



jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

APRIL 1993



33. ÅRGANG

LØSSALG KR. 45,00



Forsiden: Det aktuelle kodeord er denne gang »Regionaltog«....altså den sjællandske slags. Med ME 1501 i front, og en fire-fem Bn-vogne afsluttet af en Bns, triller regionaltoget, som vi nu snart har kendt det i en lille menneskealder, forbi Hvidovre station, oktober 1992. Målet kan være Kalundborg, Nyk. Falster eller andet sjællandsk endemål. Regionaltoget er efterhånden indbegrebet af sjællandsk pendlertrafik, hvor røde tog i hel - eller halvtimesdrift drøner til og fra hovedstaden og omliggende erhvervsområder.

Men nu synes de røde togs dage talte - et nyt regionaltog er netop præsenteret og prøvekørt på den sjællandske tværbane. IR4 toget hed det engang, ER er dets litra, og titlen bliver »Det nye regionaltog«. Toget er i øvrigt meget lig med sine 85 søstre (IC3), men pantografen til elforsyningen udgør dog en ikke ringe »lille forskel«. Tilmed består ER-toget af fire vogne, som det ses af billederne fra den 18. februar 1993 i Roskilde, hvor prøvekørslerne startede.

På 4 år får DSB ikke mindre end 85 IC3

tog og 23 ER sæt, hvilket svarer til næsten 350 »gamle røde vogne«!! Læs mere om »Det nye regionaltog« inde i bladet på side 52.

Som det specielt ses af det øverste billede, er elektrificeringen ved at give jernbanemiljøet et helt andet visuelt præg, end det vi for blot 5-10 år siden færdedes i, og for os fotografer er der nye udfordringer i også at få de elektriske narrestreger komponeret ind i billederne.

Alle tre fotos: Jan Forslund.

Indhold

Redaktørens hjørne.....	35
Ved Bommen (6).....	36
En jernbane-saga.....	38
Dampheste ude og hjemme.....	40
Det gamle fotografi (5).....	43
Gåture på nedlagte baner (8).....	44
Jernbaneoplevelser i Canada.....	47
Jernbanenyt kort fortalt.....	52
DSB.....	57
Færgenyt.....	58
Privatbanerne.....	59
Læserne skriver.....	61
Ordhunden.....	61
Foreningsnyt.....	61

Nr. 3 ventes udsendt ca. 25. juni 1993.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 3/93 - 1. maj 93.

Sidste frist for stof til nr. 4/93 - 1. juni 93.

Dette nummer af »Jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 16. april 1993.



Redaktørernes hjørne

Samarbejde og skinnestød!

Debatoplægget i Jernbanen nr. 5/92 fra Mogens Duus, Mariagerbanen, har affødt fortjente skrivelser her i bladet - senest i dette nummer, hvor en af de nystartede foreninger giver igen. Redaktionen frydes over, at der er skabt debat i bladet - og så om et emne, som i sandhed kan ses fra flere synsvinkler, og kan være vitalt for hver enkelt klub. Indtil videre skal vi nok nære os for at blande os.

Hvad hovedparten af læserskaren ikke ved, er at samtlige klubber i Danmark årligt mødes et par gange under titlen »Danske Jernbaneklubbers Samarbejdsudvalg«, hvor DJK har alle sine baner repræsenteret, men pudsigt nok ikke hovedforeningen. I referatet fra sidste møde den 13 februar, er det åbenbart, at skinnestødene endnu ikke er bragt sammen, men samtidig luftes de helt naturlige samarbejdsmuligheder for de mange klubber. Læs de interessante indlæg side 59 og 60 bl.a. om »et fælles jernbaneblad«, som også blev berørt ved DJK's generalforsamlingsmøder.

Ny redaktør?

Dette nummer af Jernbanen skulle efter alle solemerker være ude hos medlemmerne til tiden, med mindre da strejker e.l. lægger hindringer i vejen. Jeg vil selvfølgelig også på redaktionens vegne beklage, at nr. 1 blev så forsinket, men vi er

nu engang kun to til at varetage dette enorme job, at flikke 32 spændende jernbanesider sammen hver anden måned. At nr. 2 ikke forsinkes af nr. 1 skyldes udelukkende, at vi netop mellem disse to numre har skiftedag - med hensyn til at overtage ansvaret for bladet (i virkeligheden er bladet altså »enmandsbetjent«). Så i de næste par numre er Holterredaktionen den man skal pukke på. I samme åndedrag vil vi efterlyse *endnu en redaktør*, som i enkelte situationer kan overtage ansvaret med bladet. Om arbejdet er at sige: - at det er spændende, ulønnet, og tidskrævende, og at en vis skrive- og layout færdighed ikke er at foragte. Jobbet har dog også mange positive sidegevinster, og under alle omstændigheder vil *en ny redaktør* blive hjulpet kammeratligt igang. Ring eller skriv til os, hvis du kunne tænke dig at arbejde med på bladet som én ud af tre hovedredaktører.

Odensemødet!

I efteråret deltog Ole Plum og undertegnede i det første møde mellem forfattere, forlag, arkivarer, museer m.m. på DJK's vegne. Og det blev et rigtigt godt møde, som du i mere pressemeddelselsesform kan læse om på side 43. Det var logisk at »jernbanens« redaktion var indbudt - ofte er netop klubbladene arnested for forfatterspire, som senere giver sig i kast med større artikler eller bøger. John Poulsen (banebøger) og Poul Thstrup (Jernbanemuseet) var initiativtagere til mødet, og de fortjener som igangsættere stor tak. Eneeste anke, som forhåbentlig bliver rettet til næste møde, er at invitere »manglende« forlag, forfattere, arkivarer, tegnere m.m. - så det ikke bliver »en udvalgt skare«.

jernbanen
DANSK JERNBANEKLUBS TIDSSKRIFT

33. årgang nr. 2, april 1993

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

Flere annoncer!

Fra i år har redaktionen også fået overladt arbejdet med DJK's annonceanvendelse - dog således, at provenuet ubeskåret går i »bladets kasse« til højnelse af standard, sidetal m.m. Vi er glade for denne ordning, og vil fremover bruge en del energi på at skaffe flere annoncører til bladet. Vi kan tilbyde meget fordelagtige betingelser og priser. Vi håber, at læserkredsen vil være os behjælpelig med at finde tilfredse kunder.

Generalforsamlingen...

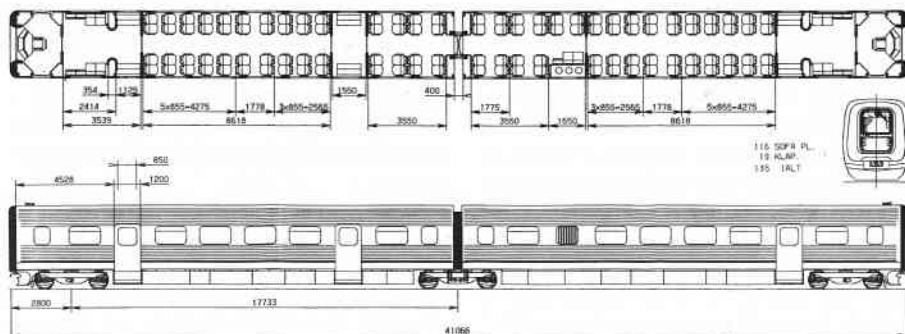
...skal I nok få mere at vide om i næste nr., hvor referatet bringes. Blot dette, at det lykkedes den nye dirigent Erik B. Jonsen (bladets »DSB-nyt mand«) at skabe en ny hurtig, humoristisk og intelligent måde at dirigere 100 DJK'ere på.

Nyvalgt blev Poul Kaspersen.

Redaktorstolen/Jan Forslund

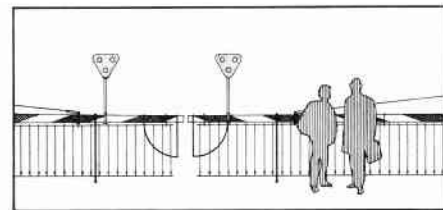
Godkendelse af nye privatbanetog

Nu har vi skrevet om det er par gange - og jublet et par gange - men endnu i skrivende stund (25. marts) mangler folketingets godkendelse til de nye privatbanetog. At det bliver ABB Scandia der skal bygge de ny tog er sandsynligt, men ej 100% sikkert grundet de nye EF-regler. Vi bringer dog alligevel den tegning, som med stor sandsynlighed vil ligge til grund for det nye privatbanetog, som banerne så voldsomt har brug for. Til højre en ikke utænkelig situation om et par år - »IC-materiel« og lynetter side om side i en privatbaneremise. Billedet er i øvrigt fra Odder, hvor HHJ laver en del ATC-arbejde på IC3 togene for ABB Scandia. Foto den 17. februar af Jan Forslund.



Ved bommen (6)

- Den aktuelle artikelserie, hvor redaktionen interviewer en person med tilknytning til jernbanens væsen. Denne gang talte vi med Birger Bruun, mangeårig sekretær og stadig bestyrelsesmedlem i DJK



Interviewer: Jan Forslund

Du administrerer den nye billettrabatordning mellem DJK's medlemmer og DSB. Kan du kort skitsere ordningen, og om tilslutningen blandt medlemmerne.

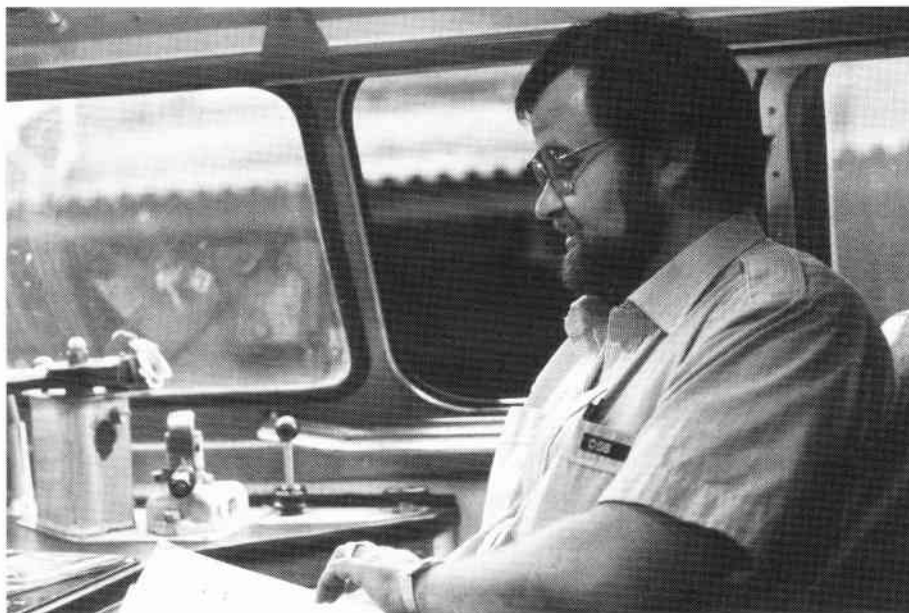
Ja, man indbetaler først kr. 500,- i depositum, og får herefter tilsendt en rekvisition til køb af billetter hos DSB. En gang om måneden fremsender DJK regning for de billetkøb man har haft den pågældende måned, med fradrag af 10%. Jeg vil gerne understrege, at de kr. 500 er et depositum, som betales tilbage når man ikke længere ønsker at deltage i ordningen.

Det ser ud til at jernbaneentusiasterne ikke er så entusiastiske, når de skal ud at rejse. Til at begynde med var der ikke mange reaktioner - det var årsagen til, at vi kom sent igang. Men selv om tilslutningen ikke er så stor, som vi havde håbet på, kører ordningen over al forventning. Der er dog rigelig plads til, at flere kan være med - og derved tjene sit kontingent hjem igen. Det er bare med at kontakte sekretariatet, så sender vi nærmere om hvordan ordningen fungerer.

Du valgte sidste år at kvitte sekretærjobbet i DJK. Hvorfor nu det Birger, når alle var tilfreds med din indsats, og hvad vil du nu hellige dig udover billetordningen?

Jeg havde på det tidspunkt været sekretær i seks år. I den tid er der sket mange ting i klubben, bl.a. omstruktureringen, som har taget en del tid. Desuden blev det muligt at samle opgaver i kraft af, at klubben fik mulighed for at oprette kontor i lokalerne i Vogn - ex, hvilket gjorde, at mange af de opgaver, der kom til sekretæren før og blev videresendt til andre afdelinger eller personer rundt om i landet - nu pludselig nemmere kunne ordnes fra klubbens kontor. Det betød, at flere opgaver helt naturligt blev samlet her. Denne proces var ret tidskrævende, samtidig med, at jeg i en tid også havde en halvdel af hovedkassererjobbet. Derfor følte jeg, at det var på tide at begynde at tage farten af. Der skulle også gerne være tid til familie og andre interesser end DJK i fritiden. Desuden mener jeg også, at det er vigtigt at standse, inden det begynder at vokse én over hovedet.

Hvad jeg nu vil lave, spørger du. Tja - først og fremmest fortsætter jeg som vicevært på Vogn - ex. Desuden vil jeg hjælpe til med arkivet, medlemskartotek, og hvad der ellers måtte være af ting på Vogn - ex. Der ud over skulle jeg gerne få tid til at besøge Museumsbanen igen, fiske en fisk og sejle



For Birger Bruun er fritiden ikke blot helliget DJK - andre ror skal også passes (se modsatte side). Ovenfor er fritidstøjet erstattet af retmæssig DSB påklædning i førerrummet på en Bns (foto 1990 af Jan Forslund).

ud en tur en gang imellem. Vi får at se hvad der sker i fremtiden.

Hvor arbejdskrævende er det egentlig at være bestyrelsesmedlem - og kunne alm. medlemmer ikke være med til at aflaste?

Det er helt op til en selv, hvor meget man engagerer sig. Bestyrelsen prøver at fordele opgaverne imellem sig, således at alle har et område at tage sig af, men det er klart at kassereren og sekretæren nok er de to, som har mest at se til. Men det vil være forkert at gå ind i bestyrelsesarbejdet og bare tro, man kan klare det med at møde til bestyrelsesmøderne. Medlemmerne kan selvfølgelig være med til at aflaste, det sker allerede - bl.a. med bladdistribution til friabonnenterne og udlandet.

Hvordan får vi flere medlemmer i DJK? - og især unge?

Det var et svært spørgsmål, men jeg mener klart at kunne spore en stigning i tilgangen af medlemmer gennem de seneste år. Det skyldes ikke mindst vores blad »Jernbanen«, som bestyrelsen de senere år har fundet vigtigt at styrke økonomisk. - Selv om redaktionen ikke mener, der kan komme et anstændigt blad ud af så lille et beløb (redaktøren aner et lille smil i mundvigen), så mener jeg, at bladet har nået en høj standard; nu skal vi bare have det til at udkomme til de faste terminer igen. Sværere bliver det nok at få unge medlemmer til klubben. Det er ikke kun et problem for DJK,

men for flere andre klubber - ikke bare jernbaneklubber, men også inden for andre områder.

Hvordan vurderer du jernbaneinteressen og klublivet i Danmark, er vi klubber nok, baner nok? - skal vi centralisere, decentralisere? Nogle taler endog om ét fælles blad i hele Danmark!

Klubber og baner er der tilsyneladende ikke nok af endnu. Der kommer stadig nye til som du ved, men jeg tror ikke, jernbaneinteressen er større nu end den har været tidligere. De nye klubber får nok snarere deres medlemmer, fordi de er lokalt orienteret, hvilket kan betyde, at de kan have svært ved at fastholde medlemmerne på længere sigt. Jeg mener, at der er baner og klubber nok her i landet. Vi har nu nået et niveau, hvor alle stadig kan få noget ud af det. Der er et begrænset udbud af materiel, så det kan blive svært for alle klubber at få andel i det virkelig gode. Med hensyn til mere historisk interesserede entusiaster mener jeg godt, de kan få deres behov dækket - ikke blot i DJK, men også i andre klubber. Om vi skal centralisere eller decentralisere har jeg ingen bud på. - Det er da ikke utænkeligt, vi ser nogle fusioner om nogle år - efterhånden som der skal investeres mere for at kunne køre.

Der har flere gange været tale om at lave et fælles blad. Planerne er som regel strandet på, at klubberne har opdaget, at de mister noget af deres identitet. Men jeg ville ikke have noget imod at gå sammen

med andre klubber om et bladsamarbejde.

Som lokofører i DSB må du have fået mange fine hentydninger om dit engagement i DJK. Hvordan forener du at have »din hobby som dit arbejde«, og hvad siger arbejdskammeraterne?

- Det er faktisk ikke mange hentydninger, jeg har fået fra arbejdskolleger, da jeg altid har ønsket at holde arbejde og fritid adskilt. Det var interessen for jernbaner, der i sin tid fik mig til at søge jobbet som lokomotivfører. Men selve jobbet som lokomotivfører har ikke meget med min jernbaneinteresse at gøre; den går nok mere på at reparere og istandsætte lokomotiver og vogne. Jeg har altid syntes det var sjovt at starte på et stykke materiel, der så håbløst ud (en skrammelkasse) og til sidst få noget køreklart ud af det. Det var nok også tilfældigt, at det blev jernbaner der vakte min interesse; det kunne lige så godt være blevet tårnure eller gamle traktorer.

Til sidst Birger, hvordan tror du DJK vil overleve i fremtiden?

- Selve hovedforeningen med blad, møder og arkiv skal nok overleve i fremtiden, her er der de senere år skabt en balance mellem udgifter og indtægter. Her mangler der bare en styrkelse af lokalafdelingerne, en ting jeg gerne vil arbejde for de kommende år.

- Klubbens baner får det nok sværere de kommende år, især med at skaffe penge til de stigende restaureringsudgifter. Materiellet kræver mere efterhånden som det ældes og standarden stiger. Her kan det knibe med at få kørselsindtægterne til at slå til.

- Efterhånden som politikerne på Christiansborg, skærer ned på tilskud til f.eks. sportsaktiviteter og ungdomsarbejde, bliver det sværere at opnå tilskud fra private fonde, fordi der simpelthen er flere der søger om tilskud, som vi tidligere har kunnet skaffe penge fra.

Og så er der jo kulafgiften!?

- Ja, samtidig har vi på det seneste kunnet opleve, at politikerne lægger dræn i Veteranbanernes kasse i form af den senest vedtagne kulafgift. I den sag oplevede vi hvor små sko Christiansborg politikerne går i. Vi forsøgte at blive fritaget for afgiften, som for statskassen ville betyde, at de fik

ca. 200.000 kr. mindre i kassen, - et ubetydeligt beløb for dem, - syntes vi, men et betragteligt beløb for jernbaneklubberne i Danmark. Her havde politikerne det omvendte synspunkt. Selvom vi henvendte os skriftligt til partierne i folketinget, havde man i alle partierne den arrogante holdning, at ingen gad svare på vores henvendelse, undtagen et parti, som godt kunne se vores problem, men ikke havde lyst til at gøre noget ved det

(de var nemlig med til at stille forslag om afgiften). **Det kan folketinget simpelthen ikke være bekendt!** De er desværre ikke klar over, at det materiel Veteranbanerne viser frem idag, er noget af det materiel som har været med til at lægge grunden for den industrialisering og det velfærd vi kender idag. Det er trods alt så små beløb vi beder om, set i lyset af hvad det koster at drive andre museer. □

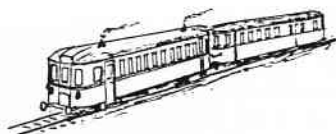
Ferie på Sønderskov station

annonce



Sønderskov gl. station ligger midt i Vendsyssel, tæt på Hjørring. 80 m², 4-6 sovepladser, nænsomt restaureret, med det gamle stationsmiljø intakt.

Henvendelse bedst mell. 17-19.00 · Telf. 98 96 55 52.



annonce



Årets Jernbaneoplevelse Udflugt til Norge

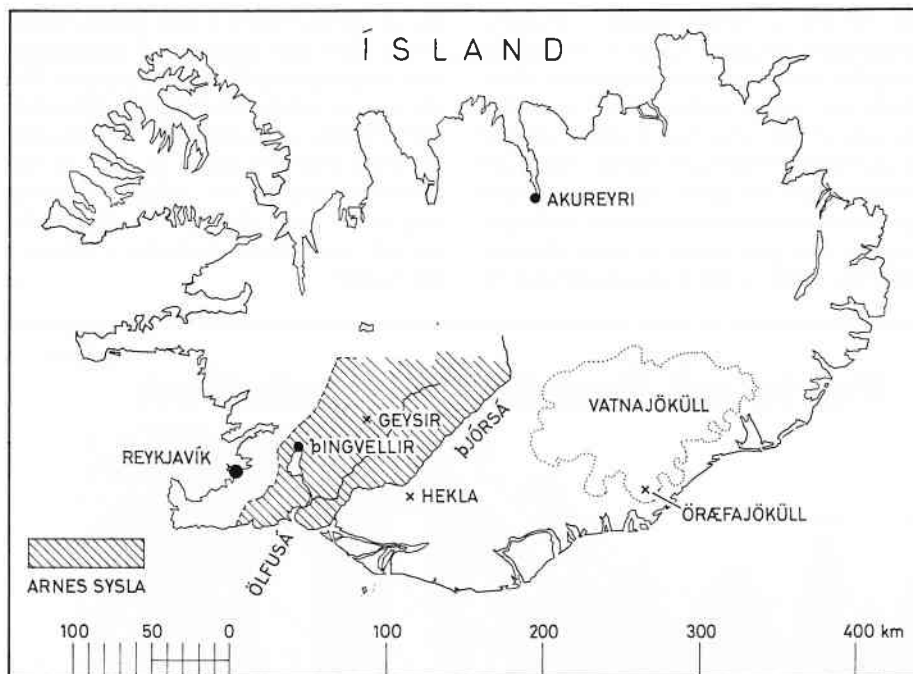
Den første uge i skoleferien, fra søndag den 20. juni til fredag den 25. juni arrangeres rundrejse til jernbane- og turistmæssigt interessante steder i Syd Norge, med vort veteran-motortog.

Via Fyn-Jylland og færgeren Hirtshals-Kristiansand, køres ad Sørlandsbanen med besøg ved Setesdalsbanen (dampsærtog/smalspor), Arendalbanen (en af vor togtypes "hjemmebaner" m/gode fotostop, lidt af Åmilbanen, Chr. IV's sølvminer ved Kongsberg besøges med minetog, sejltur 8 timer på Telemarkskanalen og bustur over højfjeldet, besøg ved Rjukanbanen og museet på Vemork kraftstation (kendt fra "Kampen om det tunge vand"), sejltur med jernbanefærge på Tinn-søen, samt besøg i Fredrikstad med velbevaret fæstningsby fra 1663. På hjemturen besøg i Göteborg og kørsel i veteransporvogn og åben sommerbivogn.

Overnatning og morgenmad på 5 gode middelklassehoteller, frokost, kaffe-måltider og aftensmad til billige priser i vor spisevogn, samt på skibet i Telemarkskanalen.

Program og nærmere oplysning (også om andre udflugter):
Nordisk Jernbane-Klub, tlf. 42 17 88 04 og 42 12 06 16





Kortskitse af Island med markering af de i teksten omtalte steder. Navnene er som angivet i *The Times Atlas of the World*, 8. udgave 1990, men det skulle ikke volde særlige vanskeligheder at genkende dem trods afvigende stavemåde (muligvis er der i visse tilfælde blot sket det, at sætteren i sin tid har fejlforklaret det håndskrevne forlæg.) Specielt bemærkes, at navnet Ölfusá (der i de citerede notitser er skrevet så forskelligt som Ölfuva, Oelveså og Ølveså), langt fra altid figurerer på oversigtskort over Island; ofte er kun anført Hvítá, som er betegnelsen for den øvre og længste del af dette vandløb.

En jernbane-saga

Islandske jernbaner, som måske kunne være blevet - man aldrig blev

Ved Povl Wind Skadhauge

Det følgende er at betragte som et indirekte minde om Peer Thomassen - som nok selv kunne have fået meget mere ud af sag(a)en. Men han havde, som de fleste læsere vil vide, valgt at koncentrere sig om det danske stof, og sådan gik det til, at nogle aldrende notitser om islandske forhold - alle usignerede - kom i min besiddelse. Tilsammen fortæller de en historie og bringes her i kronologisk orden - uændret, men med nutidig brug af stort begyndelsesbogstav og å.

Den festlige ouverture er at læse i *Dansk Privatbaneblad* af 7. marts 1913 (endnu med »krøllede bogstaver«):

Den første bane på Island

Der vil i den kommende uge oprinde en historisk dag for sagsøen Island, idet de første lokomotiver da vil ankomme til øen.

Lokomotiverne skal anvendes ved det store havnearbejde, som det bekendte danske firma C.C. Monberg skal udføre ved Reykjavik til en omkostning af ca. 2 millioner kroner. Firmaet skal nemlig nu i slutningen af denne måned påbegynde dette kæmpear-

bejde, og i onsdags er den 1200 tons store damper »Edvard Grieg« afgang fra Odense med 2 lokomotiver samt det øvrige materiel til en ca. 1 1/2 mil lang transportbane og endvidere en gravemaskine og andet uddybningsmateriel.

Til brug for havnearlægget må firmaet anlægge en bane rundt om byen, idet man ved arbejdet skal bruge et stort parti sten, der skal hentes på den anden side af Reykjavik.

Islænderne spekulerer forøvrigt på senere at erhverve denne transportbane for at lade den forlænge til de frugtbare egne nogle mil syd for byen og derefter bruge hele anlægget til almindelig trafik.

Det er imidlertid ikke den tanke, der bringes frem i det nummer af samme blad, der udkom 15. februar 1914. Her dominerer helt andre perspektiver (og læseren løber oven i købet risikoen for at få et forkert indtryk af øens lovgivende forsamling):

En jernbane på Island En lille oversigt

Det islandske Alting har atter - efter ca. 20 års hvile - taget spørgsmålet om anlæg af

en jernbane på Island under behandling. Medens tiden den gang ikke var gunstig for jernbaneanlæg, har dette forhold nu ganske ændret sig. Befolkningstilvæksten er tiltaget betydeligt, og landbruget - Islands hovednæringsvej - er i stærk og stadig udvikling. Ind- og udførslen af varer til og fra de lande - navnlig Danmark, Norge og England - med hvilke Island står i handelssamkvem, er steget betydeligt.

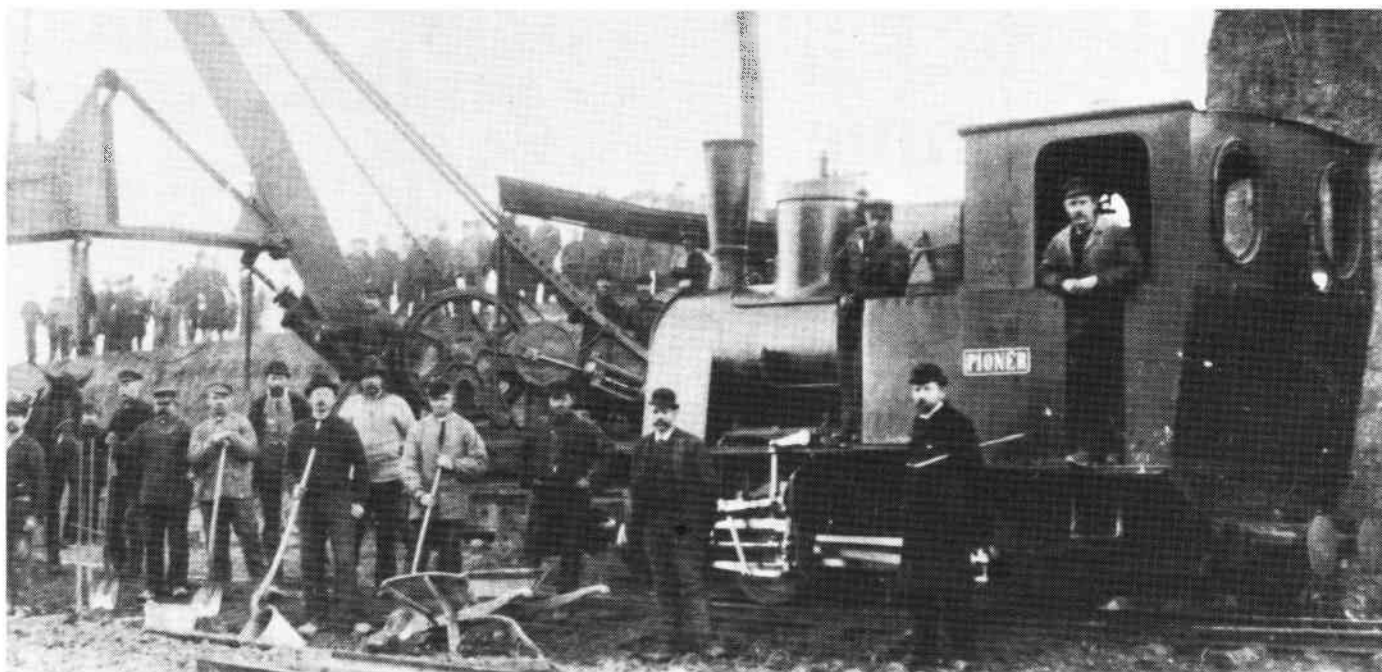
Island, der er 104.785 kv.km stort - Danmark er 38.969 kv.km - har en befolkningsmængde af 85.089 indbyggere.

Befolkningstætheden er altså ca. 81 indbyggere pr. 100 kv.km. Den frugtbareste del af Island er den sydvestlige del af øen, og her ligger også Islands største by, Reykjavik, med 11.600 indbyggere. Reykjavik er tænkt som jernbanens udgangspunkt, hvorfra den skal gå i nordøstlig retning gennem det frugtbare Arnessyssel og derefter atter mod syd til Þjorsá. En jernbane med den her angivne retningslinje vil i høj grad lette transporten af Islands vigtigste udførselsprodukter, saltet lammekød, uld og skind, fra landdistrikterne til havnestaden Reykjavik, og i modsat retning lette transporten for de vigtigste indførselsprodukter, korn, manufakturvarer og kul til øens beboede indre del.

Ved en lettere og bekvemmere adgang til øens indre vil sikkert også turistverdenens opmærksomhed blive henledt på Island. Man træffer jo her en natur, der er lidt uden for den almindelige. Den vestlige del af øen består af mørkt basalt med stejle fjelde mod kysten. De største bjergmasser findes mod sydøst og det højeste punkt, Öræfajökul, er 1960 meter højt. Noksom bekendt er jo de hede kilder, og af disse igen den store Geysir, der findes på sletten nordvest for den mest bekendte vulkan, Hekla. Europas mægtigste ismark, den 8.900 kv.km store Vatnajökul findes i det sydøstlige Island.

Mange vil måske lade sig afskrække fra en Islandsrejse på grund af øens beliggenhed så nær de kolde, arktiske egne. Dette er der dog ingen anledning til, da den sydlige del af Island - takket være Golfstrømmen - har en i forhold til øens beliggenhed meget høj middelvarme. Middeltemperaturen i Reykjavik er således om sommeren 10,25 grader og om vinteren minus 0,9 grader. En rejssende, der kommer til Island ved sommersolhverv, vil få lejlighed til at se solen uafbrudt på himlen i ca. 1 uge. Modsat vil man ved vintersolhverv i den nordlige del af Island kunne komme til at opleve en nat på ca. 1 uge. Dette sidste vil måske ikke være det mindst interessante, da nordlys forekommer hyppigt og er meget pragtfulde.

Nu tager turen til Island fra København med dampskib via Skotland 8-10 dage. De færreste turister kan afse 16-20 dage til hen- og hjemrejse. En vej - med København som udgangspunkt - der mulig kunne få en fremtid for sig som turistvej til Island, er jernbanen over Helsingborg, langs den smilende svenske vestkyst til Kristiania og videre ad den imponerende Bergensbane gennem Norges vilde fjeldnatur til Bergen, og med dampskib fra Bergen til Reykjavik. Afstan-



Inden døre på Reykjavik Museum står et af Arn. Jung, Jungenthal bei Kirchen an der Sieg, i 1897 bygget entreprenørlokomotiv »Pionér«, som blev anvendt ved havneanlæg i Reykjavik 1913-17. Bortset fra tilføjede skodder for den øvre del af førerhusets sideåbninger, ser den B-koblede maskine stadig i alt væsentligt ud som på dette foto, der angives optaget i den danske hovedstad under udgravningsarbejde ved, hvad der nutildags kaldes Østerport station, altså da lokomotivet var så godt som nyt. Entreprenøren Niels Christensen Monberg (det ene forbogstav er forkert i den citerede notits af

7. marts 1913) havde også haft den københavnske østbanegård i entreprise. - NCM (1856-1930) var mureren og primært uddannet på Kunstakademiet som arkitekt, men havde samtidig søgt mere teknisk uddannelse, og blev som entreprenør for betydelige arbejder i både ind- og udland en forgangsmænd blandt danske ingeniører. Han beklædte mange tillidshverv, blev etatsråd og havde i 1920 den måske lidt tvivlsomme ære at være trafikminister i det kortvarige ministerium Liebe. - Arkiv: Bent Hansen, Nr. Bjert.

den fra Norge til Island er 975 kilometer, og dampskibsturen vil kunne gøres på ca. 2 1/2 døgn. Men da der ikke er dampskibsforbindelse mellem de to byer, kan man ikke foreløbig komme til sagæen ad denne vej.

Her var både belæring og kreativ tænkning. Men bl.a. med den sidste bemærkning slukedes mange af de tændte lys, og der er klogeligt tilføjet et spørgsmålstegn i overskriften til en ti år yngre notits i Kjøbenhavns Amts-Avis for 7. februar 1924:

En islandsk jernbane Et projekt til 7 millioner kr.

Den islandske regering overdrog i sin tid baingenieur Møller, Hamar, at udarbejde planer til en eventuel jernbane fra Reykjavik og øst på til Ølfuva for at tilvejebringe en bedre forbindelse med de store jordbrugsdistrikter, der ligger temmelig isoleret.

Den befolkning, der vil komme til at nyde godt af banen, udgør ca. 10.000. Afstanden fra Reykjavik til Ølfuva er ca. 50 km. Banen er tænkt bygget smalsporet og for dampdrift. Omkostningerne ved anlægget, iberegnet rullende materiel, anslås til ca. 7 millioner kr. Langs linien er planlagt 6 stationer og holdepladser. Planen skal nu forelægges i Altinget.

Lidt mere om sagen er at finde et par år senere, dvs. 1926, i Dansk Privatbaneblad. Gan-

ske vist fremkom den første lille notits netop 1. april sålydende:

Der er i Altinget blevet fremsat forslag om bygning af en jernbane mellem Reykjavik og Oelveså. Banen, der er den første jernbane på Island, skal bygges for offentlige midler og drives som statsbane efter en af den norske ingeniør Sverre Møller og den islandske vejdirektør Zoega i fællesskab udarbejdet plan.

Men det var åbenbart ikke noget forsøg på at gøre en aprilsnar af den trofaste læser, for lidt senere samme år fandt man dette:

Islands første jernbane

Det synes nu at skulle blive alvor med planerne om at forb. inde Reykjavik med Ølveså, en strækning på ca. 63 km eller så lang som fra København til Holbæk.

Planen er af gammel dato.

Allerede for mange år siden bemyndigede Altinget regeringen til at lade udføre opmålinger, og man henvendte sig til den norske ingeniør Sverre Møller fra Hamar.

Det projekt, som ingeniør Møller anbefaler, går ud på at lægge en smalsporet bane fra Reykjavik til Ølveså. I distriktet omkring elven findes storstillede overrissingsanlæg, som har kostet 2 mill. at anlægge. For at denne kapital skal kunne forrentes, må der skaffes bedre afsætningsmuligheder for landbrugsprodukterne. Men dette kan kun

gøres ved anlæg af en jernbane til Reykjavik. Med en sådan er det givet, at der er store muligheder for landbrug på disse egne.

Til at begynde med regner man med en varetransport af omkring 6.000 tons og et passagerantal af omkring 40.000 årligt. Banen er anslået til at koste 5 millioner kroner, og dens bygning skal bekostes helt af den islandske stat, hvis økonomiske stilling i øjeblikket synes ret god. Man kan sikkert gå ud fra, at dette baneanlæg snart vil blive efterfulgt af flere. Islands arbejdere kan kun hilse disse bestræbelser med glæde, idet liv og foretagsomhed også bringer beskæftigelse.

- Og så kommer enhver jernbane-entusiasts nedtur; vi bringes håndfast ned på jorden igen i Dansk Privatbaneblad af 1. februar 1930, hvor det hedder:

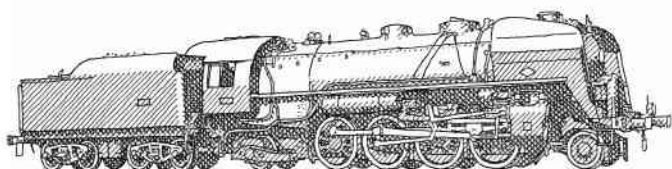
Mens hjulene rulle

På Island findes ingen jernbaner, og der kommer sikkert heller ingen. Automobilene er det mest praktiske befordringsmiddel gennem landets tyndt befolkede indre. Derfor sætter man alt ind på at anlægge automobilveje, og der er således i det sidste år anlagt en 500 km lang vej fra Reykjavik til Akureyri og ligeledes en ny vej mellem Reykjavik og Thingvalla foruden mange små sideveje. Island er således fri for den samfundssødelæggende krig mellem baner og biler.

!!!!!! - □

Dampheste ude og hjemme

Nogle af en lokomotivmands erfaringer og betragtninger



Af Holger F. Sørensen

Med arbejdet som hobby

Jeg er lokomotivfører, d.v.s. jeg har nu været emeritus i ca. to år. Jeg har været så heldig, at mit arbejde samtidig har været min hobby. Fra mine tidlige drengeår har jeg interesseret mig for damplokomotiver, senere så sandelig også for diesellokomotiver. En stor del af min tid som aktiv lokomotivmand har jeg tilbragt på verdens bedste diesellokomotiver.

Min interesse for franske damplokomotiver startede, da jeg første gang så Renoirs film *Menneskedyret* med Jean Gabin. Jeg var dengang lærling i DSBs Centralværksted. Bortset fra et par skønhedsfejl gjorde de meget realistiske førerpladsoptagelser et stort indtryk på mig. Nu havde jeg nogen erfaring, eller måske snarere et sammenligningsgrundlag, idet vi lærlinge kom med på prøveture med nyreviderede damplok. Forøvrigt var de to maskiner som i 1938 anvendtes til filmoptagelserne begge T.P. (Tra-vaux Publics) type 231 G, som med Lentz-Dabeg ventiler til både høj- og lavtrykscylindrene kom meget tæt på Chapelons 231 F og H.

Desværre alt for sent begyndte jeg at have kedeltøj og en »Autorisation Spéciale« med i bagagen til Frankrig. Første gang var i maj 1965. Jeg stod på Calais Maritime og ventede på skibet fra England skulle ankomme. I forbindelse med dette afgik to eksprestog mod Paris. Det første var gennemkørende, bortset fra det nødvendige stop i Amiens for maskinskitte. Det var allerede tilkoblet en 231 G, der havde haft en fortid på P.L.M. som 231 D eller F. I den om-

byggede version var det enkle og robuste maskiner, der i store tal havde fundet vej til andre regioner, efterhånden som elektrificeringen af Région Sud-Est havde gjort dem arbejdsløse.

Effektive amerikanere

Da første tog var kørt, ankom maskinen til tog 34, som jeg skulle med. Til min store skuffelse var det ikke også en Pacific, men en af de talrige 141 R. Det var første gang jeg var på nært hold af et af disse lok. Den virkede unægtelig imponerende. Kedel, cylindre og det kraftige gangtøj på de relativt små hjul. Men 168 km eksprestogskørsel på det »skrummel« forekom egentlig ikke særligt tiltalende. På førerpladsen blev jeg modtaget af et par særdeles hyggelige franskmænd. Le mécanicien beklagede deres egen maskine var på værksted, så vi skulle have en af »les américaines«. Jeg skulle blive meget overrasket. En 141 R gik virkelig godt i sporet. Den trak og løb og dampede fantastisk godt.

Det blev til adskillige ture med 141 R, som gav mange positive oplevelser med både personale og maskiner, som var udstyret med flere for mig nye ting, ikke mindst stokerfyring. Jeg havde lejlighed til selv at køre en 141 R, hvilket gav indtrykket af en virkelig moderne konstruktion, hvad der bestemt kan imponere en lokofører fra DSB, der ikke har kendt ret meget andet end Busses lokomotiver samt de Frichsbyggede litra E.

Uanset hvor hårdt en 141 R blev kørt, stod kedelmanometerenål som naglet til den røde streg. Vand og damp kunne helt enkelt ikke køres af dem, hvad der forøvrigt var tilfældet med amerikanske damplokomotiver i al almindelighed. 141 R var et æg-

Med afsæt i artiklen »Verden ifølge Chapelon« side 136 i »jernbanen« nr. 5/1992 samt H.C. Hansens lokomotiv-erindringer side 190 i nr. 6/1992 har pensioneret lokomotivfører Holger F. Sørensen sendt to indholdsrigge breve. Da det meste af stoffet i dem har interesse for en større kreds, bringes det her i let redigeret form. Offentliggørelsen sker selvfølgelig med brevskriverens billigelse, endda på trods af visse betænkeligheder; Holger Sørensens bekymring er, at hans syn på danske damplokomotiver vil blive opfattet som negativt. Men, som læseren vil se, er der ingen grund til at fortolke kritisk sans på den måde.

Povl Wind Skadhauge

te amerikansk produkt med et relativt højt kulforbrug, henholdsvis olieforbrug. De var uhyre robuste og slidstærke. Det var de billigste damploko SNCF har haft, udregnet pr. præsteret t/km.

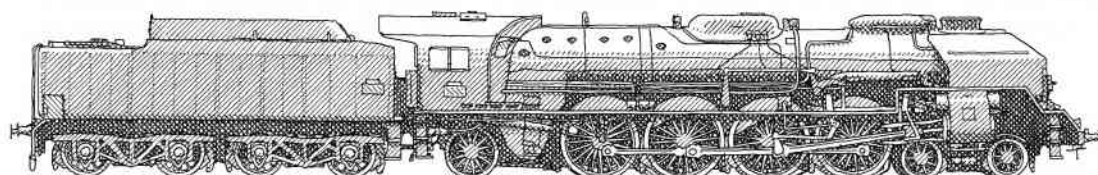
Det var i det hele taget fantastisk at følge forberedelserne, og se den korte tid de var undervejs på tegnebrættet, hvorfra de gik direkte i produktion; i første omgang 700 stk, og inden ret mange - om nogen - var nået Europa var ordren udvidet til 1500 stk., et antal der reduceredes med 160 stk., der blev erstattet af et hundred stk. 750 HK die-selelektriske lokomotiver fra Baldwin. De kom til at hedde 040 DA, senere type 62xxx, hvoraf mange er i drift endnu.

Et forgæves forsøg

I maj 1968 havde jeg atter planlagt dampkørsel på SNCF.

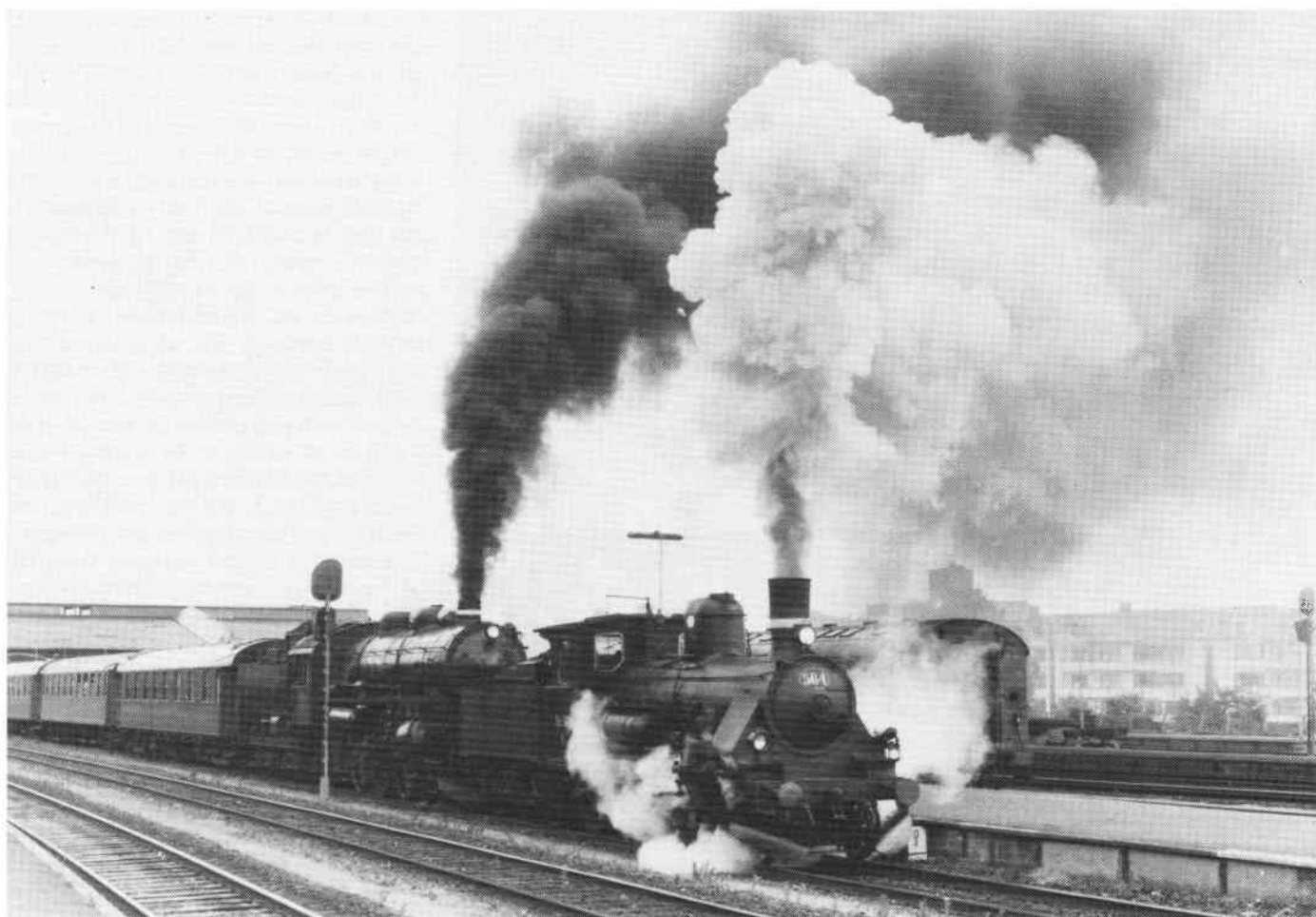
Denne gang gjaldt det 2412 P fra Vierzon til Clermond-Ferrand, og retur via Nevers til Moret. I nogen tid havde man på TV kunnet iagttage studenteruroligheder, bål i gaderne m.m.

Det var imidlertid omstændeligt at skulle have ændret feriedage, togbilletter, hotelreservation og ikke mindst køretilladelsen, og da det var mit indtryk urolighederne var aftagende, tog jeg afsted, hvilket skulle vise sig at være en uheldig disposition, idet generalstrejken brød ud halvanden time efter min ankomst til gare de l'Est. Efter at have været strandet en uge i »Byernes By«, hvor al offentlig transport var gået i stå, med renovationen hobende sig stinkende op og med røde faner vejende over de store banegårde, kom jeg til belgisk grænse pr. bus og derfra hjem. Jeg vendte tilbage igen om efteråret, men da var 241 P erstattet af diese-



SNCF klasse 141 R - et helt kapitel i Frankrigs jernbanehistorie (øverst).

SNCF klasse 241 P (se også foto side 140 i »jernbanen« nr. 5/1992).



Himlen dekorerer, da et udflugtstog afgår fra Fredericia 30. juni 1984 med K 564 og E 991. Foto: Ole Linå Jørgensen.

elektriske lokomotiver, en sørgelig historie. Jeg kom således aldrig til at køre på en 241 P.

Hvorfor blev 241 P bygget?

Jeg har aldrig kunnet fatte meningen med anskaffelsen af 241 P. Det skal ses på baggrund af at man på beslutningstidspunktet kunne begynde at se skriften på væggen angående dampdriften på SNCF. Endvidere var beslutningen taget om elektrificering af strækningen disse loko var bestemt til. De sidste ni maskiner blev på en måde overhalet indenom af elektrificeringen. 241 P 27-35 kom direkte fra Schneider & Cie, Le Creusot til Région Nord og stationeredes ved maskindepotet La Chapelle (Paris). Her kørte de i tur med 232 R, S, U for internationale eksprestog til Jeumont og eksprestog til Lille. Efter elektrificering af disse strækninger overflyttedes seks stk. til Le Mans, medens tre maskiner blev i Parisområdet, de kom til La Villette, Région Est. Endelig skal det ses på baggrund af at man stort set samtidig med leveringen af 241 P skrottede de fremragende og relativt nye 240 P.

Nuvel, driftsomkostningerne var meget høje. Ja men alle Chapelons lokomotiver var komplicerede og dyre i drift trods fin brændselsøkonomi. Man så dem efterhånden erstattet af de før omtalte 231 G samt K. På Chapelons »hjemmebane«, det nuværende Région Sud-Ouest, kunne man fra først i halvtredserne se Chapelons 231 F og H

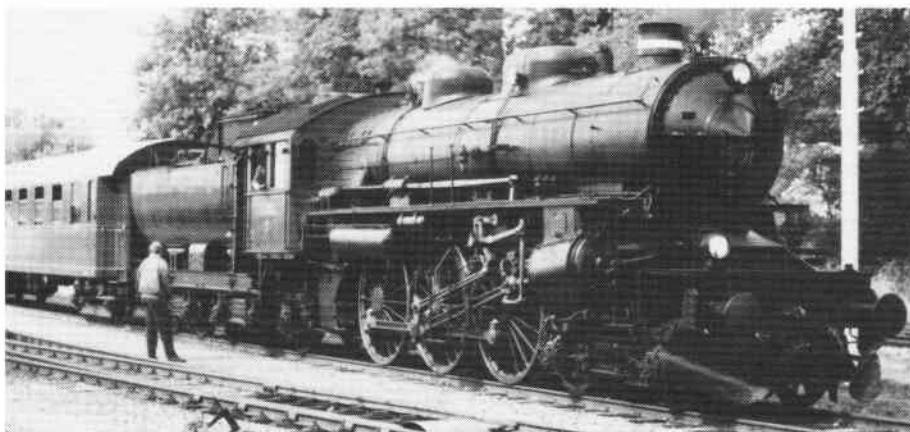
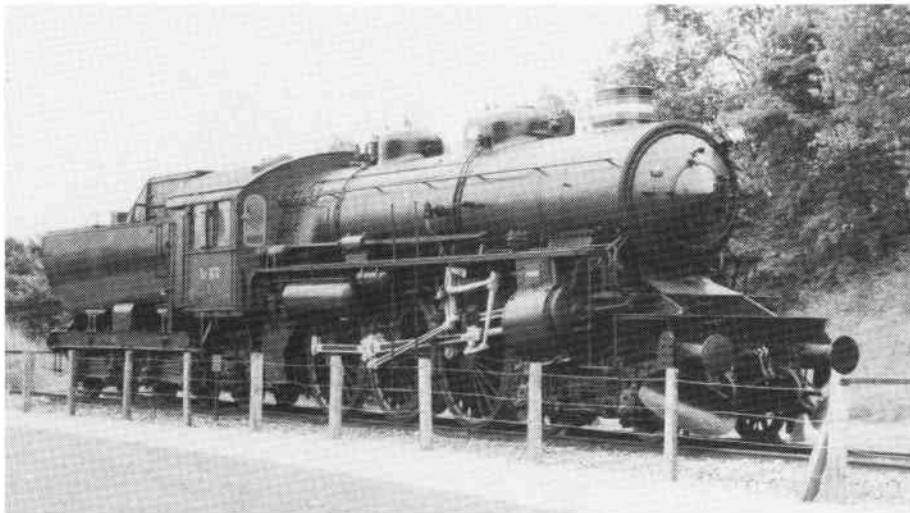
hensatte uden tendere på sidespor på stationer nær Tours, medens disse tidligere P.L.M. maskiner havde overtaget kørslen. Jeg syntes tendensen klart havde vist, man havde forladt Lentz-Dabeg ventilerne, og var gået tilbage til glidestyring, eksempelvis i de meget fine 141 P. Jeg vil mene man langt billigere (end udvikling og bygning af 241 P) og med mindst lige så godt resultat kunne have givet 240 nye cylindre med lang glidervandring, store og strømlinede kanaler i højtryks- og Villoteaux glide til lavtrykscylindrene.

Jeg har en teori om baggrunden til disse for mig noget besynderlige beslutninger. SNCF var en kendsgerning 1/1-1938. Den første 240 P kom ikke i drift før juni 1940. Der er for mig ingen tvivl om, at beslutningen er taget efter dannelsen af SNCF, og en ting mere, tidligere P.L.M.-folk har ikke haft indflydelse på denne. Jeg bygger dette på, at P.L.M. altid har gået sine egne veje med hensyn til lokomotivkonstruktion. Modsat de øvrige selskaber har man på PLM aldrig interesseret sig for hvordan man bar sig ad andre steder. Jeg har altid sammenlignet P.L.M. med engelske Great Western. Desuden havde man siden 1930 haft sin egen 241 C 1, en prototype man ganske givet hellere havde set mangfoldiggjort. Efter de for franske jernbaner meget vanskelige krigs- og efterkrigsår, hvor vedligeholdelsen har været nede på et absolut minimum, har samtlige 240 P sikkert været i en elendig forfatning. Den øverste chef eller »Directeur

du Matériel et de la Traction« var nu Monsieur Parmentier, der var kommet fra P.L.M. Det har været en let sag at opgive 240 P og få bygget sin egen 241 C, der i moderniseret udgave kom til at hedde 241 P. Financeringen var forøvrigt heller ikke noget problem. Man annullerede simpelt hen bygningen af de sidste fyre stk. 141 P. Det er mit bud på, hvordan det kan være foregået. Det kan aldrig blive andet end et gæt.

Busses eksprestogslokomotiver

Jeg har med stor interesse læst H.C. Hansens oplevelser med DSBs damplokomotiver. Jeg er begyndt tretten år senere end han, og jeg kan se at ikke alene tidens tand, men også krigen har tæret ret så voldsomt på DSBs lokomotiver. Jeg har således svært ved at genkende flere af de nævnte typer, som f.eks. litra P. Her på Sjælland var det ofte store tog der blev kørt af P-maskinerne, således de store Jyllandsekspresser på Vestbanen og nogle af togene på strækningen til Gedser, der på sommerdage kunne bestå af 13-14 vogne. Vi sagde dengang »at vi gik hele vejen med kulskovlen fra det ene fyrhul til det andet«. Bortset fra et isoleret tilfælde - prøvetog for Centralværkstedet - mindes jeg ikke at have kørt mere end 100 km/t med litra P. K-maskiner har jeg kørt meget lidt på. Jeg husker kun togene 119/154 på Sydbanen til Næstved, og i en køreplansperiode tog 132 fra Gedser til Kh,



To danskbyggede E-maskiner under næsten samme vinkel, men i hver sin belysning. Øverst E 987 (Frichs 1943) som monument i Fredericia, fotograferet 2. juli 1983. Derunder E 991 (Frichs 1947) i Randers 18. august 1991. Begge fotos: Ole Linå Jørgensen.

med stop jeg tror 26 gange. K-maskinen skramlede enormt meget, ligesom den havde et uldent dampslag, modsat litra C, der havde en fin gang i sporet og et skarpt og præcist dampslag (fladglideren).

Busses lokomotiver havde generelt for små kedler, hvilket fremgår af Hanssens artikel side 191 tredje spalte. Pauserne Hanssen efterlyser skyldes helt enkelt at kedlen ikke kunne skaffe den nødvendige damp til kontinuerlig kørsel. Endvidere ville Busse for alt i verden ikke vide af overhederen, modsat hans jævnaldrende kollega Robert Garbe på Preussische Staatseisenbahn, hvis P 8 allerede i 1906 var forsynet med en sådan. Jeg har undertiden hævdet, at havde litra P været konstrueret med overheder, havde den næppe været udført som compound lokomotiv. Men der hersker blandt jernbaneentusiaster en udbredt opfattelse af at Busses P-maskine var det smukkeste, ja noget af det mest uovertrufne der er lavet, og det image skal man nok ikke røre ved.

Den svensk-danske Pacific

Købet af de elleve svenske F-log i 1937 må vel betragtes som forsvarligt, den lave pris taget i betragtning. Anderledes derimod var det at nybygge denne næsten tredive år gamle konstruktion, der var håbløs umoderne med et for en compound maskine alt for

lavt kedeltryk på 13 atm og med en højst uheldig gliderkonstruktion.

En god bekendt af huset her, tidligere kontorchef i Maskinafdelingen J.P.A. Andersen (der skaffede mig køretilladelserne til SNCF) fortalte engang at da der under krigen opstod et akut behov for trækraft, blev Generaldirektoratet tilbuds tegningerne til tysk 03, hvilket man afslog. Man var bange for at tyskerne havde ført dem ud af landet ved førstgivne lejlighed. Jeg tror at frykten var overdrevet. Hvad skulle man med en 03 med to meter drivhjul? Det var ikke just det der var mest brug for. En anden mulighed var JPAs egen 1D1, som vist kun forelå som skitse. Detailprojekteringen ville imidlertid være for tidskrævende, så valget faldt på litra E. Omend en 03, efter hvad der hævdes, ikke var verdens ottende vidunder, havde det været et flot køretøj på danske strækninger, og i hvert fald et noget bedre valg end den danskbyggede litra E.

Men hvordan var E-maskinen? Som jeg opfattede den, kunne der afgjort ikke køres med fuldt åben regulator, og styringen kunne ikke trækkes højere op end i 45% fyldning. Et gliderkassetryk på 10 atm var det absolut maximale. Fra min tid som fyrbøder husker jeg lokoførere der i en given situation forsøgte sig med fuldt åben regulator. Det var meget tydeligt at maskinen ikke kunne omsætte dampen til arbejde. Der opstod en

modstand, og det var i det langsgående hulrum i glideren, som var en del af receiveren, og hvorigennem dampen fra højtrykscylindren passerer til lavtrykscylindren. Samtidig steg kul og vandforbruget betragteligt. Med et korrekt fyr og med begge injektorer arbejdende (den ene konstant) kunne vand og damp køres af. Det meste arbejde er udført med et gliderkassetryk på 6-8 atm og 45-50% fyldning. Det må så retfærdigvis nævnes at under de omstændigheder havde den et let løb. Køretiderne var ikke særlig stramme dengang. Her på Sjælland hvor stigningerne kun er moderate, anvendtes litra E også til godstogskørsel. 900 t kunne de tage, men hastigheden var kun 60 km/t.

Det er mit indtryk at det vil være meget lettere at finde lokomotivmænd der var tilfredse med litra E end det modsatte. Den havde en god førerplads der gav rimelig beskyttelse mod vejrliget, og man sad godt. De ting jeg har påpeget var ikke noget problem for dem. Man kørte med et moderat gliderkassetryk og lidt store procenter på styringen. Sådan skulle en E-maskine nu engang køres. Men der skal man så lige huske på at de fleste ikke har kendt andet, og har ikke haft et sammenligningsgrundlag, modsat jeg, der har tilhørt en lille klike der havde jobbet som hobby. Jeg har rejst en del og set hvordan man bærer sig ad andre steder, og jeg har anskaffet en del bøger om emnet. Jeg er nok tilbøjelig til at se tingene gennem internationale briller. □

Opfordring

Det ville være en lykke, hvis andre lokomotivførere - og jernbanefolk i det hele taget - også ville delagtiggøre læserne og eftertiden i deres oplevelser og synspunkter. Det kan ikke let blive for mange, og »jernbanen« kan næppe bringe bedre stof overhovedet.

Så dette er en opfordring til alle rette vedkommende om at lade sig inspirere af omstående artikel og de erindringer af H.C. Hanssen, der refereres til. Grib kuglepen, skrivemaskine, blyant - eller kasettebånd. Og lad være med at tænke på, om sproget nu også er godt nok og ordene rigtigt stavet. Det er indholdet, der tæller! Og »jernbanen«s redaktion vil altid - i den udstrækning, det ønskes - kunne bistå med renskrift, udskrivning og/eller redigering.

De læsere, der ikke direkte er bud efter, kender muligvis nogen at lade opfordringen gå videre til. Hvorfor ikke gøre det straks - før det bliver for sent?

PWS/JF

Det gamle fotografi (5)

Da Ls 298 gik på gulvet



Af Poul Thiesen

En oktoberdag i 1962 stod jeg mellem sporene i personvognsristen i Fredericia. Her residerede »6. maskine«, der flyttede rundt på diverse personvogne - lige fra de nyere Cc-vogne til de aldrende CP og CM-vogne. »6. maskine« var skiftevis en grøn, brummende MH'er og skiftevis en dampende F-maskine.

Denne dag i skolernes efterårsferie var 6. maskine en F-maskine. Det var nummer 671. Når opløbne knægte dengang gik rundt på sporene, var det ildevarslende at blive råbt an. Det betød normalt en brysk forvisning bort fra jernbanens spændende verden.

Pokkers, tænkte jeg ved mig selv, da lokomotivføreren på F 671 råbte, at jeg skulle komme. Men - heldigvis - det var en rar mand. En venlig person, der var kommet op i årene, og som egentlig var ked af, at han bare lå og rangerede. Det var prisen for en nylig blodprop, forklarede han mig. Oppe i 8. forrhuset, hvor han inviterede til en snak, var der lunt og godt. Ikke som udenfor, hvor det var begyndt at bide i både næse og ører. Den flinke mand fortalte mig, at han havde gjort tjeneste i Odense.

- Jeg har nogle billeder fra et toguheld i Odense for mange år siden. - Vil du have dem, spurgte han.

Jeg overlader til læsernes intelligens at gætte svaret.

Billederne fik jeg mod selv at hente dem på den gæve lokomotivførers privatadresse, men desværre kunne han ikke huske meget om årstal, og hvad der var sket.

Hvad med »Jernbanen«s læsere. Ved nogen noget? Var der tale om et alvorligt uheld - eller var der tale om en banal episode?

De gamle billeder fortæller...

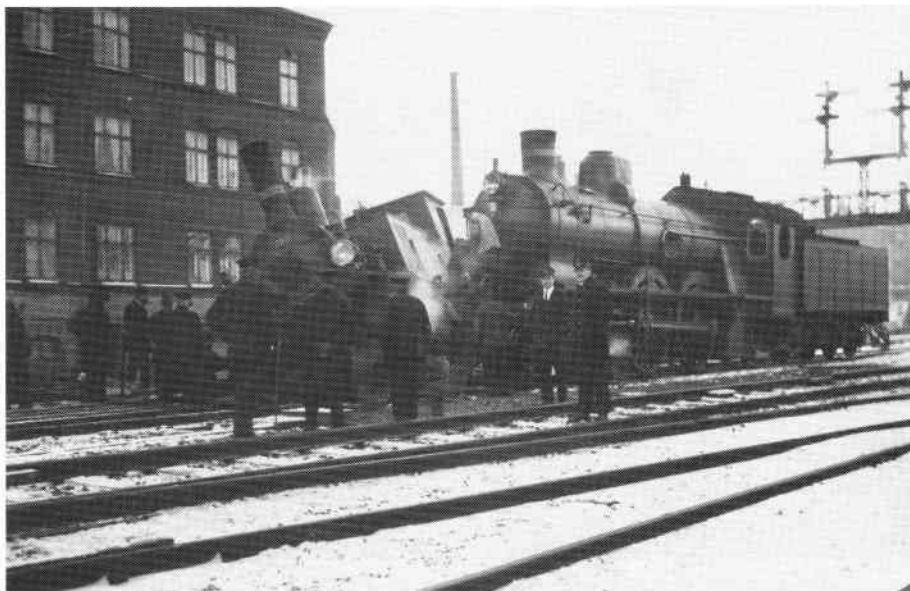
Ls 298 ligger halvt på siden. En P-maskine med ukendt nummer holder ved siden af. Tydeligt er, at Ls 298 er kommet i vejen for P-maskinen.

Jeg ved ikke, hvornår billederne er taget. Ls 298, der var ud af en serie på tre, blev bygget i 1891 på Cockerill. Men i 1908 blev Ls 298 i lighed med sine medsøstre på centralværkstedet i Århus ombygget til rangerbrug.

Da Ls 298 er udrangeret i 1932, må billedet ifølge elementær hovedregning for videkomne være fra perioden 1908-1932.

Billedet af uheldet i Odense er - måske det sidste i perioden, for P-maskinen har den store dom, som den slet ikke var født med, men som den senere fik påmonteret.

Oprikelig var Ls-maskinerne bygget til Slagelse-Næstved- og til Frederikssund-banen, men efter ombygningen sendtes tde til



Den flinke, aldrende lokomotivfører i F 671 havde oplevet et toguheld i Odense for mange, mange år siden ... Hvem kan hjælpe med flere facts? Foto: Poul Thiesen.

Odense, siger man i overleveringerne, hvor de rangerede.

Dog - de har været uden for Odense. På Fredericia Museum, der i parentes bemærket ligger et stenkast fra banegården, findes et fortræffeligt billede af Ls 298, som futter rundt med diverse vogne øst for drejeskiven

på den gamle Fredericia station på havnen. Men summa summarum: Efterårsferiens smuttur til F 671, der kørte som 6. maskine, afstedkom et mysterium i Odense, der dukkede frem af glemselen. Hvem kan hjælpe med facts? □

Møde om bogvirksomhed og arkiver

Den 24. oktober afholdtes et møde på Jernbanemuseet i Odense. I mødet deltog hovedparten af de, der har skrevet jernbanehistoriske bøger og væsentlige artikler indenfor de seneste år samt repræsentanter for større private og offentlige jernbanearkiver. Tilstedede var: John Poulsen, Birger Wilcke, Asger Christiansen, Vigand Rasmussen, Jens Bruun-Petersen, Jan Forslund for »jernbanen«, Per Topp Nielsen for Dansk Jernbane-Arkiv, Søren Monies for DMJK/Fotoarkivet, Poul Thestrup, Bent Nathansen, Per Bruun og Gitte Ravsgaard, alle fra Jernbanemuseet, Steffen Dresler fra »Lokotivet«, Ole-Chr. M. Plum fra Dansk Jernbane-Klub og Morten Flindt Larsen.

På mødet fik man orientering om de større arkivers indhold, placering og planerne for arkivernes fremtid, herunder udarbejdelse af registratur. Man udvekslede også oplysninger om, hvilke planer vi har for udgivelser i de nærmeste år og på lidt længere sigt.

Forsamlingen drøftede også erfaringerne med, hvad der sker med efterladte, private arkiver. Deltagerne fandt det foruroligende, at der har været eksempler på, at større billedsamlinger enten er forsvundet eller er endt på steder, hvor de ikke kan komme interesserede til gode. Eller er udsat for egentlig kommerciel udnyttelse.

Disse samlinger bør istedet afleveres til eksempelvis Jernbanemuseet eller hos foreninger, der allerede har etableret store offentlige samlinger.

Vi var enige om at henstille til alle, der har større samlinger, at gøre arvingerne opmærksomme på, hvem samlingen ønskes overdraget til, således at det sikres, at samlingerne opbevares under betryggende forhold, og således at de kan komme andre interesserede til gode.

Man afsluttede med at diskutere, hvordan vi kunne hjælpe nye skribenter i gang, så kredsen af skrivende jernbaneinteresserede kunne udvides. Vi vil også gerne opfordre til, at nye skribenter forsøger sig med artikler til foreningsbladene, hvis redaktører gerne hjælper med det praktiske arbejde omkring struktur og udformning, og kan henvise til andre, som kan hjælpe med konkrete historiske oplysninger.

Til slut enedes man om, at man ville forsøge at afholde et sådant møde med mellemrum, for eksempel hvert andet år.

/ redigeret JF



Hammelbanens tracé mellem Døde å og Stavtrup. Da billedet blev taget i juli 1982, lå der stadigvæk sveller i sandet, men de er nu væk. Til venstre Brabrandstien.

Gåture på nedlagte baner (8. del)

Langs Hammelbanen

**Tekst og fotos af
Erland Egefors**

Århus-Hammel-Thorsø Jernbanes (AHTJ) linjeføring er ikke direkte Århus-Hammel på grund af det bakkede terræn i Østjylland. En naturligvis linjeføring ville have været langs nordsiden af den dal, som Århus Å og Lyngbygård Å løber i, men denne linjeføring var allerede optaget af Århus-Randers banen. Og lensgreve Frija havde med en direkte vej mellem slottet Frijsenborg og Hinnerup Station fået en god forbindelse til Århus-Randers banen, han behøvede ikke en bane over sine jorder. Derfor blev Hammelbanens linjeføring sydvestlig, gennem Viby og langs med sydsiden af Brabrand Sø, og derefter vestlig via Harlev, Skovby, Hørslevbol, Galten og Låsby, hvorefter den svingede i en stor bue vest om byen via Toustrup og Røgen til Hammel. I 1914 blev banen forlænget til Thorsø, hvorved der blev forbindelse til »Den skæve Bane«, statsbanen Langå-Silkeborg-Brande-Bramminge.

Efter Hammelbanens nedlæggelse den 31. marts 1956 sank flere af de byer, som banen havde station i, hen i tornerosesøvn. Derfor er ture langs med banen særdeles velegnet til vandringer i naturen. Især i det enorme rekreative område, der strækker sig fra engene vest for Brabrand Sø til Ringgaden. Hammelbanens trace er kun over korte strækninger offentligt tilgængelig, men da stisystemet Brabrandstien flere steder følger banens trace, er der rig lejlighed til »studier i maken«. Brabrandstien, der er anlagt 1956, er et system af cykel- og gangstier, der be-

gynder ved Hammelbanens stationsbygning i Carl Blochsgade og afsluttes med en rundtur om søen (en tur rundt om søen er på 11 km). Denne her beskrivelse af banen omfatter kun strækningen til Skibby, fordi denne by brat er blevet revet ud af sin tornerosesøvn. Motorvejen mellem Dørup ved Hørning og Randers, der skal føre trafikken ad E 45 udenom Århus, føres vest for Åbo, Ormslev og Skibby og skærer derved Hammelbanens trace mellem Ormslev Station og gården i Harlevholm. En vandretur ad banen gennem det idylliske engområde vest for Brabrand Sø bliver derved spoleret af motorvejens trafikstøj. Vil man opleve den idyl, den landlige fred, er det absolut sidste ud-

Eftersom motorvejen Skanderborg-Århus tangerer den østlige ende af Brabrand Sø-området, vil dette område, når motorvejen mod Randers indvies, have en motorvej i begge ender. Hvor stor en værdi området derefter har som rekreativt område, er så spørgsmålet. Området er også et fuglereservat, og forhåbentlig griber motorvejstrafikken ikke forstyrrende ind i fuglelivet. Ved Stautrup Station er der en fugletårn og stationsbygningen har en permanent udstilling om planter, dyr og fugle i Brabrand Sø-området.

Sporvejenes linje 5 har stoppested ved Stautrup Station. Blandt de mange fuglearter, der er i området, kan nævnes: svaner, hejrer, vildænder, viber, vipstjerter, drosler, ugler og mejser. Er man heldig, kan man en stille sommeraften høre en nattergal i buskadset mellem åen og Århus-Randers banen, ikke langt fra Marselis Boulevard-Åhavevej.

ATTJ's station i Århus

Umiddelbart for enden af Skovgaardsgade ligger Hammelbanens stationsbygning, der i dag bruges af Århus Daghøjskole. Vest for stationsbygningen ligger varehuset, der i dag bruges af HS Maskinudlejning, der udlejer og reparerer have- og skovbrugsmaskiner. I en årrække havde Rejsebudcentralen til huse i varehuset, en sammenslutning af små vognmænd, der med varebiler kørte korte fragtruter i oplandet. I dag er Rejsebudene sammensluttet med vognmændene i Århus-Fragtmandscentral. Efter AHTJ's lukning i 1956 fik Odderbanens fragtbiler koncession på gods i Viby, Stautrup, Ormslev og Skibby, men nu har også Odderbanen opgivet fragtkørslen. Mens AHTJ virkede, var Viby delt op i Viby Nord ved Damagervej og Viby J ved Enghavevej, dvs. HHJ.

Øst for Hammelbanens stationsbygning ligger remisen, dvs. på hjørnet af Carl Blochsgade og Thorvaldsensgade. Bygningerne benyttes i dag af et biludlejningsfirma og af et mekanikerværksted. Fra 1935 fungerede remisen også som station, togene kørte helt frem til Thorvaldsensgade og der var perron og billetsalg i en kisokbygning af træ. Dermed havde banens passagerer nem forbindelse til sporvejenes linje 3, der fra oprettelsen i 1932 kørte ad Marstrandsgade, Skovgaardsgade og Carl Blochsgade, men som efter et par år fik direkte rute ad Thorvaldsensgade, hvilket den forøvrigt har haft siden. Med linje 3 var der forbindelse til Hovedbanegården, rutebilstationen og havnen med bådene til København, Kalundborg og Samsø.

Hammelbanens stationsterræn lå ved sydsiden af åen, på nordsiden af åen ligger bryggeriet Ceres, grundlagt i 1898. Derfor står man overfor et dilemma, inden man starter på en tur ad Brabrandstien. Skal man gå ad stien, der følger åens nordbred og derved gå langs med bryggeriet? Eller skal man vælge at gå ad Carl Blochsgade, der afgrænser godsbanegården og derved giver udsigt til denne? Ofte er gamle vogne

Hammelbanens stationsbygning for enden af Skovgaardsgade, Århus. Til venstre i billedet godsbanegården. Begge bygninger er tegnet af DSB's overarkitekt E.C. Wenck. Stationsbygningerne i Århus og Hammel er i samme stil, og opført 1901. Foto 14. januar 1991.



henstillet på sporene langs med Carl Blochsgade. I modsætning til Carlsberg og Tuborg har Ceres aldrig været nogen flittig bruger af banerne, og selvom der let kunne føres et sidespor fra AHTJ til bryggeriet på en bro over åen, kom det aldrig på tale. AHTJ havde frem til tyverne betydelige transporter for landbruget og kunne vel også have kørt byg til bryggeriet og mask den modsatte vej. Mask er et udmærket kreaturfoder.

I modsætning til Ceres har en anden stor og kendt Århus-virksomhed været en flittig bruger af Hammelbanen, nemlig A/S Frichs. Virksomheden flyttede i årene 1908-12 fra Sønder Allé til Åbyhøj, hvor der var opkøbt et stort areal mellem åen, Hermodsvej, Byskellet og Trindsøvej. Fremstillingen af lokomotiver var indledt i 1911, så sporforbindelse til virksomheden var nødvendig. Fra Hammelbanen blev der derfor anlagt et sidespor langs med åen til virksomheden, således de nye lokomotiver kunne køre ad dette spor til Hammelbanens station, skifte kørselsretning der, og derefter krydse over Carl Blochsgade til godsbanen.

Langs Frichs-sporet blev anlagt en ny vej til Frichs fabrikker, som indtil 1967 kun gik til Hermodsvej, dvs. til det gamle byskel. Søren Frich sad i en kort periode i Århus byråd og kunne derfor få en vej opkaldt efter sig. Midt i svinget, hvor Carl Blochsgade går over S. Frichsvej, var Hammelbanens overskæring. Derfor kaldes svinget for Hammelbanesvinget. Banen gik langs med godsbanens hegn, havde sporforbindelse til denne, og kørte efter Ringgadebroen op på en jorddæmning, der hævdede banen op til jernbroen over rangerbanegården og Århus-Randers banen ved »Fiskerhuset«.

1968-69 blev den lille Ringgadebro (som fører Ringgaden over åen) og Søren Frichs Bro udvidet og forstærket, foruden S. Frichsvej blev udvidet i efteråret 70, men sporet blev bibeholdt. 1976 forlangte DSB en hoveddistandsættelse af det 800 meter lange spor til Frichs, i forbindelse med om-

bygning af S. Frichsvej, hvorefter DSB ville overtage hele sporanlægget. Men forhandlinger mellem DSB og kommunen førte til et andet resultat, og den 5. maj 1976 vedtog Århus byråd, at kommunen forbliver ejer af sporet. De lodsejere, der er »sporberettigede«, skal somhidindtil pålignes udgifter til vedligeholdelse.

Overskæringen blev flyttet fra Hammelbanesvinget til A. Hertzumsvej i 75, hele sporanlægget fik en hoveddistandsættelse, og Hammelbanesvinget blev rettet op. Svinget havde falsk hældning, hvad der i tidens løb har medført mange ulykker. Endvidere blev der langs med S. Frichsvej anlagt lokal kørebane, fordi trafikken var generet af ulovligt parkerede lastbiler.

Sporet blev anvendt meget af trælastfirmaerne og Tuborg, der indtil 86 havde depot på hjørnet af Ringgaden og S. Frichsvej. Depotets rangermaskine var en grå Ferguson traktor!

Derimod brugte Frichs ikke sporet meget efter 75. Den 1.12.77 indgik A/S Frichs og A/S Scandia en overenskomst, der overlod al fremstilling af jernbanemateriel til Scandia. A/S Frichs afskedigede 60 mand, hvoraf de 25 fik arbejde ved Scandia.

Tre år senere gik A/S Frichs konkurs og blev overtaget af Kosangruppen. Fremstilling af motorer og reparationer fortsatte frem til foråret 1986, da Lollandsbanens to »marcipanbrød«, LJ M31 og LJ M32, blev renoveret og fik nye motorer.

Det blev de sidste lokomotiver, der rullede ad fabrikkens spor. Kort tid efter flyttede motordivisionen til en ny fabrik i Hasselager og fik navnet Frichs Energi. Bdr. de Linde overtog det gamle fabrikskompleks, gav det navnet Frichsparken, hvorefter området blev restaureret. Men drejeskive og spor blev fjernet, også sporene på det trekantede areal mellem S. Frichsvej, Brabrandstien og rensningsanlægget, foruden sporene i vejen blev dækket med asfalt. Men sporet langs S. Frichsvej er intakt og overskæringen i Ringgaden er sikret med klokke og lysregu-

lering. Mellem jernbroen over rangerterænet og Randers-banen, og til Viby, havde Hammelbanen samme linjeføring som Århus-Skanderborg banen.

Langs DSB og HHJ

Hammelbanen havde egen viadukt over Marselis Boulevard, men den ligger umiddelbart ved siden af DSB's og HHJ's viadukt. Så indtil 1956 krydsede 5 spor over Marselis Boulevard, DSB har 3 spor over viadukten. En linjeføring som man undres over. Når nu AHTJ havde samme linjeføring som DSB og HHJ, ville det mest logiske have været en forbindelse til Hovedbanegården, eventuelt via en bro over Århus-Skanderborg banen og Odderbanen. AHTJ's rejssende ville let have kunnet skifte til andre forbindelser, hvad der derimod var vanskeligt fra Carl Blochsgade/Thorvaldsensgade. Omend der fra disse gader kun er 10 minut-

IC-tog mod Randers i 1978 ved »Fiskerhuset«. Hvor Mz'eren kører, var Hammelbanens jernbro over banen. Langs rangerterænet ses den lange dæmning, der fra Ringgadebroen hævdede Hammelbanen op til broen.





Hammelbanens murede bro over Århus Å - endnu findes altså unikke og smukke rester fra jernbanens glansperiode. Motorvejen føres nu igennem denne eng-idyl. Foto juli 1982.

ters gang til byens gamle centrum Store Torv og Lille Torv. DSB afviste optagelse på Hovedbanegården med den begrundelse, at der ikke var plads, men det var før den nye banegård blev bygget i tyverne. For i modsætning til, hvad der er gængs opfattelse, så kunne DSB og AHTJ godt samarbejde.

AHTJ havde mange rutebiler, som blev drevet i samarbejde med DSB. Spørgsmålet er, om det ikke var Århus kommune, der modsatte sig AHTJ's optagelse på Hovedbanegården.

For kunne beboerne i Viby, Stavtrup og Ormslev bruge AHTJ som nærbane, ville det for borgerne i Århus være for nemt at flytte til disse kommuner og derved ville Århus kommune miste skatteindtægter.

For jernbaneentusiaster er der dog en fordel ved Hammelbanens nedlæggelse. Traceen over Marselis Boulevard og langs med Århus-Skanderborg banen er i dag markvej og kan i dag med cykel eller på gåben nås fra Bjørnholms Allé. Fra enden af markevejen er der en fin udsigt ud over baneterrænet, og det er det eneste sted, hvor fra rangeringen over rangerryggen kan iagttages og fotograferes.

Stedet kan også nås fra Brabrandstien ved Fiskerhusbroerne, hvor der er lavet en trappe i bakken. Det legendariske tratørsted

Fiskerhuset lå ved åens sydbred, umiddelbart syd for Århus-Randers banen.

Mellem Bjørnholms Allé og Brabrandstien ved Døde Å kan Hammelbanens trace kun vanskeligt følges. Over det mest af strækningen henligger banen som et vildnis og lokale folk har benyttet gennemskæringerne som losseplads. Banen danner skel mellem kolonihaverne ved Åhavevej og villaerne langs med Lykkesholms Allé og fortsætter mod Høskoven langs med Damagervej. Ved Damagervej lå stationen Viby Nord, hvor der var sidespor med kran, hvorfor der ved Damagervej opstod et lille industrikvarter. Stationens lille varehus bruges i dag af et entreprenørfirma.

Banen skar Høskoven diagonalt, men på grund af motorvejens opsplitning af skoven, er en skovtur ad traceen ikke mulig. Hvor motorvejen føres over Døde Å er passage under motorvejen mulig.

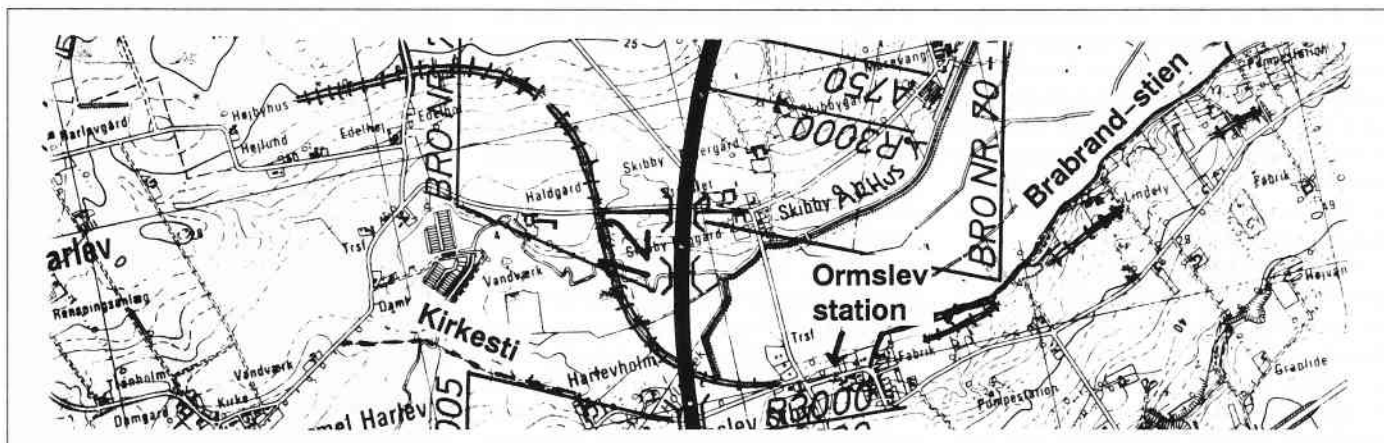
Mellem Stavtrup Station og Ormslev Station kan banen kun vanskeligt benyttes, flere steder er den tilgroet og flere steder har landmændene gravet dæmningen væk og anlagt marker der.

Brabrandstien slutter ved Søskovvej vest for søen, men i engene vest for søen er der lavet et stitystem delvist langs åen og delvist over engene til Ormslev Station. Stationsbygningen bruges i dag til privat beboelse.

Til Skibby

Tager man sporvejenes linje 55 til Ormslev Station, er der mulighed for en vandretur på 2 timer ad traceen til Skibby og ad biveje gennem Gl. Harlev og forbi Harlev Mølle tilbage til Ormslev Station. Traceen er temmelig ufremkommelig på grund af indhegning for får og kreaturer og beplantning, så for mindre adrætte er en tur ad kirkestien at foretrække. Kirkestien går fra gården Harlevholm til gammel Harlev over engene, umiddelbart vest for banen. Gl. Harlev er lidt af en landsbyidyl med bindingsværksgårde, romansk kirke, præstegård med stråtag fra 1700-tallet og en rytterskole fra 1721. Harlev Mølle kan dateres helt tilbage til 1340, de nuværende bygninger er fra 1700-tallet. Desværre bliver disse idyller spoleret af motorvejen, der så at sige føres gennem Harlev Møllens og Gl. Harlev baghaver (se kortskitse nederst).

Langs baneterrænet og længdebanen Århus-Randers er der et stort rekreativt område, som Brabrandstien er anlagt igennem og som er meget populært. Man kan udmærket have rekreative områder langs med jernbaner. Men man kan ikke have rekreative områder langs med motorveje. □



Jernbaneoplevelser i Vestcanada

Togtrafik i Canada har gennem mange år næsten udelukkende handlet om godstrafik. Er man nybegynder og griber den landsdækkende persontogskøreplan fra VIA Rail, kunne man fejlagtigt foranlediges til at tro, at Canada er et ganske jernbanefattigt land. Efter endt læsning er man forpustet over de storslåede forhold »over there«.

Tekst og fotos: Jørgen & Jan Eriksen

Der synes her i landet at være en tendens til at betragte Canada som en stat i USA, en opfattelse, der ikke er specielt populær i Canada. På mange måder minder Canada da også mere om nordeuropa end om den amerikanske storebror i syd. Her tænkes bl.a. på social velfærd og politisk styreform.

At Canada på visse områder er »europæisk« gælder dog ingenlunde jernbanesektoren, hvor driftsformen er typisk amerikansk. Sammenlignet med jernbaneforvaltningerne i Europa adskiller de canadiske baner sig på to væsentlige punkter: afstandene og befolkningsmængder. Hvor jernbanerne i Europa over korte strækninger forbinder relativt store befolkningsmængder, opererer de canadiske baner på lange strækninger i et land med en utrolig lille befolkningstæthed. Tænk på, at der i Canada kun bor fem gange så mange mennesker som i Danmark, men at Canada er over 200 gange større.

Det andet punkt, hvor forskellen er større end ligheden, er den økonomiske organisation. Mens de europæiske baner generelt finansieres og styres af statsmagten, er de nordamerikanske baner henvist til selv at skaffe sig økonomisk dækning for drift og anlæg. Dette gælder også for de helt eller delvist statsejede selskaber. Fordelen ved sidstnævnte er, at selskaberne altid er tvunget til at tilpasse sig udviklingen på markedet og være på forkant med den tekniske udvikling. Heri ligger vel også forklaringen på, at det var de nordamerikanske baner, som var først med at afskaffe den dyre dampdrift.

Historie

Da provinsen British Columbia i 1871 indtrådte i den canadiske federation, havde man som et krav, at der blev bygget en jernbanelinie, som kunne forbinde vestkysten med det mere befolkningstætte østcanada. Dette blev lovet af forbundsregeringen, og opgaven med at bygge banen blev overdraget til det private jernbaneselskab Canadian Pacific Railway (CPR).

Den næsten fem tusinde kilometer lange jernbanelinie mellem Toronto og Vancouver blev bygget på kun fire år! En utrolig bedrift, i en til tider særdeles ugæstfri natur, der stadig står stor respekt om i landet.

Banen blev åbnet for trafik i 1885, og det gav startskuddet til fremkomsten af mange nye jernbaneselskaber. Blandt de største



»The Canadéan« umiddelbart øst for Jasper i Rocky Mountains.

skal her nævnes Grand Trunk Pacific, National Transcontinental og Canadian Northern. Fælles for disse selskaber var, at de alle havde valgt en nordligere linieføring end CPR. Et andet fælles træk var, at det ikke gik helt efter bogen med hensyn til økonomien; alle tre selskaber gik nemlig konkurs. Samme skæbne overgik flere andre private selskaber, hvor staten i 1919 gik ind og dannede selskabet Canadian National Railway (CNR). Grunden var nu lagt til en benhård konkurrence mellem de to transkontinentale kæmper CPR og CNR. En situation, der har holdt sig helt op til vore dage.

Persontrafik

De barske økonomiske krav til banerne forklarer, hvorfor der efter den anden verdenskrig efterhånden blev længere og længere mellem de personførende tog. Konkurrencen fra fly og biler blev stadig hårdere, og jernbaneselskabernes interesse for den omkostningstunge persontrafik var efterhånden ret behersket.

Som en konsekvens heraf dannede forbundsregeringen i 1978 persontogsselskabet VIA Rail. Forbilledet var Amtrak, der i 1971 havde overtaget ansvaret for den amerikanske persontrafik. Enkelte selskaber beholdt dog persontrafikken i eget regi, bl.a. Algoma Central Railway i Ontario og BC Rail i British Columbia. VIA Rail ejer ingen spor selv, men har trafikeringsret på de private selskabers linier.

VIA Rail har i sin korte levetid ført en meget omtumlet tilværelse. De årlige bevillinger til den fortsatte drift giver således som oftest

anledning til nogle voldsomme debatter i parlamentet i Ottawa. Helt galt gik det tilsyneladende i 1989, da den nyvalgte regering, på trods af løfter om det modsatte i valgkampen, skar kraftigt i tilskuddet til VIA Rail. Som følge heraf så VIA Rail sig nødsaget til med virkning fra 15. januar 1990 at inddrage persontogsbetjeningen på tyve af de hidtil trafikerede linier. Dette modsvarede et fald i antallet af togkilometre på 52%!

Mange troede, at den endelige dødsdom over VIA Rail hermed var afsagt. Hvis det var den egentlige tanke bag regeringens handlinger, kan man i dag glædeligvis konstatere, at noget gik galt. Reduktionen i trafikomfanget betød, at selskabet endelig fik mulighed at udrangere det mest vedligeholdelsestunge materiel. Det var således muligt at blive af med stort set samtlige diesellokomotiver, som man ved VIA Rails' oprettelse havde overtaget fra de private selskaber. En enkelt undtagelse udgør strækningen Winnipeg - Churchill, den såkaldte Hudson Bay-linie. Denne 1697 km lange strækning befares stadig med gamle FP9A maskiner bygget i 1954. FP9A er en fætter til DSB's My (se side 48).

Det er endvidere lykkedes at forbedre driftssikkerheden på de problemfyldte LRC-togsæt (Light-Rapid-Comfortable). Samtidig udfoldes der store bestræbelser på, at få begrænset antallet af dampopvarmede tog mest muligt. Alt i alt har de gennemførte forbedringer i materielparken betydet, at regulariteten nu er den bedste i VIA Rail's historie. Kombineret med organisatoriske ændringer og en dygtig og vellykket markedsføring har dette betydet, at VIA Rail igen har

stigende passagertal. VIA Rail står i dag endnu stærkere rustet til at møde kommende udfordringer, end man gjorde tilbage i 1989. Et tegn på at de nu igen går i den rigtige retning, kan findes på strækningerne, der forbinder Montreal, Ottawa og Toronto. VIA Rail har her stort set genoptaget al trafik, som i 1990 blev inddraget.

En sidegevinst ved de drastiske nedskæringer var, at de intensiverede den offentlige debat om et canadisk højhastighedsnet. Der er i dag vidt fremskredne planer om at bygge en jernbane for trafik med 300 km/t mellem Windsor og Québec over Toronto, Ottawa og Montréal. Muligheden for at indsætte højhastighedstog mellem Vancouver og Seattle, i den amerikanske stat Washington, undersøges for tiden, ligesom en del andre projekter er på tegnebrættet.

Godstrafik

Persontraffikkens renæssance til trods, må man ikke glemme, at de canadiske jernbaners hovedopgave så afgjort stadig ligger på godssiden. Afstandene gør, at den transkontinentale persontrafik nok fremover hovedsagelig vil tilhøre luftfarten.

Når man til daglig er vant til at se på det hjemlige skinnekompani tog, er de første nordamerikanske godstog altid lidt af en oplevelse. Togstørrelser på under (!) 100 bogievogne forekommer, men det hører til sjældenhederne.

Som allerede nævnt har CPR og CNR gennem alle årene været i hård konkurrence med hinanden. Der er nu tegn på, at denne konkurrence til dels erstattes af et samarbejde. Canada har nemlig gennem de sidste år oplevet en vis økonomisk afmatning, hvilket for jernbanerne har betydet faldende godsmængder. Da selskaberne ofte opererer på parallelle strækninger, har faldet i transportmængden givet anledning til spekulationer i det hensigtsmæssige i at have to landsdækkende jernbaneselskaber. Der har med andre ord været forslag fremme om at sammenlægge CNR og CPR. En sådan fusion tilskyndes yderligere af, at selskaberne i dag ikke frit kan nedlægge urentable sidebaner. »The Transportation Act«, som er en lov, der afstikker rammerne for den canadiske togtrafik, tillader således kun, at der nedlægges maksimalt 4% af det samlede skinnenet pr. år.

At ændringer er påkrævet, må stå klart for enhver, når det oplyses, at 97% af CPR's trafik afvikles på bare halvdelen af selskabets skinnenet. På CNR er situationen stort set den samme, idet en trediedel af banelettet her håndterer 90% af den samlede godsmængde.

En total sammenlægning synes dog næppe sandsynlig. Der bliver snarere tale om et driftsfællesskab på visse strækninger. Andre urentable sidelinier vil blive solgt fra og overtaget af små selvstændige selskaber, såkaldte shortlines. Siden togtrafikken i USA blev afreguleret i 1980, er der her fremkommet ca. 400 sådanne særdeles livskraftige shortlines.

Som en sidebemærkning kan nævnes, at en lignende udvikling er igang i Sverige. Her er allerede flere godsbaner, der af SJ betragtes som urentable, solgt til private selskaber. Disse sidebaner dirves nu som »shortlines« til glæde for både det lokale erhvervsliv og SJ. Denne udvikling må jo siges at være det stik modsatte af, hvad der just nu sker i Danmark, hvor privatbanerne står overfor »nationalisering« eller endog nedlæggelse. Mange danske godsbaner står i samme situation på trods af god lokal opbakning. Her burde man nok kraftigt overveje den nordamerikanske model med shortlines som fedelinier til det overordnede jernbanelivet.

For at vende tilbage til Canada, så kan det altså konstateres, at CPR og CNR begge to i lighed med de store amerikanske jernbaneselskaber forsøger at blive stambaneselskaber. Et yderligere skridt i denne retning er den stadig mere udbredte anvendelse af enhedstog, der kun beforder en bestemt type gods, ofte i faste omløb.

CPR har i denne forbindelse igangsat et udviklingsprojekt med »second generation coaltrains«. Disse tog består af fire togsæt, hvor hvert togsæt igen er oprangeret af et SD-40-2 lokomotiv og 30 kulvogne. Canadiere kalder sidstnævnte togsæt for »minitog«. Det samlede kultog her en nyttelast på knap 11.000 tons.

Hvad DSB foretrækker at tale om: road-railere og andre former for kombineret trafik, har længe været kendt og brugt af de nordamerikanske baner. Her har man forlængst indset det fornuftige i at bruge banerne til godstransport over lange distancer.

Trækraft

Som allerede nævnt var man i Canada og USA efter anden verdenskrig meget hurtige til at erstatte damplokomotiverne med de billigere diesellokomotiver.

Diesellokomotiver havde i en del år været brugt til rangering og kørsel på kortere strækninger. Man var i slutningen af fyrrerne dog ikke helt overbevist om deres muligheder og stabilitet til brug på de lange strækninger.

Imidlertid fortsatte udviklingen af diesellokomotiver, og CPR gennemførte i begyndelsen af halvtredserne forsøgskørsler med diesellokomotiver fra Montreal Locomotive Works, Canadian Locomotive Company og General Motors Diesel Limited. Det stod snart klart, at det bedste alternativ var General Motors' »My«-lok. I modsætning til mange amerikanske baner, der valgte de seks-akslede E-units, besluttede canadierne sig for de mindre fire-akslede F-units.

Begrundelsen for at vælge F-units var, at man anså, at disse maskiner havde større fleksibilitet set ud fra et driftssynspunkt. Det var lettere at tilpasse trækraft og dampvarmekapacitet til de forskellige togtyper og togstørrelser ved at multikoble F-units. En anden fordel ved F-units var, at de sammenlignet med E-units gav mindre hjul- og skinnelid.

Lidt lokomotivhistorie kan vel være på sin plads her. Skal vi tilbage til begyndelsen, må vi forflytte os til Cleveland, Ohio, USA i 1924. På et lille kontor, der kaldte sig Electro-Motive Company, EMC, sad der nogle mennesker og arbejdede med at forbedre det kendte koncept med at lade en motor drive en generator, der så igen forsynede banemotorerne placeret på køretøjets aksler med elektricitet. EMC byggede med en vis succes motorvogne efter dette princip op gennem tyverne, indtil firmaet i 1930 blev opkøbt af General Motors, GM.

EMC og senere GM var dog ikke alene på markedet. Et samarbejde mellem American Locomotive Company, (bedre kendt som Alco), General Electric og Ingersoll-Rand resulterede således sidst i tyverne i introdukti-

En af sidebanerne, hvor der allerede i dag samarbejdes, er strækningen fra Vernon til Kamloops. Sporet ejes af CPR, men trafikeres, som det ses her, også af CNR-tog - fremført af SD'50 typen.





Til venstre en FP9A, nummer 6518, under indkørsel til Toronto Union station den 27. august 1988. Til højre SD 50 nr. 5170 og den omtalte »Caboose« klar til afgang fra Jasper.

onen af Nordamerikas første egentlige serieproducerede diesellokomotiv. Alco mente dog fortsat, at den svære strækningstjeneste tilhørte dampen, hvorfor interessen for at udvikle diesellokomotiver var ret begrænset. Hos EMC, der ikke havde nogen interesse i produktion eller udvikling af damplokomotiver, fortsatte udviklingen imidlertid med uformindsket styrke. Ud fra en nyopført fabrik i La Grange, Illinois, rullede derfor i 1937 EMC's første E-unit til brug for persontog.

Selv om det var mere prestigefyldt at bygge persontogslokomotiver, var man på EMC godt klar over, at det store marked lå i godstogslokomotiverne. I november 1939 kom derfor FT'eren, dieselen, der skulle fravriste dampen herredømmet på de amerikanske skinner.

I januar 1941 blev EMC omdannet til EMD, General Motors Electro-Motive Division. Det var herefter EMD, der de næste mange år fremover satte dagsordenen med hensyn til bygning af diesellokomotiver. FT'eren kom op gennem fyrerne og halvtredserne i flere forbedrede udgaver, med betegnelserne, F2, F3 op til F9'eren.

F'eren var altså fra begyndelsen tænkt som en ren godstogsmaskine. Efter ønske fra flere jernbaneselskaber blev den også bygget i en universaludgave udstyret med dampvarmekedel. Denne universalmaskine blev betegnet FP. Varmekedlen muliggjorde brug af maskinerne i persontog, og det var altså lokomotiver af typen FP7A, FP7B, FP9A og FP9B, canadierne valgte. A'et angiver, at lokomotivet er udstyret med førerrum, i modsætning til B-udgaven, der er uden førerrum, en såkaldt »booster«.

FP'erne har stort set været enerådende til fremføring af persontog i Canada helt frem til 1988, hvor de nye F4PH-2 blev introduceret. Det er to F40PH-2, der fremfører »The Canadian« på side 46.

Det skal nævnes, at flere baner i USA også har benyttet F-units uden varmekedel til persontog. Det koldere klima i Canada har dog aldrig tilladt en lignende praksis her.

De nordamerikanske baner så dog to svagheder ved F-unit'en. Der var kun fører-

rum i den ene ende, i modsætning til f.eks. DSB's My. Dette besværliggjorde rangering og krævede, at maskinerne skulle vendes på endestationerne. Desuden var adgangen til motorer og anden teknisk udrustning besværliggjort af de smalle gange i maskinrummet. Løsningen på dette problem blev GP7'eren, hvor GP står for General Purpose.

Med EMD's introduktion af dette lokomotiv i 1949 var konceptet for nordamerikansk lokomotivkonstruktion faktisk fastlagt helt op til vore dage. Lokomotiver bygget efter dette princip fik hurtigt ogenavnet »Geeps«. De blev bygget i et enormt antal og i mange forskellige variationer.

I forbindelse med bygning af stadigt kraftigere lokomotiver, f.eks. SD50'ere, se billedet ovenfor, er man nu igen gået bort fra de åbne sidegange.

Den daglige drift

Togenes størrelse er et kapitel for sig. Vi så som tidligere nævnt kun få tog på under 100 vogne. Særligt kultogene er imponerende: 100 vogne med hver 100 tons kul giver en togstørrelse på 10.000 tons, og med 50 km/t skal der bruges 1600 m for at standse. Der tager sådant et tog 2 1/2 minut at passere en overkørsel, men toget er jo også i nærheden af 2 km langt. Det er således besværligt at finde fotosteder, hvor et helt tog kan være på et billede, men det lykkedes os en enkelt gang.

Oprangeringen er også for os europæere speciel. Man har (selvfølgelig) en eller flere maskiner forrest, men der er ofte indrangeret et eller flere lokomotiver ca. 2/3 nede i toget. De bageste maskiner er fjernstyret via radio fra forreste førerrum. Et system, der er indført sidst i 1960'erne, og hvor man først nu er ved at indføre 2. generationsudstyr.

Vi må heller ikke glemme det særlige kendetegn for godstog i Nordamerika: Caboosen (se ovenfor). Denne vogn er altid bageste vogn i godstogene, og heri residerer to »brake men«. De skal holde øje med toget og giver via radio informationer om bremsetryk mv. til lokomotivføreren. Der er også vis-

se steder på fri strækninger opsat nogle målesystemer, der kan detektere løse hjulringe, varmløbne lejer o. lign., og som ved et display viser, hvor i toget det er galt. Disse displays står, så de kan aflæses af manden i Caboosen. Ved de nyere systemer er man dog begyndt at overføre disse informationer via radio direkte til en skærm på lokomotivførers plads.

Da en tjeneste let kan blive på 12-13 timer er der i Caboosen (og vel også i lokomotiverne) foruden toilet indrettet et køkken samt noget man kan betegne som et kontor.

Et godstog har en besætning på fire mand: en lokomotivfører og en »brake man« på forreste lokomotiv samt to »brake men« i Caboosen. De er som sagt i radiokontakt med hinanden, og et par gange fik vi lejlighed til at høre radiokommunikationen, som blev brugt flittigt og ikke kun til faglig snak.

Caboose'erne er ved at forsvinde, idet man er igang med at indføre et elektronisk system, ETIS (End of Train Information System). På den bageste kobling sætter man ETIS'en, en lille boks med indbygget slutsignal, som indeholder følere, der kan fortælle om bremseledningstryk, med hvilken hastighed og i hvilken retning den bageste vogn bevæger sig. Via radio vises disse informationer på et display på lokomotivførers plads.

Der har været store problemer med indførelsen af disse elektroniske systemer. Man havde to offentlige høringer med »vidner« i Canada. Den første blev holdt i perioden september 1986 til juni 1987 og den anden i perioden september 1986 til juli 1987. Herefter blev der givet tilladelse til CNR og CPR i december 1987, men der er 37 krav, som skal overholdes. Disse krav er bl.a. passage af måleudstyr (eller manuel kontrol) for løse hjulringe og varmløbne lejer for hver 60 miles (ca. 100 km). Det går stærkt med indførelsen af disse elektroniske systemer. På CNR's strækninger så vi igen Caboose'er i togene.

BC Rail

Den vestligste af Canada's provinser er Bri-

tish Colombia, og her opererer fouden de to selskaber CPR og CNR det lokale BC Rail.

BCR blev skabt i 1984, hvor det overtog jernbaneoperationerne fra det daværende selskab British Columbia Railway Company, B.C.R.C. BCR ejes af provinsregeringen, men selskabet drives efter almindelige forretningsmæssige principper med visse undtagelser for persontrafikken.

BCR trafikker et banenet på ca. 2800 km. Hovedkvarteret for BCR ligger i Vancouver, mens hovedværkstedet er placeret i Squamish. Til driften rådes over 120 dieselelektriske lokomotiver med en effekt fra 2.000 HK op til 4.000 HK. Heraf er en halv snes boostere. Desuden haves syv elektriske lokomotiver hver med en ydelse på 4.400 kW. De er leveret af General Motors og med elektrisk ydstyr (thyristorstyring) fra ASEA. El-lokomotiverne kører normalt koblet i forspand ryg mod ryg.

Trafik(u)tæthed!?

Vancouver er en stor udskibningshavn særligt for transporter til og fra Japan, og alle tre baneselskaber har store godsmængder hertil. BCR har således i gennemsnit to godstog om dagen til og fra Vancouver.

Med sådan en trafik(u)tæthed og kørsel med godstog, når de er klar til det, kræver det en stor portion tålmodighed at kigge og fotografere tog. Selvom man har fået oplyst godstider, kan der godt ske ændringer.

Som oftest bliver man dog ikke overrasket når toget dukker op. På strækninger, hvor der erfaringsmæssigt er fare for blokeringer af linien ved stenskred o. lign., udsender man nemlig en patrulje foran det kommende tog. Denne patrulje kører ca. fem minutter foran godstog. Føreren af troljen er i konstant radiokontakt med det bagved kørende tog.

Eldrift

Som et led i udviklingen af et stort kulområde i det nordøstlige BC, har BCR bygget en

129 km lang bane fra kulminerne til det bestående jernbanenet. Strækningen er dobbeltsporet og elektrificeret med 50 kV.

Man opererer med ni faste togstammer i løb. Hver stamme vejer 13.000 tons, og et stammeomløb tager 75 timer. Ved disse transporter har man et meget tæt samarbejde med CNR, idet 2/3 af den samlede strækning på 720 km fra minerne til udskibningshavnen Prince Rupert tilhører CNR. På den ikke-elektrificerede del af strækningen bruges CNR-lokomotiver med delvis betjening af BCR-personale.

Her er der virkelig tale om enhedstog, idet læsning og losning af togene foregår uden adskillelse af toget. Man har anlagt banen ved kulminerne som en ring, hvor toget så kører ind under kulsiloerne og i princippet fortsætter direkte ud på strækningen.

Persontrafik

Persontrafikken indskrænker sig til et dagligt tog i hver retning mellem Vancouver og Prince George.

Persontoget afgår fra Vancouver kl. 7.30 og ankommer til Prince George kl. 21.00. Den modsatte vej er der afgang fra Prince George kl. 7.00 og ankomst til Vancouver 20.35. Tiderne skal dog tages med forbehold, da det er godstrafikken, som har højeste prioritet. Vi oplevede da også, at toget i flere tilfælde havde en forsinkelse på en halv times tid.

Under den lange tur har man været en tur oppe i 3,8 km højde og kørt indtil flere stigninger på 2,2% (22‰).

Foruden dette persontog køres der også dagligt i sommersæsonen med damptoget Royal Hudson mellem Vancouver og Squamish. Turen tager to timer hver vej. I gennemsnit er der 1000 passagerer med i toget, der består af et oliefyret damplokomotiv, nr. 2860, 1 bagagevogn og 12 personvogne. Dampfogene køres med professionel besætning.

Løvrigt skal det nævnes, at damplokomotiverne vedligeholdes og restaureres i Van-

couver. Man er i øjeblikket ved at restaurere yderligere et damplokomotiv, dog foregår dette på frivillig basis. Persontrafikken, herunder også dampfogene, køres primært af hensyn til turismen, og man modtager støtte fra provinsregeringen til denne trafik, hvilket er helt udsædvanligt »over there«.

Til persontrafikken råder BCR over ti motorvogne, de såkaldte Budd cars, opkaldt efter leverandøren. Vognene er bygget i perioden 1956 til 1962, og de er beregnet til multiple-kørsel.

Værksteder

Før vi tog hjemmefra, havde vi skrevet til selskaberne i det område, hvor vi ferierede. Herved fik vi mulighed for at besøge BCR's depot i Vancouver og hovedværkstedet i Squamish.

Vancouver depotet er et almindeligt vedligeholdelsesdepot, hvor man kun foretager de daglige eftersyn og mindre reparationer, samt kan foretage olieforplejning mv.

Hovedværkstedet i Squamish vedligeholder og ombygger alt det rullende materiel. Her er alle faciliteter, der kræves af et moderne værksted incl. malekabiner. Der udføres også opgaver for andre selskaber.

Da vi var på besøg holdt der en maskine fra Alaska. Hvordan den var kommet til Squamish, fik vi dog ikke at vide.

Jernbanetrafikken køres som nævnt efter almindelige forretningsmæssige principper, hvilket betyder, at kundernes ønsker og krav skal tages alvorligt. Således var man igang med et større program, hvor man ombyggede lukkede godsvogne til åbne. Dette arbejde foregik i tæt samarbejde med banens kunder, der ønskede vogne, der var lettere at læsse og losse.

Ved drift af en jernbane i så utaknemmeligt et område som de Canadiske Rocky Mountains kan det ikke undgås, at der af og til sker afsporinger. Der gøres virkelig meget for at holde materiel og spor i stand, og der bruges store midler til forskning og udvikling. Man bruger også moderne teknologi i



I sommersæsonen køres dagligt med damptoget »Royal Hudson«. Med op til 1.000 passagerer i toget må det vist siges at være uofficiel rekord for veteran-togskørsel. På billedet fra 1991 er toget fanget i North Vancouver.

langt større omfang, end vi er vant til. Vi så resultaterne af et afsporingsuheld, som skete i 1982. Her var et lokomotiv landet på bunden af en bjergsø. Man havde egentlig glemt, at den lå der, men i 1990 manglede man nogle reservedele, og så kom man i tanker om maskinen og lod den hæve. Efter otte år i søen var den i utrolig god stand, faktisk overvejede man at bruge de elektriske dele igen, hvilket normalt er en umulighed pga. korrosion ved blot et kortvarigt ophold under vand. Bjergsøerne i BC er dog rene ferskvandssøer, og det er forklaringen på lokomotivets gode stand.

Canadian National Railways, CNR

CNR dækker som tidligere nævnt primært de »nordlige« områder. Der er trafik på tværs af hele kontinentet fra Vancouver i vest til New Foundland i øst. CNR er således repræsenteret i ni af Canadas ti provinser.

Ved at have en nordligere linieføring end CPR, har CNR undgået de store problemer, der er ved at krydse Rocky Mountains. I stedet for har man fået en linieføring i nogle gamle gletcherdale, så der ikke har været behov for at bygge dyre tunneler.

Vi havde et par dage lejlighed til at studere trafikintensiteten på hovedlinien over the Rockies. Der kom i snit tre tog pr. time, dog med meget stor spredning. På disse tider væltede det ind med tog, mens der på andre tider var et par timer imellem.

Den tætte toggang kan være et problem, når man i sit Mobile Home har udsigt fra køkkenet til banegården og man er midt i madlavningen.

De to store selskaber, CNR og CPR, fjernstyrer en meget stor del af deres strækninger. Derfor var det sjovt at se, at en så stor station som Jasper, der har otte hovedspor, vendetrekant og depot med over 20 maskiner, kun havde manuelle sporskifter og ingen signaler på stationsområdet. Man skal ikke blive overrasket, når man ser et tog komme langsomt, døren i fronten åbner sig, og en mand kommer spurtende ud for at stille sporskifter, mens toget ruller videre. Samtidig foregår der naturligvis en del rangering på stationen med maskiner til og fra depotet samt op- og nedformering af persontog.

Den store persontrafik i Jasper skal tilskrives turismen. Byen har omkring 4.000 indbyggere, og er centrum i en af Canadas største nationalparker.

Canadian Pacific Railway, CPR

CPR's hovedlinie ligger meget sydligt i Canada, og skal også krydse Rocky Mountains.

Da linien blev bygget i begyndelsen af 1880'erne havde man store problemer med at finde en passende linieføring over bjergene. Jernbanedrift kræver, at der vælges strækninger, hvor der ikke er særligt store stigninger. Dette kunne man ikke opfylde for

CP-tog fremført af to SD 40 2'ere ved den vestlige tunnelportal af Mac Donald Tunnel.



passagen over The Rockies, og den første banestrækning har da også stigninger på op til 32‰, ligesom den snoede sig meget kraftigt.

På grund af disse kraftige stigninger og fald samt materiellets dårlige bremseevne, blev der bygget såkaldte Run-a-ways, et spor hvor toget kunne køre opad og derved løbe farten af selv, hvis man skulle miste herredømmet over det. Disse afløbsspor var betjente, og hver gang et tog var foran et Run-a-way, skulle lokomotivføreren give et bestemt fløjtesignal, hvorefter sporskiftet blev stillet fra afløbsspor til hovedsporet.

Der går en historie om en lokomotivfører, som skulle hurtigt hjem. Han kørte derfor lige lovligt hurtigt, men han gav det korrekte fløjtesignal for hvert Run-a-way. Dette blev pr. telegraf indberettet, hvorefter banens ledelse omgående sendte et telegram til togets næste planmæssige standsningssted. Da toget ankom til denne station fik lokomotivføreren overrakt telegrammet, hvorpå der stod, at han var fyret med omgående virkning!

Det var selvfølgelig uholdbart med en linieføring, der havde så store stigninger, idet det krævede rådighed over et stort antal skydelokomotiver, ligesom det gav andre driftsmæssige problemer. Man begyndte derfor hurtigt efter banens åbning at se på andre løsninger.

Stykket gennem Kicking Horse Pass blev omlagt ved brugen af spiraltunneler efter schweizisk forbillede. På hovedvejen gennem passet er der lige ved krydsningsstationen 9 Yoho opstillet en udsigtsplatform med illustrationer, der viser banens forløb. Eftersom tog længden nærmer sig to km, er det herfra muligt at se samme tog tre steder.

For strækningsafsnittet gennem Rogers Pass var løsningen en tunnel, der blev påbegyndt i 1913 og var færdig i december 1916. Tunnelen, Connaught Tunnel, er otte km lang og strækningens største stigning var nu kun på 22‰. Der blev stadig brugt skydelokomotiver, men forholdene var tilfredsstillende i mange år.

I begyndelsen af 60'erne steg trafikken dog kraftigt, og strækningen blev endnu engang et nåleøj. Man undersøgte atter forskellige løsninger, alle baseret på en tunnel,

og med det krav, at største stigning højst måtte være 1‰. Udover en ny tunnel, Mount Macdonald Tunnel, blev der yderligere omlagt spor tre steder over en samlet strækning på mere end 20 km.

Den gamle tunnel blev åbnet i maj 1989, og den er 15 km lang. Den passerer under den gamle tunnel, som man har bibeholdt, således at man nu har en dobbeltsporet strækning gennem Rocky Mountains. Man bruger så det »gamle« spor til tomme østgående tog, mens den nye tunnel bruges af vestgående tog. På billedet øverst ses et CP-tog, der netop er kommet gennem tunnelen på vej med sin last til udskibning i Vancouver.

For at undgå røg i tunnelen har man indrettet den med et særligt ventilationsanlæg, ligesom tunnelen er delt i to med en port i midten. Ventilationsanlægget bevirker, at uanset hvor i tunnelen toget befinder sig, så er det muligt at få luften til at bevæge sig modsat togets køreretning og dermed trække udstødningsgasserne væk fra maskinerne og bagud.

Afslutning med anbefaling!

Canada er et utroligt stort land, så det er begrænset, hvad man kan nå at se på en tre ugers ferie. Her tænker vi ikke kun på det jernbanemæssige men også på den stor-slåede natur, hvad enten det er det bjergrige Vestcanada eller prærien længere øst på.

Der er også andre spændende emner at beskæftige sig med. I Vancouver har man et førerløst nærbanesystem, Sky-Train, der er under stadig udbygning. Systemet adskiller sig fra f.eks. Docklands Light Rail ved at være uden betjening overhovedet. Det var et system, der efterlod et indtryk af hurtighed og effektivitet, som man i mange andre storbyer kunne lære en hel del af.

For de der efter at have læst dette har fået lyst til selv at besøge Canada, kan vi kun anbefale at tage af sted. Det er som sagt ikke kun på skinnerne, der venter store oplevelser. Når først flybilletten er betalt, og den fås i dag til særdeles rimelig pris, er Canada et billigt rejsemål. Desuden fornægter den nordamerikanske gæstfrihed sig ikke.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgerne og Privatbanerne

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 31. december 1992 rådede DSB over følgende antal trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 30. september 1992 i parentes):

1. Elektriske lokomotiver (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver 14 (10)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver 151 (157)

2.2 Rangerlokomotiver 95 (99)

2.3 Traktorer 40 (40)

2.4 Motorvogne 351 (341)

2.5 Bivogne 80 (75)

3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

3.1 Motorvogne 299 (299)

3.2 Bivogne 299 (299)

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne 603 (627)

4.2 Liggevogne 25 (25)

4.3 Sovevogne 17 (17)

4.4 Specialvogne 5 (5)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk. godsvogne 2.648 (2.593)

5.2 Åbne godsvogne 1.796 (1.767)

5.3 Tjeneste- og tjenestegodsvogne 1.131 (1.139)

5.4 Privatejede vogne 355 (358)

I oktober kvartal er følgende enheder tilgået driftsmaterielbeholdningen:

Ad 1.1: EA 3011-3014

Ad 2.4/2.5: MFA/FF/MFB 5071/5471/5271-5075/5475/5275

Ad 5.1: 52 stk. Hbikks (se »jernbanen«, nr. 1/93 - side 20) og 3 stk. Uss (se »jernbanen«, nr. 1/92 - side 15/16) - overført fra tje-

nestegodsvognsparken og betragtes som lukkede godsvogne (!)

Ad 5.2: Sgmns 455 1, 105-150

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

Ad 2.1: MX 1021 - MY 1104, 1117, 1130, 1139, 1141

Ad 2.2: MH 305, 311, 403, 404

Ad 4.1: B 20-83 087 - Bf/Bf-x (samtlige 18 stk.) - Bn 20-84, 712, 717, 731, 841 - BD 82-80 027.

★

Pr. 1. januar 1993 var følgende rullende materiel i ordre:

8 stk. elektriske toglokomotiver, litra EA, 30 stk. diesel-hydrostatisk rangerlokomotiver, litra MJ, 17 stk. elektriske 4-vogns ER-togsæt, 10 stk. diesel-mekaniske 3-vogns MF-togsæt og 8 stk. elektriske 8-vogns (kortkoblede) togsæt til den københavnske S-bane (litra ikke fastsat). Yderligere 212 stk. Hbikks-vogne var under klargøring (tidl. SJ-vogne).

★

9 stk. styrevogne, litra ADns 80-74, 518, 520, 527, 535, 539-543 ombygges til brug i styrevognstog fremført af litra EA. Nyt litra ADns-e (uændrede numre).

★

I »jernbanen«, nr. 1/93 - side 24 bragtes en skematisk oversigt over trækraftenheder og personvogne. Som følge af »bogføringsmæssige« udrangeringer med tilbagevirkende kraft pr. 31. december 1992 skal følgende ændringer foretages for at bringe oversigten i overensstemmelse med ovenstående:

MH 305, 311, 403, 404 og B 20-83 087 samt BD 82-80 027 slettes. Bemærk endvidere, at den såkaldte »bårevogn« ECO 6280 (specialvogn) ikke figurerer i oversigten.

Det forlyder, at DSB har solgt de to såkaldte

»prototypetog« til Kina - og et antal Bf- og Bn-vogne til Bulgarien.

»Det nye Regionaltog«

Det første af i alt 17 elektriske togsæt til regionaltrafikken, bl.a. mellem København og Korsør ankom til Danmark 16. januar med DanLink-færgerne fra Helsingborg. »ABB Traction« i Västerås forsyner togene med elektrisk udstyr, medens den øvrige del af produktionen foregår på »ABB Scandia« i Randers.

Det første togsæt var således sendt fra Randers til Västerås via Frederikshavn-Göteborg (Stena Line) den 9. november f.å.

Når DSB i slutningen af året har i alt 10 af disse firevognstog til rådighed, vil de blive indsat i normal drift. Foreløbig er der alene tale om prøvekursler. Samtlige 17 togsæt vil være leveret til sommerkøreplanen 1994.

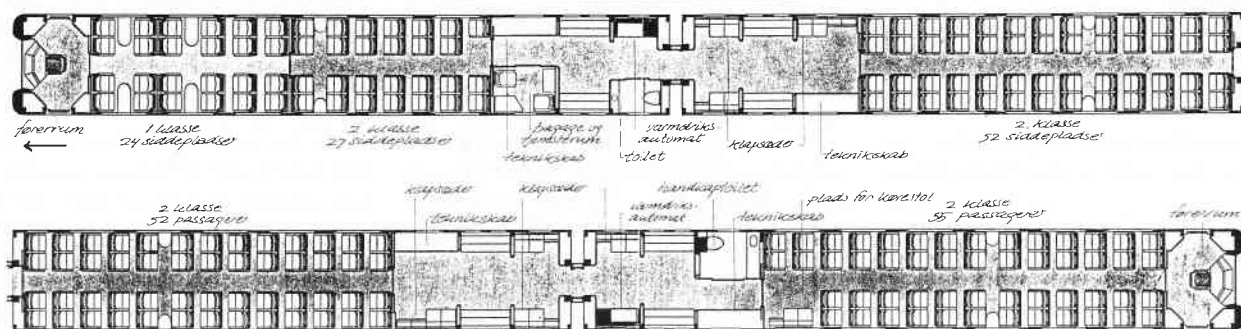
En ibrugtagningsorganisation skal sikre, at det nye materiel får den bedst mulige start og i det hele taget bliver en succes. Særlige grupper er nedsat til at tage sig af uddannelse, køreplan, vedligeholdelse og klargøring samt afprøvning og markedsføring. Ibrugtagningsorganisationen har i februar afholdt et seminar for alle involverede med henblik på at sikre, at den fælles strategi bliver fulgt.

Hidtil har det nye materiel været benævnt IR4, men det er besluttet, at man eksternt vil benytte betegnelsen »Det nye Regionaltog«. Internt betegnes togsættene: Litra ER.

Togsættet havde pr. 1. marts været prøvekørt i seks uger, og resultaterne er indtil videre tilfredsstillende.

ER-toget, som får en maksimum-hastighed på 180 km/h, tilhører stadig »ABB Traction« i Västerås. Men DSB udfører testkurslerne sammen med ABB, indtil DSB selv overtager prøveprogrammet til maj.

Testtoget er fyldt op med ledninger og måleinstrumenter, der blandt andet skal overvåge kørestrommen og registrere, om toget kører stabilt. Sikkerhedssystemet ATC afprøves - og bremserne testes i forbindelse



Indretning af »Det nye regionaltog« - litra ER. Tegning: ABB Scandia.

med hastighedsprøverne mellem Sorø og Slagelse. Alt sammen for at sikre, at toget er så komfortabelt og sikkert, som muligt.

★

Finansudvalget har behandlet en ansøgning om at anskaffe flere elektriske togsæt. Der er tale om i alt 23 togsæt. Tidligere var der kun regnet med 12.

Det ligger fast, at »ABB Scandia« i Randers fortsat skal levere togene. DSB benytter en optionsaftale, og da den blev indgået før den 1. januar 1993, skal togene ikke ud i EF-licitation. Scandia kan levere togene i forlængelse af de allerede bestilte 17 togsæt. Det vil sige fra marts 1994 og halvdelen af året frem. Ordren har en værdi af 1.250 mio. kr.

Med de ekstra tog vil det være lettere, end DSB i forvejen havde planlagt, at indsætte vognene i den sjællandske regionaltrafik. Det betyder, at EA-lokomotiverne kan frigøres til godstrafikken. Samtidig vil DSB have sikret materiel til den kommende elektrificerede strækning mellem Odense og Padborg.

Det første IR4-togsæt er litereret og nummereret således: ER/FR/FR/ER 2001/2201/2301/2101. Hvert togsæt består altså af to motorvogne og to mellemvogne, som i princippet er identiske. Dog har den ene motorvogn en 1. klasse afdeling samt tjeneste- og bagagerum, medens den anden motorvogn er forsynet med handicaptoilet. Den ene af mellemvognene er endvidere forsynet med én af togsættets to pantografer. Så lur os, om ikke de ovennævnte litra forsynes med underlitra, som tilfældet er med MF-togsætene.

Lukkede toiletsystemer

»Semco Odense A/S« har gjort redaktionen opmærksom på, at der i omtalen af afprøvning af et lukket toiletsystem i MR-togsæt (»jernbanen«, nr. 6/92 - side 197) skulle have stået: »Der er tale om hhv. et dansk og et norsk system i togsættet«.

Værkstedet i Nyborg bevares

En projektgruppe i DSB har analyseret vedligeholdelsen af godsvogne og er kommet til det resultat, at DSB bør nedlægge værkstedet i Nyborg som led i virksomhedens rationaliseringsplaner. Men i en situation, hvor der arbejdes på at skaffe arbejdspladser i Korsør og Nyborg som erstatning for de jobs, der forsvinder, når den faste forbindelse over Storebælt står klar, finder DSB-ledelsen det forkert at træffe beslutning om at nedlægge værkstedet i Nyborg.

Faste anlæg

Nye omgivelser på Roskilde station

tal fornyelse af området omkring Roskilde station ventes at være udført, når man i



IR4-toget i Roskilde den 18. februar 1993 under en af de første prøvekørsler mellem Roskilde og Korsør. Udover pantografen afviger »Det nye regionaltoget« også lidt i farvesætningen fra storebror IC3. Foto: Jan Forslund.

1997 kan markere 150 året for jernbanen mellem Roskilde og København.

I projektet indgår etableringen af en ny busstation, placeret ved DSBs kommandopost. Første spadestik blev taget i marts, og det byggeri vil være klar allerede til efteråret. Ved busstationen er det tanken at bygge et stationscenter med plads til både butikker og kontorer.

Hertil kommer senere et parkeringshus med plads til omkring 450 biler.

Fornyelsen går også ud på at bygge en arkade hen over sporene fra Hersegade til Køgevej. Her tænkes indrettet butikker, billetsalg, en DSB kiosk og café til supplering af den gamle station.

Fornyelsen får stor betydning for de 12.000 passagerer, som daglig benytter stationen.

Det skyldes ikke mindst, at adgangsvejene forbedres, og at der bliver nemmere adgang til perronerne.

Både DSB og Roskilde kommune skal investere i projektet.

Banegårdscentret i Odense

DSB regner stadig med at have det nye banegårdscenter i Odense klar til efteråret 1994, selv om første spadestik er blevet udsat nogle måneder.

Bygeaftalen med udviklingselskabet Odense Banegårdscenter A/S (OBC) er på plads, men for at tidsplanen nu kan følges, skal finansudvalget godkende en ansøgning fra trafikministeren.

Ansøgningen drejer sig om DSBs andel af de samlede udgifter. Der er tale om 40 mio. kr. under forudsætning af, at den nuværende banegårdsbygning som aftalt kan sælges til Nordic Property A/S for 24 mio. kr. Herudover indebærer aftalen, at rutebilstationen kan sælges for fem mio. kr. Hertil kommer, at OBC lejer et sporareal for 4,5 mio. kr.

Roskilde igen - en station som står foran en fornyelse. Foto den 4. januar af Thomas Nørsgaard Olesen.





Også Århus H står foran en omfattende - og tiltrængt modernisering. Adgangsforholdene til perronerne og sikringsanlægget er dog først med i 2. etape. Foto i Århus den 29. oktober 1992 af John Hansen.

som følge af, at det nye center bygges hen over sporene. Selv om denne løsning bliver dyrere, har DSB valgt den for at gøre forholdene bedre for kunderne. Desuden bliver driften billigere.

Moderniseringen af Århus H.

DSB havde ved årets start regnet med straks at kunne gå i gang med en større modernisering af Århus Hovedbanegård. Men sagen er trukket i langdrag, ikke mindst fordi Århus kommune kræver, at et bevaringsudvalg skal vurdere de kommende ændringer, også i den indre bygning. Det havde DSB ellers ikke fået oplyst under de drøftelser, der blev indledt med kommunens teknikere allerede i oktober 1992. Kommunens ønske skyldes, at banegårdsbygningen, som er fra 1929, anses for bevaringsværdig.

Første etape af moderniseringen, som koster 7 mio. kr., omfatter forhallen. Arbejdet skulle være afsluttet i løbet af forsommeren, men det er nu uvist, om denne tidsplan kan holdes.

I næste omgang skal adgangsforholdene til perronerne forbedres med blandt andet elevatorer og rullende trapper. Men langt den største udgift vil komme, når DSB i løbet af 1990'erne skal have udskiftet det nuværende sikringsanlæg på Århus H. Oveni kommer en renovering af sporanlægget og forberedelserne til at elektrificere den østjyske længdebane.

Et »nyt« Helgoland

Et nyrenoveret passagervognsværksted blev taget i brug sidst i januar, hvor håndværkerne afleverede første del af den store ombygning af Helgoland ved Svanemøllen station i København. Passagervognsværkstedet er blevet isoleret, har fået nye porte og fjernvarme. Yderligere er værkstedet i re-

mise 1 blevet indrettet i samråd med personalet med hensyn til ønsker om gulvhøjde og belysning.

I remise 2, den anden halvdel af Helgolandshallerne, skal der være plads til »Det nye Regionaltog«. Fra maj skal togene klagøres og vedligeholdes der. Renoveringsarbejdet på denne del begyndte samtidig med, at passagervognsværkstedet flyttede tilbage i den færdige remise 1.

Renoveringen af de gamle bygninger fra 30'erne er budgetteret til mere end 50 mio. kr. Med den forbedrede isolering og den rigtige opvarmning kan der årligt hentes flere hundrede tusinde kroner på varmeregnskab. Samtidig bliver der gennemført forskellige miljøforanstaltninger, bl.a. en tidsvarende udsugning af hensyn til syredampe fra batterier i passagervogne. I passagervognsværkstedet bliver der installeret en nyudviklet belysning af materiellet, der giver en betydelig forbedring af arbejdsforholdene under og omkring vognene.

Brorenovering på Ydre Bybane

I perioden 12. juli - 1. august 1993 indstilles trafikken på S-togslinierne F og M mellem Hellerup og Vanløse som følge af en nødvendig renovering af broen over Nørrebrogade ved Nørrebro station.

Broen er fra banens åbning i 20'erne og har holdt godt, bedre end mange nyere broer, men nu er en totalrenovering nødvendig - ikke mindst af underlaget. Københavns Kommune har ikke villet give tilladelse til, at der arbejdes med bl.a. trykluftbør og andre støjende maskiner om natten og i week-ender, hvorfor en total lukning vil være nødvendig. Togene erstattes af busser mellem Hellerup og Vanløse. »Blindtarmen« til Frederiksberg berøres ikke. Godstogene ledes via »Røret« og København H. I øvrigt er godstrafikken mindre i den pågældende

tidsperiode på grund af industriferie og en af færgernes værftsophold.

Drift og administration

El-tog til Korsør

Mandag den 1. februar blev en mærkedag for fjernelektrificeringen af DSB-strækninger. Etappen Ringsted-Korsør blev taget i brug, og rent praktisk betyder det, at 75% af de faste timetog (stammer) i Re-trafikken mellem Østerport og Korsør bliver fremført af elektriske lokomotiver. I en overgangsperiode var der ikke ADns-e-styrevogne til alle løb, hvilket medførte stammeløb med to litra EA (et lokomotiv i hver ende), som igen havde den følgevirkning, at visse tog på Kystbanen måtte fremføres med diesellokomotiver, der har vanskeligheder med at holde køretiderne. (Ved starttidspunktet rådede driften over (teoretisk) 15 litra EA til en om-løbsplan, der kræver 13 lokomotiver, men ét lokomotiv er konstant til stort eftersyn - og ét til indbygning af ATC).

Fra køreplansskiftet den 23. maj (K93) ændres minuttallene på Vestbanen. Rejsetiden reduceres med to-tre minutter, til trods for at Vestbanens tog i fremtiden også skal betjene Viby Sjælland og Borup.

Bemærk at ovennævnte er en justering af meddelelsen i »jernbanen«, nr. 1/93 - side 23.

Persontog på omfartsbanen

En kuriositet i sommerkøreplanen (K93) vil være ugens eneste passagertog på strækningen mellem Snoghøj og Taulov, som så alligevel ikke kun vil blive befaret af godstog i K93. Det drejer sig om et Re-tog (4380) kørt af MR-sæt, der er aflastningstog på søndage med afgang fra Nyborg Fgh. kl. 22.19

(med standsning i Odense og Middelfart), der via omfartsbanen kører til Kolding med ankomst kl. 23.24, hvor det opnår forbindelse til IC 973 mod syd.

Køreplansperioder

Den europæiske Køreplanskonference (september 1992) har fastlagt følgende terminer for køreplansperioderne i årene 1993-1995:

Sommer 1993:	23.05-25.09
Vinter 1993/94:	26.09-28.05
Sommer 1994:	29.05-24.09
Vinter 1994/95:	25.09-27.05

IC3 til Hamburg

Aftalen mellem DSB og Deutsche Bundesbahn om kørsel med MF-togsæt mellem København og Hamburg via Rødby-Puttgarden overfarten fr.o.m. K93 faldt endeligt på plads i begyndelsen af februar. Der arbejdes nu på at tilpasse materiel og anlæg og at uddanne de DB-medarbejdere, der skal arbejde med togene.

Der vil blive indsat MF-togsæt i to daglige afgang i hver retning i sommerkøreplansperioden - i tog EC 193/192 »Hamlet« og EC 191/190 »Karen Blixen«. Kørselsmønsteret vil være sådan, at der hver dag overføres to gange to togsæt med færgen. På tysk side ligger der hele tiden et togsæt over pr. togpar. Fra Puttgarden til Hamburg og retur består EC-toget derfor af tre sammenkoblede sæt af hensyn til lokale passagerer på strækningen. Sidstnævnte togsæt ligger kun over på én tur, hvorfor der ikke bliver behov for større klargøringsfaciliteter i Tyskland.

Der afgives ti MF-togsæt til Hamburg-forbindelsen (seks i drift, fire i reserve - af reserven kan to sæt benyttes til indenlandsk trafik, efter at dagens sidste EC-tog er kørt, dvs. kl. 9.20 i sommerkøreplansperioden og kl. 11.30 i vinterkøreplansperioden). Det er sæt 76-85, der indrettes til kørsel på DB-strækningen, og de vigtigste ændringer på disse sæt bliver montering af specielle yderdøre og indbygning af Indusi. De tyske personer er højere end de danske, og der vil derfor ikke være plads til standarddørenes ret store udsving ved åbning (27 cm). I stedet monteres samme type døre, som de, der er anvendt på togsættene til de israelske jernbaner, hvor udsvinget kun er 5,6 cm på grund af en anden hængsling. (De specielle døre har ikke kunnet leveres med det samme, men må udskiftes inden den 23. maj). Indusi-datatmaten placeres i bagagekupeen, og Indusi-antenneerne monteres i forlængelse af ATC-antenneerne, medens Indusi-betjeningskasterne anbringes i en konsol for sig på førerbordet. Udvendig og indvendig skal visse påskrifter suppleres med tysk tekst, ligesom visse piktogrammer skal ændres.

Kørslen med togsættene, der overskrider UIC-profilen ret meget, giver ikke anledning til de store anlægsændringer på tysk strækning. Ved nogle broer syd for Lübeck



DanLink har nu overført over 1 million vogne. Foto med bl.a. to arbejdende MX maskiner i oktober 1992 af Jan Forslund.

vil to MF-tog ikke kunne mødes, men det løses signalmæssigt. Nær Hamburg klares et profilproblem ved »sidestrækning« af sporet. I Hamburg og Puttgarden etableres nogle beskedne forsyningsfaciliteter: El- og luftforsyning, olieforsyning og toilettømning (til nødstilfælde). På færgerne skal ligeledes etableres el- og luftforsyning.

Tyske lokomotivførere kører togsættene mellem Puttgarden-Hamburg og v.v., hvorfor et uddannelsesprogram indledtes i marts. Arbejdsfordelingen vil være sådan, at dansk fører kører i land i Puttgarden for sammenkobling med det overliggende sæt, der holder klar med tysk fører. I modsat retning overtager dansk fører toget ved perron i Puttgarden før ombordkørsel.

Ved overgang til vinterkøreplan køres tog EC 189/188 »Bertel Thorvaldsen« ligeledes med MF-togsæt. Materielforbruget ændres ikke, da »lokaldelen« i Tyskland bortfalder i nævnte periode. Medens MF-togene kører i den bestående EC-plan i sommerkøreplansperioden, ændres tiderne for de tre togpar i vinterkøreplansperioden til afgang fra København H. i minuttal 30 (20) - og fra Hamburg i minuttal 26 (19). Den samlede rejsetidsgevinst bliver 15-19 minutter.

Nye S-toglinier

DSB arbejder med planer om etablering af nye S-toglinier fra overgang til vinterkøreplan, den 26. september (K93v).

De stagnerende passagertal på S-banen har givet anledning til forslag om trafikering af strækningen Hellerup-Hillerød (linie E) i dagtimerne udenfor myldretiden, idet strækningen Holte-Hillerød er den strækning, der på nævnte tidspunkter har den dårligste betjening målt i forhold til passagertallene. 10-minutters-driften vil endvidere forbedre korrespondancerne til såvel Lille Nord og Gribbskovbanen som til en række buslinier på strækningens stationer. Der kan endvidere etableres en hurtig dagtimelinie (linie J) mellem Farum og Ballerup ved at

kombinere de nuværende myldretidslinier Bx og Cx. Ballerupbanen har et forholdsvis stort passagerpotentiale, medens Farumbanen har passagertal, som er meget lave i forhold til oplandets størrelse. Erfaringerne fra »S 89« ved etableringen af linie K viser, at det er muligt at øge passagertallet ved at forbedre trafikudbuddet. Linien vil på Ballerup-grenen give 10-minutters drift og give korrespondance til linie M i Vanløse og på Ryparken, og de stationer, der i øvrigt betjenes, vil være de, der betjenes af HTs S-busser, som f.eks. den nye linie 500 S (Rungsted-Ballerup), der får korrespondance i Værløse.

Linie Bx bibeholdes på strækningen Høje Tåstrup-København H. (- og kun dertil og - fra, for ikke at øge »Rørets« belastning i myldretiden yderligere).

De nye dagtimelinier foreslås etableret med samme driftsperiode som de nuværende dagtimelinier, d.v.s. mandage-fredage ca. kl. 6-19 og lørdag ca. kl. 9-15. Hovedstadsområdets Trafikselskab er indstillet på at vente med større køreplansændringer til den 26. september.

Ny »automat« strækning

Som den fjerde sidebane i Jylland har strækningen Sønderborg-Tinglev nu fået billetautomater på stationerne, samtidig med at der bliver stikprøvekontrol i togene. Ligesom på de øvrige baner sparer DSB togmedarbejdere, men kun Kipleve station vil være ubemandet. Der vil stadig være personale på stationerne i Sønderborg, Gråsten og Tinglev, og åbningstiderne er de samme. Se også »jernbanen«, nr. 4/92 - side 114.

DanLink-vogn nummer 1 million

Siden 1986 har i alt en million DanLink-vogne taget turen fra Sverige over Danmark og videre sydpå. Og ikke nok med det. Mængden af gods, som DanLink transporterer, er



Rangering på Lersøen - en afsluttet æra? Kommandoposterne får vi dog lov at beholde lidt endnu. Foto oktober 1992 af Jørgen Holm.

siden 1987 steget med det samme runde tal: 1 million tons.

DanLinks vogn nummer 1 million, som passerede Danmark, blev ved en lille højtidelighed den 5. februar »afsløret« ved ankomsten fra Helsingborg til Københavns Frihavn.

DanLink-ruten blev indviet i november 1986 for at skabe et effektivt transportsystem mellem Skandinavien og Kontinentet. Siden da er godstransporten blevet væsentlig hurtigere og mere omfattende. Med 10 afgangene i døgnet kan DanLink transportere 8.000 meter godsvogne i hver retning pr. døgn. Siden 1987 er DanLinks godstransport gennem Danmark steget fra ca. 1,7 millioner tons til 2,7 millioner tons i 1992.

★

Rangeringen med DanLink-tog flyttes fra Lersøen til Frihavnen/Østerport. Flytningen kræver en investering på 5,9 mio. kr. og vil medføre en nettobesparelse på ca. 20 medarbejdere svarende til 4,3 mio. kr. årligt. Flytningen gennemføres til K93, den 23. maj. Det betyder, at besparelsen i 1993 bliver på 10 stillinger og 2,2 mio. kr.

Omlægningen medfører, at DanLink-tog fra Rødby og Godsbanegården i København mod Sverige skal køre direkte til Østerport/Frihavnen, hvor de rangeres om bord på færgen. I modsat retning skal togene klargøres i Frihavnen eller på Østerport.

Gods over grænser

DSBs stykgodsterminal i Padborg kan nu præsentere et utraditionelt eksempel på nedbrydning af grænserne, helt i tråd med intentionerne bag EFs indre marked. Fra 1. februar sørger en af DSBs vognmænd for udkørsel og afhentning af stykgods syd for grænsen. Det gælder i et område, der strækker sig fra Niebüll i vest over Flensburg til Kappeln i øst. Dermed kan Padborg rent jernbanemæssigt i endnu højere grad leve

op til betegnelsen »Drejeskive Syd«.

Den nye ordning betyder, at områderne lige syd for grænsen betragtes som en del af Danmark. Det gælder rent takstmæssigt, og de indgår i DSBs dag-til-dag system.

Godsterminal Padborg forventer, at de nye muligheder især vil blive udnyttet af danske virksomheder, der har placeret sig syd for grænsen. En del af dem har tidligere selv hentet stykgodset på terminalen i Padborg, men får altså nu en langt bedre betjening.

★

Godsterminal København afhenter i øvrigt også gods hos naboen. En DSB-lastbil opererer på hverdage i Nordvest-Skåne (overførsel med ScandLines Helsingør-Helsingborg og v.v.).

Ulykke i Næstved

En rangerleder blev dræbt, da et regionaltog (Re 4204) tidligt mandag morgen, den 18. januar kørte ind i et afsporet rangertræk med tomme godsvogne syd for Næstved station. Senere samme dag fandt oprydningsarbejderne en passager, der lå dræbt under de væltede vogne: Otte passagerer og lokomotivføreren på regionaltoget blev kørt på Centralsygehuset i Næstved. Seks af dem kunne dog udskrives senere på dagen efter endt behandling.

Ulykken skete, da rangertrækket under rangering ramte en stopbom, hvorved et par tomme godsvogne blev afsporet og trykket ud på et nordgående hovedspor, hvor vognene blev ramt af regionaltoget, som kom sydfra. Haverigruppen har ikke kunne klargøre de nærmere omstændigheder ved ulykken, men mener, at den skyldes en kombination af menneskelige fejlskøn og tekniske svigt.

Det var ikke forud aftalt mellem kommandoposten i Næstved og rangerlederen, hvilket spor der skulle benyttes ved rangeringen, så rangerlederen kan have troet, at

han befandt sig i et spor, hvor der ikke var risiko for at ramme stopbommen - eller han har fejlbundet afstanden til stopbommen, bl.a. fordi rangerhovedet henlå i mørke, da lygterne på stedet var defekte. I øvrigt er det konstateret, at radioudstyret på rangerlokomotivet var defekt, og at rangerlederen anvendte en radio uden sikkerhedstone.

Re-togets styrevogn ADns 80-74 519 og personvognene B 20-83, 103, 140, 159, 166 afsporede ved kollisionen, og styrevognen og flere af personvognene er så svært beskadiget, at de må udrangeres. Toglokomotivet ME 1505, som »skubbede« regionaltoget, forblev uskadt.

Graffiti

I 1992 skete det 46 gange, at politiet er blevet tilkaldt, når graffitimalere har været i aktion, og i alle disse tilfælde, hvor det lykkedes at gribe gerningsmændene i deres gøremål, endte det med en strafferetlig sag.

I løbet af sommeren 1992 blev S-togene ramt af et sandt graffiti-boom, og i året som helhed kostede graffiti og hærværk i S-tog og på S-togsstationer DSB 26 mio. kr.

Udgifter i forbindelse med graffiti beløb sig alene til 15,6 mio. kr. Heraf blev der brugt 7,7 mio. kr. til afrensning af bemaling på 24.000 S-togsvogne samt 5,5 mio. kr. til hundepatruljer som præventiv foranstaltning. Og 2,4 mio. kr. gik til at fjerne uønsket malerudfoldelse på S-togsstationer.

Udbedring af hærværk kostede 10,9 mio. kr. Hærværk på S-togsstationerne kostede 3,5 mio. kr., og hærværk i S-tog løb op i 7,4 mio. kr., hvoraf de 2,5 mio. kr. blev brugt på udbedring af skader efter påsatte brande i S-togsvogne.

I forbindelse med retssager mod graffitimalere rejser DSB erstatningskrav, som nemt kan løbe op i 50.000 kr. I reglen bliver det så nødvendigt med en afdragsordning for den dømte. Men falder pengene ikke, kan det blive nødvendigt med fogedret og

udpankning, og skyldneren kan ende i RKI Kreditinformation og Hypotekbanken.

Forholdene bedres ikke af det forhold, at en række S-togsstationer fr.o.m. den 1. april af besparelsemæssige forhold kun er bemandede i formiddagstimerne.

Graffiti-magerne tager nu også voldelige metoder i brug. I februar unddrog en yngre mandsperson sig anholdelse på Klampenborg station ved at affyre en gaspistol op i ansigtet på en DSB-medarbejder. Han blev pågrebet et par dage senere i forbindelse med et nyt graffitihærværk, fremstillet i retten - og løsladt af dommeren.

Ny trafikminister

Det er en flittig bruger af DSBs tog, der nu sidder i trafikministerstolen. Med bopæl i Esbjerg har *Helge Mortensen* ofte benyttet Intercitytog, når han skulle ud i det øvrige land. Et solidt kendskab til DSB har han også opnået gennem sit medlemsskab af trafikudvalget og Jernbanerådet og som trafikordfører for Socialdemokratiet.

Helge Mortensen er 51 år, og han har en fortid som telefonmontør ved Jydsk Telefon. Herefter blev han lærer ved Esbjerg Højskole. Han kom i Folketinget i 1984.

Med det seneste skifte er det endnu en gang understreget, at trafikministre kommer og går i hurtig rækkefølge. I løbet af 25 år er det blevet til i alt 14 ministre på denne post. Kortest sad Knud Heinesen (to måneder) og længst Arne Melchior (knap fire år). Ingen har kunnet slå Kai Lindberg med 11 år (1955-66) i embedet.

En af trafikministerens store opgaver bliver at »holde tungen lige i munden« i forbindelse med de kommende forhandlinger om den faste forbindelse over Øresund.

Efter at det svenske »Koncessionsnämnden«s kritik af projektet har miljøorganisationer og bromodstandere »vejret morgenluft« - ikke mindst de radikales Jens Bilgrav-Nielsen, der ellers allerede har fået sin mindesten i Nyborg - den nytteløse vejbro.

Øresundsforbindelsen er af vital betydning for Danmark - og ikke mindst for København. Vigtigst er det, at store dele af Sydsverige og Hobedstadsområdet får tættere tilknytning til hinanden, kulturelt, økonomisk og menneskeligt. Man kan være lige så meget »jernbaneentusiast«, man være vil. Projektet bliver ikke til noget, hvis det ikke bliver en kombineret forbindelse - der er simpelt hen ikke økonomi i en ren jernbane-forbindelse!

★

Trafikministeren har skaffet sig af med sin departementchef Jørgen V. Halck (ministre forgår, men departementchefer består) og erstattet ham med DSBs 41-årige direktør for »DSB passager« *Peter Elming*, som har været ansat i DSB siden 1973 (sekretariatschef i Generaldirektørens stab 1981, medlem af direktionen og personalechef 1988 og direktør for personale, økonomi og planlægning fra 1990).

Færgenyt



»Mytologifærgerne«

Medens underskuddet ved driften af færgerne »Ask« og »Urd« i 1992 kom op på 140 mio. kr., ventes der i år at blive et minus på under 100 mio. kr. Det skyldes dels en bedre indtjening, dels en række effektiviseringer.

I forhold til 1991 steg antallet af overførte personbiler med 15 procent. Derimod faldt antallet af passagerer, både i biler og over landgang, sidstnævnte med 48 procent. Den udvikling må betegnes som naturlig i betragtning af, at de nuværende færger har en ret beskedent passagerkapacitet sammenlignet med tidligere færger. Til gengæld er bilkapaciteten stor, og med en ny prispolitik forsøger man især at tiltrække biler, hvor der ikke er det store antal passagerer.

Håbet om mere trafik er blandt andet begrundet med den stabilitet, som nu præger overfarten. I 1992 sejlede »Ask« og »Urd« 3.503 ture, og kun 20 blev aflyst.

For øjeblikket behandler Søfartsstyrelsen en ansøgning fra DSB om at reducere personalet fra 15 til 12 mand pr. færge. Hvis det går igennem, kan der ventes en yderligere forbedring af driftsresultatet i år. På årsbasis svarer det til en besparelse på 33-37 mio. kr.

★

Som led i besparelserne på Kalundborg-Århus overfarten bortfaldt den hidtidige drive-in kontrol (og kravet om mødetid: 15 minutter før afgang) pr. 1. april.

Kunder i personbiler skal købe billetten under overfarten i færgens cafeteria. Samtidig får de en kontrolseddel, der skal sættes i bilens forrude inden bilen kører fra færgen.

Lastbiler fra firmaer, der har fast aftale med DSB, skal når de kører ombord aflevere en rekvisition til styrmand eller matros. For de øvrige lastbiler gælder de samme regler som for personbiler.

For løstrailere bevares en fast mødetid, og til denne indcheckning vil der stadig være en medarbejder til rådighed en stor del af døgnet.

På færgerne vil de enkelte vognbaner blive skiltet for henholdsvis biler med og uden pladsreservation.

M/F »Kronborg« - sejler for kulturby

Færgen »Kronborg« skal være sejlene reklame for København som kulturby i 1996. Først skal Folketingets finansudvalg dog godkende, at DSB får godskrevet 15 mio. kr. for at aflevere færgen til Kulturby 96-projektet. Færgen skal fungere som udstillings- og presse-center.

Det er meningen, at færgen skal sejle rundt til forskellige lande i Østersøen, som ambassadør for Københavns Kulturby-arrangementer. Når det sker, vil det være med DSB-bemanning. De ca. 14 mio. kr. til drif-



»Kronborg« i normale vande i Helsingør september 1991 - straks inden Scandlines gjorde færgen overflødig. Foto: Jan Forslund.

ten af færgen - både den daglige og ved sejlads - betales af kommunerne i det store københavnske område.

Korsør-Kiel overfarten genåbnes

DSBs rederi har planer om at genoprette færgeruten mellem Halsskov og Kiel.

DSBs rederi har tidligere i perioder sejlet mellem Korsør og Kiel. Den nye rute skal nu ikke alene være en transportmulighed, men også et tilbud om et »minikrydstogt« for indkøbs- og oplevelsesrejsende.

»Cittiships« forsvandt

Det kom også for DSB som en overraskelse, at samarbejdspartneren på Kattegat, »Cittiships«, med kort varsel indstillede sejladsen mellem Kalundborg og Århus den 15. februar. Der var ellers planer om at udbygge samarbejdet, så der blev indsat IC3-tog mellem København og Kalundborg i tilknytning til sejladsen, når sommerkøreplanen træder i kraft den 23. maj.

DSB er dog fortsat indstillet på at køre IC3-tog, men så bliver der tale om en anden samarbejdspartner. I forvejen sejler det norskejede »KatExpress« på overfarten, men det har hidtil samarbejdet med »Gråhundbus«, der kører mellem Kalundborg og Høje Taastrup/Ballerup.

★

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

Privatbanerne



Nyt persontogsmateriel til privatbanerne

Regeringsskiftet i januar betød, at Helge Mortensen fra Socialdemokratiet blev ny trafikminister. I folketingets trafikudvalg har Helge Mortensen i 1992 flere gange talt privatbanernes sag. Desuden må det forventes, at der stadig er flertal for at give privatbanerne en 4-årig budgetaftale ligesom DSB har fået det samt bevilling af investeringsmidler til køb af nyt persontogsmateriel.

For at være på forkant med udviklingen har privatbanernes materielgruppe indledt et samarbejde med ABB Scandia i Randers om udvikling af et IC2-tog til privatbanerne.

Når privatbanerne forhåbentlig inden for kort tid får bevillingen til nyt persontogsmateriel, vil flere fabrikker sikkert melde sig som producenter af disse tog. ABB Scandia, der har bygget IC3-togene til DSB, har vist sin interesse for en ordre ved i januar 1993 at have udsendt et prospekt om, hvorledes man mener at kunne levere et moderne tog til privatbanerne.

ABB Scandias seneste bud på fremtidens privatbanetog fremgår af udkastet til hovedtegning for IC2-toget fra den 3. december 1992. Tegningen side 35 gengives med fabrikkens tilladelse. Ved genbrug af de bedste moduler og systemer fra IC3-toget har fabrikken udviklet et togsæt som på mange måder lever op til de krav, som privatbanerne har stillet til en ny generation af persontog. IC-toget er i standardudgaven opdelt i tre passagerafsnit, der nemt kan indrettes efter den enkelte banes ønsker og behov. Toget har desuden pakrum i hver ende, hvor der også er indstigningsdøre, der tilgodeser mulighederne for enmandsbetjening.

Det er klart, at man ved privatbanerne ser frem til den dag, hvor folketinget kan beslutte at bevilge de fornødne midler til indkøb af

de efterhånden meget tiltrængte nye tog. Amter og primærkommuner har forlængst givet tilsagn om at yde deres andel af investeringen i nye tog.

Hads-Ning Herreders Jernbane

Odderbanens sidste svenske skinnebus YBM 29 er i slutningen af 1992 solgt til en gruppe jernbaneentusiaster i Løgstør. Skinnebusen, der er bygget til SJ i 1957 som Y6 1130, kom til Odderbanen i 1982. Siden 1988 har den ikke været benyttet ved banen.

Diesellokomotivet HHJ DI 10 fra 1977 er blevet malet i efteråret 1992, og på grund af, at der igen er begyndt at komme vogne til FDB i Viby, er DI 10 »udstationeret« til Viby.

Lollandsbanen

Fra sommerkøreplanens ikrafttræden den 23. vil der ske en del omlægninger i morgentoggangen mandage-fredage samt i godstogskørslen. Det vil bl.a. betyde, at der ikke mere bliver brug for de ældre, store personvogne i den daglige trafik, og forhåbentlig vil denne ændring blive opfattet som et kvalitetsløft med flere passagerer til følge.

IC3-forbindelsen til København senere lægges en halv time med afgang fra Nakskov kl. 8.00.

★

Lollandsbanens sikringsanlæg, der - undtagen sikringsanlægget på Maribo station - er fra begyndelsen af 1960'erne samt fjernstyringsanlægget fra 1982, bliver ombygget og fornyet i 1993. Man startede allerede i slutningen af 1992 med ombygningen af sikringsanlægget på Nakskov station, som omtalt i Jernbanen nr. 6/92, side 203.

Det nye fjernstyringsanlæg, EBICOS 890

fra ABB Signal, er indrettet til at kunne anvende AG-drift samt AK-drift. Ved AG-drift forstås automatisk gennemkørselsdrift på stationer med mulighed for automatisk krydsning, AK-drift.

Omstillingen til det nye fjernstyringssystem vil ske i løbet af 1993 med Nakskov station i løbet af marts måned. Derefter følger Søllested i april, Ryde i juni, Saksøbing i september og endelig Grænge i oktober.

★

Lollandsbanens bus nr. 66 har været på værkstedet i Maribo, hvor den er blevet renoveret. Bussen er samtidig opmalet, ikke i Lollandsbanens traditionelle farver, men i hvid med Lollandsbanens rejsebureaus logo påmalet på siderne. Bussen skal herefter udlejes til alle former for arrangementer, og med en god markedsføring skal der nok blive efterspørgsel på den »nye« turistbus.

Odsherreds Jernbane

Den i 1988 påbegyndte totale udskiftning af stækningssporet på OHJ fortsætter i 1993, hvor der skal udskiftes ca. 3,5 km sport. Spormoderniseringen udføres ligesom de tidligere år af banens egen baneafdeling, og arbejdet udføres i dagtimerne, hvor togene så aflyses mellem de to stationer, hvor der arbejdes. I stedet indsættes busser.

Som følge af den milde vinter og som følge af, at OHJ's baneafdeling i løbet af sommeren 1993 også skal fortsætte med udskiftningen af strækningssporet på Nærumbanen, starter man allerede den 8. marts med sporfornyelsen mellem Gislinge og Svinninge. I december 1992 har Odsherreds Jernbane solgt Frichs diesellokomotivet OHJ 39 til Sydfyenske Veteranjernbane i Fåborg. Lokomotivet kørte for egen kraft fra Holbæk til Fåborg via HTJ lørdag den 5. december 1992.

MX'ere på danske privatbaner er efterhånden intet særsyn. Skagensbanen er eneste jyske bane med MX-kørsel. Venstre billede viser krydsning i Jerup den 28. januar 1993 - foto Ole Chr. M. Plum. Frederiksværkbanen har i februar atter foretaget prøvekørsler med MX-materiel i ordinære plantog - idet banen sandsynligvis kommer til at afhænde en lynettestamme til Gribskovbanen, når denne overgår til timedrift. Grundet langmodighed i finansministeriet færdiggøres den nye krydsningsstation nord for Hillerød dog ikke til sommerkøreplanen, så timedrift på GDS kan derfor tidligst ventes til september. Foto i Hillerød den 22. februar 1993 af Thomas Nørgaard Olesen.



OHJ 39 blev bygget til Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane som FFJ ML 1216 af Frichs A/S i Aarhus. Da Aalborg Privatbaner lukkede i 1969, blev lokomotivet solgt til OHJ, hvor det ret hurtigt blev ommalet i OHJ's farver og litereret OHJ 39.

I de første år anvendtes OHJ 39 udelukkende på OHJ. Da de gamle Frichs lokomotiver fra trediverne blev udrangeret og OHJ havde købt MaK-lokomotiverne OHJ 45 og 46 fra Sverige, blev enten OHJ 24 eller 39 anvendt til først blandetogskørsel på HTJ og senere til de få godstog på HTJ. Afslutningen af spormoderniseringen på HTJ i 1989/90 betød, at Mx-erne nu også kunne beføre HTJ-strækningen, og herefter har der ikke været særlig brug for OHJ 39, der har stået i driftsklar stand i remisen i Tølløse.

Odsherreds Jernbanes andet Frichs lokomotiv fra 1952, OHJ 24, er fortsat ved banen, og henstår i remisen i Nykøbing Sj.

Skagensbanen

Anlægget af det nye havnespor i Skagen var i slutningen af januar næsten færdigt, og

man manglede kun at forbinde de få sporrammer, der udgør det ekstra stikspor i den østligste ende.

Selve »hovedsporet« er allerede taget i brug, og det betyder, at af- og pålæsningen af de store containere kan ske uden store gener for den øvrige trafik på havnen.

★

De sidste to år har Skagensbanen i sommermånederne haft IC3-tog direkte til Skagen på fredage samt søndage. I 1993 bliver denne kørsel ikke gennemført.

Vestbanen

På værkstedet i den gamle remisebygning fra Grindstedbanen på Gellerupvej i Varde har banen i efteråret 1992 og begyndelsen af 1993 foretaget en mindre tilbygning samt moderniseret den ene servicegrav, der samtidig er blevet gjort dybere.

I forbindelse med renoveringen er der indrettet nyt kontor for værkstemesteren, ligesom der er blevet bedre lagerplads.

Vestbanen har fået installeret DSB's moderne billetsalgssystem, ROSA, på stationen i Oksbøl. Ekspeditionslokalet er istandsat, og der er fortsat både jernbane- og postkontor på stationen.

I forbindelse med banens fjernstyring får sporskiftene på stationen i Oksbøl nu monteret el-varme, således at de også er funktionsdygtige via fjernbetjening fra Varde Vest på vinterdage.

★

Søndag den 14. marts 1993 kunne Vestbanen fejre sit 90 års jubilæum, og i den anledning har banen udgivet en profil-avis, der er husstandsomdelt i banens opland.

Jubilæet er desuden blevet markeret med »gratis-kørsel« søndag den 14. marts, kørsel med IC3-tog på en dobbelttur samme dag samt udsendelse af en jubilæumskuvert frankeret med to af banens jernbanemærker og afstemplet med Særstempel.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M Plum

Læserne skriver

Reaktion på Mogens Duus og Christian Hingelberg's indlæg i »jernbanen« vedr. veteranbaner

Vi kan vel meget hurtigt i dette forum blive enige om, at der i Danmark i de sidste 30 år, er blevet optaget alt for meget jernbanespor. Med de nye tider på dagens jernbanelnet, med højere hastigheder, ATC, fast Storbæltforbindelse osv. osv., bliver det efterhånden vanskeligere at indpasse veteraner i den daglige drift. Vi mener derfor det er endnu vigtigere, at de mest velegnede nedlagte stumper der endnu ligger, bliver bevaret i fremtiden, som mulige kørestrækninger for veteranogdrift. Bliver skinnelægningerne først pillet op, er mulighederne for jernbanekørsel jo for evigt passé.

I skrivende stund ved vi ikke, hvordan det går med strækningen Strømmen - Ryomgård, vi kan kun tilslutte os holdningen fra en tidligere leder i Jernbanen. Vi har erfaret at strækningen Ejstrupholm - Hjøllund, og senere det sidste stykke ind mod Brande, skal pilles op her i 1993. Så vidt vi ved har der ikke været konkrete planer om veteranogskørsel på denne strækning. Strækningen Skjern - Videbæk og den nystartede VSVJ, Videbæk-Skjern-Veteran-Jernbane, er jo nok en af de nystartede der har fået ovennævnte »jernbanekolleger« til at starte denne debat.

UNJ, Udflugtsklubben til Nedlagte Jernbaner, ryddede i vinterhalvåret 1990/1991 dette sporstykke, så strækningen den 1/6 1991 nøjagtig efter ti års tornerosesøvn kunne befares med skinnecykler. Denne ak-

tivitet gjorde at mange lokale, efter en lille arbejdsgruppes forgæves forsøg, pludselig blev opmærksomme på hvilke muligheder der var/er omkring denne strækning. I sommeren 1992 stiftedes VSVJ, som nu har over 70 medlemmer, fortrinsvis lokale!

Man må så spørge sig selv om hvorfor alle disse jernbaneinteresserede ikke forlængst har meldt sig hos nogle af de etablerede veteranjernbaneklubber? Vi tror at det her har meget med lokalpatriotisme at gøre, denne strækning har mange af medlemmerne et forhold til, og ikke mindst, i modsætning til Mogens Duus, er vi overbevist om at afstanden mellem bopæl, og stedet hvor man kan dyrke sin fritidsinteresse spiller en meget stor rolle.

Vi lever jo i et fortravlet samfund hvor tiden efterhånden er den vigtigste faktor, hvis man så har interesse for en fritidsaktivitet der ligger så langt væk fra ens bopæl, at over halvdelen eller mere af jernbanefritiden skal bruges på transport til og fra »indsatsstedet«, må vi jo nok erkende at over 90% af potentielle kommende veteranjernbanefolk på forhånd afstår fra medlemsskab. Ud fra både det kvalitative og kvantitative arbejde der enenu kan og bør gøres for dansk veteranjernbanevæsen, mener vi at alle bør hilse fantasi, kreativitet og nytænkning velkommen, især hvis disse ting påbegyndes i regioner der ikke endnu er repræsenteret på det danske veteranjernbanekort. Mon ikke også man fra de nystartede, ved en del om hvad man går ind til, - ved hvilket kæmpe arbejde der ligger forude. Det går jo ofte sådan, at mennesker der har sat dig noget for, bliver endnu mere stædige og arbejdsomme, hvis der bliver opstillet betænkeligheder og undren over det projekt man har sat sig for at udføre, denne egneskab aftager jo ikke lige frem, jo længere man kommer vest på!

Der er vel stadig så meget rullende dansk materiel til rådighed, at der i mange år endnu er nok at gå igang med. Også for nyankommende hvad enten der er et nyt arbejdshold fra en af de etablerede klubber, eller nystartede i nogle af de endnu ikke vaterandækkede regioner.

Samarbejde og respekt

I erkendelse af at Danmark er et for lille geografisk område til at vi »bekæmper« hinanden, vil vi lade dette blive en opfordring til hele Danmarks veteranbanevæsen og beslægtede interessegrupperinger om samarbejde og respekt for andres arbejde og initiativer med opfordring til styrket og givtig sameksistens fremover.

Et af midlerne, og en start herpå kunne for eksempel være at der på tværs af alle klubber, foreninger og sammenslutninger blev lavet en oversigt (folder eller lille hæfte) hvor alle aktiviteter (også modeljernbane, modeldamp, industribane, samleri af forskellige jernbaneeffekter osv. osv.) omkring jernbaneinteresse i Danmark kort blev beskrevet etc.

Dette materiale, med eksempelvise overskriften »Dansk Jernbaneinteresse« eller »Dansk Jernbanehobby« kunne så distribueres til skoler, ungdomsskoler, biblioteker og lignende for på denne måde at give et samlet overblik og information hvor et muligt nyt medlem kan få sine ønsker og behov om en aktiv og udfordrende fritidsinteresse opfyldt og tilfredsstillet.

Fusioner?

På længere sigt kunne vi da også se en fordel i, med landets størrelse og befolkningstal i tankerne, at begynde at tale om fusio-

ner/sammenslutninger af de utallige blade, klubhæfter og tidsskrifter osv. der alle mere eller mindre forsøger/har til formål at bejle til det i professionelt oplags øjemed, samme lille antal danske jernbaneinteresserede. Vi indrømmer, at det vil blive en vanskelig opgave, og der vil blive en del »kameler« der først skal sluges, men prøv at forestille dig/jer visionen: Hvis man tager alt det stof der på et år bringes ud over det ganske land omkring dansk jernbaneinteresse, putter det i en stor kasse, blander det og deler det op i 6-9 eller sågar 12 lige store portioner.

Der vil sådan være mulighed for et alsidigt, aktuelt og informerende medie til udbredelse af interesseområderne omkring jernbanedrift, og med arrangementsoversigt /klubinformationer vil alle have mulighed for at være orienteret om hvor og hvornår der sker noget, kort sagt en informationsformidler til gavn og styrelse af vor fælles kæphest.

Torben Plagborg, Grindsted.

★

Mogens Duus' oplæg til debat om veteranbanesagen i nr. 5/92 har affødt flere reaktioner. Nedenfor følger to indlæg; det første er et svar til Thomas Nørgård Olesen, som i nr. 6/92 debatterede indlægget fra Mogens Duus. Alf Blume skriver:

Anskaffelser i den stil som TNO efterlyser (Mx'ere i DJK) falder jo indenfor D-maskinegruppens område og jeg vil da, som aktiv dér, forsøge at give et svar.

I D-maskingruppen har vi det materiel som de aktive medlemmer gennem tiden har ønsket sig, og har haft mulighed for at anskaffe. Der er forskellige vogne og trækraftenheder, som man kunne ønske sig som supplement af det nuværende materiel, men realistisk set har vi, til det antal aktive vi p.t. er, *rigeligt* med materiel til de næste 10-20 år.

Vi har i driften nu ti personvogne, een pakvogn, to damplokomotiver og en motorvogn - alle køreklare. Vi har flere damplokomotiver, en motorvogn til og en hel del personvogne under istandsættelse eller afventende påbegyndende istandsættelse, heriblandt vogntyper som dem TNO efterlyser. Vi har bl.a. en Bgc-vogn, mage til Bg udvendigt, og vi har flere eksemplarer af de traditionelle stålvogntyper med harmonikaovergang så som CII, Bhl, Clc, Cd, Ac, Dm, Ea; så hvis TNO kan finde flere med samme interesse, så har vi nok at tage fat på. Som trækraft til disse vogne kunne TNO godt tænke sig at se en helt almindelig Mx'er, men her må vi nok skuffe TNO.

At anskaffe og *vedligeholde* et sådant lokomotiv, samt at finde husly til det, ligger ikke lige for. Som det er nu, kniber det at finde indendørs opbevaring for de lokomotiver vi allerede har, og TNO vil vel ikke have sat en G-, Df-, K- eller D-maskine udenfor for at give plads til en Mx'er?

Som trækraft kan vi dog tilbyde »en helt almindelig« Mo'er, som jo drøede det gan-

ske land rundt med de før nævnte vogntyper, helt op til begyndelsen af 80'erne.

I D-maskingruppen arbejder vi også på at kunne præsentere publikum (og DJK's medlemmer) for et helt »trætog« bestående af vogntyperne Cu, Cy og Cx - suppleret med pakvogn Eh og boggievognene Cp, Cr og Eco. Altså typisk sidebanemateriel fra 50'erne.

Jeg er selv startet som aktiv for få år siden, og har ingen personlig erindring om det materiel, jeg arbejder på, da det var i aktiv tjeneste. Jeg har lært en masse om det materiel vi arbejder på, via det at være aktiv, og er nu fanatisk Cu-Cy-Cx-menneske.

Kun ved at blive aktiv på et arbejdshold har man mulighed for at få indflydelse på DJK's anskaffelsespolitik, og er man aktiv er indflydelsen til gengæld også helt reel. Jeg skal hermed invitere TNO og andre potentielle aktive til at besøge et arbejdssted for at indsnuse atmosfæren og få en sludder med de aktive; - vi kan godt knurre men vi bider ikke. En anden læser havde et indlæg i Jernbanen nr. 6/92 som indledtes med »If you can't beat them, join them«, og det vil jeg slutte med.

Alf Blume.

★

Fra Bo Kjær Rasmussen, Virum har vi modtaget dette brev om veteranbanemateriel.

- Tør man, i alt stilfærdighed, udtrykke en vis undren over, hvorledes dansk veteranjernbanemateriel er placeret ud over vort ganske land (og udland)?...

1. Sjællands nord- og kystbanes mest benyttede damplokomotiv i 50'erne - S-maskinen - er som totalt forsvundet fra Danmark. Eller er den??? Derimod så jeg for år tilbage i billed og tekst S-maskinene, men nu i England. Hvor sørgeligt.
2. Men Helsingør Jernbaneklub har en S-maskine, men - den er svensk. Trist.
3. Den især i Jylland meget benyttede R-maskine er på sine gamle dage kommet til Sjælland.
4. E-maskinen - som var et almindeligt lokomotiv på Sjælland, har nu fået jyske skinner under hjulene.
5. Placeringen af vort jernbanemuseum i Odense er på mange måder god. Beliggende midt i landet, og til glæde for Odense, det øvrige Fyn og Jylland. For hvorfor skal alting placeres i nærheden af de forvante københavnere? Men som reklamemand i snart 24 år, finder jeg det dog mere fordelagtigt for bevarelsen af veteranjernbanemateriellet, at udstille det hvor landets indfødte er flest, og dens turister mangfoldigst - altså i København (undskyld Odense). For jo flere besøgende, jo flere penge, og des større og mere imponerende kunne vi gøre vort jernbanemuseum.
6. Og måske derved havde vi også haft råd til, at bevare et HELT solfarvet lyntogsæt, og ikke som nu - kun et halvt (1 lok. og 3 vogne).

7. Og endelig - hvad der ganske vist er lidt uden for jernbanens område, men så dog på skinner: Sporvognen, som er et byfænomen. Den har man deporteret til landet, omgivet af skov og kornmarker. Sådan husker jeg den ikke.

Jeg gentager: jeg undrer mig, men - kun stilfærdigt.

Bo Kjær Rasmussen.

Redaktionen ser frem til flere indlæg i debatten om veteranbanerne.

JF

★

Til sidst et læserbrev om en elektronisk jernbane-konference via edb.

Her i januar 1993 blev der i fidonet-regie oprettet en dansk konference om jernbaner, og for at deltage i dette net skal man udover en alm. computer bruge et modem, som koster under 1.000 kr. med Telefax.

Hvad kan jernbane-konferencen bruges til? Det mest normale er spørgsmål som: Hvad skulle et IC3 tog på Odderbanen den 12/12-1992, eller hvordan er de nye el-lokomotiver navngivet. Det kan også være annoncering om begivenheder: IR4-toget kører prøvetur til Korsør, eller der skal navngives et IC/3 her i weekenden. Her er fordelene, at aktuelle oplysninger kan komme ud hurtigt og bredt.

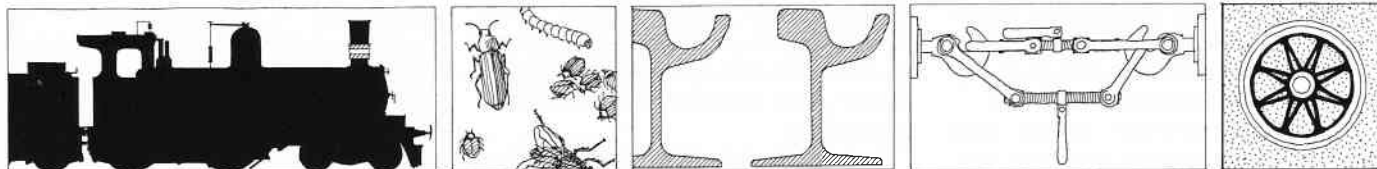
*Steen Thomassen, Moderator for konferencen, og DJK-medlem.
Tlf. 31 83 29 85.*

**Billigt!
For 280 kr.!**

Får du plads til denne annonce, som læses af små 2.000 jernbane-interesse-rede medlemmer.

Priser er ex. moms, og der ydes rabatter ved gentagelser og større formater.

**Henv. J. Forslund / A. Riis
Annonceafdelingen**



SKITSERNE FORKLARER HVER SIT AF DE MED STJERNE MÆRKEDE ORD. NB. TILFÆLDIG RÆKKEFØLGE

9	✱	BEHOL- DER	SKOLE- SPARER ENERGI	ALKEN- BILLET- SALG	RING	DE- SKRIP- TIV	VÆR- SOM VINKEL	GODS- LOKO	GRØN FLADE	FREDE- RIKS- RIBE	✱	OPFIN- DER	FARUM- LEDIG 2C1	5
✱				3	2		1	19			MØNT UDRÅB	7		TEA- TRE
BOGIE OPFIN- DELSE				FRANSK FOTO- GRAF	FEM- KOBLET TALJE		GODS- LOKO ENS	2C DSB		STATS- MINISTER DYR			LAG NAVN	
↳			ANKLAGE MO- DERNE				13			HUG- GE		4		TRE- KOBLET SIDEN
BANE MEGET SORT!					8		RYGER EJ- STRUP	6			SPISE- SAL			
↳						12	EL- TANG HØR		1000 GED- SER	LET MOTOR- VOGN	RESTEN 2B			
OM- VENDT GREV- SKAB!	26		STED- ORD KRYDS	27	✱				20			21	14	
2C1	GÅR UD URAN				VIBY SJ. KAP- TAJN!	9	BRÆND- STOF	FLERE 2C1			TIL- TALE	HA- STER 1. KL.		
HAST HJØR- RING			TROLD- HEDE		AKKU- RAT SPANG	16		22	SAM- MEN- SAT	✱	FÆRGE AL	11		ANBE- FALET MAGT
↳		OPFIN- DER TRÆ					LITER THORS- AGER	LEDE LYNGS				TID ANBE- FALET	10	
VOKA- LER	28		23	FOR- OVEN	24		18		RAVN- STRUP SEJR!	17	RESEN- BRO VÆGT	29	30	TEN- DER- LOKO
LANGÅ			GRÆS- MARK		15	TARA						HVIL		

Ordhunden

Så er det atter ordhund-tid, og Poul Wind Skadhauges krydsord er fra dette nummer krydret med ord i form af skitser, som forklarer de med stjerne mærkede felter (i tilfældig rækkefølge selvfølgelig). Kodeordet sendes til: Jernbanen, Vasevej 19 A, 2840 Holte, og

du deltager i lodtrækningen af jernbane-bøger. Der trækkes lod den 15. maj!

Grundet den store forsinkelse af blad 1, kan vi ikke i dette nummer offentliggøre vinderen på den svære sporhund. Lodtrækningen lader vi udskyde indtil dette nummer er på gaden, men vi kan dog godt afsløre, at køteren var på Helsing (GDS) og Harløse (HFHJ) stationer - mon nogen havde det? ... vi venter på posten i spænding. JF.



Foreningsnyt



Kommende møder i København

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

Onsdag d. 21. april 1993 kl. 19.30:

Foredrag om de nye S-tog (emnet ændret jvf. jernbanen nr. 1).

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

Der holdes åbent hver sidste tirsdag i måneden fra kl. 19 til kl. 22. Alle er velkomne.

Møder i Midtjysk Afdeling

Torsdag d. 22. april 1993 kl. 19.30 i mødelokalet på Herning station: Videofilm om

jernbanerne i Polen - damplokomotivernes sidste »bastion« i Europa.

Fredag d. 23. april 1993 kl. 19.30

i mødelokalet i »Pille 3« på Århus H station (nedgang fra Odderbanens perron).

Fredag d. 24. september 1993 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station.

Onsdag d. 20 oktober 1993 kl. 19.30

i mødelokalet i »Pille 3« på Århus H station (nedgang fra Odderbanens perron). Afdelingens ordinære generalforsamling.

Torsdag d. 21 oktober 1993 kl. 19.30

i mødelokalet på Herning station.

Fredag d. 19. november 1993 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station.

Bemærk: Fra efteråret afholdes møderne i Århus - forsøgsvis - på onsdage! Møderne i Herning og Randers afholdes fortsat torsdage hhv. fredage.

På gensyn. Bestyrelsen.

Sidste nyt fra Bestyrelsen

»Bestyrelsen holdt møde den 30. januar. På dagsordenen var blandt andet godkendelsen af årets regnskab, så det kunne fremlægges på generalforsamlingen. Som det er medlemmerne bekendt, måtte vi desværre udsende et nødnummer for at få regnskabet ud inden generalforsamlingen.

Bestyrelsen holdt det årlige udvidede hovedbestyrelsesmøde dagen inden generalforsamlingen. Til dette møde var repræsentanter fra alle baner og afdelinger indbudt. Som traditionen efterhånden byder det, nåede vi ud i mange kroge af foreningen

med debat om bl.a. afdelingernes repræsentation. Vi vil nu nedsætte et udvalg til at gennemgå dette emne. Det er en af de ting, den nyvalgte bestyrelse skal tage fat på.

På generalforsamlingen valgtes Ebbe Makholm fra Blovstrød til suppleant sammen med Poul Kaspersen fra Helsingør. Ebbe Makholm vil i et år indtage den plads i bestyrelsen, der blev ledig, da Jan Eriksen valgtes at nedlægge sit mandat i begyndelsen af februar. Bestyrelsen holder iøvrigt konstituerende møde sidst i april.

Fra sekretariatet kan det oplyses, at ca. 1.400 medlemmer har fornyet deres kontingent for 1993. Hvis du ikke har betalt kontingent for 1993, vil dette være det sidste blad du modtager.

Dette er absolut ikke en trussel, men en oplysning om, at hvis du ønsker at være med i 1993, så må du en tur på posthuset.

Skulle du mangle et girokort, ring da på 33 93 20 02 og bed om at få et tilsendt eller brug et almindeligt girokort og gironummer 555 38 30. Husk at anføre navn og med-

lemsnummer. Af de indbetalinger vi har modtaget, er der desværre 3 vi ikke kan identificere.

Til sidst et personligt hjertesuk fra sekretæren. Normal henvendelse til foreningen bør foregå via vores telefon på Vagneks. Jeg har nogle meget omskiftelige arbejdstider, så henvendelser på privattelefon bedes kun foretaget hvis det er meget presserende. Hvis du ønsker at høre, hvad der ellers er af arrangementer, så ring til vores telefonavis på 33 33 86 97. *Flemming Jakielski.*

DJK's Salgsafdeling

En nyttig jernbanebog

Danske lokomotiver og motorvogne, 1991-01-01 redigeres af Tom Lauritsen. En ny udgave af denne populære håndbog for jernbaneentusiaster er udkommet i begyndelsen af 1993. Bogen er på 288 sider med ca. 170 illustrationer, og foruden omtale af de ved de danske jernbaner eksisterende lokomotiver og motorvogne findes der også omtale af person-, post- og rejsegodsvogne. Pris: 168,- kr. (inkl. forsendelse).

★

Nye postkort

AA-Foto har i 1993 lavet 8 nye postkort (AA5-AA12) i firmaets serie »Flotte danske tog på postkort«. Nedenfor findes en liste over AA-FOTO's postkort, der alle kan købes gennem Salgsafdelingen:

- AA 1: IC3-tog på Lillebæltsbroen.
- AA 2: IC3-tog ved Vejle fjord med Vejle Fjord broen som baggrund.
- AA 3: Hamborg Express med Mz på Masnedø.
- AA 4: Regionaltog med MR ved Tirsbæk.
- AA 5: IC3-tog ved Tirsbæk. (5051).
- AA 6: Broen over Vejle Fjord og IC3. (5056).
- AA 7: Mz 1412 med godstog i Grejsdalen.
- AA 8: Regionaltog ved St. Grandløse, Holbæk.
- AA 9: Tunnelarbejdet på Sprogø.
- AA 10: Flydekranen »Svanen« i Nyborg Havn.
- AA 11: Sprogø set fra vest.
- AA 12: Knudshoved Havn og Vestbroen set fra Fyn.

Postkortene kan købes enkeltvis og i samlet sæt. Pris 3,- kr. pr. stk. og 10,- kr. for fire kort. Pr. bestilling skal tillægges 5,- kr. til porto.

Beløbet til porto kan spares, hvis en ordre på postkort samlet er på over 40 kr. eller kortene bestilles sammen med en eller flere bøger.

I »Jernbanen« nr. 6/92 bragtes en oversigt over forlaget Holsunds Postkort.

DJK's postkortserier

Igennem de seneste år har DJK fremstillet nederst. postkort. Priser for disse kort er 3,- kr. pr. stk., og der sælges 4 stk. for 10,- kr. Forsendelsesbet. er de samme som anført.

- 5132: Museumstog med damplokomotiverne ØSJS nr. 2, KløGE, fra 1879 og ØG nr. 3 fra 1906 mødes i Bandholm, maj 1982.
- 5133: DSB MO 1953 fra 1935 med Cis i Hornslet, juli 1978.
- 5134: Damplokomotivet D 826 fra 1905 under udkørsel fra Frederiksberg, april 1985.
- 5137: DSB K 564 + DSB E 991 med udflugtsvogn i Vejle, juni 1984.
- 5138: MBJ: OHJ nr. 5 med tog ved Grimstrupvej, vinteren 1984-85.
- 5140: Damplokomotivet DSB D 826 med tog ved Rise Skov på banen i Åbenrå, juli 1987.
- 5142: MBJ: Damplokomotivet LJ nr. 20 med Museumstoget i Merretskov, juli 1989.
- 5143: MBJ: Damplokomotivet LJ nr. 20 på Bandholm station, juli 1989.
- 5144: MBJ: Diesellokomotivet LJ M 9 med blandettog i Merretskov, marts 1990.
- 5145: Udkørsel fra Fruens Bøge med veteranog fremført af damplokomotivet DSB D 826, juli 1990.
- 5146: Damplokomotivet DSB D 826 med personvognene Cu 4011 og Cu 4160 ved Fruens Bøge, juli 1989.
- 5147: Damplokomotivet DSB K 564 med veteranog på Ruds Vedby station på HTJ, august 1990.
- 7509: Damplokomotivet VLTJ nr. 7 fra 1909 i Mariager, maj 1984.
- 7510: MHVJ: Togkrydsning i True med DSB F 653 + HV 3 og HHJ M 2.
- 7511: MHVJ: Damplokomotiverne HV 3, DSB F 654 og VLTJ nr. 7 ved remisen i Mariager, maj 1984.
- 7512: MHVJ: Triangeltoget med bl.a. SB M2 og APB M1 på Vestbanen, aug. 1992.

Andre postkort

Hjørring Privatbaner og Skagensbanen har hver en postkortserie med 5 motiver, og DJK forhandler disse kort.

Prisen pr. serie - altså med 5 forskellige kort er kun 10,- kr. Vil man købe kortene stykvis er prisen 3,00 pr. stk. Ekspeditionsbetingelserne for postkort er anført ovenfor.

Serien fra Hjørring Privatbaner:

- HP 101: Tog og bus i Vendsyssel, Y-tog og Ledbus på Tornby station.
- HP 102: Til Norge med Hirtshalsbanen og ColorLine. Færgeren »Skagen« og Y-tog i Hirtshals.
- HP 103: Gods på skinner til Norge. HP 16 rangerer godsvogne ombord på færgeren »Skagen« i Hirtshals, og HP 16 med godstog krydser Y-tog i Tornby.
- HP 104: Tog mellem Hjørring og Hirtshals. Y-tog mellem Tornby og Vidstrup samt Y-tog i Tornby.
- HO 105: Hjørring bybusser.

Serien fra Skagensbanen:

- SB 201: Viadukten ved Hulsig med Y-tog.
- SB 202: Skagen station med bus.
- SB 203: Hurtig og skønt - Skagensbanen. Y-tog ved Knasborg å.
- SB 204: Efterår. Y-tog i Aalbæk plantage.
- SB 205: Skagen og Strandby stationer, arkitekt Ulrik Plesner.

Benyt chancen til at få suppleret din postkortsamling, eller måske har du brug for dem til dine venner!

Jubilæumskuvert vor Vestbanen

I anledning af Vestbanens 90 års jubilæum har banen og DJK i fællesskab ladet fremstille en særkuvert, der er frankeret med to banemærker fra Vestbanen. De er afstemt med særstempel på Nørre Nebel station. Prisen pr. kuvert er 10,- kr., og dertil kommer forsendelse, der udgør 5,- kr. Hvis kuverten bestilles samtidig med en anden ordre til Salgsafdelingen kan forsendelsesbeløbet spares.

★

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

Her ser du...

...Jernbanens mindste annoncestørrelse
- du får den for 88 kr. ex. moms **JF/AR**



jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

Anders Riis, Klostergade 3, 9550 Mariager
Ansvarshavende redaktør
98 54 23 24

Medarbejdere

Erik B. Jonsen Ole-Chr. M. Plum
(DSB) (Privatbanerne)
Esthersvej 19, Holmevej 8,
2900 Hellerup 4340 Tølløse

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. Jan Forslund, 42 42 04 52. Giro 9 27 58 00

Distribution

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

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen. »jernbanen« udsendes 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 maskinskrrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. Ellers indgår billederne i DJK's arkiv.

Oplag: 2.400 eksemplarer.

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 16

ISSN 0107-3702

Det sker i DJK:

Tid	Sted og sag	Se side
21/4	Møde i København	61
22/4	Møde i Herning	61
23/4	Møde i midtjysk afd., Århus	62
27/4	Vogn-ex aften	61
25/5	Vogn-ex aften	61



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Flemming Jakieski, 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 1993 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 245,00
Juniorordnede medlemmer
(under 18 år 1.1.1993) kr. 160,00
Husstandsmedlemmer kr. 160,00
Firmakontingent
(inkl. 6 annoncer a 1/8 side) kr. 2000,00

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

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen,
Maj Allé 62, 2730 Herlev, Tlf. 42 84 21 07
- **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 Jakieski,
Islevbrovej 4D, 2610 Rødovre,
Tlf. 42 91 04 28.
- Birger Bruun, Platanvej 18,
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Anders Bruun, Museumsbanen,
Lykkeholms Allé 3C, st.,
1902 Frederiksberg C. Tlf. 31 20 40 42.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Anders Færch Hansen, Mariagerbanen,
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.
Tlf. 86 47 80 80.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen,
Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 31 74 70 32.
- Ebbe Makholm, Uglevej 16, 2., 3450 Allerød
Tlf. 42 27 54 53.
- Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse, Tlf. 59 18 53 83.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingør.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- betyder valgt af banerne.

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen

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. 86 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
Frederikshavn.

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

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.

Auktion - forår 1993

Fra DJK,s arkiver har vi igen fundet en række sager frem, og de udbydes hermed på auktion. En del ting stammer fra et par dødsboer, som foreningen har arvet/opkøbt. Giv et rask bud senest mandag den 17. maj 1993.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brev kort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der efter hver vare anført størrelsen af det mindste bud, der accepteres. Brevkort/breve med bud skal være Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V, i hænde senest mandag den 17. maj 1993. (Mærk brev kort/brev »Auktion forår 1993«). Vore protofri bestillingskort kan IKKE benyttes til at indsende bud på auktionen.

Alle, der afgiver bud på en eller flere varer, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf de endelige salgsspriser vil fremgå. Omkring den 1. juni 1993 vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varen/varerne. (Maksimalt kr. 32,00). Regningen skal være betalt senest 14 dage efter modtagelsen.

Med venlig hilsen - Ole-Chr. M. Plum.

- 101:** Huse omkring en havn. Bog om Gedser og færgeruterne herfra udgivet i 1985. 56 sider, rigt illustreret, 10,- kr.
- 102:** Farvel til Damphesten af Carlo Andersen og Gunnar Hansen, 1967, 15,- kr.
- 103:** Dansk Jernbane Forbund, 1899-1949, 10,- kr.
- 104:** Nordisk Jernbanetidsskrift, 94. årg., 1968, 10,- kr.
- 105:** Nordens Jernbanetidsskrift, 95. årg., 1969, 10,- kr.
- 106:** Vingehjulet, 25. årg., 1968, 10,- kr.
- 107:** Vingehjulet, 26. årg., 1969, 10,- kr.
- 108:** Vingehjulet, 27. årg., 1970, 10,- kr.
- 109:** DSB, Ordre og bestemmelser vedr. Bane- og Signal-tjenesten, Serie O, 1945, 10,- kr.
- 110:** Skagensbanen, tjenestekøreplan 1975 og 1976, 8,- kr.
- 111:** Skagensbanen, tjenestekøreplan 1980, 1981 og 1982, 8,- kr.
- 112:** Køreplan for Polen, 1975/76, 5,- kr.
- 113:** Køreplan for Schweiz, 1964/65, 5,- kr.
- 114:** Køreplan for Østtyskland, 1980/81, 5,- kr.
- 115:** Køreplan for Norge, 26. maj 1974, 5,- kr.
- 116:** DSB, Grafiske køreplaner, Sjælland og Lolland-Falster, som-meren 1981, 8,- kr.
- 117:** DSB, årshæfter 1960-1970 (11 årgange, rigt ill., 40,- kr.
- 118:** DSB, årshæfter 1951-1958 (8 årgange, 1959 er aldrig ud-sendt), rigt ill., 50,- kr.
- 119:** Svenska Järnvägsklubben 25 år, 1958-1973, 192 sider, 15,- kr.
- 120:** DSB, tjenestekøreplan IA og IB, Sjælland og Lolland-Falster, 1967-68, 15,- kr.
- 121:** DSB, tjenestekøreplan II, Jylland og Fyn, 1969-70, 15,- kr.
- 122:** DSB - vor virksomhed, 10. udg., 1972, 10,- kr.
- 123:** Betænkning afgivet af Privatbanekommisionen 1954, 656 si-der, 25,- kr.
- 124:** Danmarks Rejseforbindelser, 1967, 10,- kr.
- 125:** Danmarks Rejseforbindelser, 1967, 10,- kr.
- 126:** Togplan, maj-oktober 1960, 10,- kr.
- 127:** DSB, årsberetning 1933-34, 142 sider, 8,- kr.
- 128:** DSB, årsberetning 1946-47, 136 sider, 8,- kr.
- 129:** DSB, årsberetning 1950-51, 136 sider, 8,- kr.
- 130:** Aalborg Privatbaner, tjenestekøreplan 1917 og 1918, 10,- kr.
- 131:** Aalborg Privatbaner, tjenestekøreplan 1922 og 1927, 10,- kr.
- 132:** Aalborg Privatbaner, tjenestekøreplan 1929 og 1931, 10,- kr.
- 133:** Aalborg Privatbaner, tjenestekøreplan 1943, 10,- kr.
- 134:** Hads-Ning Herreders Jernb., tjenestekøreplan maj 1967, 8,- kr.
- 135:** Hads-Ning Herreders Jernb., tjenestekøreplan maj 1970, 8,- kr.
- 136:** 7 stk. »lommekøreplaner« for HFHJ for årene 1940-50, 8,- kr.
- 137:** HFHJ, tjenestekøreplan fra 4. okt. 1953, 10,- kr.
- 138:** Thisted-Fjerritslev Jernb., tjenestekøreplan maj 1968, 10,- kr.
- 139:** Randers-Hadsund Jernb., tjenestekøreplan, maj 1954, 10,- kr.
- 140:** Dampf überm Schienenstrang af Karl-Ernst Maedel, 160 si-der, rigt ill., 1970, 20,- kr.
- 141:** DSB: Betjeningsvejledning for Mx, 2. udgave, 1963, 25,- kr.
- 142:** DSB: Ordre og bestemmelser vedr. Togtjenesten, Serie M, 1950/51, 8,- kr.
- 143:** DSB: Ordre og bestemmelser vedr. Vognmateriellet m.v., Se-rie J, 1939/1950, 8,- kr.
- 144:** DSB: Ordre og bestemmelser vedr. bef. af gods m.m., Serie E, 1947/1950, 8,- kr.
- 145:** DSB, Sikkerhedsreglement 1935, SR, (1935/1950), 10,- kr.
- 146:** Deutsche Eisenbahnen im Bild, 1971-72. Frank Stenvall, 20,- kr.
- 147:** Deutsche Eisenbahnen im Bild, 1971-72. Frank Stenvall, 20,- kr.
- 148:** Signalreglement for Privatbanerne, 1936, 10,- kr.
- 149:** Sikkerhedsreglement for Privatbanerne, 1936, 10,- kr.
- 150:** DJK 17: Lyngby-Vedbæk Jernbane, 1967, 20,- kr.
- 151:** DJK 25: Horsens-Juelsminde Jernbane, 1970, 25,- kr.
- 152:** DJK 27: Gribskovbanen 1880-1924, 1970, 20,- kr.
- 153:** DJK 32-34: HFHJ 1897-1972 samt Det danske Stålvalse-værk, 75,- kr.
- 154:** Danmarks rejseforbindelser, 27. maj 1962, 10,- kr.
- 155:** Danmarks rejseforbindelser, 30. maj 1965, 10,- kr.
- 156:** Danmarks rejseforbindelser, 26. maj 1968, 10,- kr.
- 157:** Vognskilt: Rødby Færge - Helsingør, 15,- kr.
- 158:** Vognskilt: Intercity: Kbh. - Fr.havn og omvendt, 20,- kr.
- 159:** Vognskilt: Nordpilen: Århus-Hamburg/Hamburg-Fredericia, 15,- kr.
- 160:** Vognskilt: Intercity: København/Korsør, 15,- kr.
- 161:** Vognskilt: Østjyden: Kbh.-Ålborg/Aros: Frederikshavn/ København, 20,- kr.
- 162:** Jernbanen, 6. årg., 1966, 10,- kr.
- 163:** Jernbanen, 7. årg., 1967, 10,- kr.
- 164:** Jernbanen, 10. årg., 1970, 10,- kr.
- 165:** 100 forsk. edmonsonske billetter fra Randers-Hadsund Jern-bane, 10,- kr.
- 166:** 100 forsk. edmonsonske billetter fra Aalborg Privatbaner, 10,- kr.
- 167:** 100 forsk. edmonsonske billetter fra Horsens Privatbaner, 10,- kr.
- 168:** 50 forsk. edmonsonske billetter fra OHJ og HTJ, 10,- kr.
- 169:** Fjerritslev-Frederikshavn Jrb, 1889-1949, 25,- kr.
- 170:** 20 forsk. lokalkøreplaner fra privatbaner, 1940-1976, 20,- kr.