

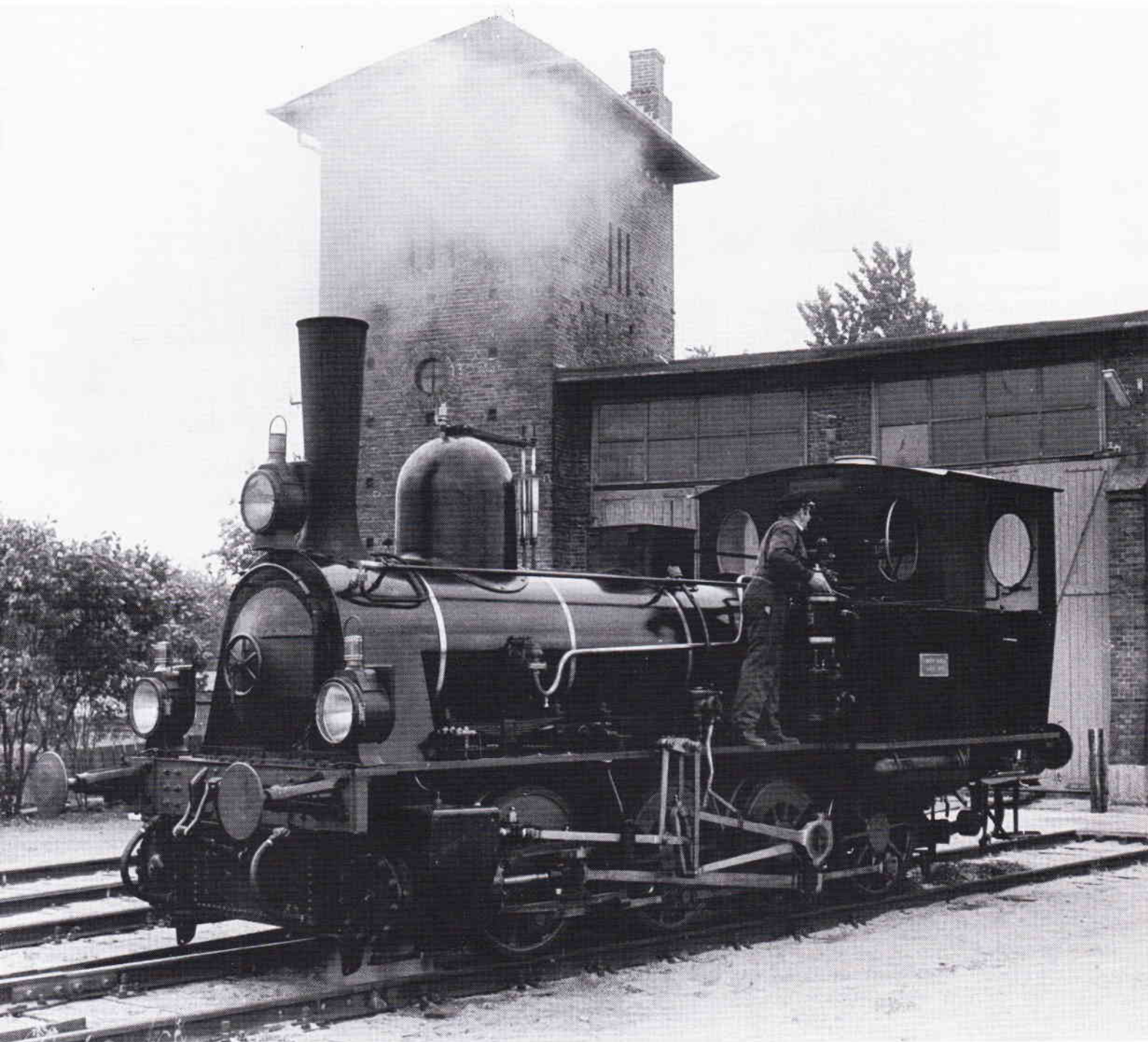


# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

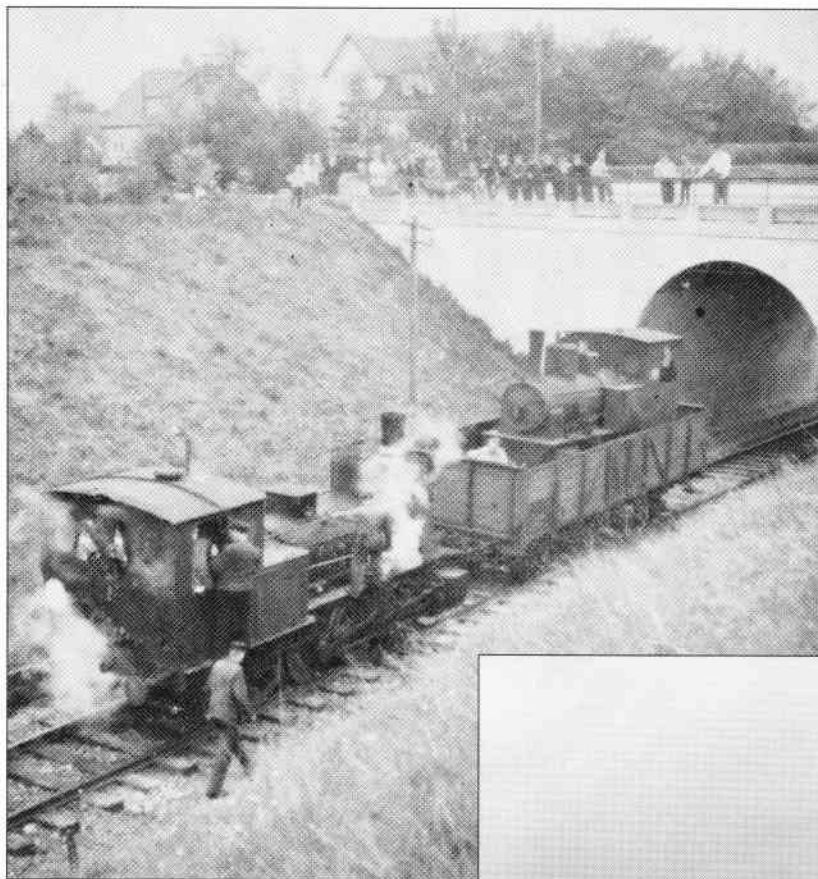
4

AUGUST 1993



33. ÅRGANG

LØSSALG KR. 45,00



## Indhold

|                                              |     |
|----------------------------------------------|-----|
| Det gamle fotografi (7).....                 | 99  |
| Århus-Fredericia 125 år .....                | 100 |
| Ny jernbane langs Silkevejen.....            | 103 |
| Ny rapport om<br>privatbanernes økonomi..... | 104 |
| Så kan ØSJS nr. 6 atter køre.....            | 106 |
| Signalhuse (2) .....                         | 108 |
| Jernbanenyt - kort fortalt .....             | 114 |
| • DSB-nyt.....                               | 114 |
| • Færgenyt .....                             | 120 |
| • Privatbanerne .....                        | 121 |
| • Veteranbanerne.....                        | 122 |
| Ordhunden .....                              | 123 |
| Læserne skriver .....                        | 124 |
| Afsporing!.....                              | 124 |
| Foreningsnyt.....                            | 125 |
| • Udflugtstog .....                          | 125 |
| • Salgsafdelingen.....                       | 126 |
| • Møder i DJK.....                           | 126 |
| Mindeord over Birger Wilcke.....             | 128 |

Nr. 5 ventes udsendt ca. 25. oktober 1993.

### Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 5/93 - 1. sept. 93.

Sidste frist for stof til nr. 6/93 - 1. nov. 93.

*Dette nummer af »Jernbanen« er afleveret  
til Avis-postkontoret den 24. august 1993.*

### Forsiden:

*Klar - efter 32 år!* Danmarks første firekoblede damplokomotiv, ØSJS nr. 6, blev også det første damplokomotiv, DJK disponerede over. 7. maj 1961 kørte lokomotivet for egen kraft fra Stålvalseværket, hvor det siden 1953 havde »huseret« under driftsnr. 2, til Hillerød i DJKs varetægt. En omskiftelig tilværelse fulgte, inden man for efterhånden mange år siden tog alvorligt fat på renoverings-arbejdet - og 32 år og en måned efter overtagelsen kunne man atter se »nr. 6« dampe for egen kraft - denne gang i nyrederet stand. Læs mere om det i Ole Chr. Munk Plum's artikel inde i bladet. Forsidefoto'et er tidløst og kunne være optaget på et hvilket som helst tidspunkt i dette århundrede. Kun fire detaljer røber den moderne tid: Mest iøjnefaldende er nok lysstof-armaturet på remisen, men også smøremandens påklædning, maskinens trykluftudstyr og skinnernes svejsning hører de seneste 30-50 år til. Tølløse remise, 21. juni 1993 - umiddelbart for første tur med kunder. Foto: Alf Blume. Det lille foto foroven er hentet fra DJK-publikation 34 (HFHJ, bd. 3) - og viser hjemtransporten af nr. 6, fotograferet af Peer Thomassen ved viadukten i Gørlose 7. maj 1961. Smalsporsmaskinen på godsvognen er stålvalseværkets nr. 6 (sporvidde 900 mm).

### Inderside:

Arbejdet på Storebælt skrider frem, men endnu har især bilfærgerne deres dont at se frem til. Vestbroen er nu på plads, som det ses her på Jan Forslunds optagelse fra M/F Heimdal 28. juni 1993. I baggrunden skimtes resterne af Sprogø.





## Redaktørernes hjørne

Mens redigeringen af dette nummer af jernbanen gik på fuld kraft, modtog vi budskabet om Birger Wilckes død, DJKs mangeårige formand, der fra DJKs første år og frem til 1991 sad i spidsen for foreningen, er ikke mere.

Wilcke var flittig skribent og har stået fadder til de fleste af DJKs bøger, ligesom mange artikler i »jernbanen« - især for år tilbage - stammede fra Wilckes hånd. Set fra jernbanens redaktørstol er det et hårdt slag for dansk jernbanehistorie, at Wilcke ikke i nogle år fik lov at øse af sin righoldige jernbane-historiske viden og overblik på full-time.

Trods det har han nok tilført dansk jernbanehistorie og -forskning mere end nogen anden enkeltperson. Før de fleste andre var han i gang med fotografi-apparatet; ikke altid med den bedste teknik, men indfangende uerstattelige scenerier fra jernbanerne både i Danmark og i bl.a. Sverige. »På gulvet« i DJK gik Wilcke og den kreds af DJK-medlemmer fra hovedstads-området, der længe udgjorde kernen i DJKs bestyrelse, under navnet »Cigarklubben«. Og ikke uden grund: Cigaren med den karakteristiske 60 graders nedadgående hældning fulgte Wilcke, hvor han stod og gik. Den var på sin vis et kendetegn for DJK-formandens rolige fremtoning; når der var lidt uro i geledderne, ønskede han gerne gemytterne dæmpet hurtigst muligt.

Wilcke var en af pionererne indenfor dansk jernbaneforskning, og han fedtede

ikke med sine forsknings-resultater. Derfor lever hans arbejde videre i de mange publikationer, han i tidens løb har stået som forfatter eller medforfatter til.

Vi ærer bedst hans minde ved at fortsætte arbejdet i DJK for at udbrede kendskabet til og interessen for jernbanernes mange interessante sider.

## Karakterbogen i top

Efter mange og lange undersøgelser og granskninger af højest svingende kvalitet og grundighed ligger det nu klart, hvilken indsats der i de senere år er gjort på de danske privatbaner. For at vise sig opgaven voksen som et moderne og fleksibelt, lokalt transportapparat. Indsatsen har båret frugt, viser konklusionen fra Rigsrevisionen, som med sædvanlig tør nøgternhed har gennemgået privatbanernes økonomiske forhold. At karakterbogen fra Rigsrevisionen næppe kan blive bedre, kan læses i Yvan Pedersens artikel om emnet andetsteds i dette blad.

Og under »privatbanenyt« oprider Ole-Chr. Munk Plum de seneste glade nyheder fra Folketinget: At et forlig om modernisering af materiellet på en del af Danmarks privatbaner er på plads.

Man må håbe, at denne politiske vilje til at styrke en række af de »største« privatbaner med nyt materiel vil strække sig også til den dag, de øvrige privatbaner ikke længere kan nøjes med tiloversblevne Y-tog fra kollegerne. Trafik-udviklingen på flere privatbaner er i dag - heldigvis - sådan, at de 14-15 nye togsæt kun kan frigøre de aller-ringeste af Y-togene til ud-



33. årgang nr. 4, august 1993

**jernbanen**

Vasevej 19 A, 2840 Holte  
42 42 04 52

**Redaktion**

Jan Forslund  
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

rangering som udtjente. Flere af de oprindelige tog fra 1965-68 vil således nok komme et stykke op i 30'erne, før de kan sættes på pension - og for letbygget motormateriel er det en endog meget høj alder (sammenlign med de danske skinnerbusser, hvor kun få køretøjer opnåede over 20 år i drift, og alle var borte fra driften efter ca. 25 år).

I alt har de nu eksisterende 68 Ym-vogne en gennemsnits-alder på godt 18 år, og det er derfor højest nødvendigt, at man også for det resterende materiels vedkommende nu er på udkik efter en ny generation - også om dette fortæller Privatbanenyt i dette nummer. Der bliver med garanti spændende begivenheder at følge på det felt - også i de kommende år!

Redaktørstolen / Anders Riis

### DJKs rejserabat med DSB - vær med

Få yderligere oplysninger om, hvordan du bliver medlem af rabat-ordningen ved sekretariatet - se side 127

### I dette nummer er der løse indlæg fra Mariager Remisekomité (auktionskatalog) og Forlager Banebøger

### DJKs materiellefortegnelse

- dukker først op i næste nummer af Jernbanen, idet komplettering, korrektur og opdatering i skrivende stund ikke har kunnet færdiggøres. AR

## Det gamle fotografi (7)

## Et lille stykke Danmark i det fremmede



### Af Povl Wind Skadhauge

Som man kan læse i Motormateriel 1 (udgivet af DJK 1976), blev der i 1934 leveret to diesel-elektriske rangertraktorer til Combatore Cement Co i Indien fra Triangel i Odense via B&W, hvis 2-cylindrede 80 HK motor udgjorde drivkraften. Sporvidden var hele 1676 mm,

det indiske bredspor. Disse smålokomotivers videre skæbne er vistnok ukendt i Danmark. Men her ses i hvert fald det ene af dem, fotograferet 25. juni 1938 i Sukkur (ved Indus, i den del af Indien, der

nu er Pakistan). Optagelsen skyldes min mors fætter, civilingenior Anton Wind, der som medarbejder i F. L. Smith og Co gennem lange perioder gjorde tjeneste udenlands. □



# Århus-Fredericia fylder 125 år

- det var det vanskeligste og dyreste jernbaneanlæg hidtil udført i Danmark

## Af Asger Christiansen

Det første jysk-fynske jernbanenet med en samlet længde på knapt 500 km blev anlagt i 1860'erne af det engelske entreprenørkonsortium Peto, Brassey & Betts. Jernbanenettet blev anlagt og taget i brug i etaper, og strækningen Århus-Fredericia kan i år fejre 125 års jubilæum. Banen var med en længde på 109 km den længste sektion i jernbanenettet, og det var også den vanskeligste at bygge på grund af det kuperede terræn mellem de østjyske byer, hvoraf flere stationsbyer lå næsten i niveau med havoverfladen. Mellem byerne måtte banen flere steder føres op i over 70 meters højde over havet.

Jordarbejderne mellem Århus og Fredericia var af overvældende dimensioner, idet man i løbet af tre år flyttede ca. 2.997.500 m<sup>3</sup> jord. For at anskueliggøre denne enorme jordmængde kan det populært siges, at det ville fylde mere end 49.500 moderne 40-fods containere! Eller sagt på en anden måde: hvis jorden skulle flyttes med nutidens lastbiler, ville det kræve 450.000 biler hver lastet med 15 tons jord! Det vides ikke, hvor mange der arbejdede ved anlæget, men som følge af de store jordarbejder, der hovedsageligt udførtes med håndkraft, må der have været tale om flere tusinde mand. Jordarbejdet blev indledt med brug af skovle og trillebøer, der blev skubbet ad udlagte planker, og når banelegemet var bredt nok anlagde man et arbejdsspor med normal sporvidde, så jorden kunne køres bort i hestetrukne fladvogne. De kunne tømmes ved at tippe vognkassen over den ene gavl, og en vogn kunne laste ca. 5 tons.

Strækningen var også karakteriseret af de mange og lange stigninger; kun 14 % af banens planum var vandret. Resten bestod af stigninger og fald med en samlet højdeforskel på 275 meter. Flere steder var stigningerne på 10 o/oo, hvilket var de kraftigste stigninger hidtil anlagt på en dansk jernbane. Halvdelen af banen var lagt i kurver, og hvis de blev "lagt sammen", ville et tog undervejs gennemkøre 8 1/2 cirkel. Vanskelighederne ved banens anlæg - især på sydsiden af Vejle Fjord - var så store, at statens kontrollerende ingeniør på et tidspunkt tvivlede på, om de erfarne englænderne var i stand til at bygge banen færdig. Det vanskelige anlægsarbejde er udførligt beskrevet i den netop udkomne Jernbanehistorisk Årbog '93.

Da jordarbejdet var færdigt og sveller og

skinner placerede, blev der fra foråret 1868 kørt grusballast ud på strækningen. Som trækraft benyttede entreprenørerne to lokomotiver, der fem år forinden var ankommet til Fyn for at blive brugt ved bygningen af strækningen Nyborg-Middelfart-Strib. Ved lokomotivernes ankomst med skib til Odense skrev en avis, at maskinerne "... skulle være ankommet fra Wien, og have været benyttede ved østerrigske Jernbaner". Ved udskibningen noterede toldvæsenet, at der var tale om gamle maskiner, og at tenderne ville ankomme senere. Det har ikke været muligt at fastslå identiteten af disse lokomotiver, blot vides det, at Peto, Brassey & Betts på samme tidspunkt faktisk var involveret i jernbaner i Østrig. Visse oplysninger tyder på, at der kan være tale om to 1B0-lokomotiver bygget 1846 af Borsig. Hvad der skete med maskinerne efter færdiggørelsen af Århus-Fredericia vides ikke.

Århus-Fredericia blev indviet lørdag 3. oktober 1868, og dagen efter indledtes den ordinære trafik. Banen lukkede det "banetomme hul" mellem den syd- og nordjyske jernbane, og da banen over Fyn var indviet tre år tidligere, havde man nu et sammenhængende jysk-fynsk jernbanenet. Derfor blev køreplanerne ændret, så planerne blev koordineret strækningerne indbyrdes og med banerne på Sjælland. En



Det jysk-fynske jernbanenet efter åbningen af Århus-Fredericia, oktober 1868 (LGJ).

rejse mellem Århus og København varede 11 timer 25 minutter (!).

Banens åbning betød, at det rullende materiel i Jylland skulle forøges. Da der i forvejen var mangel på især godsvogne på sektionen Århus-Randers-Holstebro, søgte man finansministeriet om en tillægsbevilling. Ansøgningen blev imødekommet og materiellet blev udvidet med 166 vogne og 22 lokomotiver.

## De nye vogne

Hidtil var de jysk-fynske vogne - på nær nogle få godsvogne - blevet bygget på vognfabrikken Hvide Mølle (senere Scandiana) i Randers; efter statsovertagelsen af de jysk-fynske baner året forinden var den stadig ejet af Peto, Brassey & Betts, da englænderne ikke ønskede at sælge fabrikken. Det blev dog ikke Hvide Mølle, som leverede alle de nye vogne i 1868. Måske var ordren for stor, måske ønskede driftsbestyrer Niels Henrik Holst at markere en ny anskaffelsespolitik. Resultatet var, at 24 vogne blev leveret fra Midland Wagon Company i Birmingham, England. De nye vogne blev sejlet til Århus i efteråret; det drejede sig om følgende:

- A 17-22 personvogne 1. og 2. klasse
- M 10-14 personvogne 1., 2. og 3. klasse, skruibr.
- C 28-32 personvogne 3. klasse
- E 13-20 bagagevogne med skruerbremse

Vognene blev monterede på værkstedet i Århus, hvor der samtidig var travlhed med at samle de nye lokomotiver. Alle personvogne var kupévogne, og to af de engelsk fremstillede vogne eksisterer endnu, idet M 11 er bevaret som Bj 665 på Jernbanemuseet i Odense. Vognkassen fra M 10 endte som kolonihavehus i Rungsted og er netop købt til bevarelse af Helsingør Jernbaneklub. De øvrige 142 vogne blev bygget i Randers, og det betød, at 1868 blev vognfabrikens travleste år i 1860'erne; arbejdsstyrken var på ca. 200 mand. Den store ordre fordelte sig på 14 personvogne, 4 postvogne og 123 godsvogne:

- A 11-12 personvogne 1. og 2. klasse
- C 22-27 personvogne 3. klasse
- M 7-9 personvogne 2. og 3. klasse, skruibr.
- N 13-15 personvogne 2. og 3. klasse
- D 10-13 postvogne med skruerbremse
- E 12 bagagevogn med skruerbremse
- F 60-114 lukkede godsvogne
- H 25-45 lukkede godsvogne med skruerbremse
- G 81-114 åbne, højsidede godsvogne
- J 40-50 åbne godsvogne med drejeskammel
- O 19-20 ballastvogne

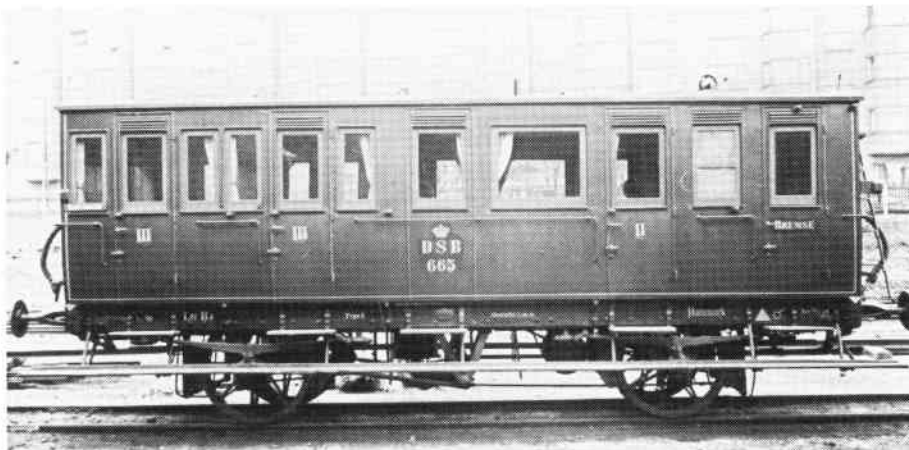
Alle vognene blev indsat i trafikken i Jylland, dog blev personvognene C 24-27 overført til Fyn efter et par måneder. De nye personvogne, der fordelte sig på fire typer, var alle

pladebeklædte, toakslede kupévogne bygget efter engelsk forbillede; længden over pufferne var 8.546 mm. Kupéerne var fordelt på tre vognklasser. På 1. og 2. klasse fandtes gardiner og polstrede sæder med betræk af henholdsvis rødt plyds og brunt stof, mens passagererne på 3. klasse måtte nøjes med hårde træsæder. Belysningen bestod af nogle få olielamper anbragt i skillevæggene, så hver lampe lyste ind i to kupéer. Afhængig af klasseinddelingen gav hver vogn plads til 30-48 passagerer. En enkelt af de danskbyggede vogne eksisterer stadig, idet 2. og 3. classes vognen N 14 er bevaret af Jernbanemuseet og er i let ombygget stand udstillet som Bk 714 på Teknisk Museum i Helsingør.

Godsvognene bestod af fem typer, alle små vogne med en lasteevne på blot 6 tons. Alle vognene fra 1868 er ophugget for længst, men en tilsvarende godsvogn litra F 4 fra 1862 er bevaret på Jernbanemuseet i Odense. De lukkede vogne litra F med en længde på 6.110 mm over pufferne var beregnet for transport af gods og dyr. Vogntypen, der var forsynet med håndbremse og nedskydelige lemme i vognsiderne, kunne rumme 6 heste eller 10 kreaturer.

### Flere lokomotivtyper

Med åbningen af Århus-Fredericia havde det jysk-fynske jernbanenet nået en samlet længde på 410 km, og det stod klart, at de 20 Canada-lokomotiver slet ikke var nok til at bestride driften. Hvert lokomotiv kørte i



Bj 665 blev i 1868 leveret som 1., 2. og 3. classes personvogn M11 fra Midland Waggon Company i Birmingham, England. Vognen er nu udstillet på Jernbanemuseet i Odense. (Foto: Jens Bruun-Petersen).

forvejen over 42.000 km årligt, hvor 25.000 km blev regnet for et forsvarligt maksimum. Canada-maskinerne ville også være for svage til de kraftige stigninger på op til 10 o/oo mellem Århus og Fredericia. Derfor bestilte man 22 lokomotiver hos Robert Stephenson & Co. i Newcastle, og altså ikke som tidligere hos Peto, Brassey & Betts egen lokomotivfabrik nær Liverpool. De nye lokomotiver fordelte sig på tre typer, idet man for første gang anskaffede forskellige lokomotiver til forskellige togtyper:

B 21-26 tokoblede persontogslokomotiver  
E 27-36 trekoblede godstogslokomotiver  
H 37-42 tokoblede lokomotiver til lette tog  
Det skal bemærkes, at de brunmalede lo-

komotiver ved leveringen kun var forsynet med driftsnumre, da bogstavlitra først blev indført senere. De nye lokomotiver var forsynede med førerhus, hvilket var en forbedring for personalet, da der grundet travlhed på banernes værksteder endnu ikke var monteret førerhus på alle Canada-lokomotiverne. Tre af de nye maskiner, litra B 21-23, stationeredes på Fyn efter montering på værkstedet i Nyborg under ledelse af den engelske maskinmester Joshua Smith Wood. De øvrige nye lokomotiver kørte i Jylland. Under bygningen af de første maskiner opholdt to århusianske maskinlæringe, Gustav Hansen og Holger Rambusch, sig på den engelske fabrik i tre måneder for at få kendskab til lokomotivernes konstruk-

## UNDER Vingehjulet

Billedsagen om hverdagen hos Statsbanerne gennem 50 år. Med store billeder og oplysende causerende tekst fortælles om livet hos DSB, som det tog sig ud for den ansatte eller rejsende. Mange sjældne fotos fra jernbanemuseet og private fotografer, der enten var med eller blot interesserede sig for jernbanens verden, og har fastholdt begivenhederne og det rullende materiel på film.

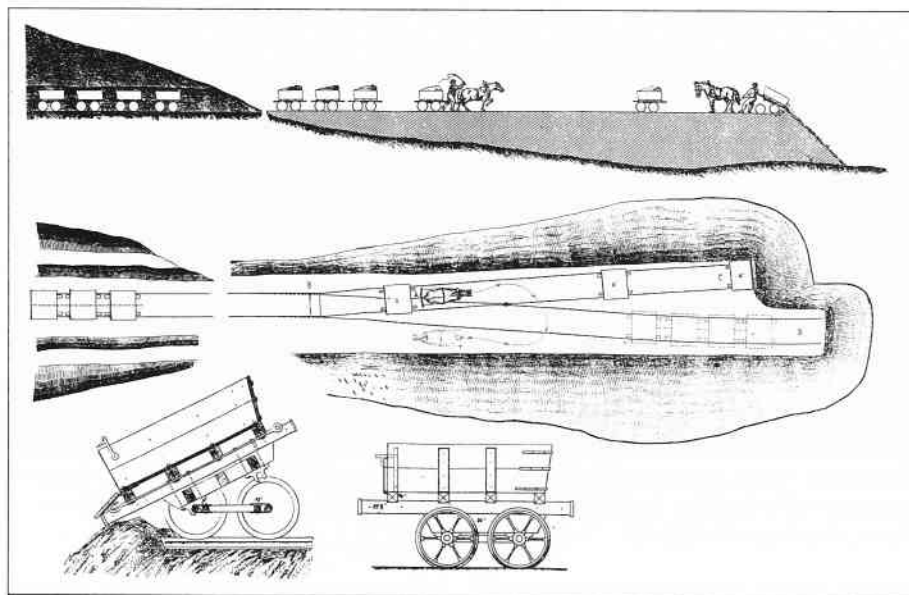
Bøgerne fokuserer mest på den jernbanemæssige del af driften, men indeholder også tidstypiske billeder af færges og rutebiler og andet, der tilhørte hverdagen, men som oftest glemmes. Nu bringes det frem i lyset, så nutiden kan få et indblik i fortiden.

Udgives i format A4, trykt på glittet 130 gram papir, så billederne gengives bedst muligt.

Vær med nu. Bestilles ved at indsætte beløbet på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved.

Under Vingehjulet 1945-1960, 64 sider **kr. 170,-**  
Under Vingehjulet 1930-1939, 72 sider **kr. 180,-**

**LOKOMOTIVET**



Princippet i brug af hestetrukne tipvogne ved jordarbejder (efter tysk tidsskrift).

tion. Maskinerne blev sejlet til Århus i adskilt stand, de første blev udskibet i august 1868. Kedel, ramme, cylindre og tender var samlede og stod på skibsdækket, mens de øvrige dele var pakket i trækasser og placeret i lastrummet mellem en ladning kul. Som oftest var der to lokomotiver med hvert skib. To engelske montører, den ene ved navn Grey, fulgte med for at hjælpe ved udpakning, montering og prøvekørsel. Arbejdet skabte travlhed på værkstedet (senere benævnt Centralværkstedet) i Århus, hvor der blev ansat flere folk, så der efterhånden var ca. 100 ansatte. Ved at arbejde fra klokken 6 til 22 kunne man samle et lokomotiv på blot tre dage, således at man i en periode prøvekørte to maskiner om ugen. Prøveturen gik til Randers; ofte blev turen afsluttet med en frokost for de involverede arbejdere som kompensation for manglende overtidsbetaling. Enkelte gange fejredes det afsluttede arbejde med champagne. De mange dele til lokomotiverne var under transporten fra England pakket i store trækasser samlet med jernbånd, og kasserne fyldte godt op i værkstedslokalerne. Det krævede god planlægning at få de rigtige kasser åbnet først, efterhånden som arbejdet skred frem, men de to engelske montører havde stor erfaring med dette arbejde.

De tokoblede lokomotiver litra H til lette tog målte 10.856 mm over pufferne, tjenestevægten var knapt 31 tons. En af maskinerne - litra H 40 - er bevaret af Jernbanemuseet og udstillet på Teknisk Museum i Helsingør. De to sidste H-lokomotiver nr. 41-42 blev sejlet fra England i november 1868, men undervejs til Århus løb skibet på et skær og strandede ved øen Marstrand, nordvest for Göteborg. Skibet blev senere bjærget, og de to lokomotiver sejlede videre til Århus med et andet skib i april måned året efter. Maskinerne blev skilt ad og eftersat inden montering og lakering; ekstraudgifterne blev dækket af den erstatning på 180 £, der blev udbetalt af forsikringsselskabet efter skibets havari ved Sve-

rige. De seks H-lokomotiver blev indsat i driften i begyndelsen af 1869.

Anskaffelsen af de mange lokomotiver skabte pladsmangel i Århus, hvor den oprindelige 14-kantede træremise fra 1862 til 12 maskiner nu var for lille. En vognremise blev derfor ombygget, så den kunne bruges som lokomotivremise.

Godstogslokomotiverne E 27-36 var de første trekoblede maskiner i ordinær drift i Danmark, og de blev anskaffet specielt med henblik på de stærke stigninger mellem Århus og Fredericia. På 10 o/oo stigningen mellem Århus og Hasselager kunne en E-maskine trække 24 læssede godsvogne, hvilket betragtedes som fuldt tilfredsstillende. På trods af de små drivhjul med 1372 mm diameter kunne E-lokomotiverne køre 75 km/t, men ved høj hastighed kom de let til at slingre i sporet. En maskine med et godstog kom ned ad bakken mellem Hasselager og Viby i så kraftig slinger, at sporets laskebolte knækkede, nogle skinner rev sig løs, og toget afsporede. Senere blev maksimalhastigheden for trekoblede lokomotiver nedsat til 50 km/t for at undgå den slags ulykker. De stive E-lokomotiver var i det hele taget så hårde ved sporet, at Århus-Fredericia banens overbanemester, den 53-årige englænder James Hodds, kaldte dem for "rail crushers".

*Lokomotivet H 40 blev bygget 1868 hos Robert Stephenson & Co. i Newcastle, England. Ved leveringen var lokomotivet malet mørkebrunt; det har i flere år været udstillet på Teknisk Museum i Helsingør. Bagved skimtes personvogn Bk 714, der byggedes 1868 på Hvide Mølle i Randers som JfJ litra N 14 (postkort/arkiv Jan Forslund).*



## Flere sneplove

Banerne havde i flere år været hårdt plaget af sneproblemer med dårlig økonomi til følge, så den sidste materieludvidelse i 1868 bestod af sneplove Nr. 4-7. De blev bygget på banernes værksted i Århus efter konstruktion af baneingeniør Carl G. Bayer. Sneplove på egne hjul var magen til tre plove bygget året før (se "Jernbanen", 1992 nr. 6). Nogle af de nye plove blev stationeret i det sydlige Jylland, og der blev etableret stikspor til sneplove ved drejeskiverne i Fredericia og Vamdrup.

## Jubilæumstog anno 1868

I juni 1997 kan de danske jernbaner fejre 150 års jubilæum, hvilket sikkert bliver fejret med bogudgivelser, særtog mellem København og Roskilde, fest på Jernbanemuseet i Odense osv. Det bliver ikke muligt at præsentere et tog anno 1847, da der ikke er bevaret noget materiel fra den tid. Den ældste togstamme, det er muligt at sammenstille, er faktisk et jysk-fynsk tog anno 1868. Lokomotivet H 40, der nu står på Teknisk Museum i Helsingør, kunne spændes for to personvogne bygget i 1868; nemlig vognen Bk 714 fra Teknisk Museum og vognen Bj 665 fra Jernbanemuseet. Hvis man dertil koblede Jernbanemuseets lukkede godsvogn F 4 fra 1862, kunne man præsentere et blandet tog fra 1860'erne - det ældste mulige, der kan samles.

Togstammen kunne udvides med personvognen M 10 (bevaret af Helsingør Jernbaneklub), men det er måske ikke realistisk at tro, at vognkassen kan restaureres og sættes på hjul i løbet af de fire år, der er tilbage inden jubilæet? Hvis lokomotivet H 40 er i meget ringe stand, kunne man vælge persontogslokomotivet B 45 fra 1869 - det står nu på museet i Odense. Den tokoblede maskine er ganske magen til de 6 lokomotiver af samme litra leveret året forinden.

På museet i Odense står en lille, åben godsvogn bygget i 1876. Den er næsten magen til åbne vogne leveret fra Randers i 1860'erne, så den kunne kobles bag på det skitserede jubilæumstog, der således ville fremstå som et blandet tog fra de jysk-fynske jernbaner anno 1868. □

# Ny jernbane langs Silkevejen

*I foråret 1992 lagdes den sidste skinne på plads i den ny jernbaneforbindelse over Tian Shan-bjergene mellem det vestligste Kina og Kasakhstan i det tidligere Sovjetunionen. Dermed lukkedes det sidste »hul« i den bane, som gennem årtier er bygget langs Silkevejen - den klassiske karavanerute mellem Orienten og Europa!*

## Af John Poulsen

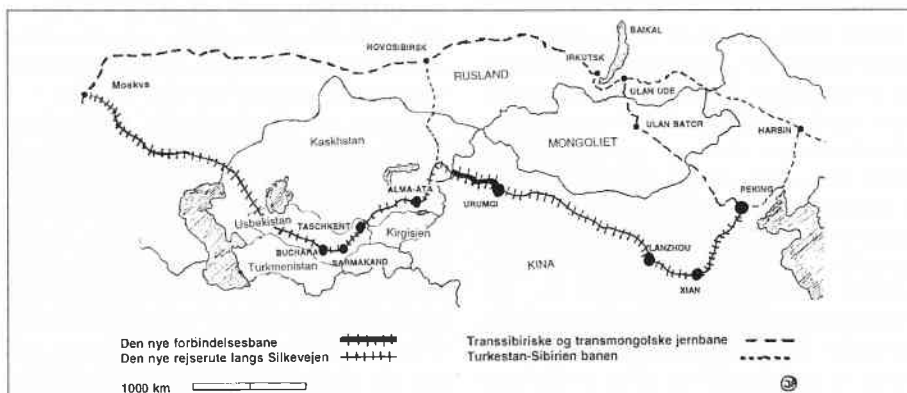
Umiddelbart er man tilbøjelig til at opfatte Silkevejen som én bestemt vej, men i realiteten var der tale om et net af veje, der forbandt Centralkina med Det kaspiske Hav og Middelhavet i vest. Ad forskellige ruter, alt efter naturforhold, fare for røverbander eller krige. Den nye bane følger den nordligste af de mange grene, som Silkevejen bestod af. Silkevejen havde sin blomstringstid i århundrederne omkring kristi fødsel. Karavanerne bragte fra Kina silke, te og sjældne krydderier til Middelhavsområdet, hvor især romerriget var aftagere. Med opdagelsen af søvejen syd om Afrika og de større handelsskibes fremvækst sygnede Silkevejen omkring 1500 hen.

Langs Silkevejen opstod talrige kulturcentre, hvoraf mange endnu er bevaret og berøres af den nye jernbane. Ruten går via de gamle karavanebyer Bukhara og Samarkand; engang hovedstæder i selvstændige emirater. Her føler man sig hensat til Silkevejens sidste glanstid for 5-600 år siden, mellem kuppeldækkede basarbygninger og skyggefulde torvepladser, hvor gamle mænd sidder på de sengelignende ottomanner og drikker grøn te, ryger, snakker og spiller brædspil. Samarkand havde sin blomstringstid som hovedstad for mongolherkeren Timur Lenk, som lod bygge store slæde bygningsværker, hvoraf mange er bevarede.

Godt 800 km inde i Kina ligger Turfan, i en sænkning 130 m under havets overflade. Byen er en vidunderlig grøn oase, fordi dybe vandfyldte grøfter forsynes fra et 2000 år gammelt vandingssystem. Længere mod øst nås Dunhuang, hvor der i Magaogrotterne findes fantastisk velbevarede skulpturer og malerier fra ikke mindre end 8 kejserdynastier. Dunhuang ligger midt i ørkenen; på byens ene side rejser de enorme sandklitter sig højt over sletten. Efter over 9.000 km togrejse nås Jiayuguan-fæstningen, der danner den vestlige hjørnen i Den store Mur (»Den kinesiske Mur«).

Sidste stop inden Beijing er Xian, der er Han-dynastiets gamle kejserby og kendt for terracottahæren, og i sin tid var udgangspunkt for mange af Silkevejens karavaner.

Jernbanen langs Silkevejen blev planlagt helt tilbage i 1950'erne, medens relationerne mellem Kina og Sovjetunionen var gode. Den ville skabe en væsentligt kortere forbindelse mellem de sydlige sovjetrepublikker og Centralkina end de eksisterende lini-



er fra Den transsibiriske Jernbane gennem Mongoliet h.h.v. Manchuriet. På russisk side fandtes siden 1930'erne jernbaneforbindelse frem til Alma Ata, hovedstaden i Kasakhstan - både nordfra og fra vest, mens der i Kina overhovedet ikke fandtes jernbaner i landets vestligste provinser.

På kinesisk side påbegyndtes i 1954 anlægget af 2350 km ny bane fra Lanzhou i Centralkina til Urumqi i Kinas vestligste provins. Banen forløber gennem Hexi-korridoren - den til tider djævelsk varme, men dog farbare korridor mellem Gobiørkenen mod nord og Tianshan-bjergmassivet i syd, men krydser flere udløbere af bjergkæden. Da man i 1962 nåede frem til Urumqi var den politiske situation ændret, og banen videreførtes ikke officielt - men vistnok delvis som militærbane - til den sovjetiske grænse.

På russisk side manglede der ikke så meget, for siden 1930'erne forbandt Turkestan-Sibirien banen Kasakhstans hovedstad Alma Ata dels med Den transsibiriske Jernbane mod nord og dels med Tashkent mod vest. Herfra var der siden 1. Verdenskrig sporforbindelse med det europæiske Rusland. Omkring 1958 den godt 300 km lange forbindelsesbane, der udgår fra Turk-Sib banen godt 500 km nord for Alma Ata og går stik mod øst til grænsestationen i Alatau-passet. Stationen fik ironisk nok navnet Drusjba (Venskab) - kort før, at dette begreb ikke længere fandtes i det Sovjetisk-Kinesiske forhold. Forbindelsesbanen førte en hensygnende tilværelse som sidebane, kun lejlighedsvis belastet af militærtransporter frem til grænsen.

Men - ret opågtet - blev parterne under indtryk af den nyeste tids udvikling - omkring 1990 enige om at kineserne skulle færdiggøre de manglende 475 km op til den kinesiske grænsestation Alashankou. Ved grænsen må der naturligvis omlæsses eller omspores, da kineserne anvender nor-

malspor og russerne bredspor, og der er opført bogieskifte haller på begge sider af grænsen, der således overskrides af to parallelle spor - et af hver sporvidde. På begge sider af grænsen er den nye bane enkeltsporet, men der er anlagt krydsningsstationer - til tider midt i ørkenen - for hver ca. 50 km. Togene trækkes af diesellokomotiver, som regel i dobbelttraktion selv om togene endnu ikke er så store. Med den øgede selvstændiggørelse af Usbekistan og Kasakhstan - tidligere republikker i sydlige Sovjetunionen - må det forventes at den mere »lokale« trafik vil være stigende, hvorimod en egentlig transitrafik mellem Europa og Kina næppe de første mange år vil finde denne vej.

Men trods alt - med ibrugtagningen af den nye bane i 1992 fik Europa/Vestasien sin anden gennemgående jernbaneforbindelse med Østasien; den første var Den transsibiriske Jernbane, der i sin helhed var klar i 1904. Gennem mange år har der spøgt planer om en endnu sydligere jernbaneforbindelse - fra Iran i vest via Pakistan og Indien til Sydkina, men endnu er det luftkasteller.

Endnu er togforbindelserne for få og usikre til at rejser på egen hånd ad denne nye rute til Kina kan tilrådes. Men til september afgår den første danske grupperejse med tog langs Silkevejen. Turen er arrangeret af John Poulsen, der som den første dansker i 1992 rejste ad den nye rute. Turen er ikke arrangeret specielt for »tog-freaks«, men for alle som har eventyrlyst, og vil opleve den helt nye jernbane, de nye selvstændige centralasiatiske stater og en anderledes del af Kina.

Specialprogrammet for rejser fås ved at sende en frankeret (5,00) svarkuvert til:

John Poulsen, Rail Tours,  
Teglårdstræde 13,  
1452 København K.





# Gunstig udvikling i privatbanernes produktivitet

Rigsrevisionen har undersøgt privatbanernes økonomi

## Af fuldmægtig Yvan Pedersen, Rigsrevisionen

I foråret 1993 afsluttede Rigsrevisionen en undersøgelse af privatbanernes økonomi og produktivitet. Rapport om undersøgelsesresultat (»Beretning om udviklingen i privatbanernes økonomi og produktivitet 1986-1991«) blev d. 22. april 1993 afgivet til statsrevisorerne. Rigsrevisionen reviderer statens regnskaber og har som led heri adgang til at gennemgå regnskaber for institutioner, foreninger og selskaber mv., der modtager tilskud eller anden form for støtte fra staten. Det særlige ved den statslige revision er, at vi foruden at påse, at regnskabet er tal- og bogholderimæssigt korrekt, også påser, at der »... er varetaget skyldige økonomiske hensyn...«, som der står i lov om revisionen af statens regnskaber m.m. Det gør vi bl.a. ved at undersøge, om der er en passende høj grad af produktivitet. Det er netop dette vi har undersøgt for statens årlige tilskud (for finansåret 1991 171,4 mill. kr.) til privatbanerne.

Statsrevisorerne, der er politisk valgt af Folketinget, vil på deres forestående møde behandle beretningen og knytte deres evt. bemærkninger hertil. Herefter giver statsrevisorerne den videre til Folketinget og trafikministeren. Trafikministeren har herefter 4 måneder til over for statsrevisorerne at redegøre for de foranstaltninger og overvejelser, som beretningen har givet anledning til. Redegørelsen tilsendes samtidig Rigsrevisionen, der ingen en måned efter modtagelsen fremsender sine bemærkninger til statsrevisorerne. Redegørelsen og Rigsrevisionens bemærkninger indgår i statsrevisorernes endelige betænkning til Folketinget over statsregnskabet for 1992.

Nedenfor gennemgås beretningen i hovedtræk:

## Historisk udvikling

Den første jernbane i Danmark blev åbnet i 1847 på strækningen København-Roskilde. Banen blev oprettet på privat initiativ i forbindelse med en tildelt eneretsbevilling. Allerede i 1849 blev der taget skridt til, at den videre udvikling af jernbanedriften blev undergivet det offentlige styre og kontrol. Dette skete ved en lovgivning om, at anlæg af baner skulle forelægges for og godkendes af Rigsdagen i form af anlægslove med tilhørende eneretsbevilling, normalt gældende for en 80-årig periode.

Den videre udvikling medførte, at der blev anlagt godt 60 privatbaner, hvoraf 13 fortsat er i drift. De væsentligste årsager til

denne nedgang i antallet var væksten i privatbilismen samt en øget overgang til godstransport via vejnettet, der skete i midten af 1950'erne og slutningen af 1960'erne. Det ændrede befordrings- og transportmønster medførte også, at svagt trafikerede statsbanestrækninger blev nedlagt.

Uanset at privatbanernes økonomiske eksistens i vid udstrækning er baseret på tilskud fra stat og kommuner, er privatbanerne organiseret som aktieselskaber med selvstændig bestyrelse og direktion. Staten ejer ca. 50% af aktierne i de enkelte privatbaner med en bogført værdi i statsregnskabet for 1991 på 23 mill. kr. Den kommunale og amtskommunale aktiebesiddelse udgør ca. 40%. De resterende 10% ejes af private. Den investeringsstøtte, der frem til 1985 er blevet ydet i form af rente- og afdragsfrie lån, optræder som en aktivpost i statsregnskabet for 1991 med 493 mill. kr.

Efter privatbaneloven af 1984 finansieres banernes driftsunderskud samt udgifter til investering i materiel og anlæg gennem tilskud fra staten for 70% vedkommende, at de kommuner og amtskommuner, der er interesserede i banevirksomheden, betaler de resterende 30%. Refusion af banernes udgifter til pensioner sker med 85% fra staten og 15% fra kommunerne.

## Økonomisk udvikling

De 13 privatbaner har som helhed forbedret det økonomiske driftsresultat fra 1986 til 1991. Det samlede driftsunderskud faldt i faste priser fra 109 mill. kr. i 1986 til 98 mill. kr. i 1991 eller med 10%. Udviklingen i privatbanernes driftsunderskud fra 1986 til 1991 i faste priser fremgår af nedenstående figur:

De fleste baner forbedrede driftsresultatet fra 1986 til 1991 på trods af et fald i driftsindtægterne, idet driftsudgifterne faldt mere end driftsindtægterne. Faldet i driftsindtægterne skyldtes først og fremmest udviklingen i indtægterne fra godstransporten, der for banerne tilsammen i faste priser faldt fra 25 mill. kr. i 1986 til 9 mill. kr. i 1991.

Tillagt privatbanernes øvrige udgifter til pensioner og investeringer faldt de samlede refusionsberettigede udgifter i faste priser fra 217 mill. kr. i 1986 til 187 mill. kr. i 1991. Investeringsudgifterne stod for den største del af faldet, idet de faldt fra 91 mill. kr. i 1986 til 69 mill. kr. i 1991.

Det samlede driftsunderskud fra 1986 til 1991 havde en stor spredning på de enkelte baner. Som en følge heraf blev der i driftstilskud til 5 af de 13 baner udbetalt 404 mill. kr. eller 57% af periodens samlede driftstilskud.

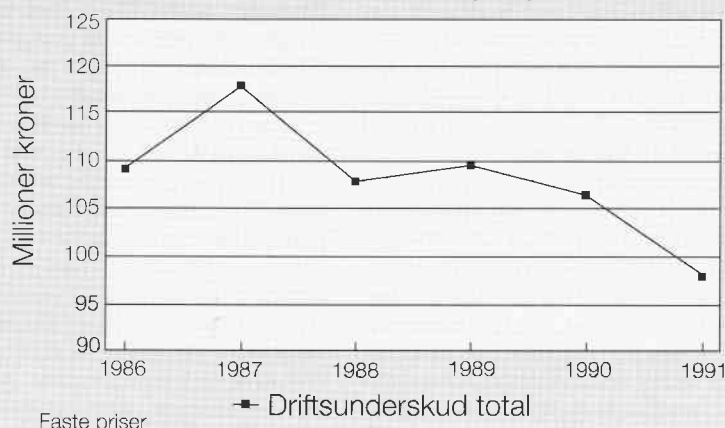
Der var også en betydelig spredning mellem banerne med hensyn til den udbetalte investeringsstøtte fra 1986 til 1991. Til 5 af de 13 baner udbetaltes 477 mill. kr. eller 89% af periodens samlede investeringsstøtte.

De offentlige tilskud (stat og kommuner) til dækning af driftsunderskud og investeringsudgifter i perioden 1986 til 1991 udgjorde henholdsvis 702 og 534 mill. kr. eller 1,2 mia. kr. Hertil kommer offentlige tilskud til sækning af periodens pensionsudgifter på 169 mill. kr.

## Produktivitetsudvikling

Privatbanerne har fra 1986 til 1991 haft en stigning i produktiviteten på ca. 3% pr. år., hvilket svarer til statens gennemsnitlige produktivitetsudvikling.

## Driftsunderskud 1986-1991 Privatbanerne samlet





Stigningen har navnlig fundet sted i 1990 og 1991. I nedenstående figur er den gennemsnitlige produktivitetsudvikling afbildet:

## Udredningsarbejder

Spørgsmålet om det økonomisk rimelige i at opretholde privatbanedrift har i årenes løb været behandlet i forskellige udvalg og kommissioner.

I Privatbanekommissionens betænkning fra 1956 blev de daværende 45 privatbaners betydning for trafikafviklingen vurderet. Kommissionens overvejelser fandt sted ud fra en opdeling af banerne i 3 kategorier: Levedygtige på langt sigt, levedygtige på kort sigt samt nedlægningsstruede. De nuværende 13 privatbaner blev alle henført til kategorien levedygtige på langt sigt.

I baneplanudvalgets betænkning I fra 1967 blev der foretaget en vurdering af det økonomiske grundlag for opretholdelse af både private og statslige jernbanestrækninger. Af de nuværende 13 privatbaner blev kun 2 (Lollandsbanen og Hillerød-Fredrikssværk-Hundested) umiddelbart karakteriseret som bevaringsværdige på langt sigt.

## Nyere statslige initiativer

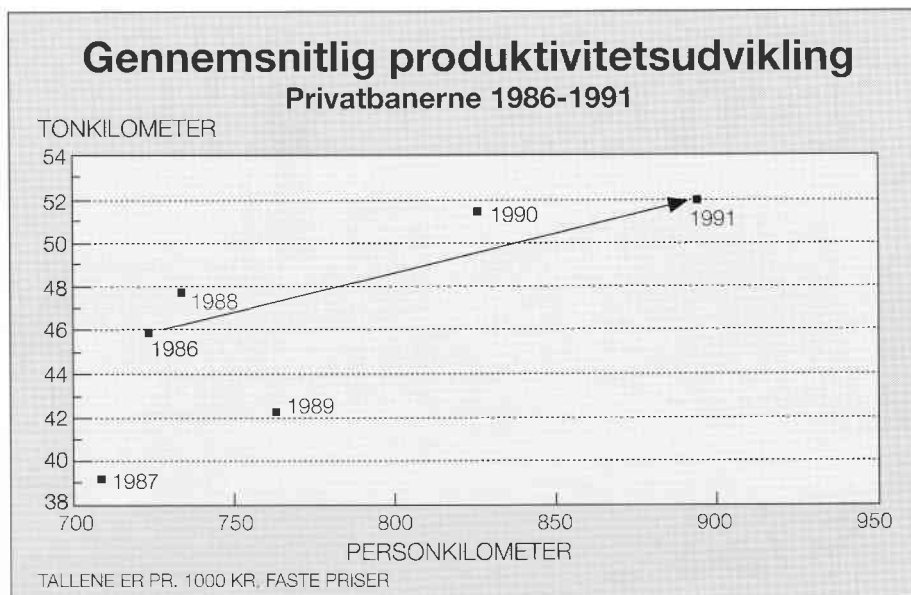
Inden for de seneste år har der været nedsat 4 arbejdsgrupper i statslig regie til belysning af mulighederne for besparelser på de offentlige tilskud til privatbanerne gennem omorganisering og rationalisering.

I 1989 igangsatte regeringen et udredningsarbejde, hvis formål var at udstikke hovedlinierne i en trafikøkonomisk planredegørelse for 1990'erne. Resultatet »Rapport om trafikøkonomi« forelå i maj 1989. Af rapporten fremgik, at det offentlige i 1989 subsidierede de forskellige former for kollektiv trafik med et årligt beløb på ca. 7 mia. kr. Privatbanerne modtog kun en mindre del heraf, men fremstod alligevel som den mest subsidierede kollektive trafikform målt i kr. pr. personkilometer. Rapporten foreslog, at privatbanerne blev overført til de regionale trafiksselskaber, med henblik på at nedbringe de offentlige subsidier.

Trafikministeriet nedsatte derfor i efteråret 1990 en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Trafikministeriet, Indenrigsministeriet, Finansministeriet, Amdtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Hovedstadsområdet Trafiksselskab og Danske Privatbaners Fællesrepræsentation, med det formål, at analysere grundlaget for en eventuel overførsel af privatbanerne til de kollektive trafiksselskaber og/eller amtskommunerne.

I arbejdsgruppens rapport fra maj 1991 blev en eventuel overførsel af privatbanerne til amtskommunerne og/eller trafiksselskaberne bl.a. betragtet som et middel til at opnå en forenklet og koordineret beslutningsproces på det regionale trafikplanlægningsområde.

I rapporten blev skitseret 2 modeller for en eventuel organisatorisk ændring, der gik ud på, at privatbanerne enten blev overdra-



get til amtskommunerne eller til de regionale trafiksselskaber.

Rapporten førte ikke til enighed om privatbanernes fremtidige tilhørsforhold. Da det samtidig skønnedes, at der ikke var politisk flertal for en overførsel af privatbanerne, blev tanken herom opgivet.

I efteråret 1991 blev der af trafikministeren nedsat en arbejdsgruppe til at foretage en undersøgelse af i hvilket omfang og under hvilken form, der kunne opnås besparelser ved en sammenlægning af alle eller enkelte af banerne med DSB.

I arbejdsgruppens rapport fra februar 1992 (APØ-rapporten) er undersøgt besparelsesmuligheder ved øget samarbejde eller samdrift mellem DSB og privatbanerne i 3 modeller:

- 1) Privatbanerne opretholdes i hidtidig struktur.
- 2) Privatbanerne sammenlægges i regionale centre.
- 3) Privatbanerne sammenlægges med DSB.

De 3 modeller skønnedes at ville medføre driftsbesparelser på mellem ca. 21 mill. kr. og ca. 36 mill. kr. og en årlig investeringsbesparelse på mellem 15 og 18 mill. kr. i perioden 1993 til 1996. I beregningerne forudsattes det, at der ikke ville blive nedlagt privatbanestrækninger eller ændret væsentligt i kørselsomfanget. Rapporten førte ikke til politisk enighed om privatbanernes fremtidige struktur.

Endelig iværksatte trafikministeren i sommeren 1992 en undersøgelse af hver enkelt af de 13 privatbaner. Undersøgelsen blev foretaget af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Trafikministeriet og Tllsynet med Privatbanerne i samarbejde med Privatbanernes Fællesrepræsentation.

Arbejdsgruppen afgav rapporten »Detaljert beskrivelse af de danske privatbaner« (detailrapporten) ultimo november 1992. Udgangspunkt for rapporten var model 1 i APØ-rapporten, svarende til en uændret organisationsstruktur med banerne som

selvstændige virksomheder. I rapporten er investeringsbehovet fra 1993-2000 opgjort til 1,4 mia. kr. Rigsrevisionen finder, at der hermed er tilvejebragt et realistisk overslag over de samlede investeringsudgifter knyttet til fortsat drift af privatbaner

## Flerårig økonomisk rammeaftale

Privatbanernes organisationer har over for trafikministeren foreslået, at der bliver indgået en 4-årig rammeaftale. Der blev i den forbindelse peget på, at en langsigtet, stabil økonomisk ramme for den offentlige støtte er en væsentlig forudsætning for en rationel drifts- og investeringsplanlægning fra privatbanernes side. Der blev desuden henvist til behovet for investeringer i tidsvarende materiel af hensyn til banernes mulighed for at sikre sig rimelige markedsandele af regionernes samlede person- og godstrafik.

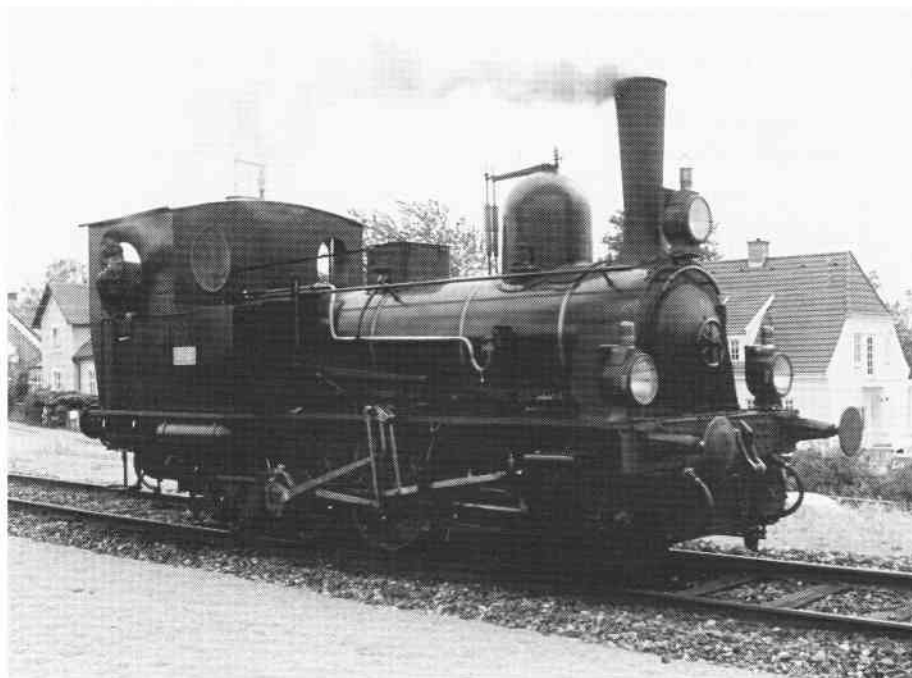
Det skal i den forbindelse nævnes, at der på de seneste års finanslove er udmeldt skiftende sparekrav, der i sin oprindelige form, fra privatbanernes side, blev vurderet som værende ensbetydende med en politisk beslutning om nedlæggelse af privatbanedrift.

## Rigsrevisionens bemærkninger

Privatbanerne har i de seneste år forbedret deres driftsøkonomi og navnlig i de seneste to år haft en gunstig udvikling i produktiviteten.

Der er anvendt betydelige ressourcer på at analysere og vurdere privatbanernes rolle i det samlede trafiksystem og de muligheder, der er for at ændre privatbanernes organisation til en mere tidssvarende ordning. Der er endnu ikke kommet noget resultat heraf.

Den nuværende ordning, hvor beslutningskompetence og økonomisk ansvar ikke følges ad, kan skabe incitament til, at der træffes samfundsøkonomisk forkerte beslutninger. □



ØSJS 6 rangerer i Tølløse 19. juni 1993. Foto: Alf Blume.

## Af Ole-Chr. M. Plum

I pinsen 1961 kørte damplokomotivet ØSJS nr. 6 fra 1895 for egen kraft fra Det danske Stålvalseværk i Frederiksværk til Roskilde.

Den nystiftede Dansk Jernbane-Klub havde fået stillet lokomotivet til rådighed af Stålvalseværket, og de aktive medlemmer glædede sig til at gå i gang med at restaurere klubbens første damplokomotiv. Under Svend Jørgensens ledelse gik et arbejds-hold i 1961-62 igang med opgaven i DSB's remise i Roskilde.

Lokomotivet var senest revideret i 1944 og trængte til en »kærlig hånd«. DJK fik dog hurtigt andre aktiviteter, der også krævede indsats fra de aktive medlemmer. Ikke mindst starten af Museumsbanen mellem Maribo og Bandholm kom til at lægge beslag på medlemmernes fritid, og snart gik arbejdet på ØSJS nr. 6 i stå.

Enkelte prøvede at få genoptaget restaureringen af Nr. 6, men det blev ikke rigtig til noget, og desuden viste det sig, at

# Så kan ØSJS nr. 6 atter køre

*Historien om en 32-årig renovering af DJK's første damplokomotiv må vente...*

For første gang i 32 år kører nr. 6 for egen damp. Høng, 15. maj 1993. Loko'et til højre er Hs 399. Foto: Carl Otto Jensen.



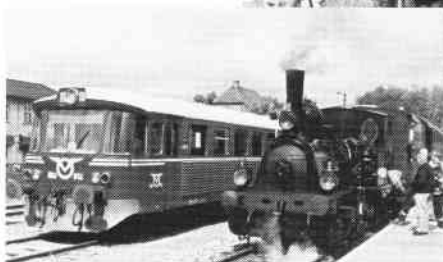
opgaven med at gøre lokomotivet køreklart var større end ventet.

I 1978 blev Nr. 6 flyttet til Høng, og siden da har arbejds-holdet her - under Erik Rothman's kyndige vejledning og utrættelige energi - arbejdet med at få Nr. 6 gjort køreklar. Der er gået lang tid, og arbejdet har da også ligget stille, når andre lokomotiver og vogne har skulle repareres i Høng.

Historien om selve restaureringen må vente til en anden gang.

Lørdag den 15. maj skulle det så vise sig om alle de skønne kræfter var spildt eller ej. Nr. 6 blev fyret op inde i remisen, og senere viste det sig, at lokomotivet selv kunne flytte sig fra det sted, hvor det nu i næsten 15 år havde været under reparation. Det var en stolt arbejdsgruppe, der den eftermiddag nød synet af Nr. 6, der kørte frem og tilbage foran remisen. Endnu nogle prøveopfyrringer fulgte, og lørdag den 19. juni fik lokomotivet stillet sikkerhedsventiler og blev synet af Ole Søndergaard. Nu kunne lokomotivet begive sig afsted på sin anden jomfrurejse. Turen gik til Slagelse, og senere via Høng til Tølløse. Erik Rothman var lokomotivfører og Lars Bjerregaard Christiansen var fyrbøder, mens vi andre nød turen dels fra vore biler, dels fra skydedøren i EH-vognen, der var med i toget.

Jeg selv var i sin tid med på arbejds-holdet i Roskilde, og naturligvis gik mine tanker den dag til de personer, der i sin tid arbejdede for at få Nr. 6 til at køre, og som ikke er mere. Specielt kunne jeg godt have undt Svend Jørgensen at se lokomotivet færdigrestaureret.



For fuld damp med passagerer på HTJ. Tølløse, 4. juli 1993. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.



Det stolte arbejds-hold på første opfyrringsdag, 15. maj 1993, i Høng. Vognen i baggrunden er OHJ C 204/205, dobbeltvognen.



Fra prøveturen 19. juni 1993, ved indkørslen til Ruds Vedby. Foto: Alf Blume.

## Den første arbejdsopgave

Allerede mandag den 21. juni skulle Nr. 6 ud på sin første egentlige arbejdsopgave, idet et selskab skulle transporteres fra Trafikmuseet i Hørve til Holbæk.

Kl. ca. 14 startede turen fra Tølløse, og alt var i orden - indtil kort før Vipperød. Pludselig ville lokomotivet ikke trække. Erik Rothman havde dog held til at få toget ind på selve stationen. Herfra meldte vi nedbrud, og vi rekvirerede hjælp fra værkstedet i Holbæk. Snart holdt OHJ Mx 104 foran toget, og så blev hele ekvipagen trukket til Holbæk.

Her konstateredes fejlen: Et gliderspejl havde sat sig fast i en uheldig stilling. Fejlen blev udbedret, og så kunne turen fortsætte.

Heldigvis havde vi et rimeligt ophold i Holbæk i den oprindelige plan, så turen på OHJ blev afviklet næsten efter planen.

## Ture for Tølløse kommune

De fire søndage i juli kørte ØSJS Nr. 6 tog mellem Tølløse og Stenlille på HTJ for Tølløse kommune i anledning af kommunens 25 års jubilæum.

De to første søndage har der været fuldt belagt på begge afgange, og personalet har kunnet glæde sig over at møde mange jernbaneentusiaster fra fjern og nær.

Det var en stolt borgmester, Christian Nielsen, der sammen med OHJ og HTJ's direktør Finn B. Henningsen sendte det første tog afsted søndag den 4. juli. Begge

udtrykte deres anerkendelse af det store arbejde, der er gjort for at få ØSJS nr. 6 gjort køreklar.

Endnu nogle gode veteranogsture er afviklet på HTJ, og en stor tak skal lyde til privatbanens ledelse og dens personale for uvurderlig hjælp med arrangementet.

★

ØSJS nr. 6 vil blive officielt præsenteret for DJK's medlemmer ved et udflugtsarrangement, som planlægges afviklet på Østbanen i foråret 1994. Inden da bliver der formentligt arrangementer, hvor Nr. 6 vil være trækraft. Oplysninger herom vil du bl.a. kunne få ved at lytte til DJK's telefonavis. □



Hele prøvetogtet »ude i landskabet«, 19. juni 1993, syd for Kirke Eskildstrup. Loko'et synes lidt lille med D-maskine gruppens vogne på krogen! Foto: Alf Blume.



# Signalhuse (2)

*Her fortsættes og afsluttes artiklen, hvis 1. del blev bragt i nr. 3/1993. Det vil være en fordel at have denne ved hånden under læsningen.*

## Af Povl Wind Skadhaug

(Det sidst omtalte i 1. del var signalhusets etageadskillelse.)

*Indeklima.* I et klassisk signalhus svarede forholdene desværre ofte til, hvad man træffende har kaldt »barakklima«; signalfolkene var udsat for store temperaturforskelle mellem loft og gulv, for hurtige forandrin-

ger i rumtemperaturen - og megen træk. En ovn til rumopvarmning var uundværlig (den kunne tillige være begyndelsen til beskedne køkkenfaciliteter), og ved enden af signalhuset var der neden for trappen typisk en muret eller støbt *coal yard* med et lidt større rum til kul og et mindre til aske.

*Toilet.* Mange britiske selskaber lod retiraderummet anbringe som vist på tegningen, en i flere henseender særdeles prak-

tisk løsning - og ikke uden arkitektonisk effekt! Andre foretrak at blive ved jorden og forsynede underdelen med en knast, hvis de ikke fandt mulighed inden for dens vægge.

*Bislag.* Det var dog ikke altid, at et tilsyneladende »upstairs toilet« også var det; den lille udbygning kunne i stedet være et bislag, en porch, der ved udsat beliggenhed skulle afbøde de værste gener fra blæsten. Det skete desuden, at man under



*Endnu nærmere Ækvator forener de to malaysiske hovedstrækninger, som begge har forbindelse fra Thailand i nord, sig inden det videre forløb mod syd til Singapore. Det sker i Gemas, hvad dette billede viser direkte! Men var det ikke for den mindre sporvidde og palmerne, kunne man tro sig henført til England; både armsignaler og stangtræk (langs sporet til venstre) ser så britiske ud, som det overhovedet er muligt. Kun signalhuset melder helt klart fra, og man kunne fristes til at kalde det en bungalow, hvis ikke de talrige definitioner på dette ord var så modstridende, at det skaber forvirring. Foto i august 1988: Jørgen Holm.*



*Det ovenfor viste signalhus i Gemas ses her endnu en gang. Men synsretningen er modsat og fotografiets vinkel således, at man særlig tydeligt kan se stang- og trådtræk. Og i det hele taget kan man vist ikke tænke sig noget mere anskueligt billede af, hvorledes et signalhus med mekanisk anlæg ligger som en konge i sit rige. Foto i juni 1977: Jørgen Holm.*

samme tag fandt plads til både bislag og retirade, helt fint.

**Navneskilte.** Alle britiske signalhuse var forsynet med navneskilt, på store stationer også med nummer. Men der var hverken enighed om størrelse og udformning, eller om skiltene skulle anbringes på overgavlene eller under langsides vinduesbånd. Det sidste valgte LNWR, der som hovedregel benyttede enkeltvis opsatte 4 tommer høje (altså forholdsvis små) støbejernsbogstaver, skruet på træværket. Andre var ikke så nobelt tilbageholdende, men opsatte egentlige skilte, med større bogstaver omgivet af en markant ramme.

**Farver.** Inden for visse grænser, der synes nok så snævre som dem, der gjaldt for lokomotiver og vogne, varierede bemalningen af signalhuse fra selskab til selskab og yderligere noget fra sted til sted og fra tid til anden. Som eksempel brugte LNWR hvidt til både træ- og jernvinduer samt bogstaver i navn, og malede tagkanternes træværk, tagrender, nedløbsrør, døre, trapper og dækbræt på fodtømmer samt jerndelev i en mellembrun nuance, mens resten af træværket var brungult.

Også murstenskarakteren og murværkets farvespil var naturligvis underkastet variationer, både fra begyndelsen og som følge af den successive tilrøgning.

**Supplerende funktioner.** Undertiden var signalhuset placeret umiddelbart ved en bevogtet overkørsel, og signalmanden skulle så også være ledvogter. Der fandtes endvidere så beskedne standsningssteder, at signalhuset blev stedets hovedbygning,

hvorfra billetsalg fandt sted. Huset måtte så ligge på perronen, ikke for langt fra læskur mv. (men man synes ikke i Storbritannien at kunne spore en så tydelig tendens som den fra DSB kendte til at lægge signalhuset helt nær den egentlige stationsbygning og/eller på perron, tværtimod).

**Anvendelse af underetage.** Selv hvis rumhøjden var tilstrækkelig, var underdelen ikke så meget bevendt; adgangen var fra enden, nedføringer af trækkene samt selve centralapparatets under etageadskillelsen placerede dele brugte meget af pladsen, og der var åbent til det fri ved udføringerne. Men nogle håndredskaber og reservedele til systemet kunne altid rummes.

**Udvidelse.** Der var ofte fra begyndelsen afsat plads til ekstra sporskifte- og signaltræk. Alligevel har adskillige britiske signalhuse måttet udvides, efterhånden som udviklingen krævede større anlæg. Det kunne i mange tilfælde ske ved tilbygning, dvs. simpel forlængelse i den ende, der var modsat trappen; det modulariserede byggeri gjorde det let at få det færdige resultat til at virke som en helhed, også når udvidelse eventuelt foregik i flere tempi.

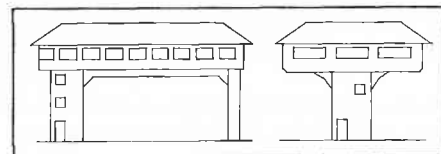
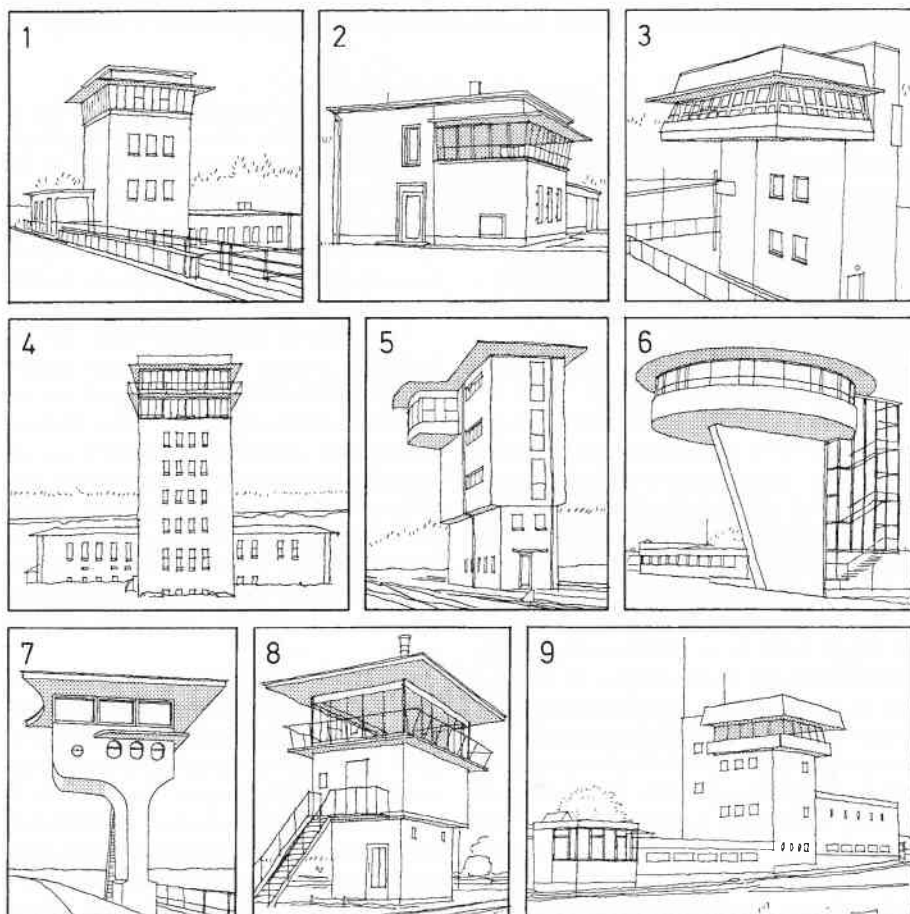
**Afløsning.** Undertiden blev svaret på ændrede krav til bygningen dog et andet. Fx begyndte Carleton Crossing Box på Lancashire & Yorkshire Railway som en beskedent træbygning med gulvet kun en lille halv etage over terræn; den var sammenbygget med en ledvogterbolig. Næste trin blev nedrivning af sidstnævnte for at give plads til et langt større signalhus, stadig i træ, men med etagehøj underdel. I tidens

fylde blev også dette afløst - af stedets tredje signalhus, der havde muret underetage og blev opført, hvor det første havde ligget.

**Periodisk drift.** Uden at dette direkte har haft indflydelse på bygningstypen, skal det dog nævnes, at signalhuset for en blokpost i enkelte tilfælde kun var bemanded i week-ends eller andre perioder, hvor afviklingen af en særlig tæt toggang gjorde det ønskeligt at underdele et blokafsnit.

★

I det, der fra et britisk standpunkt er og bliver den øvrige verden, hvor de fleste signalhuse var af yngre dato og mange af de nyere med elektrisk apparatur, kunne man langt fra finde det samme enhedspræg over dem som i Storbritannien og Irland. I visse tilfælde var der ganske vist et udpræget slægtskab - fx lignende en del franske signalhuse britiske til forveksling - men i andre var konceptet virkelig ret afvigende. Det gælder både i Nordamerika og mange andre steder, at afvalmet tag med langt større udhæng - og til tider langt større taghældning - end i Storbritannien forekom ret hyppigt. (Specielt virkede en hel del tyske signalhuse med stejle, afvalmede tage ubehageligt tunge i formen). Vinduesbånd var sjældnere så konsekvent gennemført som almindeligt på de britiske øer. Vinduestyper og rudestørrelser kunne være helt anderledes. Der blev benyttet en langt større vifte af materialer til tag og ydervægge. I flæng nævnes bølgeblik, tagtegl, tjærepap, beton, træbindingsværk med udmuring af fel-



Skematisk optegnede eksempler på signalhuse, der er placeret på tværs af sporene, således som det bl.a. kendes fra tyske jernbaner: et Brückenstellwerk og et Reiterstellwerk.

Sammenstillede skitser af nyere signalhuse fra årtierne før og efter 2. verdenskrig, alle med et fremtoningspræg, der afviger væsentligt fra de traditionelle signalhustyper. Nr. 1 er fra Potsdam Hbf, nr. 2 at betragte som en standardtype, nr. 3 er Falkenhagener Kreuz og nr. 4 Grünauer Kreuz, alle i det tidligere DDR. Nr. 5 er fra Spiez på Bern-Lötschberg-Simplons hovedlinie, nr. 6 fra Polen, nr. 7 fra Utrecht og nr. 8 ligeledes fra Holland. Og med nr. 9 er vi tilbage i Tyskland, i Troisdorf; bygherre var Deutsche Bundesbahn.



I sine velmagtsdage var jernbanestationen i Viborg et veritabelt knudepunkt; man kunne rejse med tog til og fra byen i fem forskellige retninger. I den senere tilstand, hvor overflødiggjorte perroner og spor er fjernet, virker det brede stationsterræn bart og underligt forkert, grænsende til det trøstesløse; selv den nylige tilplantning af de bredeste arealer kan ikke råde bod på det.

Men de to bedagede signalhuse - på klassisk vis anbragt i hver sin ende af terrænet - har holdt ud det ene år efter det andet, og de tog sig trods den solitære beliggenhed stadig godt ud, da disse billeder blev taget i august 1986. I særdeleshed må man glæde sig over signalhuset i stationens sydøstlige ende, hvor træbygningen med de mange små vinduesruder virker ligefrem hyggelig og venligt imodekommende oven på den murede, tilrøgede, ret lukkede og med stræbepiller udrustede underdel. Den nordvestlige post, som har haft en forgænger i stil med den sydøstlige, er heller ikke ilde, men knap så charmerende, og skæmmes af noget så simpelt som et uheldigt ført nedløbsrør. Foto: Ole Linå Jørgensen.

terne og stålbindingsværk med udmuring eller beklædning. Hyppigere end i Storbritannien blev underdelens hjørner fremhævet med kvadre og dens vinduer med naturstensindfatninger. Nogle tyske signalhuse mindede mest af alt om borgerskabets tiltagende villabyggeri. Visse steder blev hjørnerne i selve signalhuset plus underdelen afrundet eller skåret af, således at grundplanen dannede en (i matematisk forstand ikke regelmæssig) sekskant eller ottekant. Det er svært at sige, om den tilsyneladende funktionsbestemte begrundelse, bedre udsyn over omgivelserne, kunne stå for en nærmere prøve, eller det mere drejede sig om at opnå et bestemt formudtryk, dvs. at signalhuset skulle stå som et borgtårn med al den positive symbolik, det var muligt at lægge heri.

I det kontinentale Europa blev signalhuse nemlig ikke sjældent projekteret ud fra en helt anden arkitektonisk indfaldsvinkel end den nøgterne britiske, således at signalhusets funktion ikke i sig selv var udgangspunktet; man så ofte »schweizerstil« såvel som forsøg i hjemstavnsstil eller nationalromantik (eller hvilket etiket man nu vil finde det passende at bruge). Som eksempel fik den svenske forgreningsstation Järna ca.

10 km syd for Södertälje et signalhus i noget, der næsten kunne kaldes »nordisk dragestil« (en og anden ville måske konvertere dette udtryk til »højskolestil«), der ligefrem minder forfatteren om den ved Bjernede kirke (Sjælland) i 1892 opførte klokkestabel (han var for nogle år tilbage impliceret i dens restaurering og blev således opmærksom på fænomenet).

Og mens det britiske signalhus næsten altid (men undtagelser fandtes), også når det ikke drejede sig om rent mekaniske anlæg, var en smal bygning parallel med sporene, blev i andre lande en vinkelret placering ikke så sjælden. Fx blev en del tyske signalhuse placeret på tværs af dem, enten understøttet i begge ender (*Brückenstellwerk*), så der dannedes en portal over et antal spor, eller kraftigt udkraget over spor til begge sider fra en midterunderstøtning (*Reiterstellwerk*). Kombinationer af de to typer er også benyttet. Det forekommer forfatteren, at det - i hvert fald i de tilfælde, han kender til - ikke nogensinde lykkedes at opnå en arkitektonisk fuldt tilfredsstillende løsning med disse tværgående typer. Og man behøver ikke at bevæge sig langt hjemmefra for at få syn for sagen; i Flensborg blev der i forbindelse med den i 1927

ibrugtagne nye personbanegård opført et *Brückenstellwerk*, som virker gyselig klodset, omend projektet til dette (i sin tid det mest moderne signalhus på tysk område) absolut ikke var et produkt af tilfældigheder. Tværtimod havde man i materialevalg og formsprog nøje søgt at tilpasse det til stationens hovedbygning og øvrige anlæg.

I de nævnte tværstillede typer var der indvendig trappe, men udvendige trapper var vel normen (statistisk set) også ved andre end britiske signalhuse. Blot forekom mange flere variationer i placering og udformning af trapperne og de gallerier eller »altaner«, deres reposer foroven kunne være udbygget med/til. Og trapperne var heller ikke uden videre henvist til placering ved den ene gavl og til at holde sig inden for det ved signalhusets yderflader angivne profil.

Der var allerede med signalhuse som fx. det foran omtalte i Flensborg (*Fahrdienstleiterstellwerk Fo*), kommet noget prestigebebetonet ind i udformning og bygning af signalhuse. Og udviklingen gik i mange lande videre ad denne vej. Et stort og iøjnefaldende signalhus blev nærmest et symbol på effektiv jernbanedrift; man spillede på publikums forventninger om sikker trafik med høj ha-

Nærbillede af sydgavlen på DSBs signalhus i den nordlige ende af Skjern station, hvor man har betjent sig af samme karakteristiske kombination af murværk og stålprofiler som fx ved den afbildede post i Holte. (Stålprofil-byggemåden er også benyttet til den ligeledes afbildede nordvestlige post i Viborg, men man kan ikke rigtigt se det under den aktuelle vinkel). Signalhuset i Skjern er tydeligt præget af snævre pladsforhold mellem sporene; som enhver kan kontrollere ved at tælle mursten, er husdybden bragt helt ned under 3,3 meter.

Nærbilledet fortæller meget mere, fx. at gardiner til værn mod sol og lysreflekser er nødvendigt udstyr i et traditionelt signalhus, og så hvor der som her i kraft af placeringen i forhold til sporene kun er behov for udblik i husets ender - og altså ikke som så mange andre steder findes gennemgående vinduesbånd i den ene eller begge langsider.

Yderligere lidt om tilværelsen i et signalhus antydes af fløjtekdelen bag ruden til højre for døren og af stolen, der er stillet ud i det fri på reposen. Allermest talende er måske dørens tætningslister. Og det ville de også være, selv om de ikke ligesom den udvendige bygningsmaling var i forfald. Der ventes tilsyneladende en forandring. Foto i juli 1988: Jan Forslund.

Generelt har signalhuse mv. ikke særlig ofte været afbildet her i jernbanen. Inden for de senere årgange findes supplerende billedstof dog fx. følgende steder: 1987/3-81, 1988/4-99, 1988/6-161, 1989/1-15, 1989/2-41, 1990/4-88, 1991/2-46, 1991/5-132, 1992/2-46, 6/1992-192.



stighed under effektiv kontrol. Igen er en henvisning til kirkebyggeri mere relevant end umiddelbart ventet (omend der selvfølgelig er en grænse for, hvor langt en sammenligning kan bære), og det kan en psykolog eller idéhistoriker sikkert få noget ud af.

For ligesom i meget andet byggeri fra indeværende århundrede har ingeniører og arkitekter gjort sig alle mulige anstrengelser for at få noget frem, som aldrig er set før, som ser lidt sært ud, som har et bevidst teknisk look - og på den måde kan tiltrække sig opmærksomhed. Stur' stur' nummer! Og på trods af, at udsyn og direkte oversigt nu i virkeligheden kan undværes i

mange tilfælde, er store vinduesarealer og kæmpemæssige ruder samt (til dermed nødvendig beskyttelse mod solindfaldet) mægtige tagudhæng og senere selvstændige solskærme eller baldakiner med kolossale fremspring blevet yndede arkitektoniske virkemidler. Tagene er efterhånden blevet enten helt flade eller i hvert fald meget lave.

Signalhuse er i tidens løb udviklet til i sig selv massive og undertiden ret høje tårne fyldt med teknik, men giver ret hyppigt plads også for andre funktioner, herunder velfærdsrum både for det til signalhuset knyttede mandskab og andet af jernbanens

personel. Blandt andet i forbindelse med store udenlandske rangerbanegårde er det tillige set, at »stilleværket« for nedløbet fra en ryg til en rist ligefrem er lagt som et penthouse oven på en i øvrigt til andre formål beregnet større bygning, i adskillige etagers højde over terræn.

I sådanne situationer er man gået glip af den entydighed, der kendetegnede de gamle signalhuse; de nye har påtrængende mindelser både om lufthavnenes kontroltårne og om nogle af de til skibsfart knyttede bygninger, hvorfra vejrlig og fartøjer observeres og signaler af en eller anden art gives. Dette forhold synes næsten indbygget



Dette ydmyge hus (hvis »hus« da ikke er for meget sagt) ved Gribskovbanens forgretningsstation i Kagerup danner den største tænkelige kontrast til signalhuset i Klampenborg. Også selv om det i oprindelig tilstand må have fremtrådt lidt anderledes, kan man næppe forestille sig en mindre ambitiøs løsning af opgaven. Til oplysning især for dem, der interesserer sig lige så meget som eller mere for signalhusenes indhold end for bygningerne, bør nævnes, at der stadig, da billedet blev taget, inden døre fandtes et lille mekanisk anlæg med håndtag som greb på spader - ikke længe i brug, men i det væsentlige intakt. Foto i juli 1992: Jan Forslund.





Fra slutningen af 1920'erne og frem gennem 1930'erne benyttede DSB sig af en byggemåde, som dette signalhus i Holte er en selvforklarende repræsentant for. I sammenligning med visse samtidige frembringelser i det sydlige udland er den nordiske beskedenhed (eller snusfornuft?) her iøjnefaldende. Det er på billedet lidt vanskeligt at få øje på den »glaskarnap« på langsiden, som var yderst sjældnen i Storbritannien, men at finde på så mange ældre og yngre DSB-Signalhuse. Den er der imidlertid, og den kendes for øvrigt både fra andre kontinentaleuropæiske lande og USA. Foto i selskab med MY 1126 juni 1986: Jan Forslund.

i britiske betegnelser som *control cabin* og *control tower*. - Det fornemmes derimod ikke i udtrykket *hump cabin* eller det svenske rangertorn, og personalet, der (så længe, det endnu ikke er lykkedes at afskaffe den pågældende form for rangering) udøver *hump control*, har i hvert fald det tilfælles med mange af gamle dages britiske signalfolk, at det gennem vinduer, der går langt ned mod gulv, kan se sporarealet i fortsættelse af betjeningsapparatet.

★

Omend visse fra udlandet kendte ekstremer er undgået, frembyder en gennemgang af danske signalhuse et broget billede; man synes at have taget ved lære såvel i Storbritannien som på kontinentet, og ganske mange forskellige løsninger og »modeller« har set dagens lys, i hvert fald hvad de selvstændige signalhuse angår. Et udtømmende katalog over dem ville med en historisk gennemgang (der for at være nogenlunde dybtgående også måtte behandle sikringsanlæggenes opbygning og udvikling) ikke alene blive et digert værk,

men også byde på afvekslende læsning. Det er i artiklens illustrationer søgt at give blot et lille indtryk af de danske forhold på området, men mere er det heller ikke; virkeligheden var i sandhed kalejdoskopisk.

Skønt det stadig ikke er systemteknikken, men husene, der er denne artikels emne, må det være på sin plads at supplere de tidligere generelle bemærkninger herom ved at nævne enkelte træk i udviklingen på dansk grund, fx. at stangtræk til at begynde med blev benyttet i et vist omfang, men snart forladt til fordel for dobbelte trådtræk overalt. Endvidere, at de første centralaf-låste sporskifter blev installeret i 1878 (i Hellerup og Klampenborg) og de første centralbetjente i 1889 (på krydsningsstationerne Kværkeby, Fjenneslev og Frederikslund på den da endnu enkeltsporede strækning mellem Roskilde og Korsør).

Som tidligere berørt har man i Danmark ofte rationaliseret ved at placere signalhuset helt nær hovedbygningen med stationskontoret. Dette gælder både, hvis signalhuset var en senere tilføjelse som fx. på Slagelse-Næstved banen, hvor ved opdatering af sikringsanlæg efter 1. verdenskrig

kun forgreningsstationen Dalmose fik et selvstændigt beliggende signalhus, mens de almindelige stationers signalhuse, som var af en ret lille type, blev placeret i umiddelbar nærhed af hovedbygningen. Og det gælder ved nyanlæg som den nogenlunde samtidige strækning Ringsted-Næstved, hvor mellemstationernes *kommando-bygning* figurerer på de oprindelige plantegninger som sammenbygget med hovedbygningen. Endelig er de stationer talrige, hvor DSB har undladt eller afskaffet egentlige signalhuse til fordel for installationer af centralapparatet i kontoret i hovedbygningen - og denne derfor har fået tilbygget en karnap, der mange steder er så omfangsrig, at den dårligt kan kaldes sådan. Men med den forlades emnet.

★

Som artiklen forhåbentlig har givet et indtryk af, havde det klassiske signalhus, ikke mindst det britiske, i sin charmerende arkitektur en værdig enkelhed, der gjorde det velegnet som et symbol på den periode, man plejer at opfatte som de gyldne år, når



Tog 5144 på den gamle sjællandske sydbane ankommer til Køge en junidag i 1979 og har netop passeret overkørsel 115, som dengang gav forbindelse mellem by og havn nord om Teaterbygningen. Bommene, der er på vej op igen, blev betjent fra signalhuset, som tillige med en nobel gruppe af armsignaler eksisterede endnu en tid. Men den nærliggende toldkammerbygning, som det smalle, men harmonisk virkende signalhus havde materialevalg og formsprog fælles med, så de to bygninger klædte hinanden fint, manglede allerede i billedet (forstået på begge måder), og året efter var alt det gamle væk og Koges nye stationsanlæg færdigt. Foto: PWS.



DSB-huse som disse fra perioden efter 2. verdenskrig, i henholdsvis København (godsbanegården) og Nykøbing F, afviger ikke synderlig meget fra andre europæiske landes samtidige bygningsværker med tilsvarende formål. Man skal have indgående kendskab til emnet og mulighed for at studere en række detaljer på nærmere hold for overhovedet at kunne udskille dem som danske. (Om ikke på anden måde fremgår det ved sammenligning med de ligeledes som illustration til denne artikel sammenstillede små skitser af diverse udenlandske signalhuse - eller hvad de nu skal kaldes). Foto i oktober 1985 og juli 1992: Jan Forslund.

talen er om jernbaner. Men i de fleste lande er de gamle signalhuse nu for største delens vedkommende revet ned, og arten må forudses at uddø, når man ser bort fra de få af dens »individer«, som er flyttet eller bliver flyttet til jernbanemuseer. Med ganske få undtagelser er signalhuse ikke videre egnet

for genanvendelse med en ny funktion; det forbyder som regel mindst et af følgende forhold: placering, udformning, konstruktion, vedligeholdelsestilstand, økonomi. Og drømme kan hurtigt bringes til afslutning: Ikke mange parcelhusgrunde er store nok og/eller har tilstrækkelig liberale servitutter;

hvem ville ellers ikke gerne lægge kræfter i at genopføre et forhenværende, middelstort signalhus i baghaven, med solidt redskabsrum osv. i den murede underdel og selve signalhuset, glasverandaen, ovenpå som et lysthus i ordets grundlæggende betydning - midt i det grønne? □



Sandved station viser på denne (en smule spøgelsesagtige?) optagelse fra marts 1991 begge de to løsninger, der har været så flittigt benyttet på danske statsbaner: 1) et for så vidt selvstændigt signalhus klemmt så nær som muligt ind til hovedbygningen og 2) en »knast« på hovedbygningen, som regel nyere end denne, bygget frem på perronen som en udvidelse af stationskontoret. Foto: Jan Forslund.



Køf 261 er her undervejs med rangertræk på en af de gods-sidebaner, vi sjældent hører noget om: Grenå-Grenå Havn-BASF. Kemira-tankvognen er »dagens høst« på vej mod Grenå st. Foto 13. maj 1993: John Hansen.

# Jernbanenyt - kort fortalt

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

**DSB**



## Rullende materiel

### Materielstatus

I januar kvartal 1993 er følgende enheder tilgået driften: 4 stk. elektriske lokomotiver, litra EA 3015-3018 og 4 stk. diesel-mekaniske togsæt, litra MF (sæt 76-79).

Personvogn, litra ADns 80-74 519 er udrangeret (efter driftsuheld); til- og afgang i godsvognsparken - og en mere udførlig materielstatus pr. 30. juni bringes i »jernbanen«, nr. 5/93.

★

De resterende 10 stk. Bn-vogne (20-84, 703...741), der ikke skal moderniseres, er i foråret indrettet til medtagning af cykler - nyt litra BDn (uændrede numre).

28 stk. Bk-vogne er overtallige og står over for udrangering. Talesteds-udstyret (hojtaleranlægget) flyttes til 22 stk. B-vogne - nyt litra B-t. 6 stk. litra B (RIC) ombygges til liggevogne, litra Bc - ibrugtagning ultimo december.

Nedenfor bringes en oversigt over forbrug af lokomotiver og motorvogne i K 93 sommerperioden.

D = i faste daglige løb (med maksimum antal i løb på fredage og nedbrudsreserve); DR = driftsreserve (ekstrakørsel); VR = værkstedsreserve (havari, vedligeholdelse, indbygning af f.eks. ATC); F = samlet for-

brug af nævnte litra. MF (D) = IC3-togsæt indrettet til korsel i Tyskland (m/ indusi); 1 sæt anvendes til korsel København-Kalundborg i forbindelse med »Intercity flyvebåden«; MZ-I = 1401-1410; MZ-II: 1411-1426; MZ-III = 1427-1446; MZ-IV = 1447-1461.

#### Landsdel:

MF 63 3 9 75  
MF (D) 7 2 1 10

#### Øst-omr.:

EA 18 - 4 22  
ME 32 - 5 37  
MZ-IV 12 - 3 15  
MZ-III 11 1 1 13  
MY 3 - - 3  
MY-el 1 2 1 4  
ML 6 1 - 7

#### Vest-omr.:

MZ-III 5 1 1 7  
MZ-II 12 - 4 16  
MZ-I 7 1 2 10  
MY 24 7 5 36  
MR 78 6 13 97

## Faste anlæg

### Omfartsbanen åbnet

Et IC3-tog og et godstog, begge flagsmykkede, sprængte samtidig en rød-hvid snor, da omfartsbanen mellem Snoghøj og Taulov blev indviet den 25. maj. Indvielsen blev foretaget af trafikminister Helge Mortensen ved hjælp af et »spejlæg«, som han bage-

ter fik som privat ejendom. I sin tale forinden sagde han, at nok er den nye bane kort - 5 km - men den viser, at der på ny er vilje til at satse på en udbygning af banenettet.

Strækningen Snoghøj-Taulov er etableret som dobbeltsporet bane med en strækningshastighed på mindst 150 km/h for ER- og MF-togsæt og 140 km/h for øvrige tog - med undtagelse af 700 meter ved Snoghøj station, hvor højeste hastighed er 120 km/h, svarende til hastigheden på Lillebæltsbroen. Der er derved sparet en større motorvejsbro-ombygning ved Snoghøj. Banen »klassificeres« i øvrigt som en strækning for maks. 160 km/h med største tilladte akseltryk 22,5 t og metervægt 7,2 t/m med maks. stigningsforhold 10 o/oo.

Der er udført fire niveaufri skæringer med 1) Krogsagervej, 2) Tonne Kjærs Vej, 3) Hovedlandevej tidl. A 18 og 4) Skærbækvej. Overføringsanlæggene (broerne) er udført efter overenskomst med Fredericia Kommune, Vejle Amt og Vejdirektoratet. Der er ikke udført markvejsbroer, men hvor eksisterende private vejforbindelser er afbrudt, er nye vejforbindelser til ovennævnte broer etableret.

Strækningen er udstyret med et automatisk linieblok anlæg for vekselspordrift (med ét AM-signal for hver køreretning på strækningen). Der er etableret nyt sikringsanlæg i Snoghøj (taget i brug den 28. marts 1993). Da stationen kun undtagelsesvis skal betjenes lokalt, er betjeningsrum etableret sammen med teknikrummet nær

sporskifterne. I Taulov er det hidtidige sikringsanlæg bibeholdt, men ændret i fornødent omfang (ibrugtaget den 18. april 1993 - samtidig med selve strækningen Snoghøj-Taulov og nyt linieblokanlæg Fredericia-Taulov). Sikringsanlægget i Middelfart er i forbindelse med åbningen af omfartsbanen ændret (nye signaler, nye togveje) bl.a. af hensyn til sammenkobling af MF-togsæt (ibrugtaget 21. marts 1993). Den nye strækning er udstyret med ATC-anlæg og strækkningsradio - og elektrificeret. Tilslutningen på Snoghøj station fra strækningen Middelfart-Fredericia er bemærkelsesværdig ved at bestå af et sporkryds med bevægelige tunger og to sporskifter 1:19.

## Udbygningen af ATC

Det nye sikkerhedssystem ATC har været i brug siden 21. april 1992 på strækningen Roskilde-Korsør, og systemet har stort set fungeret tilfredsstillende.

Den 14. juni 1993 indkoblede ATC for MF-togsæt på strækningen Nyborg-Fredericia (for øvrige tog en måned senere). I midten af august følger strækningen Fredericia-Århus - og i starten af oktober er strækningen København H.-Roskilde klar (en af forudsætningerne for lyntogskørslen København-Århus fra K93 vinter).

Næste år i februar-marts følger efter planen Kystbanen og i august-september strækningen Ringsted-Rødby Færge.

Pr. 1. juni 1993 var 170 trækraftenheder ud af 383 planlagte køretøjer forsynet med mobilt ATC-udstyr - og omkring halvdelen af DSBs 1.653 lokomotivførere havde fået undervisning i systemet gennem interaktiv video og praktisk kørsel.

## Mekanisk sporvedligeholdelse

I februar måned 1993 blev den første kontrakt om udførelse af DSBs mekaniske sporvedligeholdelse ved ekstern entreprenør underskrevet. Kontrakten er efter licitation indgået med det tyske firma »Schweerbau GmbH & Co KG« i samarbejde med det danske firma »Per Aarsleff A/S«, og er tegnet for en periode på 3 år. Kontrakten omfatter gennemgående og pletvis justering af en årsmængde på ca. 60 km stødspor og ca. 210 km langskinnesor. Arbejdet skal udføres på ca. 160 dage i tiden fra 1. april til 20. december hvert år. Arbejdet vil blive udført med en liniestoppemaskine Plasser & Theurer 08/32 og en ballastfordelingsmaskine P & T SSP 90.

## Jysk elektrificering

Arbejdet med elektrificeringen af strækningen Kolding-Padborg gik igang den 1. maj. Efter EF-udbud blev opgaven overdraget Firmaerne »Højgaard & Schultz Vest« og »Siemens Danmark«. Dermed er en ny samarbejdspartner inde i billedet. På de øvrige strækninger har firma »Elcon« hidtil stået for arbejdet. Det gælder også strækningen Snoghøj-Kolding via den nye

omfartsbane samt Fredericia-Taulov. »Elcon« er ved at lægge sidste hånd på elektrificeringen af Fredericia station og strækningen Fredericia-Snoghøj.

## Banemoderniseringen i Sønderjylland

Folketingets Trafikudvalg har grebet ind og mindsket de gener, der opstår, når strækningen Vamdrup-Padborg elektrificeres, udbygges til dobbeltspor og hastigheden sættes op. Trafikudvalgets forslag indebærer, at DSB skal sætte flere støjskærme op end oprindeligt planlagt. Det betyder, at projektet bliver 10 mio. kr. dyrere end hidtil beregnet. Desuden skal der bruges flere penge på viadukter, så tre af byerne på strækningen ikke bliver delt af jernbanen. Det drejer sig om Bolderslev, Hjordkær og Sommersted. I alt beløber de ekstra omkostninger sig til omkring 20 mio. kr. Trafikudvalgets forslag er vedtaget i Folketinget den 22. april.

Anlægsloven om 2.-sporet fra Vamdrup til Padborg deler dobbeltsporprojektet op sådan, at halvdelen, dvs. strækningen mellem Vojens og Tinglev skal være dobbeltsporet samtidig med færdiggørelsen af Storbæltforbindelsen. Elektrificeringen udføres sideløbende hermed, således at strækningen er operationsklar ved udgangen af 1995. Først når Øresundsforbindelsen står færdig ved årtusindskiftet, bliver dobbeltsporet nødvendig i hele Sønderjylland på grund af en forventet stærkt øget trafikmængde og krav om højere hastighed. Opdelingen af anlægget i to etaper skyldes både DSBs egen behovsanalyse og økonomien. De to etaper vil hver især koste ca. en halv mia. kr.

## Forenklet HKT-anlæg

Hastighedskontrol og togstopanlæg - forkortet HKT - er et sikkerhedssystem, der anvendes på en stor del af S-banen. Anlægget blev i sin tid indført for at sikre større sikkerhed samtidig med en tættere togtæthed. HKT-systemet er opbygget med mobile HKT-anlæg i togene og faste HKT-anlæg i forbindelse med strækknings- og stationssikringsanlæg DSB-type 1969.

Forenklet HKT er et *togstopsystem*, der bygger på to informationer fra faste HKT-anlæg. Der kræves derfor ingen ændringer i de mobile HKT-anlæg. Forenklet HKT kan etableres sammen med alle typer strækknings- og stationssikringsanlæg som en overbygning på ydre signaler. Tog fremføres på de ydre signaler, og der findes ingen særlige HKT-afsnit. Der udlægges HKT-antenner i form af linieledersløjfer i sporet foran hovedsignaler og overkørsler. Linieledersløjferne er mellem 50 og 100 m lange.

Det faste anlæg kan udsende to typer informationer: »Stop« og »Y-information« (toget ikke overvåget) - samt være neutral, når køreretningen er modsat signalets retning.

S-banestrækningerne, der ikke er udstyret med fuld HKT-dækning, er: Ballerup-

Frederikssund, Hellerup-Hillerød og Hellerup-Vanløse-Frederiksberg.

Forenklet HKT etableredes først ved U-signalerne på strækningen Ballerup-Frederikssund, idet systemet afprøvedes ved stationerne Frederikssund, Ølstykke og Veksø med ibrugtagning den 18. marts 1990. Efter 3/4 års tilfredsstillende prøve-drift blev forenklet HKT taget i brug på Ballerup station i køreretningen mod Frederikssund den 10. februar 1991.

Udbygningen er fortsat således: Holte-Hillerød (hovedsignaler) fra 3. august 1992, Ballerup-Frederikssund (overkørsler) fra 21. juni 1993 og Hellerup-Holte (hovedsignaler) fra 29. juni 1993.

Ballerup-Frederikssund (I-signaler) ventes ibrugtaget ultimo 1993 - og det gælder ligeledes for strækningen Hellerup-Lersøen (hovedsignaler), idet der ikke er mulighed for at etablere forenklet HKT på strækningen Lersøen-Vanløse-Frederiksberg på grund af sikringsanlæggenes tilstand.

## Stationsombygninger

### Københavns Hovedbanegård

Den 28. juni startede den sidste store etape af ombygningen af hallen på Københavns Hovedbanegård. Om et år vil hallen være ændret til en moderne og velordnet trafikterminal.

Først bliver der lagt nye Hasle-gulvklinker i stil med Hovedbanegårdens oprindelige rødlige klinker. Derefter skal der bygges et sammenhængende forretningsområde, som skal rumme kiosker, spisesteder og butikker med forskellige rejseforudenheder. Både trafik- og butiksskiltene bliver mere enkle og markante. Hovedbanegårdens »under uret« bevares, men flytter ud på et nyt, rummeligt og centralt torv.

I byggeperioden vil der være en del byggerod, men DSB sørger i hele perioden for, at passagererne uden problemer kan komme til og fra perronerne.

DSBs fireårige rammeaftale giver mulighed for at indgå aftale med private virksomheder om at finansiere dele af moderniseringsprojekter. Det er således »Difko Ejendom Invest A/S«, der skal stå for etableringen og driften af forretningsområdet. »Højgaard & Schultz« er totalentreprenør på opgaven, og hallen er tegnet af »PLH arkitekter A/S« med Johs. Jørgensen som rådgivende ingeniør.

### Nørreport

DSB startede i midten af juli - i samarbejde med Københavns kommune - på en række omfattende ombygninger af Nørreport station, som i løbet af få år vil betyde funktionelle og æstetiske forbedringer af stationen og dens omgivelser.

Arbejdet er opdelt i tre etaper, og den første (1993/94) omfatter arbejder på stationens »Store Ø« - dvs. området, hvor hovedindgangen befinder sig (se skitsen).

Billetsalget bliver flyttet fra mellemetagen til gadeplan, trapper og forhal bliver bygget om, og vægge og søjler på S-togsperronen





Hobro er for tiden genstand for adskillige forandringer. På banegården forenkles sporarealet for tiden, bl.a. fjernes de to vestligste spor, hvoraf det ene frem til 1966 var afgangsspor for togene mod Aalestrup, ved den senere fjernede perron 3. Et nyt sikringsanlæg er tillige under indkøring på Hobro-Randers strækningen; »hardware«-delene har været til stede i efterhånden i en årrække, men uden at signal-anlægget endnu har kunnet tages i brug. I marts 1992, da dette foto blev optaget i sydenden af stationen, havde teknik-hytten og de nye signaler været på plads en tid. Bemærk placeringen af hytten, der sladrer om, at sporet til højre kan imødesee en snarlig ende. Den kom så i sommeren 1993. Også på Hobro Havn, hvor Tuborg bruger jernbanen, er der sket spor-omlægning. I forbindelse med ombygning af den tidl. hovedvej gennem Hobro er ranger-trækkets togvej flyttet »ud på kajen« og dermed omlagt på en strækning af ca. 200 meter.

Foto: Anders Riis.

skal have en tiltrængt ansigtsløftning. Desuden bliver mulighederne for cykelparkering væsentligt forbedret med 500 pladser, hvoraf de 420 er overdækkede (og 120 aflåste).

På S-togsperronen nedlægges minibaren og erstattes med et såkaldt »brødværksted«, som det kendes fra Lyngby station, hvor det er blevet meget vel modtaget af kunderne. Det er også planen at etablere »aktiv passagerinformation« på store elektroniske tavler. Tavlerne fortæller, hvor lang tid der er til næste togafgang på de forskellige destinationer.

Også »Lille Ø« - området ved busholdepladsen skal renoveres i 1. etape. Der bliver etableret elevator til regional perronen, trappen istandsættes og der etableres 350 cykelparkeringspladser.

I begyndelsen af 1995 starter 2. etape med omfattende forbedringer af regional-togsperronerne. Sidste etape omfatter etablering af rullende trapper mellem forplads og S-togsperroner og ny gulvbelægning på S-togsperroner.

### Nørrebro

Samtidig med renoveringen af »Højbanen«

(broen over Nørrebrogade) startede i juli en omfattende istandsættelse af den fredede Nørrebro station. Den skal føres tilbage til den skikkelse, den havde i 30'erne, hvor den havde en svag, lys grøn farve. Omkostningen bliver 14 mio. kr., og stationen skal være en »gave« til »Kulturby København 96«.

### Lyngby

Fra 1. september i år kan DSB præsentere et helt nyt S-parkeringsanlæg ved Lyngby station. S-parkering dækker over muligheden for nem og enkel parkering tæt på en station, hvorfra man så kan tage toget til City og derved undgå parkeringsbesvær og store parkeringsudgifter.

S-parkeringsanlægget ved Lyngby station etableres på det nuværende godsbaneterræn i en gå-afstand på ca. 2 minutter til stationen. Der bliver plads til 60 biler, og der er kun adgang med plastikkort. Det betyder sikker parkering med ringe risiko for hærværk på bilerne. Formålet med projektet er naturligvis at gøre det attraktivt og nemt at parkere bilen og tage S-toget til København. Anlægsomkostningerne ventes at andrage 550.000 kr.

### Slagelse

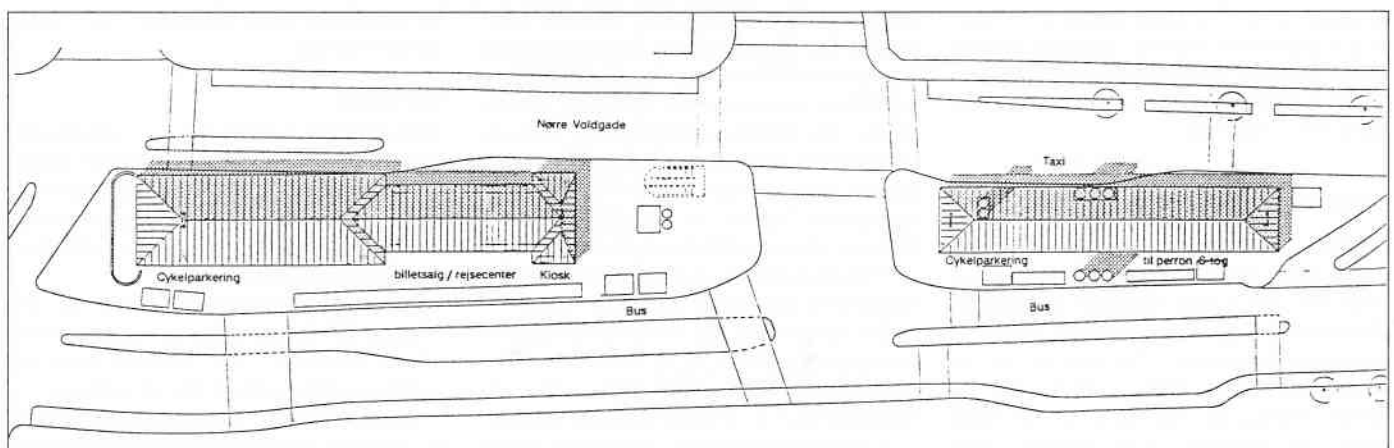
1. etape af det store projekt »Slagelse Baneby« nærmer sig nu sin afslutning. Projektet vil give Slagelse et nyt trafikknudepunkt og en helt ny bydel med boliger, butikker og kontorer.

Den 22. maj blev en ny rutebilterminal og parkeringsplads på nordsiden af banearialet indviet.

Med en ny placering af rutebilterminalen bliver trafikken gennem tunnelen under banen større. Derfor vil DSB forbedre perronnernes tilgængelighed med fire elevatorer, som vil være færdige i august.

På arealet ved udmundingen af gangtunnelen nord for banen, planlægger Slagelse Sociale Boligselskab en 1.500 m<sup>2</sup> stor bygning i tre etager. Bygningen skal i stueetagen indeholde en DSB kombikiosk, opholdsrum for rutebilchauffører samt 2-3 butikker. Det første spadestik blev taget efter sommerferien. Kommunen køber den gamle rutebilholdeplads af DSB og planlægger et bolig- og erhvervsbyggeri på arealet.

De øvrige byggerier i »Slagelse Baneby«, som f.eks. et nyt lokalcenter, kommer først i gang ved udgangen af 1994.



Skitse over Nørreport station - se omtalen i teksten.

### Korsør/Nyborg

Byggeriet af de nye stationer i Korsør og Nyborg er godt i gang. Den faste jernbane-forbindelse over Storebælt betyder, at de nuværende stationer skal erstattes af nye ved de nye hovedspor.

Den nye station i Nyborg bliver en del af et samlet trafikcenter, som også vil omfatte busterminal, forretninger, kontorer og boliger. Ligesom stationen i Korsør vil Nyborg station blive starten på en ny bydannelse med stationen som centrum.

Første etape af byggeriet omfatter på begge stationer »råhuset« af stationsbygningerne og indretning af teknik- og betjeningsrum for A/S Storebælt. Det vil være færdigt til november. Først i 1995 bliver stationerne indrettet og perronerne bygget færdige. DSB skal ikke bruge stationerne, før Storebæltsforbindelsen er færdig, det vil sige i slutningen af 1995 eller starten af 1996.

### Odense

Opførelsen af stationscentret i Odense, hvor det første spadestik blev foretaget den 1. juni, vil også påvirke Jernbanemuseet. Området mellem stationen og museet vil i længere tid henligge som en byggeplads til skade for besøgstallet. Museets magasinbygning nærmest det kommende center vil midlertidigt blive benyttet som rutebilstation, men her kan der uden større ændringer indrettes et nyt indgangsparti til museet i 1994-95, så indgangen bliver mere synlig og indbydende.

### Århus Hovedbanegård

DSB er blevet enig med Århus Kommune om istandsættelsen af Århus Hovedbanegård. Planen får meget fine ord med på vejen fra kommunen, fordi den fuldt ud tager hensyn til bygningens arkitektur i nyklassicistisk stil.

Der bliver blandt andet nye perronnedgange med rullende trapper og elevatorer, en ny restaurant, og forhallen friskes op. Alt løst udstyr i hallen på banegården, det vil si-



Efter køreplansskiftet til K93 er EA-lokomotiverne også begyndt at køre internationale tog på Kystbanen til Sverige. Her kommer EA 3013 med to SJ-vogne i nyeste design ind på København H fra Belvedere. 27. maj 1993 kl. 18.25. Foto: John Hansen.

ge minibar, telefonstandere, bænke og modeljernbanen, fjernes.

Til jul er forhallen, kiosker, restauranten, ovenlyset og elevatorerne klar. Resten bliver klar til påsken 1994.

Arbejdet med banegården skulle have været i gang i begyndelsen af året, men blev forsinket på grund af problemer med bevaringsudvalget i Århus kommune, jf. »jernbanen«, nr. 2/93 - side 54.

### Ny stykgodsterminal

Arbejdet med opførelsen af en stykgodsterminal i Taulov er udbudt i licitation i juli, og arbejdet ventes igangsat til oktober.

Terminalen i Taulov skal afløse den, der i dag findes i Kolding. Bygningerne her er i dårlig stand, og en flytning pr. 1. juli næste år er også begrundet med en beslutning i Kolding Kommune om ændringer af vejforholdene ved terminalen.

## Drift og administration

### Årsregnskab 1992

DSB fik i 1992 rettet en smule op på sit driftsunderskud. Underskuddet faldt med 55 mio. kr. til 1.042 mio. kr. viser DSBs årsberetning for 1992. Det er det bedste resultat i 10 år målt i faste priser.

De væsentligste grunde til at virksomheden ikke nåede ned under milliarder er de faldende benzinpriser og det svære godsmarked. DSBs økonomi er afhængig af udviklingen i samfundet, og set i lyset af disse ting er generaldirektør Peter Langager godt tilfreds med resultatet.

For medarbejdernes vedkommende blev der i 1992 igen skåret ned i antallet af fuldtidsstillinger. I alt forsvandt 74. De færre stillinger skyldes, at DSB ifølge en politisk aftale skal være nede på 20.600 årsværk ved udgangen af 1993. DSB mangler dermed at spare ca. 400 fuldtidsstillinger væk.

I løbet af de seneste fem år er produktiviteten i DSB steget med godt 31 pct.

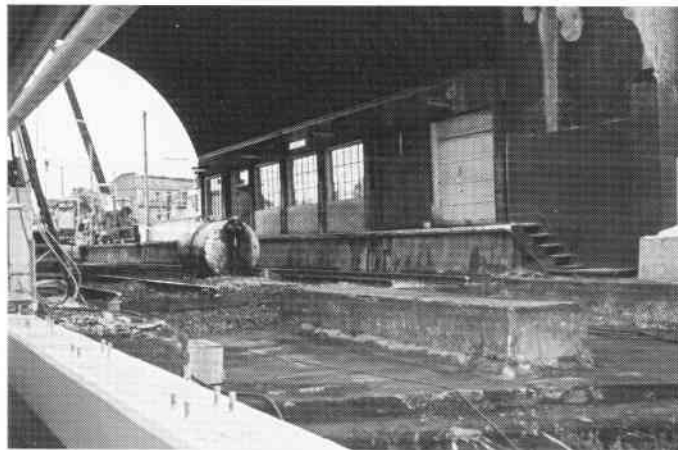
### Nyt uhedsreglement

I løbet af sommeren kommer der mere klare retningslinier for uheld. Det nuværende uhedsreglement er både svært at finde rundt i og svært at forstå.

Dele af det nuværende uhedsreglement er 30-40 år gammelt. Det er både uigen-nemsigtigt og uigennemskueligt. Det nye reglement kommer til at bestå af en manu-



Selv om toget holder ud for standse-mærket for IC-tog, er der vel ingen, der forveksler MZ 1448 og Kalundborg-bådtoget (Bn-materiel) med sådant? Nu har IC3 også fået opgaver i den trafik. Foto i Roskilde 9. september 1992: Thomas Nørgaard Olsen.



Ingen tog gennem Nørrebro station lige nu! Sådan var beskeden i de tre ugers industriferie - og her er forklaringen i form af betonrenovering ved Nørrebro st. Se iøvrigt om renoveringen i teksten. Foto 10. juli 1993: Bruno H. Pedersen.

al, et overblikshæfte og en række funktionskort. Funktionskortene er checklister, der i billeder og overskrifter klart fortæller, hvem der skal gøre hvad.

Sikkerheds- og teknikkontoret står for moderniseringen sammen med det private konsulentfirma »Elliot Kommunikation«. Arbejdet med det nye regelsæt for uheld er tænkt som et forstadium til en modernisering af hele sikkerhedsreglementet.

## Uheld i 1992

Uheldsstatistikken for 1992 viser, at antallet af DSBs driftsuheld er steget fra 499 i 1991 til 530 i 1992. Ved togkørsel skete de fleste uheld i overkørsler, og ved rangering skete de fleste ved afsporinger.

DSB blev ikke forskånet for dræbte passagerer eller medarbejdere. I alt 16 personer omkom i 1992. 6 passagerer blev dræbt, typisk ved at stige på eller falde af et tog i bevægelse. Ingen af ulykkerne skyldtes driftsuheld, 9 personer under kategorien »andre«, dvs. personer, som hverken var ansatte eller passagerer hos DSB, omkom. Ingen af disse dødsfald skyldtes fejl fra DSBs side. De fem blev dræbt i overkørsler og de fire som følge af færdsel på banen. DSB havde i 1992 to jernbaneuheld, som havarigruppen undersøgte. Den 25. september påkørte et godstog et tomt regionaltog med det resultat, at en godsvogn med det stærkt forurenende stof acrylonitril sprang læk. Ulykken skyldtes, at lokomotivføreren overså et signal på »stop«. Den 28. december blev et nat-IC-tog fra Jylland afsporet, da det kørte for hurtigt gennem et sporskifte. Lokomotivføreren blev dræbt.

DSB transporterede i 1992 464.500 tons farligt gods. Det er en stigning på 13.500 tons i forhold til 1991. Trods stigningen faldt antallet af indberetninger om uregelmæssigheder med 17 til 14.

## Organisationsændringer

De ændringer, der nu er sket i DSBs passagervirksomhed, er første skridt i en udvikling af organisationen. I løbet af 1993 skal det nærmere afklares, hvordan man mest hensigtsmæssigt organiserer sig internt i

de nye produktorganisationer. Den hidtidige Passagerdivision og Trafiktjenesten nedlagdes pr. 1. juni og en række opgaver og funktioner flyttedes over i fire nye produktdivisioner: S-tog, Regional, InterCity og International. Den interne leverandør er uændret Materieltjenesten.

Den nye organisation etableres trinvis. S-togene var allerede organiseret i en selvstændig division. 1. juni oprettedes Regionaldivisionen og InterCitydivisionen, og inden årets udgang udskilles international trafik fra InterCitydivisionen for at blive en selvstændig division. Målet med den nye organisation er, at der hele tiden planlægges og handles ud fra kundernes behov. Derfor bygges organisationen op omkring de enkelte produkter.

De seks største IC-stationer placeres under InterCitydivisionen. Det er København H., Høje Taastrup, Odense, Århus, Aalborg og Esbjerg. De øvrige stationer indgår i Regionaldivisionen - bortset fra S-togsstationerne, der naturligvis bliver i S-togsdivisionen.

Trafikchef Henrik Nørgaard er udpeget som chef for Regionaldivisionen, og fjernrejsechef Bjørn Wahlsten er udpeget som chef for InterCitydivisionen.

Den 1. juni holdt også Trafiktjenestens medarbejdere »flyttedag«. De hører nu under den nye regionaldivision. 12 klargøringsenheder overførtes dog til DSB gods. Det drejer sig om Randers, Århus G, Fredericia G, Odense, Vejle, Kolding, Ringsted, Glostrup, Østerport/DanLink, København Gb. og Rødby Færge. Trafikstyringen bliver overført til DSB bane den 1. januar 1994. Regionaltogsddivisionen »ejer« fremover en meget stor del af det rullende materiel: MR-togsæt, de kommende ER-togsæt og personvognene (dog ikke sove- og liggevoerne, der sammen med MF-togsætterne disponeres af InterCitydivisionen) - samt strækningsslokomotiver og rangerlokomotiver. S-togsdivisionen »ejer« naturligvis stadig S-togsmaterialet og ML-togsætterne.

## Nyt om S-togsdriften

Fra den 1. juni er antal vogne i S-togene reduceret i aftentimerne fra omkring kl. 19-20

til driftstidens slut: *Linie A* til 2 vogne (fredag-søndag dog 4 vogne), *linie B*: 4 vogne (søndag dog 2 vogne), *linie C*: 2 vogne, *linie E*: 2 vogne (fredag dog 4 vogne) og *linie H*: 2 vogne.

Besparelserne i strøm og vedligeholdelse skal financiere den køreplansudvidelse, der finder sted den 26. september. Ved at tilpasse togenes størrelse til antallet af passagerer, bliver driften mere effektiv, bl.a. kommer aftentrafikken i højere grad til at ligne trafikken i dagtimerne, hvor togene er mere end halvt fyldte, og det er et godt værn mod grafitti og hærværk.

★

Den 26. september 1993 udvides den eksisterende S-togskøreplan med en dagtime-linie Ballerup-Farum og linie E forlænges hele dagen igennem til Hillerød fra kl. ca. 6 til ca. 19 på hverdage og om lørdagen i tidsrummet ca. 9-15. Linie H's afgangstid fra Frederikssund bliver et minut senere, og der bliver ren 10 minutters drift på Frederiksberg linien.

Linie Bx ændres til at køre Høje Taastrup - København H.

Det første togpar på linie C til og fra Klampenborg på hverdage inddrages.

Dagtimelinierne K og L start- og sluttider småjusteres.

Når nu køreplaner, skilte og linieføringskort alligevel skal ændres, er det besluttet at få større sammenhæng i køreplanen både linie- farve- og udtalemæssigt.

Stam- eller basislinierne A, B, C, E, F, H og M bevarer deres bogstavbetegnelser, men *linie K ændres til A+* for at signalere sammenhængen med linie A. *Linie L ændres til B+* og tilsvarende med den nye linie Ballerup-Farum *linie H+*. Formålet med ovennævnte er at få flere S-togskunder og styrke S-togsproduktet. De forventede passagerfremgange - i alt ca. 3 mio. om året - er beregnet på baggrund af erfaringer fra tidligere forbedringer af trafikudbuddet.

## Veteran S-tog på skinner

På DSBs værksted for S-tog i Høje Taastrup har man siden 1989 arbejdet på at få gjort et veteran S-tog klar til 60-års jubilæet

for anskaffelsen af de første S-tog, jf. »jernbanen«, nr. 1/93 - side 27.

Renoveringen er blevet gennemført takket være en fælles indsats fra »Veteranklub DSB S-tog«s 50 medlemmer og 9 unge ledige fra Høje Taastrup Kommune, som siden december 1992 har deltaget i projekt »Renovering af veteran S-tog«.

Det første gamle brune S-tog blev leveret til DSB den 24. juni 1993, og den 3. april 1934 åbnede den første S-banestrækning: Frederiksberg-Vanløse-Klampenborg. Og der kom hurtigt flere efter: Samme år åbnedes strækningerne København H.-Hellerup og København H.-Valby. Sidste udvidelse af S-banen skete i 1989, hvor der kom S-tog til Frederikssund. I 1933 vakte den elektriske togdrift en del skepsis. Da S-togget skulle på prøvetur med pressen, kom det først af sted med to timers forsinkelse. På den baggrund kunne Ekstra Bladet meddele sine læsere: »Den elektriske Togprøve idag: En Kæmpefiasko«.

Men den københavnske befolkning tog godt imod S-toget. Allerede efter et år med S-tog var passagertallet på de elektrificerede strækninger fordoblet. Og i 1936 - efter at der også var kommet S-tog til Holte - var passagertallet mere end 5-doblet. Selvfølgelig blev der flyttet passagerer, f.eks. fra NESAs sporvejslinier til Klampenborg. Men den hurtige transportform gjorde det også muligt at bo i forstæderne og arbejde i København. Pendlernes tidsalder var begyndt. Med indførelsen af S-toges skulle københavnere vænne sig til at tingene gik stærkere. Det vakte stor bekymring, at toget kun holdt 30 sekunder på hver station, og at dørene lukkede af sig selv - så det galdt om at skynde sig ind og ud. I dag er holdetiden på mange stationer helt nede på 10 sekunder, og det går faktisk uden problemer.

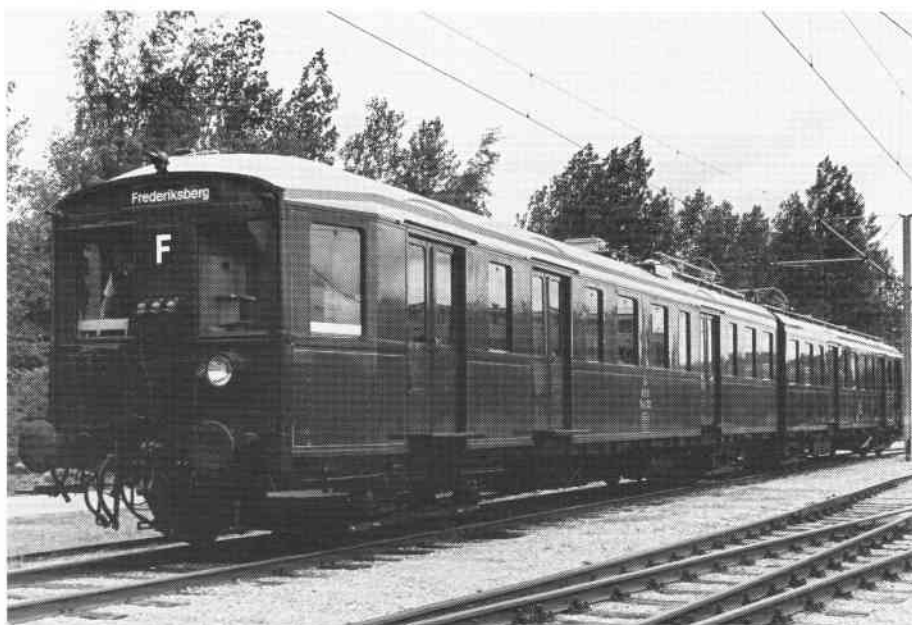
Veteran S-togsættet (MM 732 og MM 782) besøgte en lang række S-banestationer lørdag den 26. juni og søndag den 27. juni. Samtlige strækninger (med undtagelse af Ballerup-Frederikssund) befæredes i forbindelse hermed.

Mellemvognen, FM 874, nåede ikke at blive klar til præsentationsdagen. Når den er klar, kan der oprangeres et 3-vognstog mod 1934, der i øvrigt vil kunne lejes til udflugter mm. S-togsdivisionen håber på at skaffe de fornødne midler til installation af et mobilt HKT-anlæg i mellemvognen. En motorvogn bliver for tung, hvis anlægget installeres i denne.

## Navngivning af IC3-tog

Kalundborg navngav årets første IC3-tog (sæt 66) i april. Det kom til at hedde »Esbern Snare« efter den stormand af Hvide-slægten (1127-1204), som omkring 1170 byggede Kalundborg Slot og Kirke. Han var bror til Absalon og deltog ivrigt i vendertogterne. (Jytte Rex har foretaget udsmykning af toget).

Seks byer navngav deres IC3-tog i maj måned. Tønders IC3-tog (sæt 06) blev døbt



For første gang siden 1978 kunne man i sommer atter se et gammelt, brunt S-tog køre for egen kraft. Læs mere om renoveringen i teksten. Foto: Peter Thornvig.

»Kristine Svendsdatter« efter en kniple- og tjenestepige fra Østerby, som i 1639 i Gallehus fandt det første af de to berømte guldhorn fra Jernalderen. (Bodil Damgård står for togsættets udsmykning).

Birkerød gav sit tog (sæt 80) navnet »Henrik Gerner« (1629-1700). Han var under svenskekrigene præst i Birkerød og blev i 1658 fængslet, tortureret og dømt til henrettelse, men frigivet ved freden i 1660. (Carsten Nash har ansvaret for udsmykningen).

Allerød døbte sit tog (sæt 74) »Fritz Hansen« (1902-1987) efter møbelarkitekten, som sammen med samtidens førende arkitekter revolutionerede danske møbeldesign i trediverne. (Dekoration af toget ved Jesper Christiansen).

Ardens tog (sæt 68) kom til at hedde »Heinrich Miehe« (1846-1915) efter grundlæggeren af familiedynastiet Cirkus Miehe, som i 1912 fik kongelig bevilling. (Udsmykning af Poul Agger).

Næstved døbte sit tog (sæt 82) »Abel Schrøder« (1602-1676) efter billedskæreren fra Næstved. Han udførte altertavler, prædikestole og epitafier til kirker i det dansk-norske rige. (Toni Larsen har foretaget udsmykningen).

Hvalsø's tog (sæt 67) kom til at hedde »Thomas S Heiberg« (1738-1819) efter Søbys stridbane provst, som bl.a. oprettede en række fabrikker og fik guldmedalje som landmand. (Udsmykningsopgaven er givet til Søren Hansen).

★

Yderligere 7 togsæt blev navngivet i juni måned - heraf ét udenfor Danmarks grænser.

Nakskov døbte sit togsæt (nr. 72) »CDF Reventlow« (1748-1827) efter lensgreve Christian Ditlev Frederik Reventlow, der var chef for Rentekammeret og i en periode fungerede som landets statsminister. Han

betragtes som en af de mest betydende politikere Danmark har haft, idet han var midtpunktet i det reformarbejde, der lagde grunden til det moderne samfund. (Erik Meltofte har udsmykket toget).

Tysklands tidligere forbundskansler Helmut Schmidt døbte i Hamburg togsæt 83: »Max Brauer« (1887-1972) efter Hamburgs tidligere borgmester, som først og fremmest huskes for genopbygningen af byen efter 2. verdenskrig. (Mogens Zieler har lavet togets udsmykninger).

Skjern fik lov til at døbe togsæt 69: »Mads Skjern« (der gik DSB på akkord med sine principper) efter en fiktiv person kendt i alle danske og mange udenlandske hjem, idet han er den mest merkante person i Lise Nørgaard og Erik Ballings TV-serie »Matador«.

Af dialogen i serien forstår man, at Mads Andersen, der er fra Skjern-egnen, er født omkring 1900; han er typen på den foretagsomme dansker, der rejste fra vest til øst og med dristighed og fantasi trodsede tredivernes krise - og smed efternavnet. (Ingela Skytte står for udsmykningen).

De to personer, som i særlig grad var involveret i udformningen af IC3-toget, blev hædret ved en navngivning i Randers, den 12. juni: »Niels Tougaard Nielsen« (1957-1991) (togsæt 84) og »Jens Nielsen« (1937-1992) (togsæt 85). Førstnævnte var civilingeniør og kom til DSB, koreplanskontoret i 1982. Under arbejdet der fødtes tanken om en helt anderledes form for tog. Det tog fire år, fra tanken undfangedes til toget var køreklart, noget der normalt tager ti år - når det går hurtigt. Tougaard Nielsen omkom ved en tragisk flyveulykke i England. (Udsmykningen i toget står Rasmus Nøllemand for). Arkitekt Jens Nielsen var designchef i DSB fra 1971 og indtil sin død. Gennem sit virke knyttede han forbindelsen mellem virksomhedsledelse, kvalitet og design. Det fysiske udtryk for troen på denne sammenhæng findes overalt i DSB i skikkelse af nye



tog, farver og byggesystemer, som har været med til at markere hans virksomhed internationalt. (Togets dekoration står Bo Linnemann for).

Nørre Alslev navngav sit tog (sæt 81): »J C H Ellehammer« (1871-1946). Ellehammer var opfinder og blev verdensberømt for sin pionerindsats inden for flyvning; på øen Lindholm lykkedes det ham den 12. september 1906, som den første i Europa, at få en flyvermaskine med passager i luften. (Maleren Cai Ulrich von Platen har udført dekorationerne i togsættet).

Holbæk navngav togsæt 70: »Aage Stentoft« (1914-1990) efter bysbarnet, der blev en berømt komponist og teaterdirektør. (Bent Karl Jacobsen står for udsmykningen).

De resterende syv MF-togsæt navngives i løbet af efteråret.

InterCitydivisionen planlægger at udgive en bog til efteråret med omtale af personer og byer (byvåben), der gav navn til de 85 togsæt.

## Kongelig ventesal

Den kongelige ventesal på Fredensborg station får nu en renæssance efter at have været ude af brug i flere årtier. Dronning Margrethe har besluttet at bruge ventesalen til ambassadormodtagelser, når hun i sommerhalvåret opholder sig på Fredensborg slot. Det skete første gang den 25. maj. Da blev i alt fem ambassadører modtaget med en halv times mellemrum. En i-standsættelse af ventesalen fandt sted, da regentparret fejrede solvbrillup i 1992.

## Hvide busser

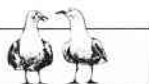
Sønderjylland var det første område i landet, hvor de røde DSB busser dukkede op - helt tilbage i 1932. Men det bliver nu stedet, hvor den røde farve glider ud af billedet.

Det amtslige trafikselskab i Sønderjylland (ST) har besluttet, at busserne - såvel DSBs som de private entreprenørs - i fremtiden skal være hvide. For DSB betyder det brud på en tradition bortset fra de reklamebusser, som er kommet til i de senere år, samt busserne på ruten mellem Århus og Tirstrup lufthavn - og de busser, der kører for internationalt område.

Af økonomiske grunde sker farveskiftet ikke på én gang - det koster omkring 20.000 kr. at ommale en bus - men foreløbig i takt med anskaffelsen af nye busser. Bus 086 (Aabenraa) er dog ommalet som prototype.

Bag beslutningen i Sønderjylland ligger, at trafikselskabet under navnet »Sydbus« vil markedsføre sig som et foretagende med ensartet service, uanset hvem der står for kørslen. En anden ændring bliver indførelsen af en fælles uniform for alle chauffører. Det er endnu ikke vedtaget, hvordan den skal se ud, men meget tyder på, at den ikke vil afvige særlig meget fra DSBs nuværende uniform.

## Færgenyt



### Sejlende motorvej

DSB sejler fra den 17. juni med halvtimes drift mellem Halsskov og Knudshoved. Samtidig forkortes færgernes tid i havnen fra 20 til 15 min., og det stiller derfor større krav om hurtigere afvikling af trafikken. Derfor er til- og frakørselsforholdene i Halsskov og Knudshoved ændret. Samme dag indvi- edes motorvejsstrækningen mellem Ringsted og Slagelse, og det betyder, at køretiden i bil fra København til Korsør bliver ca. 15 min. kortere.

Fra Knudshoved afgår færgerne hver hele og halve time, medens der fra Halsskov er afgang et kvarter over og et kvarter i hel. Ved at afgå på minuttallene 15 og 45 fra Halsskov undgår man den tætte trafik fra Vognmandsruten og IC-færgerne. De afgår begge hver hele time fra Sjællandssiden.

De nye afgangsgive med samme sejl- tid syv procent større kapacitet på overfarten. Færgerestauranterne på fire af færgerne er blevet moderniseret, og den femte færge (Romsø) står for tur i efteråret.

DSB har investeret ca. 4 mio. kr. i en bredere sejlrende, og de nye havne- og land- anlæg har kostet ca. 8 mio. kr. I Knudshoved kan bilerne nu køre frem til drive- in-boksene i flere baner, så man undgår de tidligere flaskehalsproblemer. Lastbiler og personbiler kan køre frem i to rækker foran opmarchrækkerne. Desuden er der ved hvert færgeløje plads til at stille to afgående og to ankommande løstrailere. Foran opmarcharealerne i både Knudshoved og Halsskov er der indrettet kø- og manøvreareal, hvor heller, stoplinier og lysma- ster er fjernet.

I Halsskov kan bilerne nu køre frem i tre rækker foran opmarchrækkerne, og nord for opmarcharealerne kan en ny plads rumme ca. 10 trailere med forvogne. De har mulighed for uafhængigt at køre til og fra færgen. Umiddelbart før leje 3 er der opret- tet en plads for lastbiler. Her kan man lede lastbiler fra opmarcharealerne hen inden ombordkørsel. På den måde undgår man krydsningsproblemer mellem lastbiler og personbiler. Pladsen rummer fire opmarch- spor med en samlet længde på ca. 260 m.

I både Knudshoved og Halsskov færge- havn er belysning, afstribning og skiltning forbedret. For hurtigere at kunne losse og laste mellemdekke er kurverne i tilkørsels- ramperne blevet rettet ud og gjort bredere, og der er bygget nye autoværn.

### Intercity flyvebåd på Kattegat

Konkurrencesituationen for trafikken mel- lem Århus og Kalundborg (København) har været stadig skiftende i foråret 1993. »Cit- tiShips« ophørte med hydrofoil-ruten mel- lem Århus og Kalundborg i midten af februa- ar, og med udgangen af marts indstillede »Dampskibsselskabet Øresund« (DSØ) og »Difko« driften med Foilcat »Flyvefisken« mellem København og Århus efter kun fire måneders sejlads.

Samtidig blev der truffet aftale om, at DSB-datterselskabet DSØ i stedet skulle overtage »KatExpress«, det vil sige chartre flyvebåden »Søloven«, der i sommeren 1992 var sat i trafik mellem Århus og Ka- lundborg af det norske selskab.

Dette iværksattes fra overgang til som- merkøreplan, den 23. maj. I forbindelse med omflagningen fra norsk til dansk flag ændredes navnet til »Søbjørnen« (det gam- le navn var allerede »optaget« i dansk skibsregister), og båden blev ommalet i »IC3-farver«. I de første par uger efter den 23. maj sejlede der derfor med DSØ's nye søsterskib »Sælen«, som netop var anskaf- fet til København-Malmö ruten. Til nyheder- ne pr. 23. maj hører, at DSBs togsteward- desser står til søs. Togservic varetager nemlig serveringen over Kattegat med »Vandflyveren«.

### Færge til Kiel

Efter to kortvarige forsøg med sejlads på ruten mellem Korsør/Halsskov og Kiel i 1984 og 1990 er der nu udsigt til en mere permanent rute i DSB regi. Premieren fandt sted den 4. juni, og der har i sommerens løb været god gang i reservationerne for privatbiler i forbindelse med ferietrafikken. Samtidig ser det ud til, at man har mulighed for at tiltrække lastbiler og trailere. Her spil- ler det ind, at DSB nu stiler mod en helårs- rute, medens der tidligere udelukkende var sejlads i sommermånederne.

*Det er ikke længere så surt at hedde Urd - men det har kostet at nå til stabilitet. Ifølge de nyeste oplysninger er facit, at der ikke har været nogen nævne- værdig gevinst ved at sælge de stolte su- perfærger »Peder Pa- ers« og »Niels Klim« - det skulle da lige være for køberen, Stena Li- ne... Foto af »Urd« i Kalundborg, 25. juli 1992: Jan Forslund.*



I Kiel, hvor man har leje fælles med »Langeland-Kiel Linien«, var der officiel indvielse på førstedagen med deltagelse fra Kiels bystyre. Dagen forinden var omkring 250 indbudte gæster på premieresejls. Man blev da festligt modtaget i Kiel, bl.a. af slæbebåde med vandkanoner. Den 39 år gamle færge »Kong Frederik IX« er på Fredericia Værft blevet ombygget til sin nye opgave. Til efteråret vil DSB vurdere rutens økonomi, men indtil videre er det planen, at Halskov-Kiel ruten skal sejle året rundt. Ifølge »DSB rederi« skal ruten have en belægning på 60% for at løbe rundt, men det vurderes, at det ikke bliver svært at opfylde det mål.

### »Knudshoved« til GW

Den stigende trafik på ruten Gedser-Warremünde betyder, at der er brug for en større færge på ruten. Derfor afløste »Knudshoved« den 25. maj »Kong Frederik IX«.

Trafiktallene på ruten har overgået alle forventninger og viser fortsat stigende tendens. For eksempel steg antallet af sættevogne i marts med 200 pct. I årets første tre måneder steg antallet af personbiler i gennemsnit med 20 pct. og busser med 40 pct.

»Knudshoved« har fået indbygget indvendige ramper, så det øverste bildæk kan tages i brug. Det forøger færgens kapacitet med 50 pct.

### HH-færger solgt

M/F »Kärnan«, som har sejlet på Helsingør-Helsingborg overfarten siden starten af tresserne, er solgt for 12,5 mio. kr. til rederiet »Gozo Channel Company« på Malta. Færgeren skal sejle mellem Malta og den lille nabo-ø Gozo og kommer i selskab med den tidligere H-H færge »Helsingør«.

»Kärnan« blev efter eftersyn og ommaaling på »Fredericia Værft« officielt overdraget til det maltesiske rederi den 4. maj.

★

Den 20 år gamle DSB færge »Kronborg« er nu officielt blevet overdraget som statens gave til Kulturby 96-projektet. Det sker, efter at finansudvalget har godkendt en bevilling på 15 mio. kr. til DSB som betaling for færgen.

Færgeren skal i de kommende år fungere som ramme om arrangementer, der virker som propaganda for Kulturby-projektet, hvad enten det gælder møder, udstillinger, underholdning eller pressesammenkomster. Medarbejdere fra DSB vil bemane færgen, når den anvendes til sejlads i Danmark eller i udlandet for at gøre opmærksom på begivenhederne i 1996. Driften af færgen vil blive betalt af kommuner og amter i det storkøbenhavnske område.

Det er meningen, at »Kronborg« i løbet af efteråret skal ombygges til sit nyt formål. Vognbækket bliver overdækket for og agter, der etableres en scene, og et system af

skillevægge vil betyde, at vognbækket kan anvendes til mange forskellige formål.

### »Mytologifærgerne«

Mergevinsten ved at sælge færgerne »Niels Klim« og »Peder Paars« for i stedet at chartré »Ask« og »Urd« er nu næsten forsvundet. Oprindeligt regnede man med en gevinst på 304 mio. kr. Rigsrevisionen skriver i en rapport, at den nu er skrumpet ind til 3 mio. kr. Beslutningen om at sælge de to superfærger og erstatte dem med ombyggede fragtskibe blev truffet af Folketinget i 1990. DSB chartrede færgerne af »Blæsbjerg Marine«. Trafikminister Helge Mortensen mener, at DSBs handlefrihed i forhold til dette selskab har været meget lille. Derfor skal vilkårene for charteringen ændres, bl.a. med en stabil ejerkonstruktion.

### Fanø overfarten

DSB har bedt Trafikministeriet om lov til at grave en sejlrende i Slunden ved Fanø. Hvis planen bliver godkendt, kan DSB halvere sejltiden til Fanø. Renden skal være 500 m lang, 4 m dyb og 50 m bred, så to færger kan passere hinanden. Desuden giver det - uden at genere færgetrafikken væsentligt - plads til at holde sejlrenden vedlige, så den ikke sander til igen. Det skal ske to gange årligt, og vil koste DSB ca. 1 mio. kr. om året.

I øjeblikket sejler færgerne 48 gange i døgnet. Med den nye sejlrende bliver det muligt at sejle 72 gange.

Inden Trafikministeriet giver DSB tilladelse til at starte gravearbejdet, skal de miljømæssige konsekvenser undersøges grundigt. Miljøundersøgelserne er først færdige til efteråret, og DSB rederi forventer at kunne begynde gravearbejdet næste forår.

### Krav om konkurrence

Konkurrencerådet har bedt Trafikministeren sikre, at der stilles havnefaciliteter til rådighed for rederier, der ønsker at drive bilfærgeoverfart fra Helsingør. Konkurrencerådets henstilling kommer efter, at »De Sammensluttede Vognmænd« og »Mercandia-rederierne« har klaget over de manglende muligheder for at sejle fra Helsingør. Trafikminister Helge Mortensen er forundret over Konkurrencerådets bedømmelse af sagen og har bedt Justitsministeriet se på de EF-retlige aspekter i sagen. I stedet opfordrer trafikministeren de rederier, som er interesserede i en færgerute på stedet, til at bygge deres eget havneanlæg.

Folketinget forudsatte i forbindelse med beslutningen om at bygge DSBs nye havn til brug for »ScandLines«, at resten af Helsingør Havn blev friholdt for bilfærgetrafik, og DSBs anlæg er i praksis fuldt udnyttet. Derfor er der pladsproblemer i Helsingør.

★

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

## Privatbanerne



### Privatbanernes fremtid

Efter nogle år, hvor privatbanerne har været i politikernes søgelys og forskellige instanser har analyseret samt lavet rapporter om privatbanerne, blev der endelig fredag den 9. juli indgået forlig mellem den nuværende regering og SF om banernes fremtid.

Uroen om banerne startede med »Rapport om Trafikøkonomi (Würzen-rapporten)« i maj 1989. Så fulgte Trafikministeriets rapport om en eventuel overførsel af privatbanerne til de kollektive trafiksselskaber eller amtskommunerne i 1991. I 1992 fremkom først rapporten om privatbanernes økonomi, og den blev i november 1992 fulgt op af en detaljeret beskrivelse af de danske privatbaner. Endelig har rigsrevisionen i april 1993 afgivet beretning til statsrevisorerne om udviklingen af privatbanernes økonomi og produktivitet i årene 1986-91.

I den sidstnævnte beretning, som der bringes en artikel om andetsteds i dette nummer af Jernbanen, har man ikke fundet anledning til at fremsætte kritiske bemærkninger om privatbanerne. Derimod har man fundet frem til, at banerne i de nævnte år har formået at reducere udgifterne, og alligevel har banerne haft en produktionsfremgang på ca. 3%.

Forliget mellem regeringen og SF betyder, at man på driftsiden indgår en 4-årig rammeaftale med privatbanerne, og denne indebærer, at der i de kommende fire år skal ske en reduktion i statens driftstilskud på 2,5% pr. år. Banerne får med aftalen mulighed for en bedre og mere langsigtet planlægning fremfor nu, hvor man hvert år har skullet afvente vedtagelsen af finansloven inden planlægningen for det enkelte driftsår virkelig kunne begynde.

### Penge til nye tog

Hvad der er mindst lige så vigtigt er, at forliget indebærer, at staten stiller 225 mio. kr. til rådighed for privatbanerne til moderniseringer. For dette beløb skal der anskaffes 14-15 nye motortogsæt, der forhåbentlig i 1995-96 kan indstilles på GDS, HFHJ, LJ, HHJ, OHJ og HTJ.

Det nye materiel skal udbydes i EF-licitation, og der er allerede annonceret i EF-tidende. Inden midten af august skal vognfabrikker i EF oplyse om de ønsker at være med i den endelige licitation. Privatbanerne har udarbejdet et omfattende licitationsmateriale, som så vil blive sendt til de interesserede virksomheder.

Fra banernes side er der opstillet en række krav til de nye togsæt. En af de vigtigste er, at der skal kunne sammenkobles med DSB's IC3-tog. Spændende er det så om ABB Scandia i Randers vil kunne få ordren, for man kan vel godt regne med, at den danske togfabrik melder sig med sit IC2-tog i forbindelse med licitationen.

I midten af oktober skal tilbuddene på de



Svellerne er lagt ud - sporrenoveringen når snart til Brede.  
Foto 15. juni 1993:  
Jan Forslund.

## Veteranbanerne

### Limfjordsbanen

Her i Aalborg går jernbaneklublivet sin van-te gang. Der er som altid rigeligt at se til for dem der møder op. Vi er lige nu i gang med at give FFJ 34 det helt store kedeleffersyn. Kedlen er blevet synet af Greve Petersen. Han anbefalede udskiftning af et par støttebolte mere, end vi havde påregnet, men ellers gav synet ikke anledning til bemærkninger. Vi er i skrivende stund i færd med at forberede den endelige trykprøve, inden vi kan samle FFJ 34 igen. Vi må nok se i øjnene, at projektet, kedeleffersyn, har taget længere tid end beregnet. Vi har bl.a. måtte fremstille en del værktøj selv. Største enkeltstykke var en hydraulisk presse til at sætte selv de store rør i facon. Selve det at fremstille værktøjet var ikke så kompliceret. Vi har brugt MHVJ's udstyr som inspiration. Det var mere det at finde en velegnet hydraulikpumpe.

Utalige er de udsagn der angiver hvilket stykke materiel der er uundværligt når der drives en veteranbane. Vi må tilføje, at uden en traktor med kran går den ikke. Vores Bukh-traktor beviste igen sit værd, idet den også kan bruges som kraftstation ved rørpresning. Det kniber dog så med at betjene de hydrauliske støtteben, men det er en anden historie.

Selv om vi har fået lavet en del ting ude i byen, når FFJ 34 ikke at blive klar til sæsonstarten. Vi må så igen ty til SB M6. Den maskine, som samtlige veteranbanematerielkyndige i kongeriget Danmark har en ufordelagtig historie om, har for os været den store gevinst i veteranbanematerielotteriet. Vi har nu købt SB M6 af A/S Skagensbanen til en fordelagtig pris. Fredag den 02. april blev betalingen for M6 overrakt til repræsentanter for A/S Skagensbanen. A/S Skagensbanen lod sig repræsentere af direktør Aage Jensen med frue, stationsforstander Bent Ravnild med frue samt værkfører Henning Brandhof. Selve seancen i og ved remisen i Aalborg, samt den efterfølgende tur til østhavnen blev optaget og vist af TV-Nord, et indslag som har givet en fin fin respons både for Skagensbanen og for os.

Grunden til at vi har valgt at »ofre« penge på at købe M6 af Skagensbanen frem for at køre videre med den gode lejeaftale vi havde, var at M6's batterier efterhånden var helt ubrugelige.

Da køb af batterier til et lokomotiv som M6 er en bekostelig affære, var det svært at finde et »fordelagtigt køb« til en maskine der ikke tilhører os. M6 er nu blevet udstyret med de nye batterier, så nu er strømproblemerne også løst.

Da M6 er blevet en vital del for Limfjordsbanens virke, har vi set os omkring for at finde en makker til den.

Igen har direktør Aage Jensen A/S Skagensbanen været imødekommende over

nye tog så foreligge, og hvis eller alt forløber efter den fastsatte tidsplan, vil en kontrakt på de nye tog kunne underskrives inden årsskiftet 1993-94.

### Penge fra forsøgspulje

Privatbanerne får penge fra Trafikministeriets pulje til forsøg med alternativ kollektiv trafik uden for landsdelscentrene.

Fire privatbaner, Hornbækbanen, Nærumbanen, Skagensbanen og Østbanen, har i foråret 1993 fået bevilget penge fra Trafikministeriets forsøgspulje til et opklarende forprojekt omkring ændret driftsform.

De fire baner har vurderet, at anskaffelse af nyt persontogsmateriel til disse først vil kunne komme på tale omkring år 2002-03. Derfor ønsker banerne at vurdere, hvorvidt fremtidens driftsform skal baseres på el-traktion efter »light-rail«-princippet i stedet for den traditionelle dieseldrift.

Undersøgelsen vil bl.a. omfatte opstilling af driftsmodeller samt tilhørende konsekvensberegninger, herunder rejsetidsforbedringer og/eller standsningsmønster m.v., samt energiforbrug og miljømæssige konsekvenser. Desuden vil undersøgelsen omfatte investeringsbehov i rullende materiel, i faste anlæg samt vurdering af f.eks. kørelednings- og masteanlægs indpasning i miljøet. Endelig vil man også undersøge finansieringsformer, herunder mulighed for anlægss støtte fra EF.

Undersøgelsen vil munde ud i en rapport, der forventes at foreligge ved årets udgang. Spændende er det, at man også ved privatbanerne har mod på at undersøge nye muligheder for fremtidens jernbanedrift, og vi vil vende tilbage til dette opklarende forprojekt, når den planlagte rapport foreligger.

### Hornbækbanen (HHGB)

I forbindelse med sommerkøreplanens ikrafttræden udvidedes halvtimesdriften i en del af dagtimerne til også at omfatte strækningen Hornbæk-Dronningmølle. Banen kan fortsat fremvise stigende passagertal, sandsynligvis en følge af den intensiverede toggang der indførtes for over et år siden.

Hornbæk station er i sommer blevet mo-

derniseret, bl.a. med et egentlig rejsecen-ter. Også kiosksalg i banens regi hører til nyhederne.

Hornbækbanen har fået godkendelse til at etablere ny krydsningsstation i Hellebæk, et arbejde der sandsynligvis vil tage sin begyndelse sidst på året. Krydsningsstationen vil smidiggøre den intense trafik, således at man ved forsinkelser fra DSB-togene i Helsingør kan forlægge de normale krydsninger fra Ålsgårde til Hellebæk.

### Frederiksværkbanen (HFHJ)

Banen har sidst i juni måned modtaget tre Bf vogne fra DSB. Vognene skal renoveres i Frederiksværk, og anvendes til mulige dieseltrukne tog om morgenen som følge af Gribskovbanens merbrug af lynetter ved vinterkøreplansskiftet. Frederiksværkbanen fik for år tilbage tre Bg vogne, som nu forventes udrangeret. Styrevogne står fortsat højt på banens ønskeseddel.

### Lyngby-Nærum Jernbane (LNJ)

Spormoderniseringens anden etape nåede den 17. juni Brede station, og strækningen fra Jægersborg til Brede er nu færdigrenoveret til normal strækningens korsel, dog resterer der enkelte arbejder ved broer og overskæringer. Arbejdet var atter i år begunstiget af godt vejr i nattetimerne, og man besluttede derfor at fortsætte et godt stykke mod Ørholm, så længe de nye skinner rakte. Arbejdet, som udføres af Ods herredsbanens banekolonne, afsluttedes ved Brede Indelukke (km 5) midt i juli måned. Næste år færdiggøres moderniseringen med den godt 2 kilometer lange strækning til Nærum.

Administrationsbygningen på Firskovvej i Lyngby er i foråret moderniseret og udvidet. Udover lokaler til almindelig administration og kontorhold er bygningen nu udvidet med et stort mødelokale og velfærdsfaciliteter for værksteds- og banepersonalet.

*Privatbanenyt er redigeret af  
Ole-Chr. Munk Plum*

*Afsnittene om Nærumbanen, Frederiksværkbanen og Hornbækbanen er skrevet af  
Jan Forslund.*

for vores ønsker, idet en flok veltillfredse LFB'ere lørdag den 5. juni hjembragte SB M5 til Aalborg. M5 er jo specielt Aalborg interessant, idet den jo har en fortid som AHJ ML5206. (Hvem har de originale nummerskilte? samt andet vedr. Aalborg Marcipanbrødene, vi vil meget gerne låne materialet).

Vi har fået lov at disponere over SB M5 resten af året, hvorefter vi igen kan tale om brugen af maskinen. SB M5 har lidt mislyde ved den ene motor, dog ikke værre end at vi tør starte den. M5 er blevet godkendt til kørsel på DSB's strækninger når vi får monteret nødbremseventiler i hvert førerum.

Det er ikke kun på trækraftfronten at der sker noget. Vi har indgået en aftale med MHVJ om at vi færdiggør SB F3 til brug som forstærkning i vores tog. Vognen står stadig i Mariager og vi arbejder på at finde en lejlighed til at hente vognen til Aalborg.

DC 72 er stadig under restaurering i Hjørring. Arbejdet går lidt trægt her i sommervarmen, idet de forskellige håndværksmestre »låner« lærlingene til diverse opgaver.

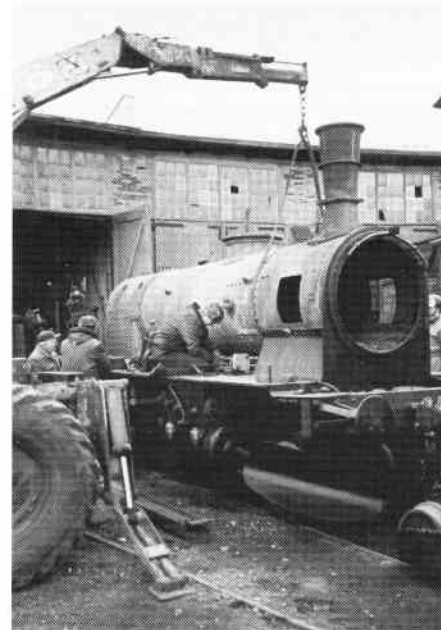
For nu ikke at glemme vores skinebusser; Vi må konstatere, at efterspørgslen efter særtog med Sm har været forsvindende lille, selv om det er et billigt alternativ, så SVJ Sm7's gearkasseproblem er endnu ikke blevet løst. Vi har nu mulighed for, med tiden, at kunne tilbyde et »komplet« skinebustog, idet vi nu også råder over et par Sb-ere foruden vor HHJ Sp som bivogne til Sm, men der skal præsteres mange timer i remisen, inden vi når så langt.

Som antydnet ovenfor sker der til stadig-



Øverst: SB M5 og M6 ved afhentningen af SB M5 i Skagen - flaget er hejst i baggrunden; selv da lokomotiverne begge havde fast base i Skagen, var det en ualmindelig stor sjældenhed at se dem køre samtidig.

Til højre: Fra revisionen af FFJ 34. Kedlen løftes for S-revision ved remisen i Aalborg. 20. marts 1993. Fotos: Martin Jakobsen.



hed en hel del i Aalborg. Skulle der være DJK'ere i Nordjylland, der har nogle timer til overs, er de velkomne til at bruge deres tid ved Limfjordsbanen.

Vi kan også bruge folk med en baggrund som bygningshåndværkere og lignende, idet vi skylder remisen en grundig overhaling såvel ude som inde. Alle er velkomne til at ringe for at høre nærmere.

Ove Thomsen

# Ordhunden

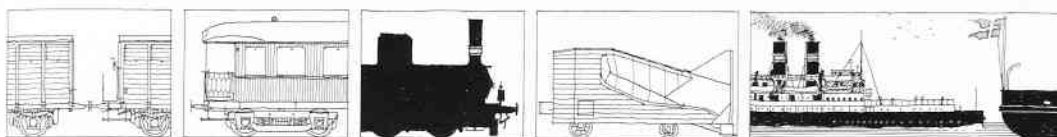


Sporhunden i forrige nummer voldte betydelige kvaler for læserne, og det var måske

ikke så sært. Kun 15 rigtige besvarelser på én af stationerne nåede redaktionens brevkasse, og kun fire havde begge stationer rigtige. Øverste billede var Store Magleby station på den tidligere Amagerbane, en station som stadig har undgået storbyens indhug, og ligger som tilforn. Nederste billede med IC3 tog var Norre Nebel. Blandt de 15 dygtige blev Erik Sørensen, Fredericia udtrykket fra hatten, og en bogpakke er afsendt.

Dette nummers ordhund er atter lavet af Povl Wind Skadhauge - nummer 10 i rækken. Kodeordet sendes til redaktionen i Holte, Vasevej 19 A, 2840 Holte inden 20. september, og du er med i næste lodtrækning om jernbanebøger.

/JF



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

| ASSI-<br>STAN-<br>GEN    | ENHED<br>INDRØM-<br>MEDES | 1             | RÅD<br>BRA-<br>BRAND   | 20                            | IKKE<br>NEJ<br>KEJSER   | ANLAG<br>EGEN-<br>VÆSEN  | 21                    | ÅRS<br>ÆR<br>MAD        | SVE-<br>BØLLE<br>RINGE  | PAR<br>KØRE-<br>TØJ           | TING-<br>STED        | LEVERE<br>10             |
|--------------------------|---------------------------|---------------|------------------------|-------------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------|
| ✱                        |                           |               |                        |                               |                         |                          |                       |                         |                         | 1. KL                         | DER-<br>FOR<br>FARVE | 19                       |
|                          |                           |               |                        | MONO-<br>POL<br>EDS-<br>GLOSE | 8                       |                          |                       |                         | 2C1<br>EJEN-<br>DELE    | RET-<br>NING<br>DAMP-<br>SKIB |                      | ✱ 22                     |
| SKIBE<br>LUNDER-<br>SKOV | STOP<br>RAN-<br>DERS      |               | HER-<br>BORG<br>RØG    |                               | ROMAN<br>AF<br>H. C. A. | MATE-<br>RIALE           | VÆGT<br>BIB<br>PERSON | GODS<br>LOKO-<br>LITRA  | BRATI<br>SET I<br>SØVNE | 9                             | 10                   | TO ENS<br>GRIND-<br>STED |
| ✱ 23                     | 24                        | 25            |                        |                               |                         |                          |                       | ✱                       |                         |                               | 11                   | 12                       |
| TER-<br>MINAL<br>50      |                           | 18            |                        |                               | 13                      | 14                       |                       | TVSK<br>SY-<br>STEM     | 15                      | BRÆND-<br>SLET<br>ÆRLIG       |                      |                          |
|                          |                           | VÆGT<br>TER   | TOPE<br>OPHAV          | PIGE-<br>NAVN                 | GUD<br>KVÆL-<br>STOF    |                          |                       | GRÆDE<br>ÅRBOG          | 2                       | 3                             | 4                    | PALLA-<br>DIUM<br>ÅRS    |
| SEL-<br>SKAB<br>GRYN     |                           | NAVN<br>BIORD |                        |                               |                         | ÅRHUS<br>H               | ANO-<br>NYM<br>STØN   | PSY-<br>KISKE<br>ELTANG | 16                      | 17                            |                      |                          |
| G-LOKO<br>GL<br>MÅDE     |                           |               | LILLE<br>LOKO<br>BIORD | BARE                          | PIGE<br>PIGE            |                          |                       |                         |                         |                               | PÅ GL<br>SIGNAL      | SORØ<br>VOKSE            |
|                          |                           | 28            |                        |                               | 29                      | 30                       |                       |                         | STRAT-<br>TUM<br>SKIVE  | 6                             | 7                    | VRÅ<br>REG-<br>STRUP     |
| STORT<br>LOKO<br>GEMAL   | FINDES<br>GODS-<br>LOKO   |               | BARN-<br>LIG<br>2B     |                               |                         | SINDAL<br>MOTOR-<br>LOKO |                       | 1C2<br>1B1              | TRE<br>ENS<br>NUL       |                               |                      | 1B1<br>HYLD<br>VOGN      |
|                          |                           | 26            |                        | 10                            | ✱                       | 27                       |                       |                         |                         |                               |                      |                          |





Privatbanetilsynets direktør Ole Søndergård inspicerer her sporet på en (tidligere) del af Bloustrådbanen, september 1992. Nu er der mere at inspicere!

## Indvielse i Bloustrød

Lørdag 11. september 1993 indvier Bloustrødbanen sit andet strækings-afsnit. På den nye banelid, der andrager ca. 400 meter, forefindes af attraktioner bl.a. en med blinklys sikret overkørsel, oplyser Oscar Meyer fra DJKs afdeling for smalspor.

Indvielsen af forlængelsen mod Kongevejen fra banens bro til Bloustrød Teglværksvej sker under overværelse af honoratiores. Banens længde andrager nu ca. 800 meter, og nærmere detaljer om indvielsen kan fås hos Oscar Meyer eller på Bloustrødbanens telefon. Begge numre findes bag i bladet.

## Læserne skriver

### Sporplaner i »jernbanen«

I Jernbanen nr. 3 1993 efterlyser et medlem, Lars H. Bak, sporplaner fra danske stationer. Jeg kan helt tilslutte mig dette ønske, men vil gerne udvide det til også at omfatte samtlige danske jernbanestrækninger. Dette er formentlig ret enkelt, hvad privatbanerne angår, hvorimod DSB-strækninger og stationer vil være mere kompliceret, men man kunne jo gå frem strækning for strækning f.eks. efter køreplanen/tjenestekøreplanerne. Helst skulle sporplanerne være på løse sider, som man kunne tage ud og opbevare i et ringbind eller lignende og med mulighed for at udsende rettelsessider, når der sker ændringer i sporplanerne. Jeg er helt klar over, at København H og København G vil give store problemer, men det skulle vel være muligt at klare også dette problem. Et eller andet kontor i DSB må da have en oversigt over spor på åben strækning med diverse transversaler og spor på stationsarealerne inkl. havnespor og industrispor.

Med venlig hilsen V. Lindstrøm

# Afsporing!

En øjenvidneberetning fra Østerport 29. juni 1993 - bl.a. om effektivt DSB-, brandmands- og politi-beredskab

## Af Poul Skebye-Rasmussen

Som daglig kunde hos DSB, benytter jeg som regel tog 3046, fra Østerport (mod Helsingør) kl. 16.31 1/2. Tirsdag den 29. juni 93 havde jeg lyst til lidt forandring, så i stedet for at gå til Østerport, gik jeg til Nørreport, hvorfra 3046 afgik præcis (3046 er som regel forsinket).

Da vi kommer ud af »røret« og med jævn fart nærmer os Østerport, mærker jeg pludselig et voldsomt stød i toget - nå, vi bremser nok. Der kommer flere stød, det føles og lyder nærmest som om vi løfter os fra skinnerne og falder ned igen, så jeg sætter fødderne i spænd mod kanten af sædet overfor. Ny begynder vognen at ryste og hoppe, og jeg er med det samme klar over, at nu har vi i hvert fald forladt skinnerne og er »gået på gulvet«. Nakkepuderne rystes løse og flyver rundt, det samme gør nogle lettere stykker bagage.

Farten tager heldigvis hurtig af, vi stopper, og der bliver helt stille.

Vognen står skråt over mod støttmuren til Østervold, og den duver. Vi begynder at tale om, hvad der mon er sket. Jeg åbner vinduet ind mod muren og ser fremad, at vores styrevogn er kørt op i muren. Vi holder også noget nærmere ved muren end vi bør. Fra den anden side af vognen lyder det pludseligt »Hvad er det, der ligger der?«

Alle og enhver kan se hvad det er, men man tror næppe sine egne øjne: Det er en styrevogn, som er væltet helt om på siden. Vognens bund vender over mod os, boggi-erne er væk. Der er fået nogle grimme huller i den vognside, der nu vender op. En støvsky står omkring vognen.

Vi kan konstatere, at i vores vogn er ingen kommet til skade, vi er alle lidt rystede, men ved godt mod. Selvom der ikke er passagerer at se, og vi ikke kan høre råb om hjælp, må der være tilskadekomne i den væltede styrevogn. Den almindelige mening hos os er, at vi gør mest gavn ved at blive inde i vognen, så skaber vi ikke forvirring udenfor. Nogle passagerer fra en af de andre vogne løber mod styrevognen.

Nu kommer togføreren ned langs stammen. Hun råber at vi skal blive i toget, ledningerne er faldet ned. Så snart der er sikkerhed for at strømmen er afbrudt, kan vi få lov at komme ud. Så lyder udrykningshornene i det fjerne, det er en lettelse at vide, at kvalificeret hjælp er på vej.

Pludselig er der et par brandmænd ved toget fulgt af brandinspektøren. De kravler op i den væltede vogn, udrykningslæge og ambulancefolk med deres udstyr er også på plads. Politi med grønne veste og DSB

folk med orange veste dukker op. Jeg ser på uret. Der er dårligt gået 10 minutter siden jeg mærkede det første stød i toget...

Et enkelt S-tog mod Nørreport sniger sig forbi medens vi venter. Herefter indstilles al toggang.

Omsider er det blevet vores tur til at komme ud. Det viser sig at være en vanskeligt øvelse. Dels står vognen skråt, så der er et par meter ned, dels er trinene bøjet. To stærke DSB-folk er kommet til for at hjælpe os. For at komme fri af vognen sætter vi af fra det skrå vogn gulv og kaster os ud i den blå luft. Her hjælper de 2 flinke DSB-mænd os med at lande uskadt og på ret køl i ballasten.

Efter en vellykket landing ser jeg en boggie, der står ensom og umotiveret mellem sporene op til vores vogn. Den må være fra styrevognen.

Vi begiver os så i gåsegang i retning mod Østerport station mellem diverse løsrevne og mere eller mindre beskadigede vogndele. Vejen går forbi styrevognen fra vort eget tog.

Den har fået et gevaldigt tryk og ser ud, som om der havde været gjort forsøg på at brække dens næse. Mærkelige rør og gråt isolationsmateriale stikker ud mellem de bøjede iturevne plader. I baggrunden hører vi stadig sirenerne fra udrykningskøretøjer på vej til Østerport.

Fremme ved Østerport station, spor 11, venter politifolk på at komme til at registrere vore navne og CPR-numre.

★

I spor 1 på Østerport holder et kystbanetog med en Me'er klar, så vi kan fortsætte den så brat afbrudte rejse. Knap 40 minutter efter at jeg havde mærket det første stød, sidder jeg så i dette tog.

Over stationens højtaleranlæg udsendes hele tiden meddelelse om, »at på grund af en afsporing mellem Nørreport og Østerport er al toggang i øjeblikket indstillet mellem Østerport og Københavns Hovedbanegård«...

★

Jeg er hjemme i Rungsted præcis en time senere, end jeg ville have været, hvis 3046 ikke var forulykket. Jeg er blevet en oplevelse rigere, en oplevelse som jeg gerne havde undværet, men Vorherre har heldigvis holdt sin beskyttende hånd over mig.

□

## Foreningsnyt



## Udflugtstog

### »Afskedstur« med Mx og B-vognsmateriel.

- Efter succes'en med My 1104 ved GM-gruppens tur

Efter GM-gruppens afskedstur for My 1104 til Assens i foråret, hvor det lykkedes at samle næsten 100 deltagere til en tur med »moderne« materiel, forsøges successen gentaget **lørdag den 18. september**, denne gang med Mx-fremført tog vest for Storebælt!

Oprangeringen forventes at blive Mx-B-BD, alle i designlakering. Toget er bestilt med sjællandsk Mx uden indbyggede slutsignallygter, men på grund af det stærkt begrænsede antal Mx ved DSB er det ikke sikkert, at dette ønske kan opfyldes. Udflugten køres som »sort lyntog« omkring 1980.

Mx-eren overføres kun for dette ene togs skyld fra Sjælland, hvorfor særtoget udgår fra **Nyborg Færge kl. ca. 8:30**. Der bliver forbindelse fra Sjælland med IC 117, afg. København H. 5:55. Fra vest er der forbindelse til særtoget på Nyborg Station med IC 116, ank. 8:25. Forbindelse i Nyborg Færge kan ikke påregnes. Husk pladsbestilling! Da hovedstrækningen over Fyn allerede er »odelagt« af master, bliver der kun fotomuligheder i Nyborg (udsigt fra vejbroen), inden toget med et kort ophold i **Odense kl. ca. 8:50** kører direkte ad Snoghoj-Taulov banen (som 1. DJK-udflugt) til **Kolding, afgang ca. 9:40**. Herfra fortsætter vi, med en oprangering, som kunne være P 443 »Englænderen« i K 78, mod Esbjerg med planlagte fotostop i Vejen og Bramming. Efter omløb fortsættes som »sort lyntog« og med arbejdstogskørsel ad den vestjyske længdebane til Skjern, og herfra til Herning og Vejle. Fra Esbjerg arrangeres med kyndig vejledning fra lokal kendte kræfter så mange fotostop, som tiden tillader, forhåbentlig også med de sidste armsignaler og i de karakteristiske jyske landskaber. Toget returnerer efter fototu-

Hvem sagde »tilbage til 1978«? Et ganske almindeligt IC-tog for 15 år siden. Mx 1033 trækker oprangeringen A-Bk-B-B ind til stop i Randers på vej mod København. Foto i juni 1978: Anders Riis.



rens afslutning i Fredericia kl. ca. 17:45 personførende - i en rigtig lyntogsplan over Fyn - til Odense og Nyborg, med forventet ankomst ca. 19:00, sådan at der bliver forbindelse mod øst med samme færge som IC 160, ankomst med regionaltog til København H. kl. 22:05.

Turen kan meget vel blive sidste personførende tog med DSB Mx i designlakering vest for Storebælt. Det bliver en lang dag med et omfattende program, med mange nøje udvalgte fotomuligheder i miljøer, som endnu ser ud som for 10-15 år siden. Vi forsøger at gennemføre toget med personale i brune uniformer fra perioden, og der vil varen tro være »perroncirkus«. Deltagerne opfordres til at medbringe bagage og tøj fra de sene 70'ere. Også selv om du ikke måtte være ivrig fotograf, vil rejseruten og oprangeringen kunne retfærdiggøre *din* deltagelse i turen.

Programmet tillader ikke tid til længere stationsophold. I toget vil der kunne købes drikkevarer, og ved forudbestilling kan der leveres madpakker til frokost. Bestilling af madpakker sker ved at anføre »M« ved bestilling af billetter til toget. Madpakker til rimelig pris udleveres og betales i toget. Husk at omsætningen i toget er med til at muliggøre turens gennemførelse.

De høje omkostninger ved overførslen af Mx til vest og den meget lange kørestrækning (455 km!) betyder, at billetprisen må sættes til kr. 200,- uanset påstignings-

station (1/2 pris for børn). Turen kan kun gennemføres, hvis der deltager mindst 85. Frirejse kan ikke anvendes i toget. Ved billetkøb i toget opkræves kr. 25,- i gebyr.

Fotografer, som vælger at følge toget i bil, bedes pr. bil indbetale kr. 100,- og vil så modtage en kopi af særtogsanmeldelsen inden turen. Ved indbetaling bedes bilens mærke, farve og registreringsnummer anført, sådan at betalende fotografer i bil vil kunne genkendes fra toget.

Vær med til at støtte en anderledes udflugt - bak op om initiativet, og vær med til at sikre gennemførelsen af en tur med et »ægte« tog, som snart forsvinder. Tilmeldingsfrist til turen er **3. september** - bekræftelse på deltagelse og detaljeret program eller besked om turens aflysning udsendes til deltagerne i ugen derefter.

**Tilmelding sker ved at indbetale turprisen på Giro 8 11 10 067,**

**DJK Udflugtsafdeling,  
Kalvebod Brygge 40,  
1560 København V.**

GM-gruppen og  
DJK-udflugtsafdelingen

### Med »blandettog« på Viborg-Løgstør banen!

Midtjysk Afdeling arrangerer **udflugt i anledning af Viborg-Ålestrup banens 100 års jubilæum**

**onsdag den 15. september 1993.**

Udflugten kommer til at foregå med MHVJs personvogn VNJ C 25, der medtages i det ordinære godstog på banen. Prisen for deltagelse i turen, der starter

og slutter i Viborg (afgang ca. kl. 7.15), bliver ca. kr. 75,00. Tilmelding til udflugten kan ske ved henvendelse til Torben Bay-Johansen, tlf. 86 27 79 97, som også giver nærmere oplysninger om arrangementet, *senest søndag den 5. september 1993*. Bemærk at deltagerantallet er begrænset til 50!

Midtjysk Afd., Bestyrelsen

### Kørsel med veteranog i Bramming-området den 28/8 og 29/8 1993

|          |    |       |       |       |
|----------|----|-------|-------|-------|
| Bramming | af | 11.00 | 13.00 | 15.00 |
| Vejrup   | an | 11.15 | 13.15 | 15.15 |
| Vejrup   | af | 11.30 | 13.30 | 15.30 |
| Bramming | an | 11.45 | 13.45 | 15.45 |

|             |    |       | kun lø | kun sø |
|-------------|----|-------|--------|--------|
| Bramming    | af | 14.05 | 16.05  | 16.19  |
| Gredstedbro | an | 14.19 | 16.19  | 16.33  |
| Gredstedbro | af | 14.33 | 16.33  | 16.45  |
| Bramming    | an | 14.47 | 16.47  | 16.59  |

Togene fremføres af damp eller MO. Der er åbent hus i remisen i weekenden.

Preben Clausen

## DJK's Salgsafdeling

### NYHEDER

*DSB - Løgstorbanen gennem 100 år* af Ole Chr. M. Plum og Jakob Stilling. I 1988 lavede DJK et lille hæfte om Løgstorbanen i forbindelse med foreningens store udflugt til banen. Det blev udsolgt i 1992.

Teksten er nu udvidet samt omredigeret, og hæftet er udvidet til at være på ialt 32 sider i format A5 med 23 fotos, 1 kort samt aftryk af forskellige køreplaner m.m.

Medlemspris: 25,- kr. (inkl. forsendelse) - ellers 30,- kr.

★

*Tryklufthjulet* af Birger Bruun. Hæftet om tryklufthjulet er lavet af Birger Bruun hovedsagelig til brug ved uddannelse af personalet på veteranbanerne. På 44 sider i format A4 gennemgås bremsesystemet på et tog, ligesom der er forklaringer på de enkelte dele i tryklufthjulet. Der er 34 illustrationer, diagrammer i hæftet.

Medlemspris: 35,- kr. (inkl. forsendelse) - ellers 40,- kr.

★

*Under Vingehjulet* er en serie af bøger som Lokomotivet har taget initiativet til at udgive. Bøgerne, der er redigeret af Torben Andersen, er i format A4. De indeholder et stort antal billeder fra en forsvunden tid, og de er absolut værd at studere. Billederne er ledsaget af tekster. Ud over miljøet fra jernbanerne og naturligvis det rullende materiel indeholder bøgerne også motiver af biler og færges. Emnerne i bøgerne er kronologisk behandlet.

Der er planlagt flere bøger i serien, og foreløbig er der udkommet to, nemlig:

*Under Vingehjulet, DSB 1945-1960*, 68 sider, 90 fotos, 170,- kr.

*Under Vingehjulet, DSB 1930-1939*, 76 sider, 92 fotos, 180,- kr.

★

### Nye postkort

Til foreningens veteranjernbaner er følgende nye postkort fremstillet i 1993:

5148: Veteran tog fremført af damplokomotiv et DSB D 826 fra 1905, i Fruens Bøge, juli 1989.

5149: Damplokomotivet DSB K 564 fra 1898 med veteran tog ved Flintholm i København, august 1991.

7513: Mariager-Handest Veteranjernbane: Motorvognen HHJ M 2 fra 1932 med veteran tog ved Lunddalen, august 1992.

7514: Mariager-Handest Veteranjernbane: Diesellokomotivet VNJ DI 12 med veteran tog under udkørsel fra Handest, juni 1990.

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 og 2/93 bragtes lister over andre postkort, som DJK forhandler.

### Andre postkort

Hjørring Privatbaner og Skagensbanen har hver en postkortserie, der er omtalt i Jernbanen nr. 2/93, og nu er der også fremstillet en serie for Lemvigbanen.

Prisen pr. serie med privatbanekort - 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 med Lemvigbanen omfatter:

VLTJ 301: Damplokomotivet VLTJ nr. 6 fra 1910 udstillet foran statikonen i Lemvig, 1991.

VLTJ 302: Lemvig »Bjergbane« med VLTJ YBM 17 på havnen i Lemvig, 1992.

VLTJ 303: VLTJ Ys 12-Ym 12, »Storåen« i klitterne mellem Vrist og Vejlbj Nord, 1992.

VLTJ 304: VLTJ Ym 14-Ys 14, »Tangen« og Ym 12-Ys 12, »Storåen« på stationen i Lemvig, 1992.

VLTJ 305: VLTJ Ym 12-Ys 12, »Storåen« på Harboør tange, 1992.

★

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

Salgsafdelingen er i færd med at overgå til et nyt regnskabssystem, og i forbindelse hermed beder vi om, at man på alle bestillinger fremover husker at angive medlemsnummer, hvis man er medlem af DJK.

BB, HCH og OCMP

### Sidste nyt fra Salgsafdelingen

*Himmerlandsbanerne 1893-1993*, af Jens, Lars og N.H. Lindhard. Krejls forlag i Løgstør har i forbindelse med Himmerlandsba-

nernes jubilæum udgivet denne bog på 74 sider i format A5. Bogen, der er rigt illustreret, er med stift bind. Pris 128 kr. incl. forsendelse.

### Støt DJK - køb bogen i Salgsafdelingen

## Møder i DJK

### Kommende møder i København

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

#### Onsdag den 15. sept. 1993 kl. 19.30:

»Hvad kameraet fangede i årets løb«, Medlemmernes egen aften, hvor vi håber at se mange gode optagelser fra jernbanernes dagligdag i det forløbne år.

#### Onsdag den 17. nov. 1993 kl. 19.30:

»Lemvigbanen« - en af Danmarks ældste privatbaner - har gennemgået en næsten total fornyelse både af spor og rullende materiel.

Banen har betydning både for gods- og passagertrafikken i området ikke mindst i turisttrafikken.

Om dette vil banens direktør Knud Vigsø berette.

#### Onsdag den 8. dec. 1993 kl. 19.30:

Julemøde. Nærmere program følger i et senere nummer af »jernbanen«.

### Vogn-Ex aftenerne:

Der er atter åbent på Vogn-Ex den sidste tirsdag i hver måned dvs. tirsdagene 31. august, 28. september, 26. oktober og 30. november. Vi holder lukket mellem jul og nytår.

BJ/OCMP

### Kommende møder i Midtjysk Afdeling

Midtjysk Afdeling holder følgende møder i efteråret 1993:

#### Fredag den 24. september kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station - DJKs formand Bent Jakobsen fortæller om DJKs første år.

#### Onsdag den 20. oktober kl. 19.30

i mødelokalet i Pille 3 på Århus H (Odderbanens perron) - Afdelingens ordinære generalforsamling samt foredrag om Kolding Sydbaner v/ Svend Erik Brodersen.

Rubrikken fortsættes s. 128  
med mere om møder...



## 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 |
|-------|---------------------------|---------|
| 28/8  | Veterantog fra Bramming   | 125     |
| 29/8  | Veterantog fra Bramming   | 125     |
| 11/9  | Indvielse i Bloustrød     | 124     |
| 15/9  | Møde i København          | 126     |
| 15/9  | Udflugt til Logstør       | 125     |
| 18/9  | Mx-udflugt                | 125     |
| 20/9  | Generalforsamling Sydjysk | 128     |
| 24/9  | Møde i Randers            | 126     |
| 28/9  | Vogn-ex aften             | 126     |
| 13/10 | Møde i København          | 126     |
| 20/10 | Møde i Århus              | 126     |
| 21/10 | Møde i Herning            | 128     |
| 26/10 | Vogn-ex aften             | 126     |
| 3/11  | Møde i Aalborg            | 128     |



# 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  
Juniormedlemmer  
(under 18 år 1.1.1993)..... kr. 160,00  
Husstandsmedlemmer ..... kr. 160,00  
Firmakontingent  
(inkl. 6 annoncer á 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, Blihsonevej 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,  
Islebrovej 4D, 2610 Rodovre.  
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 Borkop. 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 Halsinge.
- 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, Blihsonevej 9,  
Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.

### DJKs midtjyske afdeling

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

### DJKs sydjyske afdeling

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

### DJKs fynske afdeling

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

### DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen, Skovvænget 4,  
4900 Nakskov. Tlf. 53 88 00 04 (kl. 8-16).

## Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog,  
arbejdshold.

### Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl,  
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.  
Information i weekenden: 53 88 05 49.

### Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.  
Driftsbestyrer: Tonny Ring Nielsen,  
Pilevej 4, 8850 Bjerringbro. Tlf. 86 68 08 58.

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« Bloustrød Teglværksvej 10, Bloustrød,  
3450 Allerød. Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag)  
Giro: 3 46 56 16.

### Limfjordsbanen

Ove Thomsen, Noddevej 27,  
Stae, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.  
Information, Martens, 98 81 10 46.

### D-maskine gruppen

Preben Clausen, Vandværksvej 9,  
Brejning, 7080 Borkop. 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.



## Møder i DJK

(fortsat fra s. 126 - Midtjysk afd.)

**Torsdag den 21. oktober kl. 19.30**

i mødelokalet på Herning station (indgang fra P-kælder).

**Fredag den 19. november kl. 19.30**

i mødelokalet på Randers station.

**Bemærk ny ugedag for Århusmøder.**

På gensyn. Bestyrelsen/LHJ

### Generalforsamling i Nordjysk Afdeling

Der afholdes generalforsamling i Nordjysk Afd. **onsdag den 24. november 1993, kl. 19.00** i lokalerne på Forchammersvej 7, Aalborg. Dagsorden i henhold til lovene.

Efter generalforsamlingen vil der være tid til hyggeligt samvær, måske kan vi vise lidt videooverraskelser.

Ove Thomsen

### Møder i Nordjysk Afdeling

Medlemsmøde på Forchammersvej **onsdag 3. nov. 93**. Emne: Sommerens jernbaneoplevelser. Har du bidrag, ring på tlf. 98 24 00 54.

Frank Sørensen

### Generalforsamling i Sydjysk afdeling

Sydjysk afdeling afholder ordinær generalforsamling

**mandag den 20. sept. 1993 kl. 19.30**

i Bramming Remise.

Dagsorden ifølge vedtægter:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning og kommende planer.
3. Godkendelse af regnskab.
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen.
  - På valg er: Preben Clausen  
B. A. Sørensen  
Peter Madsen.
5. Valg af suppleant til bestyrelsen
  - Hans Fredsted.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Bjarke Boldt

## Birger Wilcke 1923-1993



Birger Wilcke, som mange DJK'ere husker ham.  
Foto 1992: Jan Forslund.

*Den 24. juli i år døde Dansk Jernbane-Klub's tidligere formand, politimester Birger Wilcke, kun en uge før han skulle være gået af som politimester i Tårnby. I anledning af Birger Wilcke's død skriver formand Bent Jacobsen og John Poulsen, forlaget Bane Bøger flg. mindeord:*

Ved Birger Wilckes død har dansk jernbanehistorisk forskning mistet en forende personlighed. Birger Wilckes interesse for jernbaner - specielt de danske privatbaner - grundlagdes i en meget tidlig alder, længe før det blev almindeligt her i landet at beskæftige sig med jernbaner som fritidsinteresse.

I 1961 stiftede Wilcke sammen med andre foreningen Dansk Jernbane-Klub med det formål bl.a. at udbrede kendskabet til jernbanedrift og jernbanehistorie samt søge bevaret jernbanemateriel fra især privatbanerne med henblik på etablering af en museumsjernbane. Gennem 30 år beklædte Wilcke formandshvervet i Dansk Jernbane-Klub. Takket være sine eminente forhandlingsevner og sin uhøjtidelige og ligefremme måde at omgås alle mennesker på formåede han i løbet af få år at få skabt respekt om og anerkendelse af foreningen, og få igangsat landets første museumsbane mellem Maribo og Bandholm.

Samtidig lagde Wilcke grunden til udgivelsen af en serie bøger om de danske privatbaners historie, og gennem 30 år har op mod 50 bøger båret Wilcke's navn som forfatter eller medforfatter. En ganske særlig indsats gjorde han for at udbrede kendskabet til de sønderjyske amtsbaners komplicerede historie. Det var et emne, hvor Wilcke med sin store interesse for grænse-landets historie i almindelighed, i ganske særlig grad viste sine rige evner for at fremdrage vanskeligt tilgængeligt stof og fremstille det i en helhed. Desværre blev det ham ikke forundt at fuldføre beskrivelsen af Haderslev Amtsbaner og at skrive en planlagt bog om Amtsbanerne på Als. I de sidste 10 år medvirkede Wilcke som medlem af bestyrelsen for forlaget Bane Bøger til en

stadig større bredde i jernbanelitteraturen, såvel gennem råd og hjælp til nye jernbaneforfattere som ved at sikre deres værker udgivet.

Birger Wilcke var formand for støtteforeningen Jernbanemuseets Venner siden dens stiftelse i 1986 og medlem af DSB Jernbanemuseets bestyrelse. Han gjorde i disse sammenhænge en betydelig indsats for museets videre udvikling, ligesom han virkede for at gøre såvel offentlige som private arkiver og samlinger tilgængelige for alle, der måtte ønske at forske i de danske jernbaners snart 150-årige historie.

For landets efterhånden mange jernbaneinteresserede er det således et smerteligt tab, at det ikke blev Birger Wilcke forundt - efter sin forestående pensionering - at virke videre til gavn for den jernbanehistoriske forskning. □



Fra Samsø Jacobsens afskedsreception fra LJ 16. juni 1993. Foto: Borge Chorfitzen.