privatbane-strækninger kunne næsten hvert et hjørne af øen nås via roebanerne.

Skinnerne binder stadig Lolland sammen på kryds og tværs, selv om roebanerne nu er borte, og længden af de lollandske spor i dag kun andrager godt 100 km.

Som Danmarks hurtigste privatbane har Lollandsbanen hele tiden vist sig på forkant med udviklingen. Derfor overrasker det måske heller ikke, så meget, at kræfter netop fra Lolland er de første til at prøve noget helt nyt.

- Skrinlæg planerne om en ny, overflødig motortrafikvej til 180 millioner kroner på Vestlolland. Afsæt istedet pengene til forbedring af togforbindelserne. For eksempel med fire nye, lollandske IC/3-tog. Lød det forleden fra lokale kræfter på Nakskov-kanten.

- Det kan ikke lade sig gøre uden videre, var trafikminister Kaj Ikkasts umiddelbare reaktion. Og holdningen bag en sådan reaktion er et resultat af mange års vanetænkning: Vejene er *nødvendige*, og en enkelt vejs drifts-økonomi sættes ikke under lup. Jernbanerne, til gengæld, anses for et *supplement* til vejene, skønt de bevisligt tilbyder en miljømæssigt og samfundsøkonomisk langt bedre transport-løsning. Begyndte man at kikke den isolerede økonomi i denne eller hin kommunevej efter i sømmene, ville det nok også vise sig, at hoved- og motorvejsnettet var langt den mest effektive og produktive del af det danske vejnet. Så hvorfor ikke bare nedlægge sidevejene?

Taler man på den måde om vejnettet, kan enhver se det urimelige i at anskue strækningerne isoleret. Men skal jernbanerne fungere ordentligt, er det også nødvendigt at betragte dem som et net - og så iøvrigt huske, at man qua investeringer i de faste anlæg såsom spor, elektrificering m.v. har gjort en investering, som det faktisk er en forbrudelse at udnytte i så ringe grad, som tilfældet er på de fleste danske jernbane-strækninger.

For nogle år siden var Nakskov værft ved at lukke. Beskæftigelsen på Vestlolland var i fare, og et politisk flertal vedtog at bruge en milliard kroner på at bygge færgerne Peder Paars og Niels Klim til erstatning for de endnu ikke nedslidte prinsessefærger. Værftet byggede færgerne - og lukkede. I dag tilbyder man fra Lolland en offentlig netto-besparelse ved at forbedre tog-driften i stedet for vejsystemet. Samtidig nærmer størsteparten af Lollands Y-tog (11 vogne af 16) sig pensions-alderen. En solid forbedring af især komfort, men også forbindelserne er dermed mulig.

I forvejen har de danske privatbaner stort set afsluttet en meget langsigtet investering i de faste anlæg. På den baggrund må investeringerne i nyt materiel til afløsning af de ældste Y-tog være en særdeles god forretning - ikke mindst med den egnsudviklings-vinkel, man fra Lolland peger på.

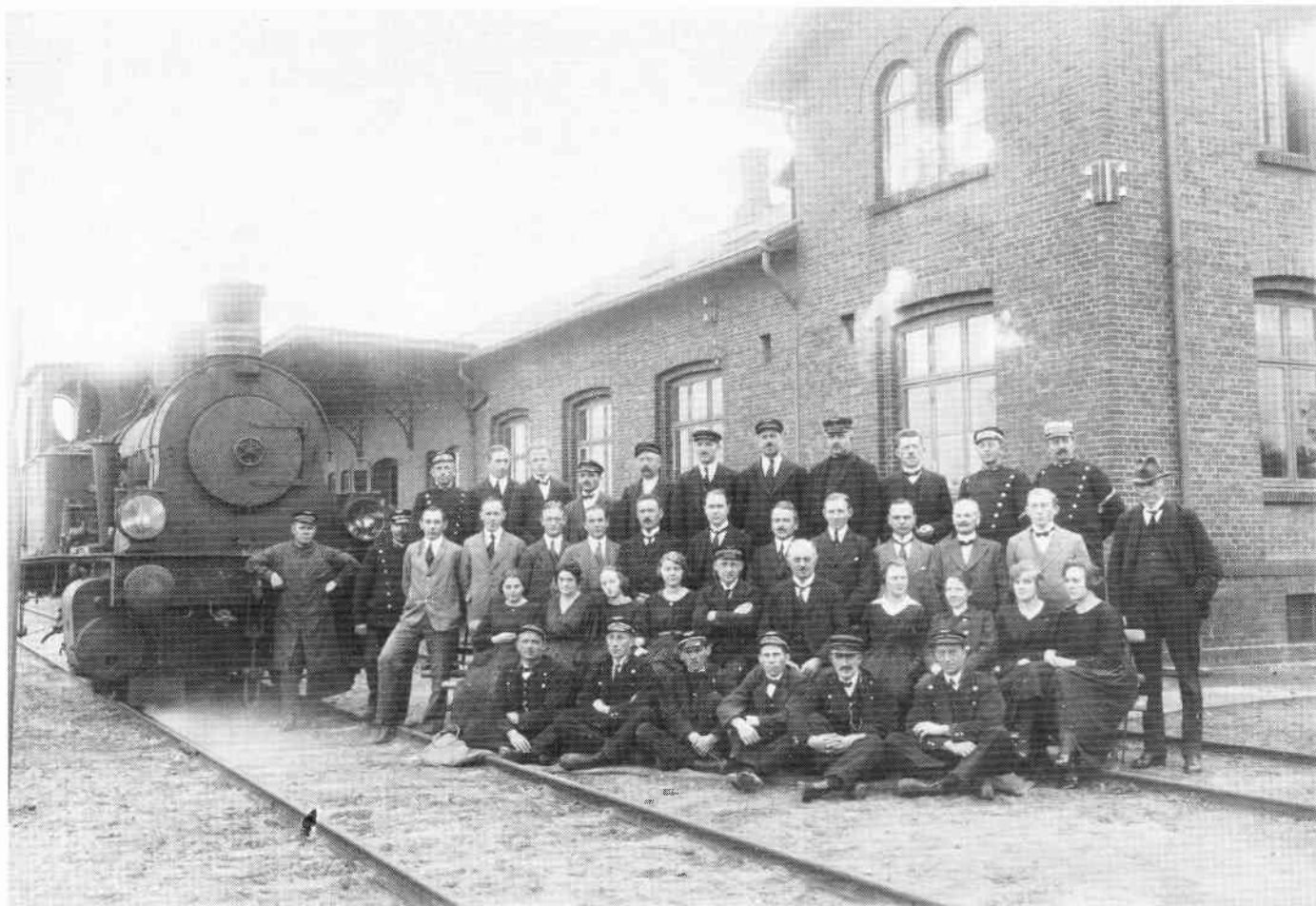
Trafikministeren og folketings-flertallet bestemmer selv, om de - ved at undlade at følge anlægs-investeringerne op med tidssvarende materiel til privatbanerne - vil lægge navn til endnu en skandale af Peder Paars/Ask/Urd-agtige dimensioner.

Men det er måske en helt anden historie...?

Anders Riis.

Beklager! Dette nummer af Jernbanen kommer ud flere uger efter den seneste frist, redaktionen anser for rettidig - nemlig den 28. i udgivelsesmåneden. Årsagen er flere perioder med sygdom (heldigvis ikke alvorlig, men blot irriterende) hos den ansvarshavende redaktør og hans familie på strategisk uheldige tidspunkter i forhold til »jernbanen«s produktion. Tidsfristen for »Ordhunden« lempes i den forbindelse - læserne skal jo ha' en vis tid til at løse opgaven. I konsekvens deraf kan vinder-navnet først offentliggøres i nr. 6. Jeg beklager forsinkelsen og iler med nummer 5.

Anders Riis.



Aalborg G. havde i de første mange år efter dens åbning 1902 et velvoksnet personale. I mange år var det damplokomotivet APB 39, der var fast rangermaskine på Aalborg G. Her et foto af ældre dato, hentet fra H. J. Fredbergs arkiv.

Aalborg G. Station (Ag.)

Aalborg Privatbaners fælles lokomotiv- og godsstation var i mange år blandt landets travleste privatbane-stationer

Af Hans Jørn Fredberg

Fjerritslev - Nørresundby - Frederikshavn Jernbane (FFJ) åbnedes i to omgange, idet strækningen Nørresundby-Fjerritslev blev åbnet for drift den 19. marts 1897 og strækningen Nørresundby-Sæby-Frederikshavn den 18. juli 1899. Det var oprindelig tanken, at både Fjerritslevbanen og Sæbybanen skulle have fælles endestation på Nørresundby havn, men som forholdene havde udviklet sig, blev man hurtigt klar over, at et samarbejde med de søndenfjordske baner, Aars-Nibe-Svenstrup (ANSJ), åbnet for drift den 16. juli 1899 og Aalborg-Hadsund Jernbane, åbnet den 2. december 1900, var nødvendigt, bl.a. af hensyn til fælles værksteder, lokomotivdepot og godsstation.

Både Fjerritslevbanens og Sæbybanens tog fik derfor endestation i Aalborg. Dette førte til en årelang forhandling med Nørresundby, der så sine interesser truet og

længst muligt fastholdt den oprindelige plan.

Den 1. november 1901 kunne værkstederne og lokomotivstationen tages i brug, mens godsstationen først var færdig til åbning den 8. december 1902. Indtil da var al ekspedition af gods foretaget af DSB.

Aalborg G. station var anlagt rigeligt stor. Det var gennem årene kun nødvendigt med få udvidelser, efterhånden som trafikken steg. En mindre tilbygning blev foretaget i driftsåret 1903/04, da hovedkontoret flyttede fra lejede lokaler på Frederikstov til stationen, som samtidig fik indlagt elektrisk lys fra maskinværkstedet, der lige fra opførelsen havde været udstyret med denne luksus.

Det daglige arbejde på Ag.

Aalborg G., der aldrig har haft persontrafik, var opdelt i to funktioner, en stationsdel og en godsekspedition.

Stationen var toglederstation for alle banerne, og stationsforstanderen havde bemyndigelse til at foretage alle fornødne dispositioner vedrørende toggangen, herunder forlægning af togkrydsninger m.v. samt til at tillyse sær- og arbejdstog. Han havde endvidere tilsyn med de øvrige stationer og togpersonalet.

Stationen havde et ret stort personale, der i 1933, foruden stationsforstanderen, bestod af en overassistent, fem assistenter, en rangermester, en rangerformand, en overportør samt 23 portører. Endvidere var ansat tre rengøringskoner til rengøring af perssonvogne.

Aalborg G. var betjent hele døgnet af hensyn til den omfattende rangering, der blev udført om natten. Godstogene udgik fra Ag. mellem kl. 3.00 og 4.00. Endvidere skulle stationen modtage tilbagemelding fra endestationerne når sidste tog var ankommet, hvilket skete mellem kl. 1.00 og 1.30.

Rangeringen til og fra Cementfabrikken Danmark og Dansk Eternit-Fabrik foregik som regel også om natten for ikke at genere den ret stærke trafik på Sønderbro, der var og er en vigtig indfaldsvej til Aalborg.

Arbejdet bag kulisserne

Stationen tog sig endvidere af togformering, vognfordeling, tjenestefordeling for togpersonalet samt personstatistik.

Vognfordelingen foregik på den måde, at hver station med første morgentog indsendte en vognrapport, der bl.a. indeholdt oplysninger om overskydende vogne og bestillinger på vogne til læsning.

Straks efter at rapporterne var indgået, påbegyndtes vognfordelingen, og såfremt en station ikke inden kl. 12.00 havde modtaget besked om tomme vognes benyttelse eller bortsendelse, kunne stationerne disponere over vognene til senere indgåede bestillinger.

Foruden skriftlig godsvognsstatus skulle stationerne hver eftermiddag opgive telefonisk vognstatus. Når Aalborg G. på klokkeslet via liniedepeche havde averteret afgivelsen ved ordet »vognstatus«, meldte stationerne sig i rækkefølge med de nødvendige oplysninger.

Revision af togbilletter og rutebilletter var henlagt til stationen, ligesom udregning af fordelingstal til brug ved fordeling af udgifterne mellem banerne vedrørende benyttelse af personale, brugen af person- og pakvogne, togopvarmning, vognrengøring af trækraft.

Godsekspeditionen omfattede alt arbejde på pakhuset og blev ledet af godsekspeditionen, der i 1933 til medhjælp havde tre assistenter, en pakhusmester, en pakhusformand, ni portører og depotarbejdere samt ca. 20 ekstraarbejdere.

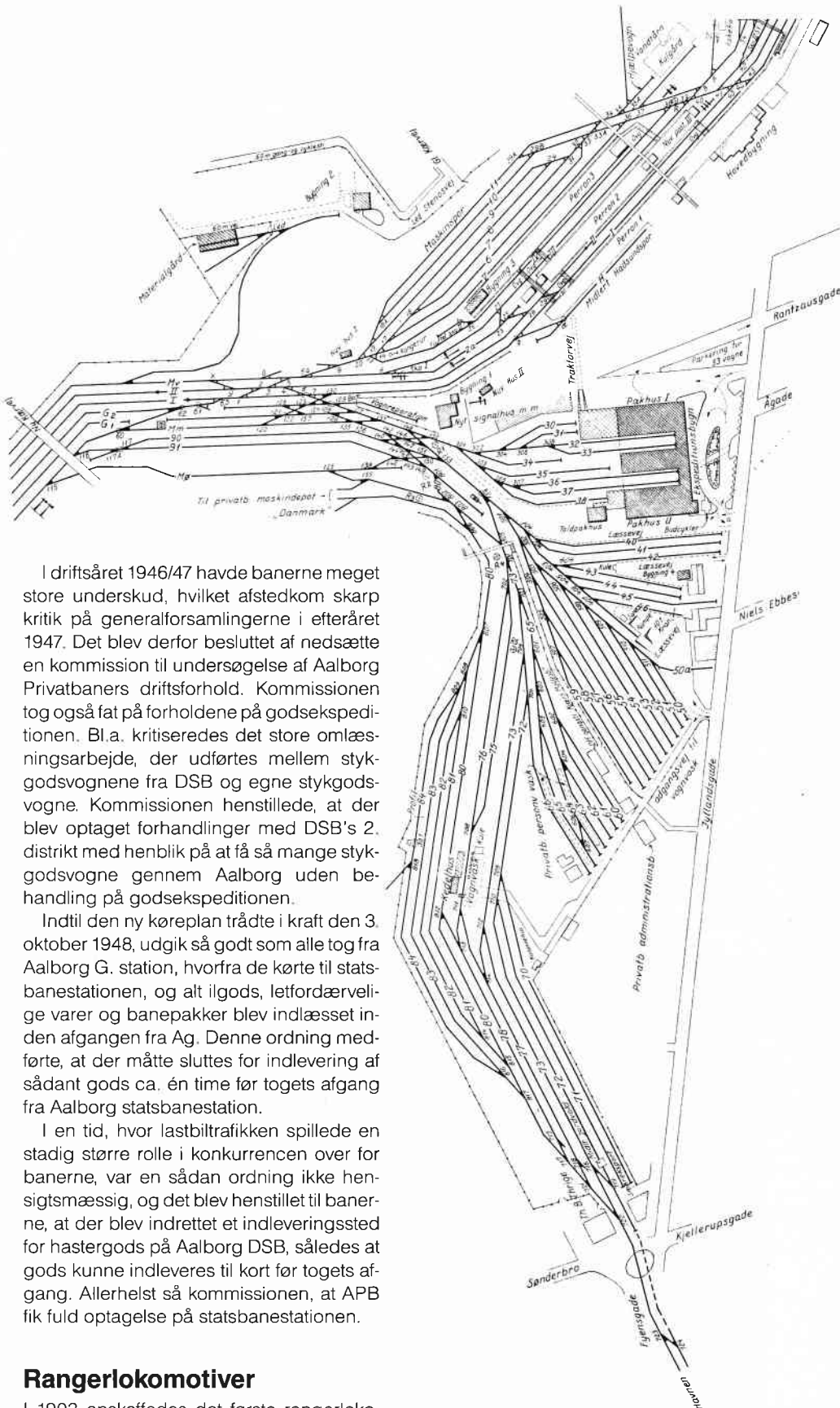
Godsekspeditionen var opdelt i to pakhus, et for ankomende gods og et for afgående gods. Det var ret store godsmængder, der ekspederedes på Aalborg G. godsekspedition.

228.413 tons gods

I driftåret 1924/25 blev der ekspederet 33.600 tons stykgods og 194.753 tons vognladningsgods, ialt 228.413 tons. Tallet indeholder såvel gods til og fra Aalborg som transitgods til og fra DSB og Aalborg-banerne indbyrdes.

Til sammenligning kan nævnes, at godssætningen på DSB's godsekspedition i samme driftår androg 46.079 tons stykgods og 251.272 tons vognladningsgods, ialt 297.351 tons incl. transittrafikken til og fra APB.

Der blev på godsekspeditionen udført et stort arbejde med transiterende gods til og fra DSB. Godset, der ankom med DSB til viderebefordring til stationer på APB, skulle udlæsses, sorteres og atter indlæsses i ny stykgodsvogne. Der blev dagligt læsset 25-30 stykgodsvogne, heraf ca. 10 til landstationer.



I driftsåret 1946/47 havde banerne meget store underskud, hvilket afstedkom skarp kritik på generalforsamlingerne i efteråret 1947. Det blev derfor besluttet af nedsætte en kommission til undersøgelse af Aalborg Privatbaners driftsforhold. Kommissionen tog også fat på forholdene på godsekspeditionen. Bl.a. kritiseredes det store omlæsningsarbejde, der udførtes mellem stykgodsvogne fra DSB og egne stykgodsvogne. Kommissionen henstillede, at der blev optaget forhandlinger med DSB's 2. distrikt med henblik på at få så mange stykgodsvogne gennem Aalborg uden behandling på godsekspeditionen.

Indtil den ny køreplan trådte i kraft den 3. oktober 1948, udgik så godt som alle tog fra Aalborg G. station, hvorfra de kørte til statsbanestationen, og alt ilgods, letfordærlige varer og banepakker blev indlæst inden afgang fra Ag. Denne ordning medførte, at der måtte slutes for indlevering af sådant gods ca. én time før togets afgang fra Aalborg statsbanestation.

I en tid, hvor lastbiltrafikken spillede en stadig større rolle i konkurrencen over for banerne, var en sådan ordning ikke hensigtsmæssig, og det blev henstillet til banerne, at der blev indrettet et indleveringssted for hastergods på Aalborg DSB, således at gods kunne indleveres til kort før togets afgang. Allerstørst så kommissionen, at APB fik fuld optagelse på statsbanestationen.

Rangerlokomotiver

I 1903 anskaffedes det første rangerlokomotiv, APB 17, et lille tokoblet lokomotiv. Lokomotivet blev leveret af Borsig i Berlin til en pris af ca. 14.000 kr. I 1924 solgtes APB 17 til Skagensbanen og blev litereret SB 4. I 1969 blev maskinen solgt til Dansk Jernbane-Klub og er bevaret ved Limfjordsbanen i Aalborg.

Det næste lokomotiv blev i 1909 leveret fra Hanomag og blev litereret APB 25. Lokomotivet var trekoblet i næsten identisk med

Et udsnit af DSBs skematiske sporplan, der viser Aalborgs stations-område, som sporene fandtes ved årsskiftet 1960/61. Sporgruppen 60-66 er den rest erende part af den tidligere Aalborg G., og den gennemskårne hovedbygning er angivet med teksten »Privatb. administrationsb.«. Området mellem Jyllandsgade og den »gennemskærende« vej hørte også til Aalborg G.

Aalborg- Hadsund.

Søn- og

Helligdage.

Stationer- nes Be- ne- lighed	Afstand fra Aalborg km		DL. 64 b.			DL. 66 b.			M. 72 b.		
			Ank.	Afg.	× Tog	Ank.	Afg.	× Tog	Ank.	Afg.	× Tog
	—	Aalborg G.	—	920	—	—	—	—	2145	—	—
	—	Aalborg S.	930	940	—	—	1410	—	2155	2205	—
	4,6	Gug C	948	949	—	1418	1419	—	2213	2214	—
	6,5	Lundergaarde. T E	×	951	—	×	1422	—	×	2216	—
	8,7	Gistrup E	956	957	—	1426	1427	—	2222	2223	—
	12,4	Klarup C	1002	1003	—	1433	1434	—	2230	2231	—
	16,6	Storvorde D	1009	1010	—	1441	1442	—	2239	2240	—
	18,3	Sejlfod C	1013	1014	—	1446	1447	—	2244	2245	—
	20,6	Gudumholm E	1019	1020	—	1452	1453	—	2250	2251	—
	23,1	Louisendal. T B	×	1024	—	×	1456	—	×	2255	—
	25,6	Vaarst C	1028	1029	—	1500	1501	—	2300	2302	—
	29,8	Komdrup C	×	1036	—	×	1508	—	×	2309	—
	32,2	Kongerslev B	1042	1043	—	1513	1514	—	2315	2317	—
	36,0	Bjerregaardene. T C	×	1050	—	×	1520	—	×	2324	—
	40,0	Bælum C	1057	1058	—	1526	1527	—	2330	2336	—
	42,8	Solbjerg By. T C	×	1103	—	×	1532	—	×	2342	—
	44,1	Solbjerg B	1105	1106	—	1534	1535	—	2345	2346	—
	47,6	Veddum C	1112	1113	—	1541	1542	—	2352	2353	—
	49,1	Skelund B	1117	1118	—	1545	1546	—	2357	2358	—
	53,9	Visborg C	1126	1126	—	1554	1555	—	005	006	—
	56,3	Hadsund N.	1130	—	65b	1559	—	—	010	—	—
Løber (alle S. & H. hvor intet er anført).											
Vedtegning											

Samtlige Tog fører kun Fællesklasse.

Eksempel på en tjenestekøreplan med udgangspunkt i Aalborg G. For overskuelighedens skyld er vist en søn- og helligdagskøreplan fra krigsårene (sommer 1942). I den allersidste tjenestekøreplan for APB, gyldig fra 26. maj 1968 til 31. maj 1969 (!), optræder endestationen slet og ret som Aalborg.

den i 1903 leverede FFJ 18, der var anskaffet til rangering i Nørresundby, men også blev anvendt i Aalborg. Lokomotivet blev udrangeret i 1952.

I 1915 fik APB et virkeligt stort rangerlokomotiv, idet man købte Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Jernbanes lokomotiv SNNB 2, der var bygget af Maffei i 1910. Lokomotivet blev literet APB 33. I forbindelse med ombygningen til rangerlokomotiv mistede Nr. 33 bl.a. overhøderen. Udrangeret i 1952.

Den sidste anskaffelse af damp-rangerlokomotiver fandt sted i 1923. Søstermaskinerne, FFJ 38 og APB 39 blev leveret fra Henschel & Sohn. Der var tale om store moderne tre-koblede rangermaskiner med lavtliggende kedel. Nr. 38 var anskaffet til rangering på Nørresundby Havestation. De var begge i daglig drift indtil anskaffelsen af rangertraktorer i 1952. De var herefter reserve for rangertraktorerne, indtil de blev udrangeret og ophugget i 1966. De sidste år af deres levetid var de dog ikke driftsklare.

Som nævnt holdt motoriseringen sit indtog på Aalborg G. i 1952 med anskaffelse af to kraftige rangertraktorer fra John Fowler, England. Traktorerne blev literet FFJ M 1214 og 1215 og blev anvendt til rangering i såvel Aalborg som Nørresundby. Begge holdt ud til den bitre ende. M 1214 blev i 1969 solgt til Hjørring Privatbaner som HP 41. M 1215 blev samme år solgt til Lollandsbanen og fik nr. LJ M 13. I 1978 blev HP 41 solgt til Lollandsbanen som ny LJ M 13. Den oprindelige M 13 blev anvendt som reservedelslager for den ny M 13.



Resterne af Aalborg G., som det så ud i sidste halvdel af 1960'erne. På dette tidspunkt er den sydligste »Stump« af bygningen, hvis nye gavlsender ses yderst til venstre, nedrevet. Den har givet plads for den nye vejbro hen over baneterrænet. Foto: Hans J. Fredberg.

Afvikling af Aalborg G. station

Den tidligere nævnte kommission, der afgav betænkning i januar 1949, foreslog, at der oprettedes en trafikinspektørordning. Hidtil havde direktøren været leder af Trafikafdelingen, men den daglige ledelse var lagt i hænderne på stationsforstanderen på Aalborg G. station, der var pålagt ved ugentlige rejser at påse, at stationerne opfyldte forskrifterne for sikkerhedstjenesten, men iøvrigt havde han ingen bemyndigelse eller beføjelser over for stationerne og togpersonalet.

Et af resultaterne af denne ordning var bl.a., at toggangen havde været meget upræcis, med store forsinkelser og svigtende forbindelser - til stor gene for publikum. Især godstogene var plaget af forsinkelser, som under krigstidens store trafik med besværlige forhold, både hvad materiel og brændsel angik, var forståelige. At forsinkelserne fortsatte samtidig med, at godsmængden faldt stærkt, måtte tilskrives manglende organisation.

Allerede i august 1949 blev det ny Trafik-kontor oprettet og en ansvarlig trafikinspektør ansat. Samtidig hermed mistede Aalborg G. station sin rolle som toglederstation, idet alle opgaver med trafikledelse, statistik, revision m.v. blev overført til Trafik-kontoret.

Som en følge af oprettelsen af Trafikkontoret blev stationen sammenlagt med godsekspeditione i foråret 1951. Stationsforstanderen blev kontorchef på Hovedkontoret og godsekspeditionen blev stationsforstander.



Den resterende del af Aalborg G., som den tog sig ud, mens privatbanernes hovedkontor stadig fandtes i bygningsdelen til venstre. Foto Hans J. Fredberg.

Aalborg G.'s endeligt

Først i 1950-erne blev der optaget forhandlinger med DSB med henblik på statsbanernes overtagelse af rangeringen og godtekspektionen i Aalborg. Fra den 1. september 1957 overtog DSB privatbanerne rangering i Aalborg, herunder rangering af enmandsbetjente tog mellem maskindepot og peron. Med virkning fra den 1. november 1959 overtog DSB endvidere privatbanernes godsekspedition og Aalborg G. blev nedlagt. Til formålet havde DSB opført en ny godsekspedition til erstatning for den gamle, der lå hvor den nuværende rutebilstation ligger. Fra samme dato blev et areal på ialt 56.200 m² stillet til rådighed for DSB.

Pakhuset på Ag. blev i forbindelse med et vejanlæg gennemskåret. Delen ud mod Jyllandsgade rummede fortsat APS's Hovedkontor, mens den anden del i løbet af nogle år blev nedrevet. En del af personalet på Ag. overgik i årene 1957-59 til DSB.

Hermed var en af landets største og mest interessante privatbanestationer historie. Selve navnet Aalborg G. levede videre i tjenestekøreplanerne indtil banerne lukkede den 31. marts 1969, men dækkede nu kun over maskindepotet.

Den amputerede stationsbygning eksisterer stadig på adressen Jyllandsgade 20. I dag har et revisionsfirma til huse i bygningen. □



Selv om aktiviteten var stærkt mindsket i slutningen af 1960'erne, havde jernbane-entusiaster dog grund til at ta' et kikk. Her »hviler« ikke mindre end 17 C-vogne (heraf én med tagrytter - den nuværende FFJ C 72?) sig. To af de karakteristiske D-vogne samt en EM, »bette-Klaus«, kan også genkendes. De lukkede endeperroner afslører ca. midt i billedet AHJ CB 61, der jo havde en historie som AHJs første motorvogn, M 5201. Foto: Hans J. Fredberg.



»Sj« - har Skjern altid heddet som forkortelse. Men i by- og stationsnavnet er »J«-et først blevet indføjet i begyndelsen af 1950'erne. Andre stationer har fortsat forkortelser, der ikke svarer til stationens stavemåde - Køge (Kj) er således helt analog med Skjern. Men ingen ville i dag finde på at bruge stavemåden Kjøge. Foto fra 1985: Erik Steen Jensen.

Hv Kæ Ge - Hvad kældereren gemte

Stationsforkortelser bygger ingenlunde på tilfældigheder. Følg her med i »navngivningen«: Hvorfor hedder det f.eks. København N.?

Af Frank Nielsen

Det handler om stationsforkortelser. De tre her viste skal »oversættes« til Hvalsø, Kibæk hhv. Gedser. Hvis man er lidt kreativ, kan man også oversætte forkortelserne til »Hvad Kældereren Gemte«, og det er lige nøjagtig, hvad den gjorde.

Til daglig arbejder jeg i DSB's køreplanskontor, som hører under Trafiktjenesten. Indtil januar 1992 har køreplanskontoret haft hjemme i generaldirektoratet i Sølvgade, men med udgangen af januar flyttede kontoret sammen med resten af tjenesten på Kalvebod Brygge, hvor jo også DJK har fået til huse - lidt længere nede ad gaden...

I forbindelse med vores flytning blev nogle kollegaer og jeg bedt om at kigge på indholdet af vores »kælderarkiv«. Der blev - det

må indrømmes - renoveret i indholdet med temmelig hård hånd, selvom vi selvfølgelig tog skyldig hensyn til jernbanemuseet. Det er ikke utænkeligt, at en del af disse sager vil gå videre til DJK, når Bent Nathansen er færdig med at kigge på dem.

Midt i de mange sager, som vi ind imellem ligefrem betragtede med stor undren, dukkede et gammelt kartonomslag i folioformat op. Omslaget bar titlen »STATIONSFORKORTELSER (Trafikafdelingens arkiv)«. Omslaget viste sig at indeholde sagsbehandling vedrørende stationsforkortelser fra 1934 og frem til 1975. Det syntes jeg nok var et nærmere studie værd!

»Telegraf-adresser«

Stationsforkortelserne blev jo indført af hensyn til brugen af telegrafen. Hvert eneste

ekspeditionssted fik derfor tildelt et éntydigt »kaldesignal«, dvs. kun ét »sted« havde den pågældende forkortelse, selvom stedsnavnet fandtes op til flere forskellige steder i landet. For at undgå forvekslinger og altså sikre en fortsat entydighed, var stationsforkortelser tidligere ikke noget, man sådan lige satte sig ned og »opfandt«. Der foregik tvært imod en seriøs sagsbehandling i form af brevveksling mellem DSB's og P&T's generaldirektorater, der mandede ud i en indstilling til Ministeriet for Offentlige Arbejder, som endelig approberede de og de forkortelser.

Selvom telegrafen på den måde ikke længere bruges, så bruges forkortelserne stadig, ikke mindst fordi det til daglig er nemmere og meget praktisk. I det følgende har jeg tænkt mig at gengive nogle af de mere kuriøse og muntre eksempler fra omslaget:

Brev fra ministeriet 19.7.1934:

Foranlediget af Generaldirektoratets Skrivelse af 20. f. M. (J. Nr. IV 12772) skal man efter stedfunden Brevveksling med Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet tjenstlig meddele, at Ministeriet herved approberer, at nedennævnte nye Ekspeditionssteder faar til-delt den ud for hvert Ekspeditionssted vedføjede Forkortelse:

Mørdrup - Møt, beliggende mellem Snekkersten og Kvistgaard.
Vesterport - Vpt, — — København H og Nørreport.
Nordhavn - Nht, — — Østerport og Hellerup.
Dagstrup - Dgt, — — Mørke og Thorsager.
Koed - Kdt, — — Ryomgaard og Kolind.
Nødager - Ndt, — — Kolind og Hallendrup.
Borupsallé - Bpt, — — Nørrebro og Godthaabsvej
Dybbølsbro - Dbt, — — København H og Enghave.

Ministeriet approberer derhos, at Forkortelsen Nht for det nedlagte Ekspeditionssted Næderhede mellem Skals og Kølsen udgaar, samt endelig at der for Haderslev Station, der fra 15. Maj d. A. er nedsat til Billetsalgssted og benævnes Haderslev Vest, anvendes Forkortelsen Hav, medens Forkortelsen Had herefter benyttes for Haderslev Amtsbanegaard, der nu er Fællesstation for Stats- og Privatbanerne.

Bemærk forslaget Bpt for Borupsallé. Det kom aldrig i brug, for i 1936 åbnedes i stedet en ny station med navnet Fuglebakken (Fut) på det påtænkte sted. Der er også senere ændret på forkortelserne i Haderslev. Da amtsbanegården gik ud af brug blev Haderslev Vest ændret til »Had«, og »Hav« kom til at stå for København Havnegade.

Overlevede nedlægning

I 1936 nedlagdes Rødekro-Bredbro og Ringsted-Hvalsø-Frederikssund (som bekendt efter meget få års drift). Alle forkortelserne blev på behørig vis slettet efter ministeriets approbation, bortset fra Ou (Krogstrup), Skb (Skibby), In (Kirke-Hyllinge), Ay (Kirke-Saaby), Hel (Hellevad) og Øu (Løgumkloster) »paa de ovennævnte Strækninger bibeholdes under Hensyn til, at der stadig er Posthus eller Telegrafekspedition, samt at Forkortelserne Jd = Jystrup og Bx = Bedsted Løgum efter Ønske fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet ændres saaledes: Jd = Jystrup Midtsj. og Bx = Bedsted Lø.« (!) Minsandten om ikke der her var to byer, som tog navneforandring efter »nedlæggelsen«.

Brev fra generaldirektoratet til det daværende 1. distrikt 25.11.1944:

Fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet har man modtaget en saalydende Skrivelse:

»Efter oprettelsen af Nordvestkvarterets Postkontor og Sydvestkvarterets Postkontor i København vil det være ønskeligt og naturligt at anvende Forkortelserne Nv og Sv for disse Posthuse, men da de nævnte Forkortelser i Forvejen anvendes for henholdsvis Nørre-Alslev og Svejlbæk, skal man foreslaa, at der finder en Ændring Sted af de hidtidige Stationsforkortelser for sidstnævnte Steder f. Eks. til henholdsvis Nav og Svjeller lignende.«

Til hvilket man udbeder sig Distriktets Udtalelse snarest belejligt.

Det kan næppe undre, at ingen i DSB havde synderlig lyst til at ændre på mangeårigt indarbejdede forkortelser. Nye forkortelser frygtedes at blive anledning til idelige mis-

forståelser og fejltagelser. Der foregik en del brevveksling, og i et brev af 16.1.1945 meddelte ministeriet at bemeldte Generaldirektoratet frafaldt det pågældende forslag. P&T valgte i stedet for de centrale postkontorer i København alene at anvende store bogstaver (F, Ø, S, K, NV og SV).

27.10.1948. Brev fra Baneafdelingen til Trafik- og Personaleafdelingen:

Vedr.: Benyttelse af plombertænger.

Som følge af indførelsen af nye regler for benyttelse af Signalvæsenets og Signaltjenestens plombertænger vil det være nødven-

digt at indføre telegrafforkortelser for samtlige mellemblokposter.

1. distrikt har for sit vedkommende foreslaaet følgende forkortelser:

Adamshøj..... Aam.
Bringstrup T..... Brt.
Brøndbyvester..... Bym.
Dyndet..... Dym.
Enghave..... Av.
Frydenlund..... Fym.
Grøfte..... Gfm.
Gøderup B..... Gøt.
Helleholm..... Hem.
Knudstrup..... Kum.
Kraghave..... Kam.
København H, post K..... Khm.
Marbjerg..... Mam.
Skovsø..... Søm.
Sorgenfri..... Sft.
Svenstrup Sj..... Sw.
Trekronergade..... Tom.
Virum..... Vir.
Vridsløselille T..... Vl.

Man har herfra intet at bemærke til forslaget, udover at Adamshøj maaske bør benævnes Adm i stedet for Aam med henblik paa muligheden for at forveksle aa med å.

Man skal anmode afdelingen om at fastsætte telegrafforkortelser for de omhandlede mellemblokposter og meddele resultatet hertil. Tilsvarende forslag for 2. distrikt vil senere blive fremsendt.

Selvfølgelig har det danske jernbanenet sit »Fut«, Fuglebakken T, som fra starten var tænkt som Borupsallé T (Bpt). De fleste af forkortelserne røber naturligt ophav, men visse steder må man bare vide, at sådan er det. F.eks. Østerport (Kk) ..., Heller ikke Ou (Løgumkloster) eller In (Kirke-Hyllinge) virker mnemoteknisk rigtige. På et uddrag af DSBs tjeneteknisk køreplan 1989 ses her, hvordan stationsforkortelserne nu angives.

TKØ
K 89

181-2

GODSFORBINDELSBANEN 7

		G 9873		G 45756		M 91363		G 9875		G 41718	
		MX 800		MZ 1800		HFHJ MX 0		MH 300		MZ 1800	
		An	Af	An	Af	An	Af	An	Af	An	Af
København ..	Gb	—	19.47	fra Rfø	—	21.10	—	—	—	fra Rfø	—
Vigerslev	Ig	—	53	pass. 20.34	—	15	—	—	—	pass. 22.34	—
Flintholm	Fl	—	57	—	38	—	19	—	—	—	39
Lindevang	Lit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Solbjerg	Sot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frederiksberg	Fb	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Solbjerg	Sot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lindevang	Lit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Flintholm	Fl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vanløse	Van	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Flintholm	Fl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Godthåbsvej ..	Ght	—	58	—	39	—	20	—	—	—	40
Fuglebakken ..	Fut	—	59	—	40	—	21	—	—	—	41
Nørrebro	Nø	—	20.02	—	42	—	23	—	—	—	42
Lersøen	Ler	20.04	33	20.44	21.08	—	25	—	21.50	22.45	47
Svanemøllen ..	Sam	—	39	—	14	—	—	—	55	—	53
Østerport	Kk	20.46	—	21.21	—	—	—	22.03	—	23.00	—
Ryparken	Ryt	—	—	—	—	—	26	—	—	—	—
Hellerup	HI	—	—	—	—	21.30	21.32	—	—	—	—
						til HI, se side 193					
Hastighed km/t	Gb-Ig 60 Ig-Kk 40	40		40		40		40		40	
Kører	Se anm.	Hv undt. Lø Endv. 22/7 og 29/7		Fr samt 11/4, 10/5 og 23/5, ikke 13/4 og 11/5		Sø		28/5-16/7 Hv undt. Ma og Lø 7/8-26/5 Hv undt. Ma og Lø			

* Tog 91363 standser i Hellerup kun et driftshensyn (indspæning i S-toggangen)

Anm. Tog 9873 kører: Gb-Ler 28/5-16/7 Daglig undt. On, To og Fr.
17/7-6/8 Daglig.
7/8-26/5 Daglig undt. On, To og Fr.
Ler-Kk Daglig undt. Fr og Sø. Endv. 21/7, 28/7 og 4/8



Århus havn for et par ombygninger siden, 23. april 1984. M/F Prinsesse Elisabeth stævner ud fra Ahv, som ses til venstre. Foto: Erik Steen Jensen.

Bollen i »bolle-å-et« blev slået med et »o« ovenover et »a«. Det rigtige bolle-å var endnu ikke tilstede på den pågældende skrivemaskine. I øvrigt ændredes Hem for Helleholm til Hlm. En del af forkortelserne (dem uden »m« som sidstebogstav) var ikke nye, men som mellemblokposter blev det åbenbart fundet nødvendigt at gentage dem.

...og så kom SFJ til

I 1949 overtog DSB de Sydfynske Jernbaner. I den anledning fandt der en lang og indviklet sagsbehandling sted for at få fastlagt forkortelserne på de berørte strækninger. Som nogen måske ved, endte det med, at man stort set over det hele overtog de oprindelige SFJ-forkortelser med en vedføjeelse af et »s« som sidste (tredje) bogstav. Et enkelt sted var man dog nødt til at ændre lidt på navnene. Brev fra Tarif- og Regnskabsafdelingen til Trafik- og Personalfdelingen 24.11.1948 (og her skal I få kancellisprog for alle pengene):

Da Stenstrup Sidespor på De Sydfynske Jernbaner er både billetsalgssted og privat sidespor vil man, for at forebygge, at de virkelige afstande for billetsalgsstedet, der agtes optaget i et tillæg til kilometertavlen til brug ved udregningen af billetpriser og rejsegodsfragt også benyttes ved beregningen af fragt for godsforsendelser fra og til sidesporet, som i henhold til en overenskomst med sidesporejeren skal regnes efter afstanden for Stenstrup station, finde det praktisk, at benævnelsen af billetsalgsstedet ændres til eksempelvis »Stenstrup Teglværk«, »Stenstrup Syd« eller anden efter de lokale forhold afpasset benævnelse, medens benævnelsen »Stenstrup Sidespor« uændret bibeholdes for selve sidesporet. Driftsbestyreren for De sydfynske Jernbaner, hvis udtalelse om forholdet man har indhentet, har foreslået, at den nye betegnelse for billetsalgsstedet bliver »Stenstrup

Syd«. Af hensyn til fremstillingen af trykplader til billettrykkemaskinerne på Københavns Hovedbanegaard, Aarhus H og Odense stationer, beder man den ærede (!) afdeling snarest belejligt meddele, om den sidstnævnte benævnelse af billetsalgsstedet kan tiltrædes, i hvilket tilfælde denne også bør benyttes i køreplaner m.v.

Efter disse tre (3!) sætninger endte det så med, at Stenstrup Sidespor skam kom til at hedde Stenstrup-Syd.

Fra Skern til Skjern

Endnu en navneændring: Brev fra Trafik- og Personalfdelingen til Budgetkontoret 15.8.1951:

2. distrikt er d.d. tilskrevet således: Under henvisning til den med distriktets påtegning af 7. f.m., j. nr. T. 2219a, hertil fremsendte sag vedrørende opmaling af stationskilte på Skern station og det i denne forbindelse rejste spørgsmål om, hvorledes byens navn fremtidig skal staves, skal man meddele, at man underhånden har drøftet sagen med stednavneudvalget, der har meddelt, at det må betragtes som overvejende sandsynligt, at stavemåden »Skjern« vil blive autoriseret, og at man derfor intet vil have at indvende mod, at denne stavemåde allerede nu bringes til anvendelse på stationskiltene.

Da man anser det for mindre hensigtsmæssigt, at skiltene på stationen i længere tid henstår uden navneangivelse, vil man kunne tiltræde, at skiltene forsynes med navneangivelsen »Skjern«. I øvrigt vil ændringen af stationens navn ikke blive gennemført, før den formelle autorisation foreligger. Hvilket hermed meddeles.

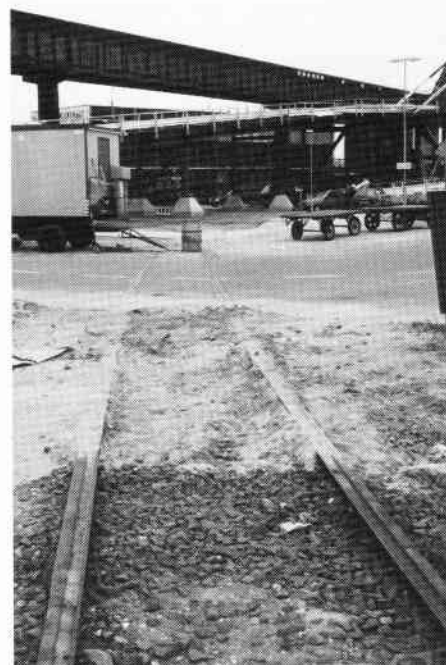
Unægtelig en lang diskussion om et »j«. Underligt nok har forkortelsen for Skjern altid været - og er fortsat - Sj.

Med VLTJ på gummihjul

Ministeriet godkendte også forkortelser for privatbanestationer. Oftest var det nu P&T, der ønskede forkortelser for disse indført. Brev fra ministeriet til DSB 10.8.1995:

Under d.d. har man tilskrevet generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet således:

»I anledning af generaldirektoratets skrivelse af 15. juli 1955 (j. nr. II nr. 6328) skal man efter brevveksling med generaldirektoratet for statsbanerne og direktøren ved tilsynet med privatbanerne meddele, at departementet herved godkender, at der tildeles nedennævnte stationer ved Vemb-Lemvig-Thyborøn jernbane de ligeledes nedenfor anførte forkortelser:



Resterne af Århus Havnestation, maj 1991, tre måneder efter, at togtrafikken ophørte. Foto: Anders Riis.

Bonnet Bnt
 Bækmarksbro Bkm
 Bøvlingbjerg Bvl
 Faare Fre
 Fabjerg Fab
 Gudum Vestj. Gdv
 Harboøre Hbø
 Klinkby Kli
 Nissum Seminarieby Nsy
 Ramme Ram
 Skrydstrup Skp
 Strande Sta.
 Hvilket hermed meddeles under henvisning til generaldirektoratets skrivelse af 22. juli 1955 (j. nr. IV 28504).

En del af de her nævnte byer havde ikke jernbanestation, men betjentes af rutebiler i VLTJ's opland.

Oftentimes blev forkortelserne først indført, når privatbanen var lukket. Forkortelserne blev nødvendige, enten fordi P&T opretholdt lokale postekspeditioner, eller fordi DSB oprettede »bilekspeditioner« til afløsning af jernbanen. Her et brev fra ministeriet til DSB 16.10.1958. Anledningen er opretholdelsen af postekspeditioner efter nedlæggelsen af Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane (VVGJ):

Under d.d. har man tilskrevet generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet således:

»I anledning af generaldirektoratets skrivelse«...»tildes nedennævnte postekspeditioner de ligeledes nedfor angivne forkortelser, nemlig:

Bredsten	Bds
Randbøl	Rdb
Skibet	Sib
Stouby	Sub
Vandel	Vdl
Vrigsted	Vgs.

Hvilket herved meddeles.....

Også her benyttede man sig af lejligheden til at få tildelt forkortelser for et par byer, der ikke vedrørte de nedlagte jernbanestationer.

Ahv indtil Ask...

I 1960 var planerne om en forlængelse af S-banen fra Glostrup til Tåstrup langt fremme. I god tid kunne man derfor lige så godt få fastlagt evt. nyt forkortelser. Her et brev fra DSB til ministeriet 10.10.1960:

Vedr. stationsforkortelser.

I anledning af at statsbanerne fra 15/10 opretter et ekspeditionssted i Århus, benævnt Århus havnestation, og indenfor de nærmeste år opretter stationer i Albertslund og Rødovre tillader man sig at foreslå, at følgende forkortelser fastsættes:

Århus havnestation:	Ahv
Albertslund:	Alb
Rødovre:	Rdo

Forkortelserne blev alle approberet. Supplerende kan det jo så fortælles, Ahv gik ud af brug igen i 1991, da der igen-igen kom



Det gamle fotografi (2)

- Er en ny rubrikserie, hvor gamle fotografier får nogle ord med på vejen. Har du ældre fotos før ca. 1955, så send dem til redaktionen, gerne med data.

Korsør, 13. juni 1956. To fluer med et smæk. Eller rettere: to prototyper i samme optagelse. Forrest den ældste af DSBs tresporede jernbanefærger, M/F Korsør, der var indsat i driften 16. maj 1927 (og fik et aktivt liv på ikke mindre end 54 år!). Bagved, noget sløret af regnen fra en

sprællevende F-maskine, ses DSBs første færge med to bildæk, M/F Halsskov, knap nok taget i brug. Men det skete to dage efter fotograferingen; fra 15. juni 1956 overførte M/F Halsskov - i en næsten glemt mellempæriode - biler mellem Korsør og Nyborg, dog kun på det nedre bildæk. Først da færgen ved åbning af overfarten mellem Halskov og Knudshoved 28. maj 1957 blev flyttet hertil, kunne dens kapacitet udnyttes fuldt ud. □

Foto: PWS

nye færger til Århus (jeg kan ikke lige huske, hvad de nye færger hedder...!).

Lidt daglig sagsbehandling. DSB spørger ministeriet 2.7.1962:

Vedr. stationsforkortelser.

I forbindelse med ibrugtagningen af jernbanestrækningen Nykøbing Falster-Rødby Færge har det af signaltekniske grunde vist sig nødvendigt at oprette en station benævnt Rødby øst. For denne station foreslås fastsat forkortelsen »Rfø«.

I anledning af oprettelse af bilekspeditionssted i Gislev foreslås forkortelsen for ekspeditionsstedet fastsat til »giv«.

Det har vist sig praktisk at have forkortelser for visse private sidespor, hvorfor man endvidere skal tillade sig at foreslå, at der fastsættes følgende forkortelser:

Avernakke	»Avn«
Prøvestenen	»Prø«.

Også her blev de foreslåede forkortelser straks godkendt.

23.7.1962 sender Fredericia station brev til 2. distrikt:

Stationen tillader sig hermed at foreslå, at Fredericia gamle station får tildelt stationsforkortelsen »Fa gl«.

I særtogsanmeldelser, togplaner m.v. anbefores navnet forskelligt som: »Fredericia gl st« eller »Fa lok«.

For at få ensartet angivelse af navnet,

henstilles i togplan 1, side 9 tilføjet: »Fa gl Fredericia gamle station«.

2. distrikt fremsendte straks brevet til generaldirektoratet, der dog ikke anså det for særlig praktisk at gå udover de tre bogstaver, der i al almindelighed blev benyttet i forkortelser. Det endte i stedet med, at forkortelsen blev »Gfa«.

Trylleskoven st.

Sluttelig et brev fra Driftsafdelingen til Baneafdelingen 22.8.1975:

Køgebugtbanen, Hundige-Solrød. Stationsnavne og -forkortelser.

Departementet har meddelt sin godkendelse af at

stationen i	benævnes	forkortet
Greve	Greve	Gre
Karlsunde	Karlsunde	Klu
Karlstrup	Trylleskoven	Try
Solrød	Solrød Strand	Sol

Trylleskoven station er aldrig blevet bygget. Kører man en tur med S-toget, kan man se, at der er afsat arealer til stationen, men om den kommer engang, er nok tvivlsomt, da hele det område, der oprindeligt var udlagt til bebyggelse, efterhånden er gået hen og blevet rekreativt område.

Jeg håber, at det har moret nogen at læse denne artikel. Om ikke andet, så er der da blevet bibragt et lille hjørne af dansk jernbanehistorie. □

Ved bommen (3)

Vil hellere end gerne ha' sorte fingre...

»Ved Bommen« er denne gang stoppet i Nordjylland, hvor vi tegner et portræt af Mogens Duus, der gennem de seneste to år har været driftsbestyrer for Mariager-Handest Veteranjernbane. En post, der indebærer ansvaret for, hvad der i 1990/91 udgjorde ca. 30 procent af den totale omsætning indenfor Dansk Jernbane-Klub...

Af Anders Riis

- Jeg vil hellere end gerne ha' sorte fingre! Faktisk meldte jeg mig til MHVJ for at få lov at rode med gamle dieselmotorer, kikke på mekanikken - og glædes, når det så fungerede.

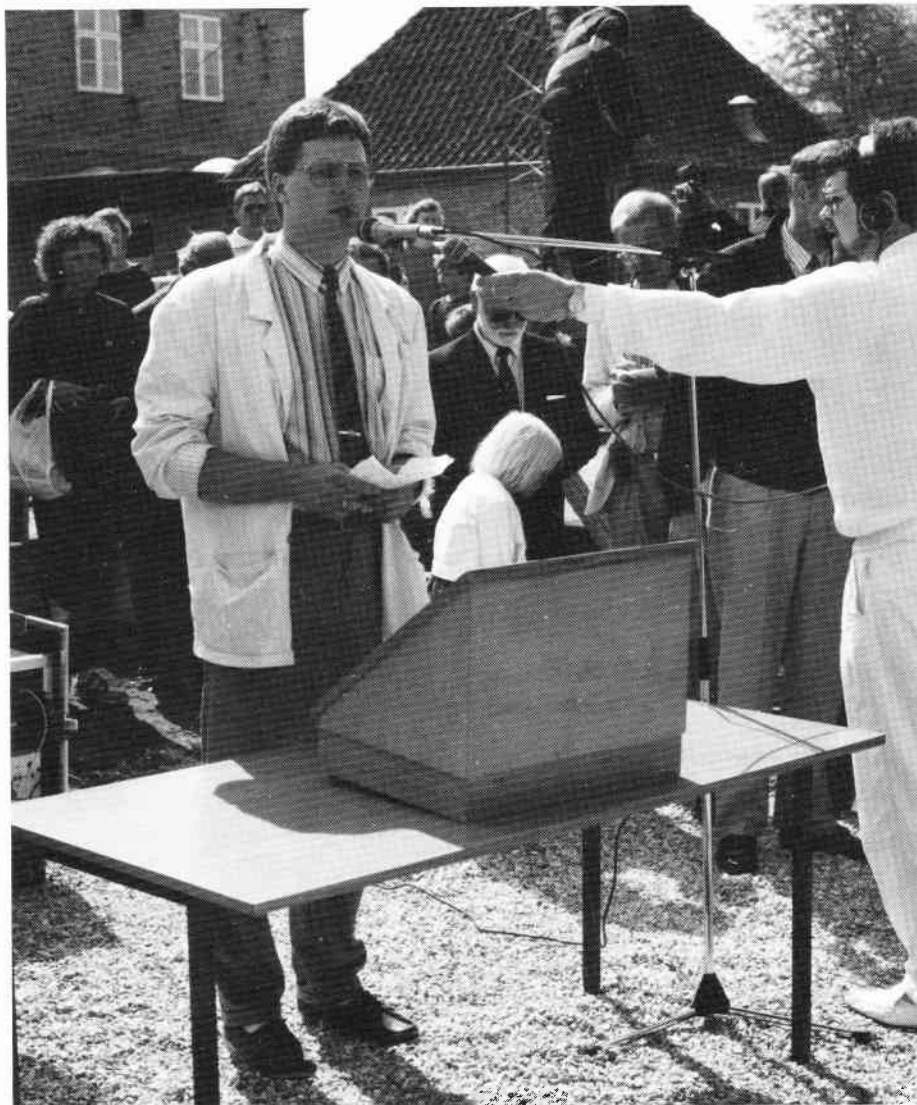
Mogens Duus, netop rundet de 30 år og aktiv i MHVJ på højeste gear de seneste fire, havde en drøm, dengang han flyttede til Mariager Fjord-området.

Drømmen har han stadig. Den lød nemlig IKKE på posten som driftsbestyrer i MHVJ. I sit daglige job som EDB-chef får han masser af afløb for administrative interesser. Nej, her drejede sig om teknikken. De gamle motorer, han kendte så godt fra sideløbende aktivitet i Civilforsvaret, Kammeratskabet, han udmærket kendte fra en lang årække som udøvende veteranbane-entusiast andetsteds i landet. Og det naturlige i at kunne kaste sin indsats ind og se et resultat.

I MHVJ viste det sig imidlertid, at der var brug for de administrative evner. I 1989 blev Mogens Duus valgt ind i driftsudvalget, og da man året efter stod og manglede en driftsbestyrer, rettede alle deres blik mod ham. Han sagde ja - og har ikke fortrudt. Til gengæld er det kun i ny og næ blevet til de ønskede »sorte fingre« i vogne og motorvogne.

Var meget »grøn«

- Jeg var meget grøn - i MHVJ-mæssig sammenhæng også FOR grøn på visse punkter - men hvad jeg manglede i det historiske, stod der folk klar til at supplere med. Og ge-



Posten som MHVJs driftsbestyrer indebærer bl.a. repræsentative poster. Her taler Mogens Duus i forbindelse med navngivningen af IC/3-toget »Stygge Krumpen« (se DSB-nyt) i Mariager 16. maj 1992. Foto: Søren Balle.

nerelt oplever jeg en massiv opbakning fra medlemmerne omkring vores fælles formål: At drive den her veteranbane. Jeg har indtrykket af, at alle yder deres bedste, og det er fantastisk at se: Hver gang, der opstår et problem, er der - ligemeget hvor det sker i organisationen - vilje til at løse det. At drive veteranbane er et holdspil, hvor man i spidsen intet kan gøre, hvis spillet ikke fungerer. Det gør det, og for sådan et hold er det en fornøjelse at stå i spidsen, fortæller Mogens Duus.

Han anser posten som leder af banen som hverken mere eller mindre vigtig end de øvrige poster ved en veteranbane.

- Det er en post, der kræver meget arbejde - præcis ligesom mange andre poster ved veteranbanen. Måske er det ikke særlig synligt, når man skriver breve, laver aftaler, checker op med telefonsamtaler og bliver ringet op. Der går ikke en dag uden disse gøremål. Men det svarer jo til mange af de andre funktioner ved banen. Uanset om man har kasketten som driftsbestyrer, trafikplanlægger, tjenestefordeler eller de andre poster med stor vægt på det administrative arbejde - eller man kaster sin indsats i det

praktiske - er der masser af nødvendige ting, der skal gøres hver dag. Hver uge. Synlige som usynlige.

Over »lege-stadiet«

- Vi skal ikke glemme, at veteranbanerne ikke bare kører, fordi nogle folk har lyst til at lege med tog. MHVJ er nået ud over »lege-stadiet«, og der er brug for en stab af folk, der kan kombinere deres hobby med at være et ansvar bevidst. Veteranbanerne er et kulturhistorisk museum, som vi skal værne om. At se det fungerer dag efter dag - udelukkende på grundlag af medlemmernes entusiasme - det er til gengæld fascinerende...

Han minder om, at dagens niveau er bygget på mange års hårdt slid. I 1967 startede de første medlemmer i Mariager bogstaveligt talt på den bare mark. En stædig og hårdnakket vilje og den velgørende følelse, der breder sig, når ting lykkes - har ligesom ved andre af de etablerede veteranbaner været drivkraften. En drivkraft, der stadig viser sig: Nye mål lokker, samtidig med, at man må erkende de grænser, som den til rådighed værende fritid sætter. Grænser,



MJ-prototypen er kommet og i drift, men endnu åbenbart ikke så meget, at danske jernbanefotografer har set den gennem sine kamera-øjne. I hvert fald er »jernbanen« ikke blevet tilbudt fotos af den, i stedet kikker vi på dens forgænger, hvoraf en del ser ud til at skulle holde endnu en årrække. Her er det MH 392, der 16. oktober 1990 nærmer sig stedet for det længst nedlagte Øls trinbræt lige på vej mod Randers fra Hobro. Jan Forslund fotograferede.

Jernbanenyt - kort fortalt

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



5.3 Tjeneste- og
tjenestegodsvogne ... 1.142 (1.120)
5.4 Privatejede vogne 361 (375)

Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 31. marts 1992 rådede DSB over følgende antal trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. december 1991 i parentes; bemærk, at visse tal er justeret i forhold til de i »jernbanen«, nr. 2/92 - side 48 - anførte):

1. Elektriske lokomotiver (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver 10 (10)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver 161 (162)
2.2 Rangerlokomotiver ... 99 (100)
2.3 Traktorer 40 (40)
2.4 Motorvogne 321 (307)
2.5 Bivogne 65 (58)

3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

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

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne 636 (646)
4.2 Liggevogne 25 (25)
4.3 Sovevogne 17 (17)
4.4 Specialvogne 5 (5)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk. godsvogne 2.614 (2.659)
5.2 Åbne godsvogne 1.770 (1.758)

I januar kvartal er følgende enheder tilgået driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.4/2.5: MFA/FF/MFB 5054/5454/5254 - 5060/5460/5260.

Ad 5.1: 7 stk. Uds 911 O, 013-019 (tidl. litra Fs købt af DB).

Ad 5.2: 20 stk. Lps 412 8, 061-080 (ved anvendelse af tidligere SJ Gbs-undervogne).

Ad 5.3: 29 stk. lavsidede vogne til disposition for Banetjenesten (Baneregionerne m.fl.) 943 3, 000-026, 028, 029 (tidl. SJ Gbs-vogne).

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

Ad 2.1: MX 1007.

Ad 2.2: MH 398.

Ad 4.1: 2 stk. ABfm, 2 stk. Bafm, 2 stk. Bfm og 4 stk. Bfs (de to såkaldte »prototypetog« eller »IC5«).

★

En række læsere har korrekt påpeget den manglende mening i den tilsvarende oversigt i »jernbanen«, nr. 2/92 - side 48. På nævnte side, i venstre spalte, i afsnit »Ad 5.2«, rettes 7.-8. linie således: »Lps 412 8, 030-061 (jfr. »jernbanen«, nr. 2/91 - side 46/47 - yderligere 10 vogne bestiltes), 30 stk. Sgmns 455 1, 075-104 (jfr. »jernbanen«, nr. 2/91 - side 46/47; DSB har yderligere 46 vogne« o.s.v.)

DSB har atter været på storindkøb hos Statens Järnvägar. Denne gang er indkøbt 607 godsvogne, fordelt på 100 stk. Hbiks,

300 stk. Hbis, 107 stk. Kbps/Os og 100 stk. Kbs.

De 400 vogne af Hbis-type skal erstatte DSBs ca. 600 Hims-vogne, der anvendes i stykgodstrafik; de 107 Kbps/Os skal bruges som skinnetransportvogne, og de 100 stk. Kbs skal erstatte DSB-vogne af tilsvarende litra, der er til disposition for Banetjenesten. Hele »operationen« hjælper DSB til at slippe af med vogne udstyret med HiK-bremse, som der ikke længere kan skaffes reserve-dele til.

Et nyt underlitra - »-o« er dukket op i forbindelse med renoverede Bn-vogne (2. serie). Betydningen af dette underlitra er: Vognen er udstyret med »nødbremseoverstopning«; dette udstyr skal anvendes til at suspendere nødbremsen under kørsel gennem Storebæltstunnelen for at undgå uhensigtsmæssig standsning i forbindelse med f.eks. brand. De 118 Bn-vogne af 2. serie udstyres i øvrigt med lukkede toiletsystemer af ny type - uden vaccumskyl.

På liggevogne af litra Bcm-o betyder underlitra »-o«, at vognen er udstyret med egenvarmeanlæg.

Litra EA, 2. serie

DSB får i de næste 12 måneder leveret yderligere 12 elektriske lokomotiver fra ABB-koncernen. Det første (EA 3011) blev den 2. juli navngivet på ABB Scandia i Randers og fik navnet »Thomas B Thrige«.

Virksomheder fra mange lande i Europa har bidraget til de nye lokomotiver, som samles i Randers. Prisen for de 12 lokomotiver er 450 mio. kr.

Den nye serie svarer nøje til de 10 stk., som blev leveret i 1984-86. Når DSB nu anskaffer flere elektriske lokomotiver, er det en naturlig følge af, at der indføres elektrisk drift helt til Padborg, samtidig med at den faste forbindelse over Storebælt er etableret. Indtil da vil lokomotiverne bl.a. kunne bruges til kørsel med regionaltog og godstog mellem Helsingør, København og Korsør.

Med navngivningen tager man tråden op fra de første 10 lokomotiver, som alle fik navne efter personer, der har gjort sig gælden inden for teknik og videnskab.

Når navnet »Thomas B. Thrige« blev valgt til det første lokomotiv i den nye serie, skyldes det dels, at han som en af landets førende industriledere havde sit virke i Odense, den næste milepæl i elektrificeringen af DSBs net, dels at han stiftede et fond, Thomas B. Thriges Fond, der gennem en række år stod bag Scandia i Randers. Det var i 1894, Thomas B. Thrige (1866-1938) grundlagde en fabrik i Odense for elektriske maskiner, og det blev en af Danmarks største.

Nye S-tog

DSB har indledt forhandlinger med et tysk konsortium om levering af nye S-tog. Konsortiet består af firmaerne Linke-Hofmann-Busch og Siemens. De nye S-tog har enkeltakslede bogier og er lette bl.a. som følge af, at der skal anvende let mekanisk og elektrisk udrustning i øvrigt. De får plads til 680 siddepladser pr. togsæt og dermed 40 procent flere end de nuværende S-tog. Samtlige S-tog skal udskiftes i løbet af 10-15 år, hvis der bliver mulighed for det.

DSB skal have løst de nuværende kapacitetsproblemer på S-banen. Med Würtzenudvalgets rapport i 1991 lå det fast, at der ikke bliver tale om at udvide spornettet på S-banen. For at løse kapacitetsproblemerne



Mens de politiske slagsmål om danske eller udenlandske S-tog står på - dybest set er det stadig spørgsmålet, om vi vil ha' muligheden for at bygge tog i Danmark eller ej - kører S-togene fra 2. serie videre i en alder af mellem 14 og 26 år. Her set af John Hansen, Østerport, 5. august 1991.

er det derfor nødvendigt at indsætte nye typer S-tog, som har mere plads, og som er hurtigere, så der kan køre flere tog på strækningerne. Startskuddet til udskiftningen af S-togene blev givet i den 4-årige rammeaftale for årene 1990-93 for DSB, hvor der er afsat 600 mio. kr. til nye S-tog. Sideløbende med udbudsrunder har DSB analyseret eksisterende S-tog i andre lande, men det har været vanskeligt at finde tog med tilstrækkelig høj kapacitet og lav vægt.

De første to S-togssæt leveres i 1995, hvorefter DSB får dem til afprøvning i en længere periode, så eventuelle fejl og

mangler findes, inden serieproduktionen går i gang. Det tyske S-tog er bredt og medfører ganske få tilpasninger på S-togsnettet. DSBs profil er bredere end de fleste andre baner på kontinentet. Togets bredde øges kun, hvor kunderne sidder, og det vil sige over perronhøjden.

Linke-Hofmann-Busch har leveret tog til London, Amsterdam (i samarbejde med bl.a. Siemens) og Hamburg. Siemens har leveret tog til bl.a. Madrid, München, Wien og Berlin.

De to øvrige firmaer, som har givet tilbud på S-togene, er ABB Scandia A/S og det australske Goninan.

DSBs beslutning om at indlede forhandling med et rent tysk konsortium om levering af nye S-tog har vakt en del debat først og fremmest af hensyn til beskæftigelsen og danske arbejdspladser. (Der udtrykkes også skepsis overfor konsortiets enkelt-aksel teknologi).

Det tyske konsortium har meddelt, at det er indstillet på i videst muligt omfang at samarbejde med danske producenter og underleverandører, såfremt disse producenter er teknisk og prismæssigt konkurrencedygtige. Også dansk medproduktion er stillet i udsigt. De kommende måneders forhandlinger vil vise omfanget.

Sandingsanlæg på IC3

DSB har - som et forsøg - installeret sandingsanlæg på IC3 sæt nr. 06, og der foretages forsøg for at finde ud af, om toget bliver bedre til at sætte i gang og accelerere, når skinnerne er fedtede. Materieltjenesten er i gang med at analysere forsøgene. Derefter skal Direktionen tage stilling til, om der skal indbygges sandkasser på samtlige IC3 togsæt. Det koster ca. 300.000 kr. pr. togsæt, så



Endelig får DSB flere el-lokomotiver. EA 3001-3010 har indtil nu været alene om at kunne udnytte kørestråms-anlægget, som her EA 3003 i Roskilde, fotograferet af Richard Latten, 17. september 1988.



»Pas paa Toget!«, lyder skiltet udenfor Centralværksted København. Og netop MT'erne er nogle af de lokomotiver, DSB er temmelig næn om. Af de 17 maskiner er kun én, nemlig MT 151 her på foto'et, udrangeret - og nu ser det ud til, at resten får en levetidsforlængelse. Dog næppe MT 151, der er fotograferet af Thomas Nørgaard Olesen 12. april 1992.

alt i alt bliver det en udgift på omkring 25 mio. kr., hvis de nuværende 66 IC3 sæt, som er i drift, plus de resterende bestilte 19 alle skal have sandkasse.

★

Ved overgang til sommerkøreplan var der 66 IC3-togsæt til disposition - i teorien. Om-løbsplanerne kræver 53 sæt i drift, så reserven skulle være tilfredsstillende, men to sæt er ude af drift på grund af havari, to sæt er konstant afgivet til indbygning af ATC-anlæg, og resten »spises op« af konstant fejlbehæftede togsæt. Situationen i juni var absolut utilfredsstillende.

Nye el-lokomotiver

DSBs Materieltjeneste har netop udvalgt fem firmaer som potentielle leverandører, når DSB til efteråret udbyder leverancen af 12 elektriske lokomotiver. De nye lokomotiver, litra EB, skal kunne køre på to strømsystemer: Det danske (25 kV 50 Hz) og det tyske og svenske (15 kV og 16 2/3 Hz).

De fem firmaer er fundet gennem en såkaldt prækvalifikation. DSB annoncerede i »EF Tidende« efter firmaer, som er interesserede i at levere lokomotiverne. Ti meldte sig, og Materieltjenesten har udvalgt fem.

To-strøms-lokomotiverne er specielt vigtige i den internationale trafik mellem Danmark og Sverige. Tog til og fra Tyskland skal skifte lokomotiv i Padborg. DSB er i gang med at undersøge, hvordan lokomotivskif-

testationen ved grænsen skal se ud. Erfaringer fra udlandet viser, at man kan skifte lokomotiv på ca. otte minutter.

DSB valgte i sin tid et andet kørestrømsystem end de svenske og tyske baner, fordi 25 kV 50 Hz systemet er det mest moderne. En analyse, foretaget for DSB af et uafhængigt britisk firma, siger, at det danske system er overlegent både med hensyn til teknik, økonomi og drift. Alle nye større elektrificeringer i Europa inden for de sidste 20-30 år er udført med samme kørestrømsystem som DSBs.

Renovering af rangerlokomotiver

DSB vil over en 2-årig periode bruge seks mio. kr. på at ruste 70-80 MH- og MT-lokomotiver til at klare yderligere nogle år. Re-

noveringen og miljøforbedringen er nødvendig, fordi de 25 år gamle lokomotiver skal holde længere end ventet.

Litra MH og MT skal erstattes af de nye radiofjernstyrede MJ-lokomotiver, som er to år forsinket. DSB er netop nu i gang med at teste prototypen på MJ. Det første af de 30 nye MJ-lokomotiver ventes leveret sidst på året. De første, som leveres, skal køre i Jylland og på Fyn. Trafiktjenesten har vurderet, at DSB får brug for ca. 60 MJ-lokomotiver, når den faste forbindelse over Storebælt åbner.

Renoveringen af litra MH omfatter miljø- og støjsolering. Netop støjniveauet har længe være under kritik. Ventilationen skal forbedres. Der skal gummibelægning på gulvet og nye gummilister overalt i førerrummet, som også skal males. Motor, køler, bremse og trykluftsystem skal repareres. MT'erne skal forsynes med nye stole samt støjdæmpende gulvbelægning og nye gummilister overalt. Desuden skal bogierne renoveres.

Vedligeholdelsen af MH- og MT-lokomotiver har været trappet ned, fordi de står foran udrangering. Men nu er levetidsforlængelsen nødvendig, hvis lokomotiverne skal køre stabilt de næste år.

Faste anlæg

Automatic Train Control

DSB traf beslutningen om at installere ATC i 1988 og investerer frem til år 1999 over 1 mia. kr. i projektet. Sideløbende har DSB fastholdt sine investeringer i den øvrige trafikssikkerhed bl.a. øget fjernstyring og sikring af overkørsler, hvor vej og bane mødes.

ATC er en overbygning på DSBs eksisterende sikkerhedssystem. Automatisk togkontrol forhindrer, at lokomotivføreren kører for stærkt eller kører forbi et signal, der viser stop. Men det er stadig lokomotivføreren, der har ansvaret for togets kørsel.



Foruden MT'erne kommer også et antal MH'ere til at rulle længere tid end først ventet. Her hviler to MT'ere og mindst syv MH'ere ud ved centralværkstedet 12. april. Foto: Thomas Nørgaard Olesen.

Ud over at forbedre sikkerheden giver ATC mulighed for at øge persontogenes maksimale hastighed fra de nuværende 140 km/h til 180-200 km/h. Det eksisterende signalsystem kan klare den høje hastighed, men lokomotivføreren kan i visse situationer ikke nå at aflæse signaler med tilstrækkelig sikkerhed, og bremseafstanden vil være for stor i forhold til signalerne.

★

ATC er ikke det samme som »førerløst tog«. Det er stadig lokomotivføreren, der fører toget.

En grundlæggende tanke bag ATC-systemet er, at hvis lokomotivføreren kører, som han skal, vil han ikke mærke ATC-anlægget. En anden grundlæggende tanke har været, at ATC-anlægget viser lokomotivføreren, hvad han skal gøre.

Lokomotivføreren har altså stadig ansvaret for sikkerheden, bl.a. ansvaret for, at der indkodes korrekte togdata i ATC-anlægget. Gør han ikke det, fungerer ATC-anlægget ikke med samme sikkerhed som ved korrekte data. Lokomotivføreren må desuden ikke »overlade ansvaret« for sikkerheden til ATC-anlægget - f.eks. ved at »sløves« over for de ydre signaler.

ATC-anlægget er en hjælp til lokomotivføreren, så hans sikkerhedsoverblik udvides - og en nødhjælp, hvis han alligevel begår fejl.

Et af formålene med indførelsen af ATC har, som nævnt, været at kunne øge toghastigheden. Og selvom hastigheden endnu ikke er øget til i første omgang 180 km/h, har erfaringer fra prøvekørsler vist, at mange lokomotivførere har sat hastigheden op på strækninger, hvor man tidligere kørte langsomt på grund af besvær med aflæsning af ydre signaler. For nu kommer oplysningerne også ind i førerrummet.

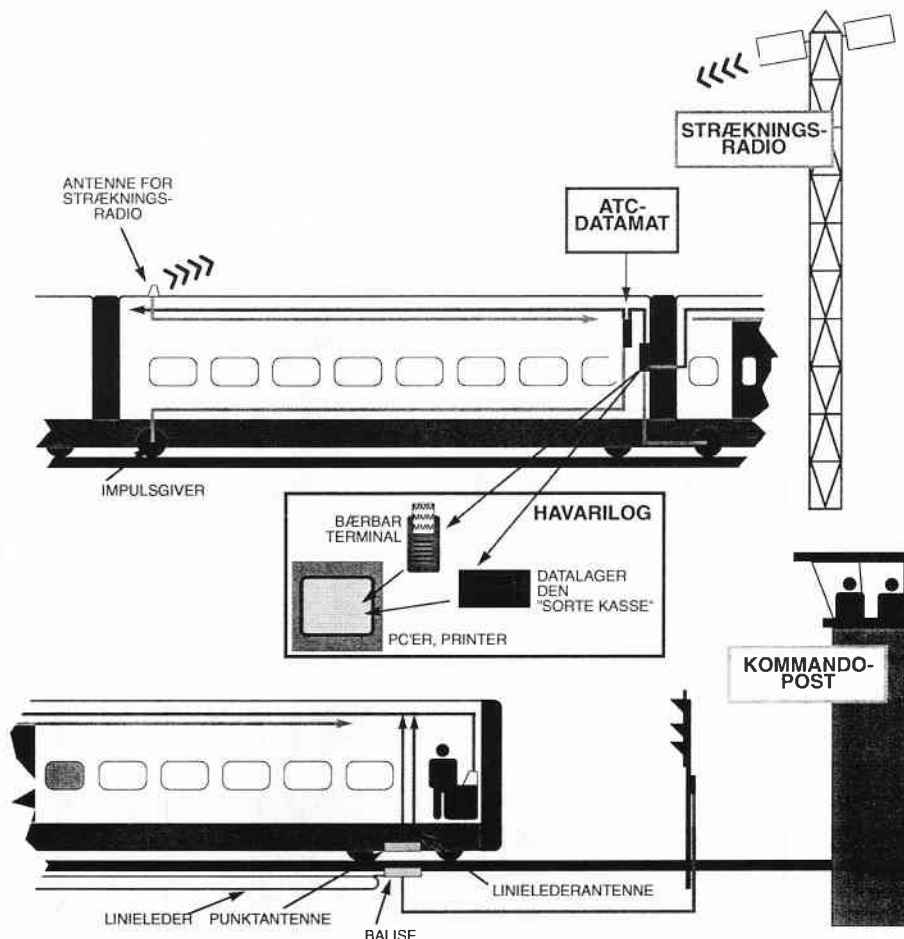
Størst mulig sikkerhed opnås kun gennem et samspil mellem:

1. *Mennesker (lokomotivførere, personale i kommandoposter, vedligeholdelsespersonale).*
2. *Sikkert materiel (tog, skinner, signaler, sikringsanlæg).*
3. *ATC-overvågning.*

Alle tre elementer er nødvendige forudsætninger for sikkerheden. Men hovedansvaret ligger fortsat hos de involverede personer.

Men indførelsen af ATC giver øget sikkerhed gennem bl.a.:

- Automatisk stop, hvis toget forsøger at passere signal i »stop«.
 - Overvågning af togets højeste tilladte hastighed med nedbremsning ved overskridelse.
 - Nedbremsning af toget til 5 km/h foran overkørsler, der ikke er sikrede.
- Udover forbedring af sikkerheden - og den deraf følgende mulighed for øget hastighed - giver ATC-anlægget også mulighed for:
- Automatisk kanalskift i strækningssradio.
 - Positionsangivelse ved radioopkald.



Oversigtsdiagram over ATC-anlæggets vitale dele. (Tegning: DSB/Sikkerhedssektionen).

ATC-anlægget består af: a) *faste anlæg* og b) *mobile anlæg*. Det faste anlæg sender de informationer, der er nødvendige for at overvåge togets kørsel, til det mobile anlæg i det enkelte køretøj. Nogle informationer er faste, andre afhænger af, hvad signalerne viser.

Det faste anlæg er koblet til stationernes sikringsanlæg eller til den frie banes linieblokanlæg, det vil sige til de sikringsanlæg, som styrer signalgivning til tog fra udgangstation til endestation. Fra »baliserne« (af fransk: sømærker) - sendere, der er lagt ud langs sporet - sendes informationer, når togene passerer disse.

En balise er anbragt på ydersiden af den højre skinne i køreretningen lige før det pågældende signal, hvis information bl.a. skal op i toget. Toget modtager altså signaler punktvis. Hvis en strækning er stærkt trafikeret, skal informationer kunne modtages fortløbende. Derfor udlægges »linieledere« i stedet for baliser. Det er dyrere, men giver kontinuerlig informations-overførsel. Linieledere er sideforlagte - og virker som en forlænget balise.

Fra det faste anlæg modtager toget information om bl.a.:

- Hvad signalet viser.
- Hvad næste hovedsignal viser.
- Afstand til næste balise.
- Højeste tilladte hastighed.
- Hvilken hastighed, der kan forventes tilladt

ved næste hovedsignal.

- Hastighedsnedsættelser.
- Overkørslers tilstand.

Der kan udlægges baliser uafhængigt af sikringsanlæg af Banetjenesten/Elektrotjenesten, f.eks. ved afmærkning af hastighedsnedsættelser.

Den mobile del af ATC-anlægget findes i de enkelte tog. Det omsætter det faste anlægs meldinger til de informationer, der ses af lokomotivføreren.

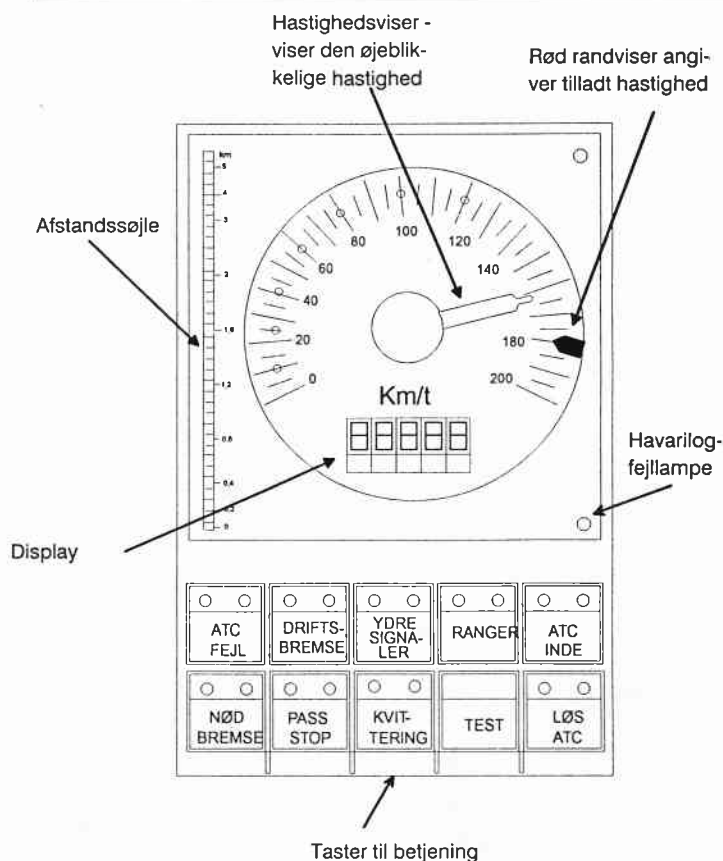
Den mobile del af ATC-anlægget består af: *Førerrumssignal*, der bl.a. viser:

- Den aktuelle hastighed.
- Højest tilladte hastighed (overvågningshastighed).
- Afstand til næste signal i stop.
- Tal/bogstavkoder for f.eks. hastighedsnedsættelser, kørsel på ydre signaler, ATC-fejl og overvågningshastighed ved forskellige kørselssituationer.

Førerrumssignalet har desuden en række meldelamper og knapper for f.eks. ATC-driftsbremsning, ATC-nødbremsning og tilslutning til at »løse sig fri« fra ATC-anlægget.

Før lokomotivføreren begynder kørselen fra udgangstationen, skal han/hun én gang for alle taste følgende oplysninger ind i den mobile ATC-del. Dette sker på et *Indkodningspanel* til indkodning af:

- Toglængde.
- Bremsprocent.



- Højest tilladte hastighed.
- ATC-retning.

I det mobile ATC-anlæg indgår endvidere en

- ATC-datatmat, der samler, behandler og videresender informationer fra/til alle dele af toget, f.eks. informationer til togets bremsesystem og hastighedsoplysninger fra togets hastighedsregistrering.
- Førrerumssdatamat, der udveksler informationer mellem ATC-datatmaten og førrerumssignal/indkodningspanel.
- Impulsgiver, der måler togets hastighed og den kørte afstand. Impulsgiveren videresender sine oplysninger til ATC-datatmaten, der sammenligner dem med den tilladte hastighed. Resultatet kan blive en bremsning, hvis hastigheden overstiger den tilladte.
- Modtageantennener (punktantenne og linielederantenne), der modtager informationerne fra det faste anlæg.
- ATC-bremse, der aktiverer bremsen efter de informationer, den modtager fra det øvrige ATC-system.

★

Indførelse af ATC er planlagt i følgende år på nævnte strækninger:

- 1992: København H.-Korsør, Nyborg-Århus H.
- 1993: København H.-Helsingør, Fredericia-Padborg, Snoghøj-Taulov, Lunderskov-Esbjerg, Roskilde-Kalundborg, Ringsted-Rødby Færge, Nykøbing Fl.-Gedser.
- 1994: Århus H.-Frederikshavn, Vejle-Struer, Skanderborg-Herning.
- 1995: Esbjerg-Holstebro, Langå-Struer,

Korsør-Nyborg.

Ikke nævnte strækninger (sidebanerne) udstyres i perioden 1993-1999.

Kombiterminal Høje Taastrup

Anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af en ny kombiterminal i Høje Taastrup følger stort set den lagte tidsplan, selv om der har været adskillige vanskeligheder undervejs. Jordarbejdet blev forsinket i efteråret 1991 af den megen regn, og den lange tørkeperiode i 1992 har skabt store støvproblemer for entreprenøren.

Status pr. 1. juli: Udlægning af skinner og sporskifter, der foretages af DSB selv, forventes afsluttet med udgangen af juli. Opførelse af ekspeditionsbygningen er påbegyndt, og den vil være klar til at tage i brug medio september. Leverandøren (Århus Maskinfabrik) af containerkranen startede montagen på terminalen i slutningen af juni; indkøring af kranen ventes indledt i midten af august.

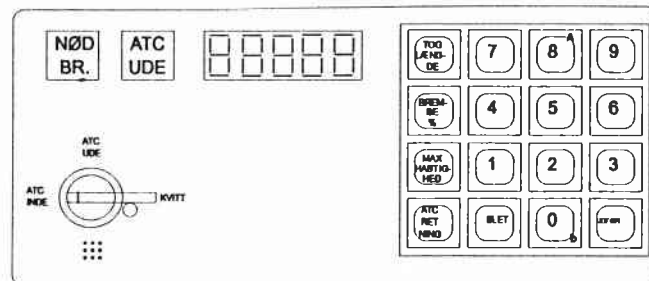
Trafikministeren indvier terminalen den 27. september, som med vinterkøreplanens ikrafttræden på hverdage får fem togan-komster og 4 afgange.

Den officielle forkortelse: »Kot Hå«.

Trafik og administration

Sparerunder

DSB har iværksat en række sparerunder i hele virksomheden. Det betyder reduktioner i køreplanen allerede fra »K92 vinter«, som f.eks. timedrift på Kystbanen efter kl. 22 og før kl. 08 på lørdage og søndage, inddra-



Til højre ATC-indkodningspanel.
Til venstre førrerumssignalbordet. (Tegning: DSB/Sikkerhedssektionen).

gelse af et dobbeltløb København-Göteborg og vv. - samt inddragelse af visse »x-løb« på S-banen.

Sparerunden kan også betyde forceret udrangering af såvel trækraft som vogne. Samtlige Bf- og Bf-x vogne vil f.eks. blive udrangeret i forbindelse med overgang til vinterkøreplan.

Sidebaneprojektet

Når vinterkøreplanen træder i kraft i slutningen af september, vil der blive taget hul på en af de mest synlige ændringer i DSBs sidebaneprojekt.

Allerede i august installerer DSB billetautomater på stationerne på Bramming-Tønder banen. Fra vinterkøreplanen går DSB over til stikprøvekontrol, men der vil dog stadig være totpersonale i omkring halvdelen af togene.

DSB har i den fire-årige politiske rammeaftale forpligtet sig til at gennemføre en effektivisering af sidebanerne. Foruden Bramming-Tønder er det Tinglev-Sønderborg, Odense-Svendborg, Århus-Grenå og Struer-Thisted. På disse baner sker ændringen i løbet af foråret 1993. Erfaringen fra Bramming-Tønder vil indgå, når de øvrige baner overgår til stikprøvekontrol. I alt kan der spares 33 togbetjentstillinger.

På Århus-Grenå banen, hvor der i en del år har været billetautomater i togene, ændres systemet, så der ligesom på de øvrige baner bliver automater på stationerne. Hvis kunderne ikke har gyldig billet eller kort, når de stiger på toget, opkræves en kontrolafgift. Den er i dag på 500 kr.

Sidebaneprojektet betyder også højere hastighed, idet farten skal op fra de nuværende 75 km/h til 90-100 km/h (på strækningen Tinglev-Sønderborg endda 120 km/h).

IC3 navngivninger

Fem byer navngav »deres« IC3 tog i maj/juni måned.

Mariager gav sit tog (sæt 52) navnet »Stygge Krumpen« til ære for en biskop, som efter sin død i 1551 blev begravet i byens kirke.

Gives tog (sæt 51) fik navnet »Niels Kjeldsen« efter den kendte dragon, født i Give, der faldt i krigen mod prøjserne i 1864.

Vejen døbte sit tog (sæt 53) »Niels Hansen Jacobsen« efter kunstneren, der er æresborger og har sit eget museum i byen, hvor han blev født i 1861.

Togsættene er udsmykket af kunstnerne Pia Andersen, Helle Thorborg og Herman Stilling.

Odense, som gav det første IC-togsæt navnet »H. C. Andersen« - fik lov at navngive sit andet tog (sæt 54). Det blev døbt »Carl Nielsen« efter den verdensberømte komponist (1865-1931), der blev født i Nørre-Lyndelse nær Odense.

Lyngby gav sit tog (sæt 55) navnet »Kirsten Pii« efter den kvinde, som menes at have fundet den helsebringende kilde i Jægersborg Dyrehave i 1583.

Odenses tog er udsmykket af designeren og videnskabsmanden Piet Hein, Lyngbys med tegninger af digteren Jens August Schade.

Trafiktællingen i »øst« 1991

Nørreport er Danmarks mest trafikerede station. Ved Østtællingen den 31. oktober 1991 overhalede Nørreport Københavns Hovedbanegård med 2.600 passagerer. 77.700 rejste med tog fra/til Nørreport, medens 75.100 blev talt på Hovedbanegården. Langt de fleste, som står på/af på Nørreport, rejser med S-tog.

I alt blev der foretaget 436.000 rejser øst for Storebælt den torsdag i oktober. I forhold til året før var der tale om en stigning på 3.500 rejsende. Hver 8. passager skiftede tog en eller flere gange undervejs, og den typiske ventetid ved togsift var godt fem minutter.

Østtællingen viser også, at den kortere arbejdsuge nu slår igennem i togene. Hjemrejsen topper mellem kl. 14 og 17. Ved tilsvarende tællinger i 80'erne toppede hjemrejsen mellem kl. 15 og 18. Morgenmylderet er størst mellem kl. 7 og 8.

Naturligt nok er der flest passagerer på S-togsstationerne. Således er der 27 S-togsstationer blandt de mest trafikerede stationer. Kun Roskilde og Helsingør uden for S-banen kan blande sig i stationernes »Top 30«. Dertil kommer Korsør, som på grund af rejsende over Storebælt ligger højt.

Resultatet af Østtællingen bruges, når HT og DSB deler indtægterne i Hovedstadsområdet. Desuden bruger DSB resultatet til planlægning og udvikling.

»Grøn virksomhed«

DSB er udpeget af Miljøministeriet som den første offentlige virksomhed, der i samarbejde med ministeriet skal omstilles til en miljø-virksomhed. Målet med DSBs første miljøplan er en renere virksomhed. Vejen frem er at nedbringe luftforurening, reducere støjen, begrænse brugen af kemikalier og bruge mindre energi og færre ressourcer.

DSBs mange aktiviteter skal miljøvurderes, så energi og ressourcer udnyttes optimalt. Rutiner og arbejds gange skal lægges om. DSB skal rydde op på de arealer, som er forurenede. Miljø koster penge, og dem er DSB indstillet på at investere. Alene til omstilling og oprydning har DSB afsat 200 mio. kr. i årene 1992-95. Dertil kommer store investeringer i infrastruktur og nyt materiel bl.a. til elektrificering, el-lokomotiver og nye S-tog.

ring, el-lokomotiver og nye S-tog.

Med miljøplanen har DSB besluttet at sætte ind på fire hovedområder: Luftforurening - støj - håndtering af kemikalier og brændstoffer - ressourceforbruget generelt. Eldrift på tog-siden er den enkeltfaktor, som mest effektivt kan begrænse energiforbruget og luftforureningen.

Derfor er det f.eks. besluttet, at DSB-færger inden 1996 skal skifte til færgemiljødiesel, som indeholder mindre svovl. Ved at skifte til miljødiesel kan DSB reducere svovl-udslippet med 2.340 tons pr. år, og det svarer til knap 30 procent af hele den danske transportsektors svovl-udslip. DSBs rutebiler og nogle få færger skiftede allerede i 1991 til let diesel, og i år kommer flere færger og godsdivisionens lastbiler.

På støjområdet vil DSB stille skærpede støjkrafter til nyt materiel og vedligeholde hjul og skinner, så de støjer mindst muligt. Puljen på 14 mio. kr. pr. år til at afbøde gener for naboerne fortsætter. Antallet af kemikalier og farlige stoffer på værksteder og vaskeanlæg skal reduceres med 30 procent i løbet af 1992 og 1993 og 50 procent på længere sigt. I 1992-1995 vil DSB miljøsikre de olieanlæg, hvor DSB tanker tog.

Godstrafikken på Østersøen

DSB og Deutsche Reichsbahn har netop investeret tilsammen 11 mio. kr. i retningsvendt trafik Gedser-Warnemünde, jfr. »jernbanen«, nr. 2/92 - side 52. Fordelen er hurtigere og lettere ekspedition af »gummihjulskøretøjer« så overfarten bliver mere attraktiv for biler, busser og lastbiler. DSB er dog i gang med overvejelser omkring godstogstrafikken på Østersøen. Trafikregion Sjælland ser på, om de ca. ti godsvogne om dagen, som i øjeblikket føres over Gedser-Warnemünde, i stedet skal over Rødby-Puttgarden.

DSB har ingen planer om at flytte passagertogstrafikken til Rødby-Puttgarden. Skulle

det blive aktuelt på et tidspunkt, vil det kræve års forberedelse, idet internationale aftaler om passagertrafik rækker år frem.

I dag er der ansat ca. 20 medarbejdere til klargøring og rangering i Gedser. Hvis godstogene flyttes til Rødby-Puttgarden, og godsrangeringen mv. i Gedser derfor falder bort, vil der ske en betydelig reduktion.

Nyt om navne

UIC - Den internationale Jernbaneunion - har netop genvælgt *generaldirektør Peter Langager* som præsident for yderligere et år. Peter Langager tiltrådte som præsident for UIC den 1. januar 1991 og fortsætter således til og med udgangen af 1993.

Peter Langager har indledt en reorganisering af UIC, som skal gøre organisationen mere slagkraftig og fleksibel. De nye retningslinier ventes vedtaget næste år.

★

Marketingchef i DSBs Rederidivision *Peter Zinckernagel* er udnævnt til vicerederichef i DSB. Det er en nyoprettet stilling, hvor han som særligt ansvarsområde får styring af de nuværende overfartsområder - herunder markedsføring.

Peter Zinckernagel er 35 år og uddannet magister. Efter et par år i SAS Service Partner i Saudi Arabien kom Peter Zinckernagel i 1986 til DSB, hvor han blev ansat i Økonomitjenesten. I 1989 blev han udnævnt til koordinerende marketingchef i DSB.

★

DSBs direktion har endvidere udpeget produktchef i S-togsdivisionen, *Jørgen Hansen* som ny rutebilchef. Jørgen Hansen er 47 år og har været ansat i DSB siden 1963, siden 1985 i S-togsdivisionen.

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

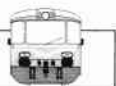


DSBs ældste personvognsmateriel, Bcm-vognene (byggeår 1953-58) kommer vidt omkring. Ikke bare charter-togene »Skiløber« bringer dem langt hjemmefra, også den politiske udvikling i Europa har sendt DSBs Bcm-vogne på langfart - i forbindelse med FN-troppers indsættelse i det forhenværende Jugoslavien er de bl.a. ikke bare kommet dertil, men også set i Norge. Imidlertid har der nok været en anden årsag til, at »Skiløber«-Bcm 51-40 421 (bygget 1957) ekstraordinært dukkede op foran Richard Lattens kamera i Hoek van Holland, 19. april 1992, i tog 1240. Til venstre ses el-loko NS 1305.



De 10 ældste Y-tog er fra 1965 og trænger snart til afløsning, omend vedligeholdelse og re-overinger har været i orden. Her et af dem: LJ Ym 63-Ys 83 i Nakskov, 28. maj 1988. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Privatbanerne



Privatbanerne i året 1991

Siden Würtzen-rapportens fremkomst i foråret 1989 har de 13 danske privatbaner været udsat for diverse politiske angreb med ønsket om besparelser i såvel drifts- som anlægstilskud fra statens side. Selv om Privatbanernes Fællesrepræsentation, de enkelte baners ledelser samt Tilsynet med privatbanerne har arbejdet på højtryk med at skaffe politikerne relevant materiale til vurdering af banernes driftsform og ikke mindst økonomi, har man ved banerne ufortrødent fortsat driften uden, at kunderne har kunnet mærke utryghed og spekulationer hos personalet.

Stigende passagertal

Året 1991 var et godt år for privatbanerne som helhed, idet man transporterede lidt flere passagerer i 1991 end året før, og glædeligt er det, at stigningen faktisk udelukkende er sket i banernes tog, mens der har været en lille tilbagegang i passagertallene for banernes busser. Med togene er der transporteret ialt ca. 11,6 mio. passagerer, mens der med busserne er transporteret 10,0 mio. passagerer. Tallene i de viste skemaer stammer fra de enkelte baners driftsberetninger for året 1991.

Skagensbanen tegner sig for den største stigning i antallet af transporterede passagerer, nemlig en total stigning på 7% i forhold til 1990, mens stigningen af passage-

Hvor andre privatbaner fik nye Henschel-loko i 1977, har købt brugte My'ere eller tyske loko, har Skagensbanen i første omgang måttet nøjes med et ekstra »marcipanbrød« fra Lollandsbanen, her begge loko i forspand i Frederikshavn, 28. september 1991. Foto: Perben Bech.

rer med banens tog var ca. 15%! Banen kom også økonomisk ud af året 1991 med et flot resultat, idet behovet for driftstilskud faldt med ca. 37% eller 1,3 mio. kr. i forhold til 1990, hvilket betyder, at samfundets pris for produktion af en »Skagensbane-person-kilometer« kun er ca. 14 øre.

Det flotte resultat ved Skagensbanen er blot et bevis på, at privatbanerne er moderne transportvirksomheder med effektive og rationelle driftsformer. I forhold til 1990 er det samlede behov for driftstilskud faldet med ca. 6,6 mio. kr. til 118,6 mio. kr., og alligevel har banerne samlet øget produktiviteten - bl.a. ved øget toggang gennem en mere effektiv udnyttelse af det eksisterende materiel og altså uden væsentlige udgiftstigninger. Udbuddet af flere afgang på de enkelte baner har givet flere passagerer, og dermed vist behovet for banerne også i fremtiden.

Privatbanerne styres idag lokalt af mennesker med kendskab til de regionale behov, og hvis styringen - som det har været foreslået fra politisk side - overlades til DSB, er der mulighed for at dette lokalkendskab forsvinder, og det vil være yderst uheldigt. Privatbanernes passagerer er travle pendlere, der rejser til og fra arbejde, uddannelsessøgende samt en lang række turister, idet flere af banerne ligger i rekreative områder - endda med flere yndede udflugtsmål

for såvel danske som udenlandske turister.

En enkelt privatbane etablerede i 1991 en særlig form for turistikørsel, nemlig Lemvigbanen, hvor man på havnebanen i Lemvig kørte med en af banens ældre svenske skinnibusser mellem stationen og havnen på »Bjergbanen«.

På Hornbækbanen nåede passagertallet for første gang over 1 mio. - en stigning på 6,7%. Her har man gennem de sidste par år etableret nye trinbrætter, bl.a. Karnebæk ved Hornbæk, og omlagt nogle af de eksisterende (Højstrup er flyttet 300 m mod Helsingør til en placering ved Teknisk Museum) for på den måde at efterkomme kundernes ønsker om standsningssteder nær boligkvarterer og arbejdspladser samt en mere effektiv køreplan med halvtimes drift mandag-fredag fra 6.00-18.00 mellem Helsingør og Hornbæk samt i myldretiden morgen og aften mellem Hornbæk og Gilleleje. Banen fejrede i øvrigt 75 års jubilæum for strækningen Hornbæk-Gilleleje den 14. juli 1991.

To af privatbanerne måtte notere en svag nedgang i passagertallet, nemlig Nærumbanen og Lollandsbanen. Krisen i Danmarks største elektronikvirksomhed, Brüel & Kjær, samt lukningen af Nationalmuseet i Brede betød en nedgang på 3% i passagertallet på Nærumbanen, og på Lolland skyldes nedgangen på ca. 4% nok desværre krisen med lukning af arbejdspladser og arbejdsløshed, som Lolland efterhånden har mærket så hårdt gennem flere år. Begge baner har dog et godt produktionsapparat med hyppige togaftage: Lollandsbanen har netop i 1991 afsluttet det store anlægsarbejde med en total udskiftning af strækningssporet Nykøbing FI.-Nakskov, og på Nærumbanen er et tilsvarende anlægsarbejde netop begyndt i juni 1992. Nærumbanen er godt nok landets korteste privatbane, men også den travleste med 20 minutters drift alle dage suppleret med 10 minutters drift i myldretiderne på hverdage. Som følge af den tætte køreplan er sporudskiftningen på banen henlagt til nattetimerne.

Transporten af gods ved privatbanerne

Godstransporterne på de 13 privatbaner har i 1991 været ca. 10% mindre end i 1990, idet der er transporteret ialt ca. 430.000 tons



gods. Imidlertid er det glædeligt at se, at godstransporterne på enkelte baner er blevet større end tidligere.

Her skal specielt nævnes Lemvigbanen og Skagensbanen. Ved Lemvigbanen er det især transporter fra Cheminova på Rønland samt fiskemel fra Thyborøn, og Skagensbanen har efter flere år med meget få godstransporter fået etableret et samarbejde med Fiskernes fiskeindustri i Skagen, og det betyder transport af bl.a. fiskemel i containere fra Skagen til det sydlige udland. Før gik transporterne ad landevejen, men nu går de med banen, og i forbindelse hermed søger banen at få skabt en bedre sporforbindelse til industriområdet på havnen, hvor de store containere læsses af og på godsvogne. Til transporten af vognene mellem Frederikshavn og Skagen har banen købt et brugt Frichs diesellokomotiv fra 1952 af Lollandsbanen.

Østbanen har også haft en god stigning i godstransporterne til og fra Fakse Ladeplads. I forbindelse hermed blev en del af spornettet i Fakse Ladeplads renoveret i foråret 1991, og til erstatning for to ældre diesellokomotiver anskaffedes et brugt Mx-lokomotiv fra DSB, og det er indsat i den stigende godstrafik.

Overtagelsen af brugte Mx-lokomotiver fra DSB til privatbanerne er fortsat, og de fem privatbaner, OHJ, HTJ, HFHJ, ØSJS og LJ, har på denne måde ikke blot fået lokomotiver, der kan klare banernes tunge tog i årene fremover, men gennem en ensartethed i materiellet vil man også kunne opnå besparelser i driften gennem fælles reservedelslagre og måske fælles vedligeholdelse.

Fredriksværkbanen og Lollandsbanen tegner sig fortsat for de største godsmængder, og for HFHJ skyldes det udelukkende transporter til og fra Stålvalseværket i Frederiksværk, der i 1991 steg med 20%. På Lollandsbanen var året 1990 atypisk med godt 185.000 tons gods, men godstransporterne med banen er i god udvikling, idet banen bl.a. nyder godt af containertrafikken via Nakskov. Nedgangen i den transporterede godsmængde ved nogle baner skyldes, at DSB i maj 1990 droppede de fleste privatbaner som samarbejdspartnere i forbindelse med transport af stykgods. Det har bl.a. betydet, at OHJ og HTJ har afhændet deres vognmandsforretninger på grund af manglende lønsomhed. Lollandsbanen er idag den eneste danske privatbane med stykgodstrafik på lastbiler, og det sker i samarbejde med DSB fra godsterminalen i Nykøbing FI.

Statistik for Danmarks Privatbaner - 1990

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

Statistik for Danmarks Privatbaner - 1991

	Antal rejsende (tog + bus)	Indtægt af personbef.	Vægt af befording gods	Indtægt af befording gods	Samlet driftsresultat indtægt	Samlet driftsudgift udgift	Driftsresultat
SB	618.868	8.966.749	6.877	289.999	11.173.884	13.447.986	+ 2.274.102
HP	2.699.842	28.517.547	32.118	1.263.850	31.135.292	34.415.637	+ 3.280.345
VL TJ	348.457	5.203.983	21.389	783.049	6.754.052	13.276.710	+ 6.522.658
VNJ	490.282	6.511.569	30.242	994.833	10.357.161	15.462.236	+ 4.724.074
HHJ	2.932.125	25.325.199	8.595	341.940	28.457.864	36.852.964	+ 8.395.100
HHGB	1.027.006	6.493.389	224	54.488	8.087.259	17.266.862	+ 9.179.603
GDS	1.504.965	9.576.867	719	20.121	13.491.066	25.547.842	+ 12.056.776
HFHJ	1.735.052	14.443.732	147.841	3.396.125	23.239.715	35.487.383	+ 12.247.668
LNJ	1.272.670	5.779.763	—	—	6.063.922	12.474.116	+ 6.410.194
OHJ	1.949.563	26.428.381	2.366	226.229	32.701.499	47.443.235	+ 14.741.736
HTJ	691.024	7.679.990	2.752	739.800	11.461.824	20.046.028	+ 8.584.204
ØSJS	2.105.332	19.663.288	37.257	4.635.296	27.325.910	41.612.769	+ 14.286.859
LJ	4.231.033	58.416.595	136.961	5.717.504	70.119.223	85.989.791	+ 15.870.568
Ialt	21.606.219	223.007.052	427.341	18.890.575	280.368.671	399.323.559	+ 118.573.887

Bem.: Alle driftsudgifter og driftsresultater er excl. pensionsudgifter.

Nedgangen i godstransporterne ved Vestbanen skal ses i lyset af den sikkerhedspolitiske udvikling i verden, da banens godstrafik hovedsagelig består af forsvarsmaterieltransporter til og fra det store øvelsестerræn med selvstændig banegård ved Oksbøl.

Hvad bringer fremtiden for privatbanerne

Trafikplanlægning- og udvikling ved de danske privatbaner trues af statslige nedskæringer i såvel driftstilskud som anlægsbevillinger. Nedlæggelse af privatbaner vil i de berørte egne af landet betyde stagnation i byerne langs banen, øget trafik på landeveje, der i forvejen ofte er hårdt belastede med både personbiler og tunge lastbiler,

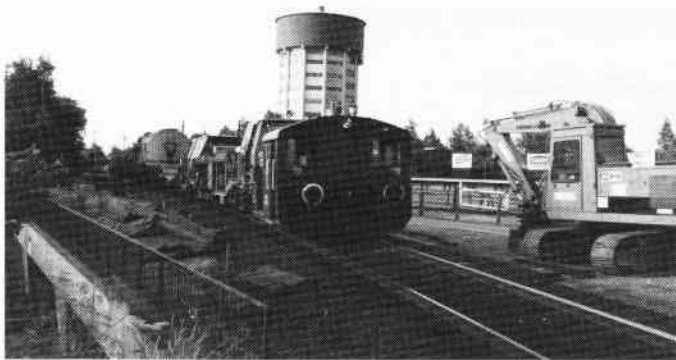
samt nedlæggelse af arbejdspladser. Hele debatten om privatbanernes fremtid har foreløbig kun skabt utryghed og usikkerhed hos medarbejderne, og den i Jernbanen nr. 2/92 omtalte rapport om privatbanernes økonomi har ikke resulteret i nogen afklaring af fremtiden for privatbanerne.

I forsøget på at skære i statstilskuddene til banerne har trafikminister Kaj Ikkast - efter at have studeret rapporten - i maj 1992 besluttet, at undersøge de enkelte baners forhold nærmere for ved hver enkelt bane at finde muligheder for yderligere rationaliseringer, udvidet samarbejde med DSB og »berettigelse af det samlede trafiksystem«. Denne nye undersøgelse skulle gerne munde ud i en oversigt over mulige løsninger for privatbanernes fremtidige struktur, idet det skal vurderes om den enkelte bane skal fortsætte som hidtil, sammenlægges med DSB, fortsætte som godsbane eller i værste fald nedlægges.

Privatbanerne gav i februar 1992 en klar udmelding om, at man ville gå ind på politi-

Usædvanlige tog er der en del af på privatbanerne. Som dengang MY+11 Bn/An/ABns-vogne besøgte Gilleleje st. på udflugt med afholdsfolk. Foto 11. juni 1990: Frede Svendsen.





Den sidste ende af sporrenoveringen ved de danske privatbaner foregår lige nu på Hjørring-Hirtshals og på Nærumbanen. Til venstre trækker OHJ Kof 65 afsted med stoppemaskinen 63 og kørekran 61 fra Jægersborg til Nærumbanens værksted. Foto 22. juni 1992: Ole-Chr. M. Plum. Til højre skubber HP 16 syv DSB skærvevogne (Fcc og Fccs) forbi Erik Kjærsgaards kamera ved Horne. Skærverne skulle bruges ved sporrenovering ved udkørslen fra Hjørring og kom dertil fra et depot ved Tornby. Foto taget 23. maj 1992.

kernes krav om yderligere besparelser og afskedigelser, men trafikministeren har tilsyneladende forkastet de tre modeller i den tidligere nævnte rapport.

Formanden for Hjørring Privatbaner, Erik Borup Madsen, sagde på privatbanernes delegeretmøde i Holbæk den 21. maj 1992: »Jeg er frustreret. Det må jeg som folkevalgt finde mig i at være. Men medarbejderne er også frustrerede. De aner ikke, om de er købt eller solgt. Vi har vist villighed til at klare besparelser, men kan vi så ikke snart få arbejdsro. Det man byder os, er ganske simpelt ikke fair play!«

Privatbanerne har stor opbakning i lokalsamfundet, og når kommuner og amter skal yde tilskud til banerne, er der øjensynligt aldrig problemer med at få disse tilskud vedtaget, og det endda i en tid, hvor kommuner og amter er hårdt økonomisk trængte.

Ved HFHJ, hvis strækning mellem Frederiksværk og Hundested blev 75 år den 22. december 1991, har bestyrelsen i maj 1992 forkastet alle tanker om, at banen skal halvere sit togpersonale, lægges sammen med andre privatbaner eller fusioneres med DSB, sådan som det var foreslået i rapporten om privatbanernes fremtidige økonomi.

I Frederiksborg amtsråd har man omtrent samtidig accepteret et forslag om, at der bliver startet et forsøgsprojekt med en økonomisk nettostyring af de nordsjællandske privatbaners drifts- og anlægsbudgetter, så privatbanerne ikke i en forsøgsperiode på fire år skal drøfte alle detaljer med trafikministeren. Dette forslag ønsker repræsentanter for Nordsjælland med bl.a. amtsborgmester Kirsten Ebbensgaard og formanden for HT, viceamtsborgmester Conny Didriksen drøftet med trafikministeren snarest.

Privatbanerne er både fødelinier til DSB's strækninger og mange steder det eneste reelle alternativ til privatbilismen, og de drives allerede i mange tilfælde ud fra de principper, der i rapporten var nævnt som besparelsesmuligheder, nemlig gennem et nært samarbejde mellem de enkelte privatbaner, gennem samarbejde med DSB, f.eks. kørsel med DSB-tog på privatbanestrækninger og omvendt, vedligeholdelse af DSB-materiel for strækningen Hillerød-

Helsingør hos Frederiksværkbanen, samt ved anvendelse af samme pladsreservations- og oplysningssystem (ROSA), der nu er indført ved flere privatbaner.

Gribskovbanen

Kagerup har længe været indbefattet af rigtig privatbaneidyl. Nu har tidens tand krævet fjernelse af diverse træbarakker og pak-huse og i stedet har banen bygget en stor grøn lagerbygning til brug for baneafdelingen.

Spadestikket til Helsingør ny station blev taget i juni måned og ventes færdig inden vinter. En verserende sag om evt. fredning af den gamle Helsingør station er ved redaktionsslut ikke færdigbehandlet, men sandsynligheden taler for, at bygningen rives ned.

Hads-Ning Herreders Jernbane

Syd for Bedervej er der etableret en ny perron ved Vilhelmsborg trinbræt. Perronen blev taget i brug den 26. september 1991.

I oktober måned 1991 blev sidesporet ved Rosenhøj til FDB's tidligere afdeling i Vi-by fjernet.

Endnu en god godskunde forsvinder fra HHJ's området, idet juicefabrikken Ripella, tidligere Apella, i Odder, er under afvikling i sommeren 1992. Fabrikken fik pr. bane normalt leveret to tankvogne med vin fra Frankrig om ugen.

Høng-Tølløse Jernbane

Den 21. april 1992 blev et nyt sikringsanlæg sat i drift på Høng station, og samtidig blev det tilkøbt banens nye fjernstyringsanlæg. Med ibrugtagningen af dette nye anlæg kan man fra Dianalund fuldstændig »styre« trafikken på Høng station. Det gamle anlæg gav kun Dianalund mulighed for en delvis »styring«, og ved krydsninger skulle togpersonalet selv betjene sporskifter fra et betjeningsskab på stationen.

Udbygningen af fjernstyringsanlægget og nye sikringsanlæg på HTJ's stationer fortsætter i 1992 med Skellevjerg, Dianalund og Stenlille stationer.

Af miljøhensyn er man i juni 1992 gået i gang med at etablere en ny tankplads til togene i HTJ's perronspor på Tølløse station. Der støbes en kasse under sporet til opsamling af evt. spildt olie, således at man undgår forurening af undergrunden.

Ved overgangen til sommerkøreplanen den 31. maj blev køreplanen på HTJ udvidet med et par ekstra tog om morgenen mellem Dianalund og Tølløse mandage-fredage. På Dianalund station fik man den 23. juni installeret en ROSA-terminal i lighed med den, der installeret i Nykøbing Sj. og omtalt under Odsherreds Jernbane.

Lyngby-Nærum Jernbane

Den 23. juni (Skt. Hans aften) startede første etape af spormoderniseringen til langsiknespor på Nærumbanen. Som nævnt i Jernbanen nr. 1/92 forestår OHJ arbejdet, der foregår i nattetide med sporspærring mellem Jægersborg og Lyngby Lokal (i alt 1,5 km). De 45 kg skinner bliver lagt med en helt ny befæstning (såkaldte »sommerfugle«) og hver nat lægger baneafdelingen fra OHJ ca. 100 m spor. Arbejdet blev færdiggjort på 4 uger, og nu kan »kla-dunk« kørslen kun opleves på resten af strækningen til Nærum. Hele arbejdet ventes færdiggjort i 1994.

Odsherreds Jernbane

Årets sporarbejde startede i slutningen af april måned, og der er lagt nyt spor mellem Hørve og Fårevejle. Desuden har baneafdelingen rykket spor 2 længere væk fra stationen i Hørve, hvor der i foråret er etableret en ny ø-perron samt ny perron langs stationen.

Fra køreplansskiftet den 31. maj 1992 er toggangen mandage-fredage øget med yderligere fire togpar mellem Holbæk og Asnæs, to i morgenyldretiden og to om eftermiddagen. De to sidstnævnte kører ikke i skolernes sommerferie.

Den 23. juni fik stationen i Nykøbing Sj. en ROSA-terminal, således at OHJ nu også kan reservere og sælge såvel pladsbilletter som almindelige billetter via dette datamat-baserede Reservations-, Oplysnings-, Salgs- og Administrationssystem.



VLTJ har på få år fået fornyet næsten hele sin materielpark ganske effektivt. Til venstre VLTJ MT 51 (ex DSB trolje 139) i Lemvig, 17. juli 1991. Foto: Ole-Chr. M. Plum. Til højre VLTJ ML 14 med godstog med Cheminova i baggrunden. Foto 28. august 1988: Richard Latten.

Vestbanen

Den 10. december 1991 blev mellembløkk dækningssignalerne i Lunde taget i brug, og hermed blev man færdige med etableringen af det nye fjernstyringsanlæg på Vestbanen. Anlægget omfatter desuden Varde Vest (FC), der betjenes lokalt og er krydsningsstation. I Janderup, Billum, Oksbøl og Outrup er der fjernstyrede krydsningsstationer, og i Henne er der ikke krydsningsspor. Ved Hesselmed findes forgretningsstationen mellem den egentlige Vestbane og militærsporet til Oksbøl Syd. Her er der - ligesom i Nr. Nebel et togvejspor. Ved Elkærdam og Trolholm er der endelig mellembløkk.

Vestbanen har fortsat tre sidespor på »fri bane« i Hyllerslev, Baunhøj og Vrøgum. De er nøgleaflåste, men ikke afhængige af fjernstyringsanlægget. De nævnte sidespor vil dog siden blive »koblet« på nærmeste nabostation.

I foråret 1992 har banen etableret et nyt trinbræt i Jegum mellem Vrøgum og Søvig Sund. Trinbrættet er indrettet til at betjene Jegum Ferieland, der ligger i nærheden af Vestbanen.

Værkstedets forholdene på Vestbanen er ikke længere tidssvarende. Det nuværende værksted er etableret i de gamle remise-

bygninger fra Varde-Grindsted Jernbanes åbning i 1919 efter denne banes lukning i 1972. Ved Vestbanen havde man i 1991 lavet et projekt til et nyt værksted på Varde Vest, men besparelserne i anlægsbevillingerne til privatbanerne i 1992 har betydet, at dette projekt er skrinlagt. Der arbejdes nu med planer for en renovering og ombygning af det eksisterende værksted, men et sådant projekt må afvente en afgørelse om privatbanernes fremtid.

Godstogskørslen på Vestbanen er næsten helt ophørt i takt med forsvarets besparelser og deraf følgende færre øvelser i området ved Oksbøl, og andre godsarter er der ikke meget af.

De svenske skinnerbusser, MB 51 og MB 54, er i foråret 1992 taget på værksted for at blive istandsat (levetidsforlænget). Der laves rustskader på vognkassen, og motorvognene males i Vestbanens rød/gule design. Herefter mangler kun Vestbanens diesellokomotiv DL 14 fra 1976 at blive malet i disse farver.

Statistik for Danmarks Privatbaner - 1990

	Antal rejsende ialt	Antal rejsende TOG	Antal rejsende BUS
SB	579 399	387 455	191.944
HP 1)	2.601.812	535.262	2.066.550
VLTJ	338 672	153 672	185.000
VNJ	504 388	258 484	245.904
HHJ	2.883.190	1.090.096	1.793.094
HHGB	962 812	962 812	0
GDS	1.481.348	1.481.348	0
HFHJ	1.725.372	1.725.372	0
LNJ	1.319.162	1.319.162	0
OHJ	1.977.114	1.167.114	810.000
HTJ	679 474	524 474	155.000
ØSJS	2.128.497	867.592	1.260.905
LJ	4.393.495	970.259	3.423.236
Ialt	21.574.735	11.443.102	10.131.633

Note 1: Hjørring bybusser: 861.373

Fortid og fremtid på de danske privatbaner. Til venstre fortiden repræsenteret ved et interiør fra den gamle Helsingør station (Foto: Jan Forslund, november 1990). Til højre fremtiden på OHJ: BL 230 ombygges til BLS i værkstederne i Holbæk. (Foto: Ole-Chr. M. Plum, 13. april 1992).

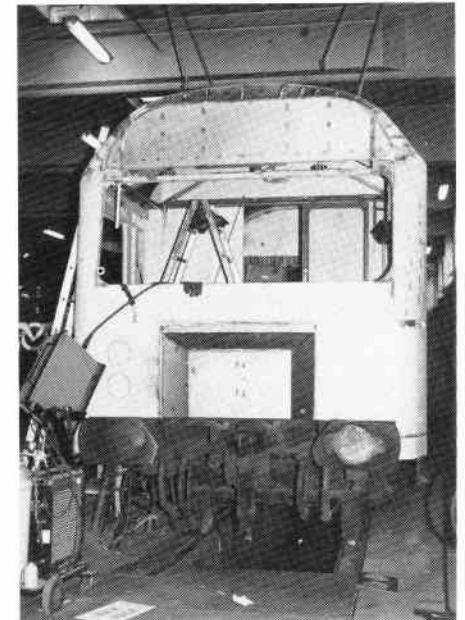
Statistik for Danmarks Privatbaner - 1991

	Antal rejsende ialt	Antal rejsende TOG	Antal rejsende BUS
SB	618.868	443.461	175.407
HP 1)	2.699.842	545.109	2.154.733
VLTJ	348.457	162.457	186.000
VNJ	490.282	242.504	247.778
HHJ	2.932.125	1.112.135	1.819.990
HHGB	1.027.006	1.027.006	0
GDS	1.504.965	1.504.965	0
HFHJ	1.735.052	1.735.052	0
LNJ	1.272.670	1.272.670	0
OHJ	1.949.563	1.161.563	788.000
HTJ	691.024	529.024	162.000
ØSJS	2.105.332	888.402	1.216.930
LJ	4.231.033	934.124	3.296.909
Ialt	21.606.219	11.558.472	10.047.747

Note 1: Hjørring bybusser: 880.000

★

Oplysningerne om Vestbanen stammer fra Poul Andersen, Varde, og afsnittet om Nærumbanen og Gribskovbanen er skrevet af Jan Forslund. Privatbanerne redigeres af Ole-Chr. M. Plum.





FFJ 34 måtte ikke køre, men præsenteredes alligevel opfyret på Hjørring station, så passagererne kunne se, at viljen var god nok. Ses bagest i foto'et, taget i Hjørring 6. juni. Fra forenden: SB M 6, ETJ C 1, TFJ C 8, VØ D 16, OMB B 4 og HHJ C 29. Alle fotos: Martin Jakobsen.

Pinse på udebane

Limfjordsbanen

For første gang i flere år flyttede Limfjordsbanen hjemme fra i indtil flere dage i træk.

Som bekendt hænger nordjyder ved deres dejlige landsdel, så residensen blev kun forlagt knap 50 km nordpå, nemlig til Hjørring. Hvorfor nu det?

Direktøren for a/s Hjørring Privatbaner (HP), Søren Petersen, henvendte sig i efteråret 91 til et af vores medlemmer, bosiddende i Hjørring, for at forhøre sig om mulighederne for at få kørt veteran tog på sin bane.

Efter at have ført et par telefonsamtaler med Søren Petersen, blev vi enige om at afse tid til et møde om sagen. Mødet blev holdt 10. marts på direktørens kontor på Hjørring station. Der blev afsat en time til mødet, men inden vi sluttede, var der gået tre.

På mødet deltog foruden direktøren også kontorchef Lars Rath og værkfører Erik Halle. På mødet fik vi aftalt vilkårene for, hvorledes vi kunne stille med vores materiel i Hjørring og hvordan vi kunne gøre brug af HP's faciliteter. Efter mødet viste Erik Halle os rundt på HP's remiseområde.

Oplægget fra Søren Petersen's side var, at der, mellem alt »gøglet« i forbindelse med byjubelåret i Hjørring i '93, skulle foregå »no-

Veteranbanerne

get andet«. Dette »noget andet« kunne passende være veteran tog mellem Hjørring og Hirtshals.

For nu at se, hvorledes det rent praktisk kunne gennemføres, aftaltes det, at vi som en art generalprøve kørte nogle ture mellem Hjørring og Hirtshals i forbindelse med den lange pinse i år.

Grundlovsdag og pinsen gav jo i år mulighed for nogle sammenhængende fridage, så det aftaltes, at som en art noget for noget kørte vi et tog, fra Hirtshals, for deltager i Hjørring politiforenings grundlovs løb. For den ydelse måtte vi så køre på banen mellem Hjørring og Hirtshals så meget vi orkede. Vi aftalte så at der formentlig ville være basis for to togpar lørdag, søndag og mandag.

For nu at få det hele til at hænge sammen, især økonomisk, søgte vi at involvere mulige lokale sponsorer. En af grundideerne var, at det kunne være spændende med

kørsel til og fra havnen i Hirtshals. En henvendelse til Colorline gav i første omgang positive signaler, idet rederiet til det lokale turisterhverv havde ytret sig om, at der skete for lidt i området. »Heldigvis« sprang rederiet fra så betids at vi nåede at rette vor brochure og plakat, inden vi fik dem trykt. Vi fik imidlertid fat i andre og mere positive foretagender i Hirtshals, idet Skaga hotellet og Nordsøcentret syntes, at det kunne være spændende at tilbyde deres gæster en lidt anderledes pinse i 1992, så vi droppede kørslen på havnen.

Efter aftale med Skaga hotellet og Nordsøcentret kørte vi så fra Hjørring kl. 12.30 og 15.30.

På et nyt møde hos Søren Petersen, 5. maj, fik vi koordineret vores markedsføring, så både HP og vi fik det optimale PR ud af arrangementet. At der så kom en avisand i vejen, kommer jeg tilbage til senere.

Alt hvad der kunne og måtte

De forestående kørsler på HP gav selvsagt en hel del aktivitet i remisen i Aalborg, idet faktisk alt, hvad der kunne og måtte køre, skulle med til Hjørring.

Kørsler på Aalborg havn, i forbindelse med Aalborgfestivalen, afslørede de værste

Tretogstræf i Hirtshals. Til venstre LFBs veteran tog, midtfor fem Y-togsvogne og til højre HP 16 med kølevogne.



småfejl, så vi havde 14 dage til at få alt gjort klart.

For at spare kul under materieltransporten til Hjørring, skulle SB M6 ud på sin, for os, første virkelige krævende opgave. Vi var enige om, at klarede SB M6 turen med materiellet, ville vi betragte M6 som færdigrestaureret og fuldt funktionsklar efter flere årtiers pause. Godt nok har M6 trukket adskillige tog på hjemmebanen, men som det er flere bekendt, er banen til KNI, NTC eller hvad området nu kaldes, uden de store højdevariationer, så med de 5 små personvogne på krogen, har vi aldrig fået prøvebelastet lokomotivet.

Med 34 opfyret for smøredamp, afgik vi så torsdag den 4. juni kl. 12.02, som tog M 8619, mod Hjørring. Med i toget var også vor nyistandsatte LFB P 41 (ex. Elo), med vor beholdning af kul, optændingspinde, smøremidler mv.

Turen op gennem det skønne Vendsyssel foregik i adstadigt tempo, 45 km/h. Hele vejen til Hjørring var vi forud for den lagte køreplan, så efter planlagte krydsninger i Sulsted og Brønderslev ankom vi i højt humør - og med flag på fronten af M6 - til Hjørring til den fastsatte tid, 13.58. Her blev vi modtaget med undrende og beundrende blikke fra folk på perronerne. Der sker noget i Hjørring!

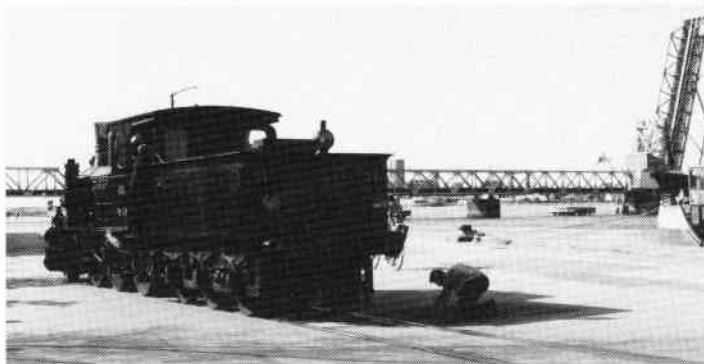
Kort efter ankomsten til Hjørring kom Søren Petersen for at byde os velkommen. Han var smuttet midt i et møde med HP's advokat, så velkomsten blev overstået i en fart. Han gav sig dog tid til at fortælle os, at vi desværre ikke måtte køre med damp: Plantagen mellem Emmersbæk og Lilleheden trinbrætter var efterhånden knastør efter flere ugers mangel på regn. Han turde simpelthen ikke at tage chancen.

Så måtte SB M6, der havde trukket toget op gennem Vendsyssel uden tegn på overanstrengelse, igen til at trække læsset. Veterantog skulle der køres.

Grundlovsdag bød på lidt af en speciel oplevelse, idet HP, for at vi kunne spare på de efterhånden ret kostbare kul, havde lagt materieltransporten til Hirtshals således, at vi blev hængt bag på det ordinære godstog.

Da der nu var veterantog på Hirtshalsbanen, fandt HP, at der var anledning til at lufte materiel, der normalt henstår i remisen.

Øverst en situation fra kørslerne på Aalborg Havn 17. maj med FFJ 34. Jernbanebroen i baggrunden. Nederst er det sidste jyske Frichs-loko af 1953-serien, HP 14, kommet ud i lyset i Hirtshals 6. juni.



Publikum havde dermed lidt at se på i ventetiden mellem togene. MaK-lokomotivet, HP 13, blev vist frem i Hjørring, og »Thyboen«, HP 14, stod i Hirtshals. Et af de mere interessante køretøjer, HP 40, måtte desværre forblive i remisen, idet en kaput kardanaksel satte en stopper for den.

De planlagte ture på Hirtshalsbanen foreløb stort set efter de lagte planer. SB M6 gennemførte alle turene uden begrænsninger. Da vi nu havde mulighed for at vinde tid, besluttede vi at stoppe ved Lilleheden trinbræt, både til og fra Hirtshals, idet jo både Skaga og Nordsøcentret findes i behagelig nærhed af trinbrættet.

Hirtshalsbanen er en spændende bane at køre på. Den har simpelthen det hele. Byer og åbent land veksler med kørsel i dybe gennemskæringer og høje dæmninger - det er så forskelligt fra hvad vi er vant til på hjemmebanen, at selv om vi egentlig var på »arbejde«, nød vi tilværelsen i fulde drag.

For nu at vise, at det ikke var materiellet, der svigtede, lod vi 34 være opfyret, således at vi brugte den til at rangere med i Hjørring. Dette var til stor glæde for mange men-

nesker og der var almindelig forståelse for vore »problemer« med brandfaren blandt de fremmødte. For nu at jøkke rigtigt i det, bekendtgjorde Vendsyssel Tidende på forsidens, at kørslerne med veterantog var blevet aflyst, på grund af brandfaren i plantagen! Man skulle ret langt ind i teksten, før det - med småt - fremgik, at vi kørte, dog med et gammelt Skagensbanelokomotiv. Hvor mange der blev væk på grund af det, er selvsagt ikke til at sige.

Selv med den fatale forside, blev vore anstrengelser belønnet med brugbart økonomisk resultat. Selv om omsætningen ikke kom op på 1/3 årsomsætning, svarer overskuddet nogenlunde dertil. Udover det med pengene, fik vi en helt fin kontakt til personalet ved HP, vi fik på det nærmeste lov til at komme og gå som vi ville, og vi kunne bruge HP's faciliteter til alt forefaldende, dette gjalt også personalerum mv.

Udover en masse kontakter udadtil, giver et sådant arrangement også fælles oplevelser indadtil, idet der jo også var tid til socialt samvær (som det vist kaldes). Jens og Birthe Reinholdt lagde terrasse, og ikke mindst køkken, til, til vores ndtagelse af aftensmaden i de dage arrangementet varede. En stor tak til dem, fra os der var med.

Turen hjemover foregik ligeledes uden nævneværdige problemer, rettidigt i Aalborg.

En helt igenem fin pinse.

Efter pinsens fortræffeligheder er vi nu tilbage i den vante gænge. Sæsonen er startet med kørslerne til Grønlandshavnen, (for fremtiden vil vi kalde det NTC, Nordjydsk Transport Center, mest på grund af en aftale vi har fået med dem på NTC. Efter et par ture med lidt svag belægning ser det i skrivende stund - 28. juni - ud til, at vi vil få en flot sæson.

Ove Thomsen



FFJ 34 og HP 14 i Hjørring 6. juni.



Af hensyn til køretider og hastighed ude på »de lange skinner« måtte MHVJ hale M 1210 ud af »mølposen« til dette arrangement. Derfor har der været hektisk travlhed i Mariager i ugerne op til turen med at lakere og male vognen. Og flot var den!

Å propos hastighed og præcision: Mellem Randers og Aalborg var køretiderne i toganmeldelserne angivet med op til 30 sekunders nøjagtighed!! Men de gamle motorvogne klarede opgaven med fuld præcision og vakte helt berettiget megen opmærksomhed på de stationer, hvor man undervejs var inde for at give plads for overhaling. Og kioskerne i både Skørping og Hobro fik en ekstra omsætning den dag, for de svenske gæster var sultne.

I toget sørgede togfører Lene Reinholdt for servering med kaffe og småkager, og motorvognsfører H.J. Fredberg tog sig af den tekniske orientering af gæsterne. Med på stammen var også aspirant Chr. Hingel-

Mariager-Handest



Hjem til Aalborg på gæstevisit

Et hold svenske jernbaneentusiaster fra Svenska Motorvagnsklubben gæstede Danmark i de første dage af maj måned. På programmet var en større rundtur til danske jernbaner, både veteranbanerne og »de moderne«.

MHVJ sørgede for gæsternes transport Randers-Aalborg-Mariager-Randers med motorvognene FFJ M 1210 og APB M 1, der begge på den måde fik aflagt et besøg i deres gamle hjemby, Aalborg. Og her blev toget oven i købet taget ind i Hadsund-banens gamle spor ved Aalborg H.

Efter en tur med Limfjordsbanen kørte de

»Aalborg revisited« - 22 år efter, nærmere betegnet juni 1992. Øverst motorvogns-toget med motorfører H. J. Fredberg klar til afgang fra Hadsund-sporet på Aalborg st., nederst hele det glade rejseselskab stillet op til fotografering ved Brødløs trb. på MHVJ. Begge fotos: Chr. Hingelberg.



svenske gæster til Mariager. Og strækningen mellem Handest og Mariager blev flittigt benyttet til fotostop i det skønne forårsvejr.

berg, der blev grundigt »gennemhøvlet« i SR af DSB-lodsen. Så alle havde en travl, men herlig dag.

Chr. Hingelberg



Udland



IC/3 i Sverige - Blekinge's »Kustpilen«

IC/3-togene i Blekinge har under navnet »Kustpilen« høstet stor anerkendelse, og succes'en er for længst slået fast af passagererne: Dette er noget helt andet end den aflagte FIAT-konstruktion fra 1950'erne (de 10-12 år gamle Y1-motorvogne). Her gør Y2 1368 ophold i »kapsporets sidste oase«, Karlshamn. Den nuværende station er dog kommet til efter 1067 mm-trafikkens indstilling på de tidligere Blekinge Kustbanor, men så sent som 1980 fandtes stadig et »gods-kapspor« her ... Foto: Ole Rasmussen.

AR

Læserne skriver

Det er herligt at køre med gamle tog, men forsikring o.l. sætter grænser.
Foto: Alf Blume.



Hermed et bidrag til en debat der kunne hedde »DJK mod år 2000« (!), selv om det er med risiko for at træde nogle over tæerne. Dog skal de aktive naturligvis også roses for den enorme indsats på bevaringen af gammelt jernbanemateriel.

Her i påsken '92 ville jeg en tur til Vestsjælland og kigge på resterne af strækningen Vørslev - Gørlev. Jeg havde et par dage i forvejen forhørt mig hos Ole-Chr. M. Plum, som kunne bekræfte, at tracéen ikke var sløjet nogle steder. Han fortalte i øvrigt, at der var MO-tog o.a. mat. i Høng påskelørdag. Da dette skulle til Flintholm St. (Frederiksberg), spurgte jeg, om det var muligt at hoppe på og køre med tilbage til hovedstaden. Dette kunne Plum ikke tage stilling til, idet han ikke skulle være togfører på det pågældende tog. Helt OK.

Jeg tog afsted alligevel, og ankom på cykel til Høng (fra Vørslev) midt på eftermiddagen og blev her henvist til togføreren (hvis navn ikke fortjener at blive nævnt her) og stillede dette samme spørgsmål. NEJ, var svaret. Jeg fortalte, at jeg havde været medlem i mange år. NEJ, svarede han igen og fortsatte nogenlunde med disse ord: »Det er et forsikringsspørgsmål og da du åbenbart ikke er tilknyttet noget arbejdssted, kan du bare ikke køre med, når toget er et materieltog«. Jeg mente, han havde uret i sin begrundelse og har senere fået oplyst af Jan Eriksen fra bestyrelsen, at der ikke skelnes mellem aktive og passive medlemmer. Enden på det hele blev, at jeg og min cykel i regn og blæst måtte arbejde os til Slagelse og tage toget (!) til København.

Nuvel. Det direkte ubehagelige ved dette møde var tonen. Togføreren var uvenlig og oprådt usympatisk overfor et interesseret, bevares passivt, medlem af DJK. Generelt virkede flokken omkring dagens MO-tog som et selskab for særligt indviede, der ikke skærpede min lyst til at være aktiv. Da jeg for en lille halv snes år siden var aktiv i Odense, konstaterede jeg allerede her, at en del af arbejdsholdet ikke just var de mest udadvendte mennesker, jeg og for den sags skyld også omverdenen er stødt på.

Dette er forhåbentlig ikke et udbredt fænomen, idet DJKs ansigt udadtil jo ikke alene tegnes af veteranbanerne og foreningens i øvrigt udmærkede blad »Jernbanen« men sandelig også af folkene på arbejdsstederne. Medlemspleje af såvel DJK'ere og potentielle ditto, der bare kigger forbi, må høre med, når man vælger at være aktiv.

Om det er mangel på medlemspleje, der er årsagen til den begrænsede tilslutning i Fynsafdelingen skal være usagt her. Men jeg kan dog ikke lade være med at tænke på, om det er fordi interessen på Fyn mere

samler sig om, hvad der foregår hos SFvJ i Faaborg, hvor der er livlig aktivitet. Og det på trods af at et bestyrelsesmedlem fra DJK for 4-5 år siden overfor mig mente, at der formentlig hverken var behov endsige interesse for flere veteranbaner - heller ikke på Fyn.

Med hensyn til DJKs medlemstal oplystes det ved generalforsamlingen i København, at dette ligger nogenlunde konstant. Kan foreningen opretholde dette tal? Jeg synes ikke, vi var mange under de 30 år, hvorimod der sås mange med høje tindinger og grå toppe. Hvis denne generalforsamling repræsenterer aldersfordelingen i DJK, kan man frygte en medlemstilbagegang på et eller andet tidspunkt. Derfor må DJK med lemmerum ud at profilere sig på mangfoldige og måske nye områder således, at flere unge af begge køn får øjnene op for, hvad jernbanerne har betydet rent historisk og stadig gør det. Især må man bestræbe sig på at overbevise spindesiden om, at DJK også er andet end store drenge, der kører futtog i skala 1:1, nemlig i lige så høj grad en kulturhistorisk institution.

Poul Levin

Et svar til Poul Levin

Poul Levin var på cykeltur i det vestsjællandske i regnvej. Han ville derfor gerne transportere sig selv samt sin cykel retur til København med toget, men valgte desværre for ham at forsøge at komme med det forkerte tog åbenbart i den tro, at hans mangeårige medlemsskab af DJK gav ham ret til at komme med et af DJK's materieltog, der skulle køre påskelørdag med vogne fra Høng til Flintholm. Poul Levin blev afvist af togføreren.

Poul Levin beklager sig over at være blevet afvist fra toget og over den tone, hvori afvisningen blev fremsat.

I denne anledning vil jeg gerne slå fast, at DJK-medlemsskab ikke giver det enkelte medlem særlige rettigheder, hverken til at færdes uden for de for publikum bestemte områder på banernes anlæg eller nogen ret til at forlange sig transporteret med et DJK-tog, der ikke er annonceret som personførende.

Når DJK har fået tillyst et særtog hos DSB eller en privatbane som materieltransport, gælder den regel, at der kun må være de

personer på toget, der er beskæftiget ved togets fremførelse, dvs. lokomotivpersonale og togpersonalet herunder personale, der er under indøvelse. Det ville være en overtrædelse af de regler, hvorefter den pågældende transport er tilladt af jernbanen, hvis der blev medtaget rejsende.

Efter hvad jeg har fået oplyst fra den pågældende afdeling (D-maskine gruppen), hvade det sine vanskeligheder at gøre dette forståeligt for Poul Levin, hvilket kan være årsagen til, at ordvekslingen måske fik en lidt ublid tone.

Det er således helt i overensstemmelse med sædvanlig praksis, at Poul Levins anmodning om at måtte køre med det nævnte materieltog fra Høng til Flintholm blev afslået af den ansvarlige togfører.

Begrundelsen har således ikke noget med forsikringsspørgsmål at gøre. I øvrigt kan der meget vel tænkes at opstå forsikringsmæssige problemer, hvis der sker personskade på personer, der befinder sig i et af DJK's tog, hvor vedkommende ikke har noget at gøre.

Må jeg i øvrigt sige, at det er en selvfølge, at vi behandler folk pænt og høfligt, når de henvender sig på vore arbejdssteder eller søger oplysninger om DJK's togtogskørsler. Det ved jeg af egen erfaring, at vore medlemmer rundt om i afdelingerne og ved banerne også gør.

Vi tager også vel imod medlemmer, der gerne vil prøve at deltage i det praktiske arbejde. Arbejdslederne eller en anden på stedet sørgere for, at den nye for hilst på sine fremtidige »kolleger« og at vedkommende bliver vist rundt på arbejdspladsen og sat ind i, hvilke opgaver man er i færd med.

Vi betragter naturligvis ikke det nye aktive medlem som bare et stykke gratis arbejdskraft eller en besværlig og tidrovende person. Vedkommende har jo meldt sig til arbejdet også for at have det rart og stifte nye venskabelige og kammeratlige forbindelser.

Til gengæld forlanger DJK, at medlemmerne accepterer de spilleregler og de sikkerhedsforskrifter, der nu en gang gælder for deltagelse i aktiviteterne ved banerne.

Enhver der kan indse det fornuftige heri, skal til hver en tid være velkommen til at deltage i arbejdet inden for DJK.

Bent Jacobsen

Boganmeldelser



Danske Kongevogne af Poul Thestrup Forlaget Banebøger

Den - forholdsvis - nyansatte museumsinspektør ved DSB-museet i Odense, cand. mag. og dr. phil. Poul Thestrup har, motiveret ved regentparrets sølvbryllup, skrevet en bog om de danske kongevogne. Forfatteren forener faghistorikerens sans for systematik og kildekritik samt viden om, hvor historiens kilder skal søges, med en - iøvrigt medfødt - interesse for og kendskab til jernbanevæsenets tekniske sider. Disse egenskaber er kommet til fuld blomstring i bogen. Som naturligt er, har omtalen af Kong Frederik d. VII's såkaldt »Slesvigske Kongevogn« fået en fremtrædende plads, særlig p.g.r. af vognens mærkelige og omtumlede skæbne. Forfatteren skildrer således, hvorledes vognen rent ud var tænkt som bestikelse fra det engelske ingeniørfirma, Peto, Brassey & Betts, i forbindelse med anlægget af banen mellem Flensborg og Husum og med henblik på fortsatte anlæg af jernbaner i Jylland. Det gik ikke som håbet, krigens i 1864 kom på tværs, men vognen blev efter ret mange besværligheder, både diplomatiske og tekniske, udleveret til Danmark, og vognen kom rent faktisk til at køre som kongevogn på de jyske baner i en årække. Thestrup gør efter indgående kildestudier i Rigsarkivet og Udenrigsministeriets arkiv op med myten om, at det var de preussiske myndigheder, som havde »sat« sig på vognen. Man læser videre om dens degradering til inspektionsvogn i Jylland for at ende forsmædeligt som sommerhus i Hurup, men dog nu har fået en vis form for oprejsning ved at blive udstillet på Jernbanemuseet i Odense. Det er lykkedes for forfatteren at finde frem til tegningerne fra engelske arkiver til vognens flotte udstyrelse, som dog ikke blev realiseret i fuldt omfang. Tegningerne gengives i farver i bogen.

Bogen skildrer også indgående de senere kongevognes indretning og brug. Disse, nemlig den sjællandske, bygget til Christian IX fra 1871, DSB's kongevogn fra 1900, der afløste 1871-vognen, som ikke kunne køre uden for Danmark, og endelig DSB's nuværende kongevogn fra 1937, moderniseret i 1983-84. Interesserede vil kunne læse om vognens ret komplicerede tekniske indretning for at muliggøre kørsel næsten overalt i Vesteuropa.

Som noget næppe almindeligt bekendt oplyses, at der også fandtes en særlig fynsk kongevogn, som Chr. IX brugte under rejser på Fyn, inden Lillebælt fik jernbanefærger i 1872, ligesom det oplyses, at der har eksisteret nogle såkaldte Fredensborgvogne, som var indrettet som salonvogne i den ene ende til brug for hofstaben under transport

til Fredensborg og Bernstorff Slot. En af disse vogne fik også en forsmædelig livsafslutning, for så vidt som den måtte indrettes til Besprechungswagen for general von Hammeken under besættelsen.

Elskere af litreringer og omlitreringer kan få deres lyst styret, idet der så vidt ses intet mangler i bogen i sådan henseende.

Hvad i hvert fald undertegnede finder nok så vigtigt, er de udførlige kildehenvisninger; og hvad sikkert enhver læser vil skatte, bogen er rigt illustreret, herunder med fortrinlige farvegengivelser. I den forbindelse bør nævnes som et kuriosum, at der endogså er gengivet en tegning fra daværende kronprins Frederiks hånd med skitse til indretningen af kongevognen fra 1937.

Bogen fås gennem salgsafdelingen og koster 145 kr. Det er billigt for et så smukt værk!

Jul. Paulsen

Toget går via Dalmose Af H.E. Pedersen og Ole Chr. M. Plum Forlaget Banebøger

I forbindelse med 100-års jubilæet på to sydvest-sjællandske jernbanestrækninger Slagelse-Næstved og Dalmose-Skælskør kunne de første eksemplarer af en ny bog præsenteres. Det er H.E. Pedersen og Ole Chr. M. Plum, der på forlaget »banebøger« og i samarbejde med DJK har udgivet den historiske beretning om banerne.

Sidebanehistorie fascinerer i hvert fald anmelderen på forunderlig vis. Her kan man lade de nostalgiske tendenser få frit løb i en naiv tro på, at den fortid, der berettes om og som vises på illustrationerne, var så meget mere overskuelig og behagelig end nutiden. Med bogens mange informationer i et særdeles læsevenligt sprog, er det også ganske let at få overblik over fortiden for de nævnte baners vedkommende.

Bogen indeholder et par skønhedsfejl; bl.a. er der sjusket med billedteksterne, som eksempelvis viser nummereringer og litreringer, der ikke har eksisteret - eller som ikke er i overensstemmelse med det, der ses på billedet. Ved visse billeder er der gjort meget ud af at nævne samtlige enheder i en oprangering, mens der ved andre ikke er nævnt »et suk«. Denne forskel, der ikke kan begrundes med billedernes alder m.v., er uheldig.

Teksten indeholder nogle få gentagelser, og de postale forhold er grundigt beskrevet; så grundigt, at eksempelvis beliggenheden af postekspeditionerne for banernes åbning er medtaget. Der burde i stedet være ofret lidt mere plads på sporplanerne, der som minimum bør vise den mest omfattende udgave. Her savnes nogle informationer om stationernes udvikling!

Layoutet savner en »rød tråd«. Materialet - tekst som billeder - er flere steder »klemmt«,

og billedstørrelsen er »foranderlig«. Nogle billeder går til kant, andre ikke. Et aftryk af billetter fra strækningen bagest i bogen er gengivet i negativ! På samme side findes et kort, som blot viser linieføringen, men ikke stationernes placering, hvorfor det kan være svært for ikke stedkyndige læsere at placere stationer og holdepladser korrekt.

Iøvrigt gennemgås banernes forhistorie, anlæg, trafikale udvikling og linieføring på bedste vis. De mange fakta er krydret med små beretninger, suppleret af et godt udvalg af billeder fra såvel gammel som nyere tid. Især glædes anmelderen over, at også de lokale veteranbanefolk - Skælskørbanen - har fundet deres plads i beretningen.

Bogens pris er kr. 199,- og således ganske pebret, når den sammenlignes med andre bøger af samme omfang, art og udstyr fra DJK's eget forlag. Alligevel vil anmelderen ikke tøve med at anbefale enhver interesseret i at købe bogen. For det første, fordi det vitterligt er en ganske velgjort bog; for det andet for at støtte sådanne udgivelser og opmuntre til flere strækningsbiografier. Kan købes i Salgsafdelingen.

Mogens Duus

Trafikken til Møn Af Jens Bruun Petersen og Birger Wilcke Forlaget Banebøger

På Forlaget Banebøger er i begyndelsen af året udkommet en historisk redegørelse for »Kalvehavebanen og andre forbindelser til Møn« (bogens undertitel). Den er udarbejdet af Jens Bruun-Petersen og Birger Wilcke. Forskellige firmaer, navnlig i Vordingborg, har støttet udgivelsen - uden man direkte bliver klar over, hvad det har betydet. Men bogen, hvis ordinære salgspris er 199 kroner, er i hvert fald på 96 sider med godt tryk på passende bæredygtigt papir, der til lige med alle 4 sider af kartonomslaget er intensivt udnyttet efter forlagets sædvanlige princip.

Kalvehavebanen er hovedemnet, med dampskibs- og rutebiltrafik som forholdsvis fyldigt behandlede sidetemaer i en veldisponeret helhed - præget af mange og interessante illustrationer, der spænder fra snart hundredårige prospektkort over bl.a. forfatternes egne fotos (taget i tidel!) til sporplaner og diagrammer, som er optegnet specielt til bogen.

Det er for flere nok overraskende, at trafikken til og fra Møn har så mange forskelligartede facetter, som det nu er påvist, og at den har haft så lange tråde vævet ind i det samlede danske trafikmønster.

Fremstillingen virker afrundet; alligevel kan man godt få den tanke, at der var mere stof, som forfatterne gerne havde taget med, hvis pladsen tillod det. Men som læser føler man nu ikke nogen mangel; det eneste, der umiddelbart savnes, er et alfabetisk sagregister, som for bøger af denne

art øger den praktiske værdi mærkbart. Bogen kan fås i Salgsafdelingen.

Povl Wind Skadhauge

SJK 55 Enköping - Heby - Runhällens Järnväg af Per Rundblad

I serien af historiske bøger om nedlagte svenske jernbaner er turen kommet til den 47 km lange sidebane ca. 60 km nordvest for Stockholm. EHRJ blev nedlagt i perioden 1959-1968, men kunne i dag som oplandsbane til hovedstaden nok have sin eksistensberettigelse.

I bogen på 80 sider, og i det beskedne A5 format, behandles banen historisk - med hvad alt dertil hører af svensk grundighed. Minutiøs gennemgang af byggeriet, driften, materiellet, afviklingen... og hvad der endnu eksisterer. Det er en ganske charmerende lille bog med fine illustrationer, enkelte i farver, som nok burde finde plads på bogreolen for alle svenskitinteresserede.

Prisen 140 Skr + porto kan synes lidt pebret (SJK-medlemmer 95 Skr), men har man hang til de svenske sidebaners historie afskrækker det næppe. Bogen kan bestilles hos SJK - giro 60 65 77 - 5.

Jan Forslund

Redaktionen anmelder *alle* tilsendte bøger med tilknytning til jernbanens væsen, og vi bestræber os fortsat på at være meget aktuelle og beskrivende. Anmelderskaren er ikke stor, og af alsidighedsgrunde søger vi at fordele opgaverne. Ind i mellem går det dog galt. Mønbogen skulle således have været anmeldt forlængst, men en anmelder sprang fra. Heldigvis trådte Povl Wind Skadhauge til med kort varsel. Skulle der blandt læserne være »nye anmeldere« hører vi gerne.

red / Jan Forslund

Foreningsnyt



Kommende møder i København

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

Onsdag den 2. september 1992 kl. 19.30:

Medlemmernes aften.

Vi ser på billeder og film fra sommerens mange oplevelser, der har med jernbaner at gøre.

Som aftenens særlige tema er fastsat: »Tog i vintervejr«. Har du nogle gode billeder eller film, der dækker dette tema, så tag dem med.

Film og større dias-serier bedes anmeldt i forvejen til enten Ole-Chr. M. Plum eller til Bent Jacobsen.

Onsdag den 21. oktober 1992 kl. 19.30:

»Er der en fremtid for bybaner/letbaner i Københavns-området?«

DSB's planlægningschef, Anne-Grethe Foss vil give sit bud på, hvordan den kollektive skinebårne trafik kan komme til at foregå.

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

Åbent hus fortsætter hver sidste tirsdag i måneden fra kl. 19 til kl. 22.

Møder i Midtjysk Afdeling

Der afholdes følgende møder i sæsonen 1992/93:

Fredag den 18. september 1992 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station - medlem-

merne opfordres til at medbringe billeder (både dias og papirbilleder, diasfremviser forefindes) fra sommeren, der gik.

Torsdag den 22. oktober 1992 kl. 19.30

i mødelokalet på Herning station samt

Fredag den 23. oktober 1992 kl. 19.30

i mødelokalet i »Pille 3« på Århus H station - der vises gamle og nye DSB film.

Fredag den 20. november 1992 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station - Afdelingens ordinære generalforsamling afholdes, og bagefter er der »julequiz - Hvem, Hvad, Hvor« samt film.

Fredag den 19. februar 1993 kl. 19.30

i mødelokalet i »Pille 3« på Århus H station.

Fredag den 19. marts 1993 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station.

Fredag den 23. april 1993 kl. 19.30

i mødelokalet i »Pille 3« på Århus H station.

På gensyn!

Bestyrelsen.

Salgsafdelingen

NYHEDER

Ud at køre med damptog skrevet af Hans Gerner Christiansen. Bogen er udgivet af Hans Gerner's eget forlag. I bogen forsøger Hans Gerner at genoplive den gamle drengedøm om at komme ud og med »et rigtigt« damptog. På de 40 sider beskrives, hvordan den smukke dampmaskine fungerer, og hvordan livet på banen var, dengang, der var »rigtige« tog til. Teksten er rigt krydret med 36 tegninger og illustrationer. Pris: 45,- kr.

Nye postkort

AA-FOTO har lanceret en ny postkortserie med titlen »Flotte danske tog på postkort«, som hermed tilbydes gennem Salgsafdelingen. I første omgang er udkommet fire kort med følgende motiver:

AA1: IC3-tog på Lillebæltsbroen

AA2: IC3-tog ved Vejle Fjord med Vejle Fjord Broen som baggrund

AA3: Hamborg Express med Mz på Masnedø.

AA4: Regionaltog med MR ved Tirsbæk. Postkortene kan købes enkeltvis og i samlet sæt. Pris 3,- kr. pr. stk. og 10,- kr. for alle fire kort. Pr. bestilling skal tillægges 5,- kr. til porto. (Disse kan spares, hvis kortene bestilles sammen med en eller flere bøger).

★

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

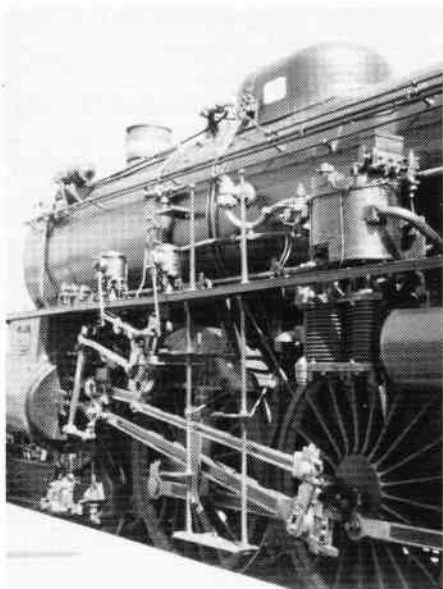
postgiro 3 1791 76,
Dansk Jernbane Klub,
Salgsafdelingen,
Kalvebod Brygge 40,
1560 København V.

Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

HCH og OCMP.



DJK's tog kører i mange versioner, her MO 1829 med »blandettog« ved Fårup. Foto: Alf Blume.



Udflugtsafdelingen

Som nævnt i sidste nummer af Jernbanen er der stadig overvejelser om udflugtsafdelingens fremtid og muligheder. Selv om der ikke er mulighed for at arrangere egne ture, byder eftersommeren alligevel på en udflugtsmulighed:

Tag ud på TUR med damptog fra Randers, Langå og Viborg til STRUER

Under denne overskrift indbyder DSB, Struer Station og DSB Museumstog, Randers lørdag den 5. september til »Mx-dag« i Struer, hvor Mx 1035, igen malet i brunt, officielt placeres som »Denkmal«.

I forbindelse hermed er der en række særforanstaltninger, bl.a. udstilling af lokomotiver m.v. på Struer Station, koncerter med Struer Jernbaneorkester, særudstillinger på Struer Station, koncerter med Struer Jernbaneorkester, særudstillinger på Struer Bibliotek og i Buchholtz hus o.s.v.

Der bliver også damptogskørsel over Od-desundbroen og til Hjerm efter følgende køreplan:

	An.	Af.
Struer		10.05
Hvidbjerg	10.36	10.50
Struer	11.15	12.10
Hjerm	12.20	12.45
Struer	13.05	13.35
Hvidbjerg	14.06	14.20
Struer	14.48	15.40
Hjerm	15.50	16.05
Struer	16.15	

Der køres med E 991-Db, 5101-Cb, 1101-Au, 251-ABv 293, og med tenderen *forrest* Hjerm-Struer-Hvidbjerg i alle tog. Der er salg af øl, vand, kaffe, the, kage o.s.v. Priserne for disse tog var endnu ikke fastlagt ved redaktionens slutning, men vil fremgå af annoncering lokalt og i Østjylland.

Materieltogene fra og til Randers bliver af DSB udbudt som offentlige damptog efter følgende plan:

Fredag den 4.9.:

Randers	af.	16.50
Langå	af.	17.05
Viborg	af.	18.10
Struer	an.	19.13

Der bliver kortere stationsophold i Bjerringbro og Skive. Der er ikke arbejdstogskørsel, men mulighed for fotografering under opholdene. Der er mulighed for at medbringe cykler i en Hd-vogn.

Materiellet returnerer efter kørslen lørdag den 5. september:

Struer	af.	17.50
Viborg	an.	19.18
Langå	an.	20.13
Randers	an.	20.28

Undervejs er der ophold i Vinderup, Høj-slev, Bjerringbro og Ulstrup.

Billetterne til togene Randers-Struer retur koster uanset påstigningssted kr. 75,- enkelt og kr. 150,- retur for voksne.

DSB kan som et led i arrangementet tilbyde en pakke med rejse fra Randers, Langå eller Viborg, overnatning i enkeltværelse på Grand Hotel i Struer med bad og morgenmad samt aftensmad fredag: svinekam m/råstegte kartofler, ærter og paprikasovs og is m/frugter. Alt dette kan tilbydes til en enestående lav pris af kr. 400,-. I dobbeltværelse bliver prisen endnu lavere, nemlig kr. 700,- for to.

Særarrangementet kan *kun* bestilles på forhånd. Bestilling sker pr. telefon til Struer Station, 97 85 47 00 (klartone) lokal 182 hos Lillian Hebsgård.

Sidste tilmeldingsfrist er 28. august. Udflugtsafdelingen opfordrer medlemmerne til at støtte det gode initiativ fra DSBs side ved at deltage i arrangementet.

js

Udflugt med Midtjysk Afdeling

Midtjysk Afdeling arrangerer i weekenden 19.-20. september udflugt fra Randers til Ærøskøbing og retur med AREJ ML 5203 - HFHJ B51.

Prisen forventes at blive kr. 275,-. Tilmelding samt nærmere oplysninger hos Lars Henning Jensen, tlf. 86 61 38 39.

Sidste tilmeldingsfrist 1. september.

I prisen er incl. togtransport, færgebillet samt overnatning med morgenmad på vandrehjemmet i Ærøskøbing.

Turen gennemføres kun hvis tilstrækkeligt mange tilmelder sig.

L.H.J.

Det sker i DJK

Tid	Sted/Sag	Omtalt S.
18/9	Møde i Midtjysk Afd. Randers	125
19-20/9	Udflugt til Ærøskøbing	126
29/9	Vogn-ex. aften	125
21/10	Møde i København	125
22/10	Møde i Midtjysk Afd. Herning	125
23/10	Møde i Midtjysk Afd. Århus	125
27/10	Vogn-ex. aften	125



Mx 1035 »indvies« officielt som Danmarks første »diesel-denkmal« 5. september, og en gruppe lokale interesserede har planlagt stiftende generalforsamling i Struer Jernbane Klub 26. august. Klubben vil som vigtigste formål få at sørge for vedligeholdelsen af MX'eren, så den hele tiden kan fremstå som et værdigt vartegn for jernbanebyen Struer - en gang hovedsæde for DSBs 3. distrikt. Foto Kaj Rasmussen.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet, ved Flemming Jakielski
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:** Gunnar W. Christensen
Solbærvangen 39, 2765 Smørum. Tlf. 42 65 73 13.
- * **Sekretær:** Flemming Jakielski
Islebrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.
- * Birger Bruun
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- o Carsten Buhl, Museumsbanen
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.
- * Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- * Jan Eriksen
Østergade 22 D, 6520 Tøftlund. Tlf. 74 83 04 36.
- o Anders Færch Hansen, Mariagerbanen
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.
Tlf. 86 47 80 80.
- o Keld Haandbæk, D-maskinegruppen
Høgholtvej 5 A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.
- * Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- * Michael Damgaard (suppleant)
Tietgensgade 20, 1704 Bkh. V. Tlf. 33 93 23 18.
- * Ebbe Makholm (suppleant)
Uglevang 16, 2. - 3450 Allerød. Tlf. 42 27 54 53.
- * betyder valgt af generalforsamlingen.
- o betyder valgt af banerne.

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen

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

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

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

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

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

DJKs midtjyske afdeling

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

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

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.

02237 78088 10

ERIK HASSELDAN

HAGBARDSVEJ 71

3650 ØLSTYKKE

