



jernbanen

5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

OKTOBER 1993





Indhold

Travlhed på SB.....	130
DSBs nyeste rangerlokomotiv.....	130
Redaktorenes hjørne.....	131
Det gamle fotografi (8).....	131
Jernbaneminder fra Fredericia.....	132
Rønne H - 25 år efter.....	138
Dampetur 1993.....	139
Boganmeldelser.....	140
DJK materielfortegnelse 1993.....	141
Jernbanenyt - kort fortalt.....	149
• DSB-nyt.....	149
• Færgenyt.....	156
• Privatbanerne.....	157
Föreningsnyt.....	158
• Nyt fra bestyrelsen.....	158
• Meder i DJK.....	158
• Salgsafdelingen.....	158
Sporhunden.....	160

Nr. 6 ventes udsendt ca. 15. dec. 1993.

Tidsfrister:

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

Sidste frist for stof til nr. 1/94 - 20. dec. 93.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 25. oktober 1993.



Indersiden øverst: *Travlhed på Skagensbanen.* 5. maj i år kunne man fejre bane-indvielse på Skagensbanens nye stamspor til Fiskernes Fiskeindustri. Indvielsestoget er her forevigt af Preben Bech. Og der er nok at køre med - blandttoget er IKKE et forsvundet begreb, selv efter MX-erens indtog. 21. maj i år kunne dette tog ses i Frederikshavn - dagens andet blandtog på SB! (Foto: Preben Bech).

rangerende (!) blandt de 93 lokomotiver i driftsmateriel-gruppe 2.2 (jvf. materiel-oversigten i dette nummers »Jernbanenyt - kort fortalt«). Foto i Køge: John Hansen, 12. april 1991.

Forsiden: *Nyborg station* er stadig blandt de travle DSB-arbejdspladser, men kun en tid endnu. Det er derfor en ganske særlig dag, der rundes i Nyborg, når jernbane-færgerne på Storebælt 1. december kan fejre rund fødselsdag: 110 år - hvilket med sikkerhed også bliver denne overfarts sidste runde dag. Ved redaktionens slutning har »jernbanen«s redaktør IKKE hørt noget om festligheder i den anledning! Forståeligt nok. Der er tiden ikke til stor festivitas. Det daglige arbejde fortsætter uforstyrret til den faste forbindelse åbner - hvornår det så sker. Her fra »jernbanen«s redaktion skal der alligevel lyde et spagfærdigt »tillykke«. Til dem, der i det daglige holder hjulene rullende - som på John Hansens foto, hvor MZ 1426 er kommet ind med godstog på en kølig efterårsdag, 24. oktober 1992.

Nederst: *Denne plads på »jernbanen«s inderside* har længe været reserveret til et foto af DSBs nyeste rangerlokomotiv, som man fra mange sider har spejdet efter de seneste fem-seks år. Måske blev det ikke netop dét foto, redaktionen havde forventet - men her er det altså: MH 419, bygget af Frichs 1965 - og dermed DSBs højeste



Redaktørernes hjørne

Forskere, forener eder...!

Der var en gang, da bog-produktionen var en dyr og besværlig affære, tunge bly-skibe, der skulle manøvreres, klicheer ætses osv. Den tid er - heldigvis - forbi, og udviklingen gør det relativt set - billigere og billigere at få sine tanker mangfoldiggjort. Derfor er udgivelse af danske bøger om jernbaner ikke mere en sjældenhed. Heldigvis.

En gang sloges vi med ildhu om de få eksemplarer af hver eneste bog, der lugtede lidt af tog. Nu har skrifternes antal for de fleste overhalet tegnebogens formåen: Det koster adskillige tusinde kroner årligt at holde sig ajour med blot dansk litteratur med jernbane-relevans.

Desværre er kvaliteten ikke altid fulgt med kvantiteten, og det er en skam: I alle tilfælde repræsenterer en bog om jernbane-historie et betydeligt arbejde for forfatteren, et arbejde, der sjældent (aldrig?) lønnes med kroner og ører.

Derfor burde æren og respekten være det mindste, man kunne lønne disse ildsjæle med. Det er blot somme tider svært: Manglende ekspertise i bog-fremstilling kan spolere et forsknings-resultat - ligesom en »forkert varetegnelse«.

Al respekt for fotohefter, causerier m.v. - de har bestemt deres plads - ligesom publikationer over forskning indenfor et begrænset felt. Men kald det dog ved det rette navn - hvis det nu er post-stemplerne ved X-købing-Y-stad jernbane, der interesserer, så lad være med at foregæble viden om resten af denne banes historie! For at man kan tale om en egentlig dækkende historisk publikation om en bane, vil de fleste jernbane-entusiaster forvente:

- ① Detaljeret beskrivelse af banens tilblivelse.
- ② Beskrivelse af dagligdagen på og omkring banen.

- ③ Beskrivelse af væsentlige begivenheder i banens drift og det politiske bagland bag banen, gerne krydret med personskildringer af centrale personer i banens drift.
- ④ Indgående beskrivelse af træk, særegne for netop denne bane.
- ⑤ Oversigt over banens økonomi og trafik.
- ⑥ Beretning om samtlige væsentlige uheld/ulykker.
- ⑦ Beskrivelse af linjeføring og faste anlæg gennem tiden.
- ⑧ Beskrivelse af det rullende materiel.
- ⑨ Hvis banen er nedlagt: Beskrivelse af nedlægningsproceduren, sporoptagning, salg af overflødig materiel, evt. likvidation og follow-up på synlige rester/bevaret materiel til dags dato.

Ingen af disse punkter må mangle, for at man kan sige at nå »hele vejen rundt«, og mange af de bøger, der gennem tiden er udgivet om danske jernbane-strækninger, opfylder dette. Men desværre kan man også fra tid til anden se eksempler på det modsatte. Hvor et forlag/en forfatter gør krav på at have beskrevet »historien om n.n. bane« - men faktisk kun har beskæftiget sig med et hjørne af emnet. En fælde, der er nem at falde i - men som alle, der beskæftiger sig med jernbaneforskning, bør have for øje. Et forsøg på at lave »jernbaneforskningens 10 bud« kunne lyde således - redaktionen modtager gerne forslag til forbedringer og kommentarer i øvrigt:

- Skriv KUN om det, du ved noget om.
- Vær ikke bange for at søge oplysninger hos andre.
- ALLE laver fejl - erkend det og ret dem, når du eller andre finder nogle af dine.
- Undersøg, om andre er i gang med lignende arbejde - så kan kræfterne måske bruges i fællesskab?
- Fedt ikke med resultaterne af din forskning. Hvis andre kan og vil arbejde seriøst videre med det, du selv er kørt fast i, så lad dem dog - eller søg samarbejde.


jernbanen
 DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

33. årgang nr. 5, oktober 1993

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
 42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund
 Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

- Kald resultatet af dit arbejde ved rette navn.
- Undgå for stor overlappning med tidligere eller samtidige udgivelser, med mindre du har noget helt nyt at fortælle....
- Få gerne andre med kendskab til samme emne til at læse og vurdere dit arbejde, inden du sætter sidste punktum.
- Husk lov om ophavsret!
- Brug den tid, der skal til! Hellere et godt resultat om to år end et stykke hastværks-arbejde i morgen...

Alt det ovenstående bør opfattes som redaktørstolens oplæg til debat. Formålet med sådan en debat er klart: At få mere ud af de mange ark papir og mange bøtter trykssvæerte, der årligt bruges på jernbane-historie. Debat-ten må OGSÅ gerne omfatte dette tidsskrift!

Pøj-Pøj, jernbane-forskere! Forsk løs! Skriv løs! I skriver kulturhistorie, og gør dermed et almenyttigt arbejde. Men det forpligter m.h.t. kvaliteten....

Redaktørstolen/Anders Riis

HUSK GIROKORTET - indlagt i dette nr.

Det gamle fotografi (8)

Ikke et hvilket som helst lokomotiv



Af Povl Wind Skadhaug

Dette foto bringes på trods af sin mangelfulde kvalitet, fordi billedets genstand er den første af DSBs R-maskiner, nr 934. Den står en hed og diset juleeftermiddag i 1956 med et langt godstog i Vojens og venter på at komme videre mod nord. (Der er intet spor af fører og fyrbøder; mon de har fundet en smule kolighed et sted?) og nr 935 var bygget af Borsig helt tilbage i 1912 og havde



endnu kun et par år igen for udrangering; sammen med den et år yngre nr 939 forsvandt de i 1958. Det var samme år, som den første store serieleverance af diesel-

lokomotiver (MY) blev afsluttet. Men i 1956 var et syn som dette endnu så hverdagsagtigt, at man ikke skænkede det mange tanker.

Jernbaneminder i Fredericia



**Tekst og fotos:
Poul Thiesen**

I 1950'erne var jeg en halvstor knægt. Der skete meget lidt i barndomsbyen Fredericia.

Der var uendelig stille.

En søndag kunne være meget, meget, meget lang.

De gabende tomme gader så ud, som var der udbrudt pest. Til gengæld udspandt livet sig i byens vestende.

På banegården.

Her passerede hele verden. Her skete noget. Uafbrudt.

Helt naturligt var, at kendelige stunder kunne tilføres et pust af liv, når en gæv ungervend som mig iført korte bukser og tophue tog opstilling på en af perronerne.

Kammeraterne lå - midt i sommerens hede bølge - langs Lillebælts kyster og tog en dukkert i bølgen den blå. Jeg, derimod, havde sans for livets sande værdier: En hed juli søndag på en tilsodet banegård.

I 1960 fik jeg foræret et fotoapparat. Da onkel Sofus, moster Anna og deres giftplagede foxterrier efterhånden ikke kunne for-

eviges fra flere sider, kiggede jeg mig omkring efter andre motiver.

Valget faldt på jernbanen. Især damplokomotiverne.

Til de tidligste erindringer hører mødet med en K-maskine. Som ikke var en K-maskine.

Det var en dag midt i 50'erne.

Vidunderet kom kørende for egen kraft. Solo. Da den nærmede sig, konstaterede jeg til min forbavselse, at der manglede et sidevindue. Større var forbavselsen, da jeg opdagede, at K'et på førerhuset var et A.

På det tidspunkt anede jeg ikke, at A-maskiner fandtes. De lignede på en prik uombyggede K-maskiner. A-maskinen, som jeg så, har været en af de fem, der kørte i det sydfynske, nemlig nr. 133, 153, 157, 158 og 159. Af grunde jeg ikke kender, har en af dem en dag forvildet sig til det jyske fastland.

Enhver jernbane-entusiast har på et tidspunkt sukkende resigneret: Var jeg blot begyndt at fotografere et par år før. Så hav-

Fredericia, spor 9, 1960. Lyntog mod København. Det var dengang, da lyntogene endnu havde det karakteristiske gitter på vinduerne.

de jeg fået »den og den maskine« på fotostrimlen.

Slige selvbekrejdelse har jeg også haft.

Til erindringen om de lokomotiver, der ikke fik plads på fotostrimlen, hører ikke blot A-maskinen, men også de jyske K- og P-maskiner i drift. De står tydeligt i min erindring fra knudepunktet Fredericia. Jeg minde dem især som forspandsmaskiner sammen med R-maskiner i tog fra Esbjerg og Padborg, som i Fredericia skulle have ny trækraft, når den videre færd gik mod Nyborg.

I årene fra 1960 og frem fotograferede jeg et hav af lokomotiver. Naturligt var det at »forcere« sporene ude nordpå. Her lå de jernbaneglades paradys: Maskindepotet med skydebro. Det var endog den eneste skydebro i Danmark, der samtidig fungere-

de som drejeskive. På det tidspunkt var der masser af damplokomotiver stationeret i Fredericia. Nogle kørte hver dag. Andre kom frem fra mølposen til højtiderne. En del var hensatte og kom aldrig mere ud at køre.

Systemskiftet fra damp til diesel var på vej. Helt sikkert.

Svenskerne på visit

I 1950'erne var samtlige svenskbyggede E-maskiner og de elleve danske nr. 989-999 stationeret i Jylland, hvor de let og elegant kravlede op og ned af bakkerne på den østjyske længdebane.

Disse kolossale kæmper med deres imponerende drivhjul og runde badekarsten-dere blev beundret overalt.

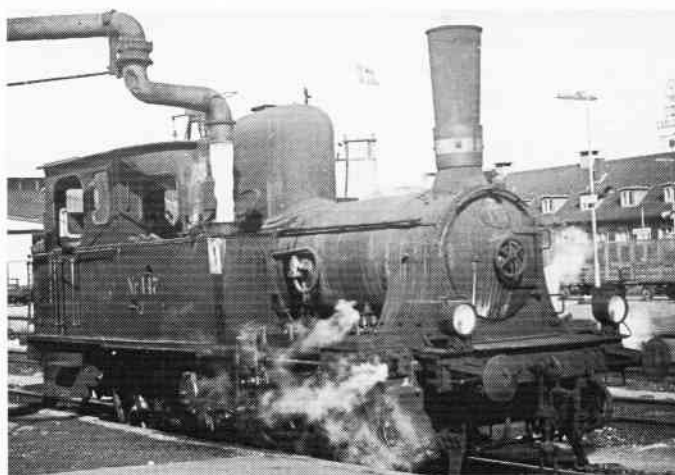
I knudepunktet Fredericia sås E-maskinerne ofte med de store eksprestog fra Århus til Nyborg Færgehavn. Forspændt de dengang nye Cc- og Cd-vogne.

Enhver stor dreng fik rejsefeber i blodet - ønskede sig ud til fjerne mål hinsides Lillebæltsbroen, Taulov eller Børkop, når han stod ved siden af disse enorme dampmaskiner, der snart ville lægge den søndags-stille by og dens borgere bag sig.

Ekspressen fra Århus kom ind. I spor 9:

To remisearbejdere, der havde siddet i

En tørstig arbejdshest tager vand på i spor 9 i Fredericia i april 1962. Det er F 447, der kører som 1. maskine (bemærk skiltet på vandtanken). Både 1. og 2. maskine havde fast tur på personbanegården.



det nu nedrevne træskur i sydenden af spor 9, holdt inde med snakken, fattede de store skovle.

De klatrede omgående op på E-maskinens tender. Folkene skovlede i rasende fart kul fra tenderens bagende - frem mod førerhuset, så fyrbøderen med sin skovl kunne nå kullet under den snarlige tur tværs over Fyn.

Fyrbøder og lokomotivfører gik rundt om maskinen - slog let på gangtøjet for at høre eventuelle defekter. Gav gangtøjet en klat olie fra spanden.

Og - Gu'hjælpemig - fyrbøderen gik ind mellem hjulene. Stod under kedlen og smurte det indvendige maskineri.

For pokker, bare han da ikke sætter i gang, - ham lokomotivføreren.

Sikke mange tanker, man kan gøre sig.

Alt gik vel. Snart derpå afgang. De to remisearbejdere kunne gå ind i skuret og tænde snadden og vente på næste E-ma-



Juni i 1964 inde under det mørke perrontag. E 966, der var hjemmehørende i Århus, holder med CP-vogn 3229 i spor 3. Klar til afgang med standsende persontog Fredericia-Århus. Denne dag bestod toget blot af en enkelt personvogn og en pakvogn.

I 1960 var nr. 965, 968 og 973 gået på pension. De holdt blandt ukrudt, rustne spor og tilfældige vildskud af vegetation i den enorme stilhed på Skanderborg lokomotivkirkegård. De øvrige var i fuld vigør. Det var nr. 964, 966, 967, 969, 970, 971, 972 og 974.

Skønt de var stationeret i Århus, kunne de af og til ses på »fjerne« baner, nemlig mod Esbjerg og Padborg.

I 1960'erne kørte E-maskinerne ikke mere de store, tunge gennemgående eksprestog Århus-Nyborg. Den tid var for evighed forbi. Derimod sås E-maskinerne mange gange med godstog. Og med lette små persontog - eksempelvis med en pakvogn litra Eco, et par Cp-vogne og en spidsgavlet C'Madsvogn.

Motortog var i overtal i det daglige. Men ved højtiderne havde E'erne nok at bestille. Nøjagtig som i de »gode, gamle dage«.

Skønt de først i 1960'erne ikke havde hjemsted i Fredericia, anvendtes E-maskinerne i lange perioder som opfyret nedbrudsreserve. Et opfyret damplokomotiv holdt dag og nat i sydenden af den nu nedrevne motorremise - uden for skydebroen, sådan at et svigt i skydebroen ikke skulle hindre hurtig afgang. I 1960-61 var den opfyrede nedbrudsreserve i Fredericia i lange perioder E 970. Derpå R 956 - og senere E 971.

Sjovt nok - alle tre Århus-maskiner.

skine fra Århus mod Storebælt.

1954. My'erne kom. De danskbyggede E-maskiner flyttedes gradvist til Sjælland. I 1960 var det udelukkende svenskerne fra 1914-16, nr. 964-974, der residerede i Jylland-Fyn. De »boede« i Jyllands hovedstad, Århus. Men jeg så dem ofte.



En oktoberdag i 1963. R 937 i afgangsrøsten i Fredericia. R 937 er forspændt godstog. Til høje anes CP-vognen, som var datidens togfører-vogn.



Mo 560 med den obligatoriske CL-vogn med persontog mod Esbjerg. Fredericia Banegård, spor 7. 1961. Mo-vognen har endnu 500-nummer, og der er stadig frontgitter for vinduerne.

Det er min karakteristik af de ti tyske Bau-reihe 50, som belgierne tog i krigsbytte efter Den anden Verdenskrig, og som DSB købte i 1952.

Disse store, grimme kolosser - som havde numrene 201-210, var sammen med en reservetender stationeret i Fredericia. Trods deres uskønne ydre kommer jeg ikke uden om, at de gjorde utrolig god fyldest forspændt store, tunge godstog.

Tyskere - det var de. Deres opbygning var helt igennem udansk.

Røgskærmene var af en type, som vi ikke havde set før herhjemme.

Når ungersvenden i korte bukser og top-hue stod i al sin uanselighed ved siden af kæmpen, fornemmedes et spor af uhygge. For kedlen var hævet, og man kunne »kigge direkte igennem maskinen«. Tænk, hvis man kom i klemme mellem alle de synlige stænger, hjul og mekanismer?

Selv nummerpladen var ikke den kendte, smukke - af bronze. Det var en ganske almindelig oval plade, hvorpå lokomotivets nummer var malet. Nåh - men N-maskinerne korte. Og de kørte godt. De sås konstant. Ikke blot trak de godstog, men i deres seneste år blev de tillige brugt som ran-

32 dampmaskiner i drift

Den 1. april 1961 var der i Fredericia hjemmehørende 32 damplokomotiver. De 14 var rangermaskiner. De 18 var toglokomotiver. - Jeg synes, den ligner en klump....

Den bemærkning hørte jeg ofte fra en lokomotivfører, jeg kendte.

»Klumpen« var en Q-maskine. Den type maskine varetog rangeringen bl.a. på godsbanegården på havnen. Jeg erindrer i 60'erne en helt fast stab af dem, aldrig andre end 337, 350 og 351.

Når disse kraftige firekoblede rangerlokomotiver var så påkrævede i Fredericia, var årsagen, at der fra godsbanegården på havnen flere gange daglig skulle skubbes et tungt rangertræk op ad en meget høj bakke - op forbi personbanegården, som passeredes via spor 1 - og helt frem til rangerbanegården ude i nordenden.

Q-maskinernes dampslag kunne høres over det halve Fredericia, når det gik hårdt for sig under skubberiet.

Skulle byens indbyggere mod forventning overhøre dampslagene - ja, så kunne den enorme røgfane, som Q-maskinerne sendte op, ses over hele Fredericia.

Det var vildt imponerende.

I 50'erne var bygget nogle boligblokke ganske tæt ved sporene. Vasketøjet hængtes ud til banesiden. Hvis 50'ernes husmødre glemte at få vasketøjet ind, når Q-maskinen i god tid meldte sin ankomst via lyd og røg, blev tøjet fuldstændig sodet til.

Diverse fruentimmere i blokkene har nok sagt et og andet. Hvem ved?

Men udadtil hørtes ingen beklagelser. Trods alt, man tog tingene, som de kom. Dybest set var det jo een selv, ser blev afsløret som idiot, hvis man beklagede sig. Tænk at være så dum at bosætte sig ved siden af den snavsede jernbane.

Da ordet miljø ikke var opfundet, mindes jeg ikke af den grund at have set et eneste læserbrev i lokalpressen.

De små, vævre F-maskiner

Til rangering bl.a. på personbanegården var der i april 1961 »ansat« en stribe F-maskiner.

I modsætning til godsbanegårdens og

rangerbanegårdens maskiner, der altid vendte næsen mod nord - ja, så var personbanegårdens F-maskiner altid en tur på drejeskiven for at vende modsat.

Den gåde har jeg aldrig fået løst. Kan nogen hjælpe?

Den stribe F-maskiner, som med de blide stempelslag futede rundt med vogne hist, vogne pist - og »lige en ekstra i det spor« - var 423, 437, 442, 445, 665, 666, 667, 668, 669, 671 og 672.

Det var i hovedsagen de ældre F-maskiner, for de nye Frichs F-maskiner nr. 651-665 fra 1949 rangerede i 1961 ved maskindepoterne i Odense og Nyborg.

Fredericias F-maskiner var ikke blot »på sporet« inde på selve personbanegården.



Fredericia maskindepot en sommerdag i første halvdel af 1960'erne. I sporet til venstre holder R 946, derpå i samme spor en ukendt N-maskine. Til højre derfor holder først F 662, derpå N 208. I tredje række er det E 966. Bag den ses R 959. Mo-vognen til højre er nr. 1987.

De hjalp også Q-maskinerne på godsbanegården, endvidere på selve havnesporene, på rangerbanegården samt i personvognsristen ved maskindepotet.

Man så dem alle steder - simpelthen.

På siderne af rangermaskinerne i Fredericia hang således rangerturens nummer. 1. og 2. maskine gik på personbanegården, 6. maskine i personvognsristen og så videre.

Der var til og med 11. maskine.

De store N-maskiner

Ikke særlig kønne. Dog imponerende.

gerlokomotiver på godsbanegården på Fredericia havn.

Her skubbende de - når de omtalte Q-maskiner var forhindret - de lange træk fra godsbanegården og til rangerbanegården.

Adskillige husmoder-eder ved vasketøjet her dermed ikke alene været rettet mod Q-maskinerne. »Tyskerne« - eller Nicolai'erne som de også kaldtes - har også fået uvenlige ord med på vejen.

Lidt af historiens vingesus - den makabre del altså - kunne fornemmes, når man en dag tog sig tid til at spadserer rundt om en holdende Nicolai'er. Kiggede man på aksel-

*Fredericia banegård
1963, My 1202 -
alias My Fair Lady -
holder med bl.a.
Cc- og Cd-vogne
parat til afgang
mod Nyborg. Det
er, som man for-
nemmer den dan-
ske My'ers karakte-
ristiske og dæmp-
pede motorlyd,
som var en fryd for
øret. Lidt godt var
der da at sige om
My 1201 og 1202.*



kasserne på tenderen, kunne de to bogstaver DR ses. Det var forkortelsen for Deutsche Reichsbahn, som de tyske baner hed indtil 1945. Studeredes tender og kedler grundigt, kunne ses utallige reparationer efter skudhuller.

Det har gået hårdt til, meget hårdt endda, hvor N-maskinerne har kørt, når de engelske fly fra Royal Air Force har sendt byggevis af hilsener ned til dem i Hitlers tredje rige.

Men N-maskinerne var ikke ene om at køre godstog. I april 1961 var der også stationeret to H-maskiner i Fredericia. Det var nr. 796 og 797. Nummer 797 havde i øvrigt den meget karakteristiske røgkammerdør med vingemøtrikker - en røgkammerdør, hvis lige foruden på 797 kun fandtes på H 800, PR 926 og de tre R-maskiner 951, 959 og 963.

H 796 og 797 sås meget tit. Ofte kørte de forspandskørsel med godstog. På fotostrimlen findes en scene fra Fredericia, hvor H 796 kører godstog i forspand med R 936. To forskellige lokomotivtyper endda.

R-maskinerne står lysende i min erindring. Det jyske eksprestogslokomotiv, som mange tror altid har været i det jyske. Men det passer ikke.

Otte af dem har været stationeret i Kø-

benhavn. De, der har set den gode gamle spillefilm »P 903« med Ebbe Rode, vil kunne erindre, hvorledes R 957 var aktiv skuespiller på Københavns Godsbanegård.

I april 1961 var der stationeret følgende R-maskiner i Fredericia: Nr. 940, 942, 944, 946, 959 og 962. Da var alle R-maskinerne forlængst kommet tilbage til det jyske.

Den store lokomotivkirkegård

Fredericia havde også en lokomotivkirkegård. På ledige depotspor ved en - i øvrigt - idyllisk andedam med åkander og guldfisk holdt den ene kæmpe efter den anden.

I sandhed: Sidste endestation. Ribbet for alt af værdi.

De tre H-maskiner nr. 793, 794 og 795 så trøstesløse ud. De havde holdt i regn, kuling, sne og slud i adskillige år efter mange års tjeneste ved maskindepotet i Fredericia.

De to PR-maskiner nr. 926 og 930 holdt også hensat i Fredericia i to-tre år. De havde sidst været stationeret i Esbjerg. På grund af manglende sporplads i Esbjerg fik de forlænget livet med sølle få år i Fredericia.

De kunne, især ved højtiderne, »hilse« på deres tre virksomme kammerater, PR 905,

908 og 921, der - sjældent - kom til Fredericia.

Tillige var hensat de seks F-maskiner 438, 442, 652, 656, 660 og 665. Enhver genoplivning er en lykke. Både i menneskets og jernbanens verden. Nr. 652, 656 og 660, der så mildest talt forfærdelige ud, blev siden hentet frem af dvalen og sendt til stor revision i Århus.

Siden kunne vi så møde de tre F'ere - pæne og nydelige. Som nyslåede to-skillinger. Årsagen til reparationen må være deres unge alder.

De var dog kun fra 1949 og havde dermed mange rangerår i sig.

Motorlokomotiverne

Trods megen dampsnak - det var motorbrummen, der dengang oftest hørtes under perrontaget i Fredericia.

Motormaskinerne havde jeg desværre kun et skuldertræk til overs for. Jeg brugte uendelig lidt film på dem. Det har jeg fortrudt.

My'erne var først i 60'erne overalt. Alle eksprestog blev fremført af disse nyere dieselmaskiner, hvoraf der da var 46.

Tydeligt erindrer jeg de to danskbyggede My'ere 1201 og 1202. Den første fik tilnavnet Marilyn Monroe på grund af lokomotivet (og frk. Monroes) bemærkelsesværdige kurver.

Ak ja - allerede dengang fornemmedes, at sex var en opfindelse, der var kommet for at blive.

My 1202 havde store fødselsveer på et tidspunkt, da premieren på My Fair Lady på Det kongelige Teater i København blev udsat den ene gang efter den anden på grund af Ingeborg Brahms sygdom.

Derfor fik My 1202 navnet My Fair Lady.

Ofte sås Mk-Fk-motorvognene. Med den karakteristiske motorlyd, som ikke lignede Mo'ernes. Trods ophav fra samme fabrik. Mk-Fk'erne kørte bl.a. datidens iltog. Og den »ene« ende af »Englænderen«.

Naturligvis dominerede Mo-vognene i

En stille dag på Fredericia maskindepot i oktober 1964. Forrest H 785 (hjemmehørende i Århus), N 209 (Fredericia), D 866 (Esbjerg), H 792 (Århus) og bagerst R 944 (Fredericia). Til højre en Mo-vogn i 1900-serien. Skorsten og dom fra E 972 (hjemmehørende i Århus) stikker op over Mo-vognen. Til venstre anes en af de fire MP-vogne, som efter Nyborg-Svendborg-banens lukning samme år var hensat i måneder i Fredericia.





Lokomotivkirkegården i Fredericia i 1960. Her lades alt håb ude. Det er de tre godstogsmaskiner H 795 (forrest), derpå 793 og 794. De var hensat i Fredericia til marts 1962, da de blev hugget op hos firmaet H.I. Hansen i Odense. Samtlige tre H-maskiner blev på een gang trukket fra Fredericia til »bøddelen« i Odense - i øvrigt af en af deres medsøstre, nemlig H 785.

kombineret 1. og 2. klasses personvogn samt en fire-akslet Mo i 500-serien.

Det Mo-drevne lyntog, som ankom hver aften til Fredericia ved 21-tiden, fortsatte udelt til Tinglev. Men her skete løjer: Mo-vognen med to personvogne kørte til Sønderborg. Den fireakslede Mo'er kørte via Bylderup-Bov til Tønder.

Unægteligt et ømt syn, når lyntoget ved ankomsten til Tønder H bestod af en velkendt Mo-vogn, kørende solo, og med to slutlygter agter. Den udgjorde i Tønder »pustet fra hovedstaden«. Men den lignede bumleren til Bredebro og Skærbæk.

De vaskeægte lyntog

De øvrige lyntog, der i begyndelsen af 1960'erne kunne ses i Fredericia, var de »ægte« lyntog - 3-vognstogene fra 1935 og 4-vognstogene fra 1937.

Deres velkendte brummen, der ikke helt lød som Mo'ernes trods motorligheden, erindres endnu.

den lette persontogskørsel. De havde alle i 1960 det karakteristiske frontgitter for vinduerne. Ingen havde endnu 1900-numre - udelukkende 500- og 1800-numre.

Siden blev en del 500-motorvogne moderniseret. Og omnummereret. Nr. 551 blev til 1951, nr. 586 til 1986 - og så fremdeles.

Helt speciel var eftermiddagens tildragelse i et par år, når My'eren på »Nordpilen« fra Frederikshavn blev koblet af i Fredericia. To Mo-vogne i 1800-serien blev forspændt. Sammen med kun to personvogne kørte de helt til Hamburg. Det var en modydelse for, at det tyske togsæt »Kopenhagen Express« kørte helt til København via Gedser.

De voksne i Fredericia yndede under søndagsspadsereturen at standse en af de fredericianske lokomotivførere, som havde gjort turen med de to Mo'ere helt til Hamburg.

De havde jo set ruinerne. Sporene af Churchills bomber. Tysklands største by på knæ - og under genopbygning.

Trods alt - krigen var kun 12-15 år bagude.

De sorte lyntog

Vel kørte Mo-vognene de små tog, men de kørte også betydelige forbindelser, nemlig lyntog. De sorte altså - et sjovt begreb, som kom af, at de sorte, beskidte damplokomotiver ved højtider har kørt assistancelyntog.

Jeg erindrer i 1960 datidens mærkelige lyntog »Uldjyden« og »Sønderjyden«. De havde, efter min mening, ikke meget lighed med lyntog.

Det var en jernbanehistorisk festforstilling, når de to lyntogsbastarder mødtes i Fredericia hver formiddag.

»Sønderjyden« betød af en Mo-vogn og en kombineret 1. og 2. klasses personvogn. Og intet mere.

»Uldjyden« - ja, den havde præcis samme oprangering. Den vendte bare modsat.

Den gæve uldjyde fra Struer-Herning kom kørende ind ved perron 4. i spor 9.

»Sønderjyden« fra Sønderborg ankom i spor 10. Efter at have afsat og optaget passagerer, rangerede toget ud mod nord. Derpå bakkede »Sønderjyden« ind i spor 9 og blev sammenkoblet med det modsatrettede »Uldjyden«.

Voila - på strækningen Fredericia-København havde man så noget, der blot mindede lidt om et lyntog, nemlig Mo-personvogn-personvogn-Mo.

Underligt har det unægtelig taget sig ud mellem Fredericia og Sønderborg og mel-

Det daglige underlige lyntog, april 1960, spor 10 i Fredericia. Lyntog »Sønderjyden« er netop ankommet fra Sønderjylland og skal videre til København. Den forreste Mo (en femakslet i 1800-serien) er med en BL-vogn (nu Bf) og en kombineret 1. og 2. klasses vogn kommet fra Sønderborg. Mo 569, der var en fireakslet Mo, var den lyntogsdelt, der kørte solo fra Tønder til Tinglev og fra Tinglev blev koblet på Sønderborg-delen. Her er Mo 569 bagerst ved ankomsten til Fredericia. Bemærk porteren, der fjerner slutlygter. Få minutter efter var Mo 569 på strækningen Fredericia-Nyborg forrest i »Sønderjyden«. Dette mærkelige lyntog var afløseren for et endnu mere mærkeligt lyntog, som blot et par år før bestod i, at »Uldjyden« og »Sønderjyden« blev koblet sammen i Fredericia.



lem Fredericia og Struer. Det kunne være svært på f.eks. Brande station at se forskel på lyntoget med den strømlinede onkel Ejnar fra Kongens København og lokaltoget fra Give og Thyregod medbringende konen med æggene, der havde ål i strømperne i de flade udtrådte og var på vej til markedspladsen.

Et år senere ændredes denne specielle lyntogssammensætning.

»Sønderjyden« beatod herefter på det meste af strækningen af et helt tog. Det var en motorvogn i 1800-serien, datidens vildeste skrig en BL-vogn (nuværende Bf), en

Med en vis andægtighed blev disse lyntog betragtet.

Der skulle jo købes pladsbillet. »Alle og enhver kunne ikke bare tage med«. Alene, at der stod A, B, C ved indgangsdørene...

Jo, det var fornemme tog.

I Fredericia ved man godt, at man lever i et jernbaneknudepunkt. Man ved det endda udmærket.

Det medvirker til lokalpatriotiske overtøner - ind imellem.

Problemet i 50'erne og 60'erne var, at lyntog »Vendsyssel« ikke standsede i Fredericia.

Der var tog nok. Og dermed intet at beklage sig over.

Det var blot en ganske irriterende skønhedsplet, at lyntog var så formastelige at vove - dag efter dag - at suse igennem, efterladende sig kaskader af kasseret ispapir og bolcheposer i en ophvirvlet sky bag sig.

Byens aktive handelsstand, der har overlevet to svenskekrige, en krig mod Slesvig-Holsten og en krig mod Prøjsen - og af den grund ret hærdet - gik verbalt til angreb mod DSB. Handelsstanden kom til kort. Den led sit Waterloo.

»Vendsyssel« agtede ikke at standse. Og kom aldrig til det.

Byens aktive handelsstandsforeningsformand hed Knud Pallesen. Det var ham, som havde fægtet på barrikaderne i adskillige år.

Lyntogene hed aldrig andet end »Palle-sens tog« blandt befolkningen og blandt mange DSB-ansatte, når den vilde klappen på sporskifter og skinnestød kunne høres ude i byen. Lyntog med det nordenfjordske navn røg igennem - uden respekt for lokalpatrioterne.

Den store larmefrederik

Til mindet om motormaskinerne i Fredericia hører også Mp-motorvognene.

I 1960 kunne i perioder hver aften ses en Mp'er ved 21-tiden. Den trak et standsende persontog til Odense. Et andet minde er »trommehindernes skræk«.

Det er min betegnelse på de to besynderlige lokomotiver, hvoraf det ene eksemplar hver dag kunne ses i Fredericia.

Disse to »larmefrederikker« var de gamle Mx-maskiner 131 og 132, som Frichs i Århus havde bygget i 1932.

Motorarmen var djævelsk. Underlige så de ud. Med nogle store hjul på midten - nøjagtigt som på damplokomotiverne.

- Sådan kan et motorlokomotiv da ikke se ud, sagde jeg dengang til mig selv.

Men sådan var det bare.

Da jeg erindrer Mx-maskinerne med en uskøn arkitektur og meget beskidte og snavse-olierede, er der tale om et blandet minde.

I meget, meget lang tid kørte Mx 131 eller 132 en fast tur fra Fredericia. Med standsende persontog afgik Mx'eren daglig fra spor 10 kl. 10.01 til Odense.

Hele herligheden med spetakel, brummen og skidt vendte tilbage til Fredericia ved 19-tiden.

Jeg husker ikke nogensinde at have set Mx'eren i andet løb end det her beskrevne.

Mx'erne forsvandt stille og roligt - uden jeg egentlig har erindring om præcis hvornår. Diverse eksperter udi udrangeringens mysterium har i forskellige bøger skrevet, at de forsvandt i 1958.

Det anfægter jeg på ingen måde.

En gyldig rejsehjemmel

Meget er sket siden 1960'erne. Der er jo gået 30 år eller mere.

Spor 8 i Fredericia i august 1964. R 959 afgår med godstog til Nyborg. Bemærk den vante togfører-vogn. Det er i dette tilfælde en af de gamle personvogne med åbne endeperroner.



Til erindringen hører også de mange roetog i oktober. Når perronen var fyldt med jord, som faldt af de overlæssede åbne godsvogne. Det var ofte D-maskiner, der kørte gennem Fredericia med roetog - jeg husker specielt nr. 802, 803, 817, 841, 848 og 849.

Q-vogne - ja, dem var der så mange af, at man troede det var lyv. Der var så uendelig mange kvægtransporter, at den store banegård i Fredericia periodevis lugtede som en af Danmarks største kostalde. Et kvægtog kunne ofte være lige så langt som perronerne. Ikke underligt, at det konstant lød af kvægenes brøl. Også kvægtogene er et overstået kapitel.

Langs de store eksprestog gik en mand og solgte is og karameller.

Aviskiosken i forhallen sendte mange gange om dagen en mand op på perronerne, hvor han gik langs toget og solgte bl.a. »Dagens Nyheder« og »Socialdemokraterne«.

En gammel krogbojet mand havde stationens flotteste kasket. I messing stod på kasketten DRAGER.

Når jeg i dag - minus korte bukser, top-hue og det gamle bokskamera - står på perronen, kan jeg eksempelvis savne is- og chokoladekiosken på perron 2.

Bygningen er der endnu.

Jeg kan også savne de tre banegårdsrestauranter på perronerne 2, 3 og 4. De forsvandt omkring 1960. Bygningerne findes stadig. Der var dengang hele fire banegårdsrestauranter i Fredericia, nemlig tre på perronerne og en i forhallen. Naturligvis

skulle en af dem holde åbent hele døgnet, hvis sultende sjæle havde langt ophold i Fredericia. Denne ære tilfaldt restauranten på perron 3.

Tørstige sjæle fandtes også dengang. Når det vante værtshus inde i Fredericia by lukkede, og proppen blev sat i flasken, var den gal.

Hvor skal man nu gå hen?

Trangen til at kigge dybt og inderligt i flasken afstedkommer i nødens stund geniale ideer - og det varede ikke længe, før folk fandt ud af, at festen kunne sluttes ud på de små timer ved hanegal i restauranten på perron 3. Til sidst var der tale om en mindre invasion.

En DSB-mand, der ville stoppe den trafik, indførte en ordning: »Kun adgang for folk med gyldig rejsehjemmel«.

Men her forregnede bemeldte øvrigheds-person sig.

Måneder efter var antallet af enkeltbilletter til nærmeste landstation, Pjedsted, steget enormt.

Billetterne blev naturligvis aldrig brugt, men hvad betyder en merudgift på et par kroner til en billet til Pjedsted, når ens gane er så tør som en læderkuffert, der har været glemt i en garderobe på et afholdshotel i et år? Absolut ubekræftede forlydender vil vide, at man dengang helt til tops undrede sig over den ganske uventede succes for lokaltrafikken mellem Fredericia og Pjedsted. Men sådan er der jo så meget.

Tiden er gået - og sagens rette sammenhæng er vel gået op for en og anden side.



Jernbaneenthusiasternes Mekka: Fredericia maskindepot i maj 1964. På sporet forrest »en halv« Q 350, derpå R 958 og F 668. I sporet bagerst holder N 210 og R 944.



Rønne H. - 25 år efter..

25 år er der gået siden nedlæggelsen af den sidste bornholmske jernbane, Rønne-Neksø. Og de bornholmske baner er kommet noget i fokus i 25-året - ikke mindst på grund af udgivelsen af de »efterladte værker« efter tegneseriefiguren »Krøllebølle«'s far, Ludvig Mahler, der - som nogle af læserne vil vide - var mangeårig medarbejder ved DBJ og altså historisk interesseret. Bogen er anmeldt i dette nr. af »jernbanen« og kan bestilles hos Salgsafdelingen.

Men også når det gælder de faste anlæg, sker der stadig noget. Det fortæller bl.a. Erling Dam Hansen, Langelinie 15, Rønne, der har fremsendt en række billeder fra Rønne H. Selve stationsbygningen har



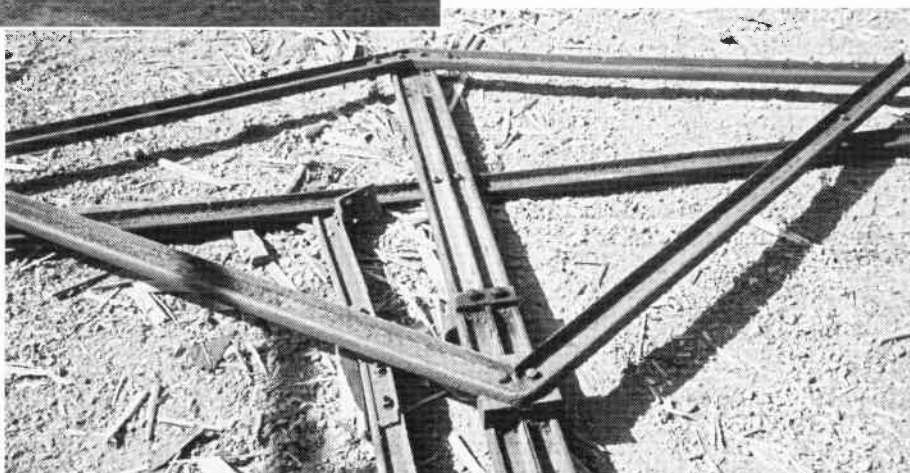
princip«, da den blev opført: Alle bærende konstruktioner i den 75 m lange bygning bestod af sammenboltede 12 kg skinner med årstallet 1898. Formentlig brugte skinner, der blev til overs ved moderniseringen af sporet mellem Rønne og Neksø.

En del af konstruktionen er i øvrigt bevaret af »Foreningen De Bornholmske Jernbaner«, fortæller Erling Dam Hansen. □

Rønne H. »dengang« og i 1991. Nedefter: Den gamle vognremise var 75 m lang og havde 2 spor. Blev senere brugt af DSB rutetbiler. Øverst vognremisen i 1991, og de to nederste fra nedrivningen 1992. Alle fotos stillet til rådighed af Erling Dam Hansen.

siden 1984 nydt ære og værdighed som restauration »Perronen«, som vort medlem i Rønne anbefaler at besøge: Hyggelig og med store billeder med DBJ-motiver på væggene.

Også en del af remiserne og den gamle vognremise af træ blev stående efter nedlæggelsen. Mens dele af remise-anlægget blev fjernet i takt med anlæg af gennemfartsvej m.m. på det gamle baneterræn, blev vognremisen stående - indtil 1992. Vedføjede billeder, alle optaget af Erling Dam Hansen, viser bygningen før og under nedrivningen. Det er tydeligt, at man brugte »det forhåndenværende skinnesøms



Dampetur 1993

*Glimt fra Danmark for fuld damp
- med hilsen fra »natmanden«*

Af Ejnar Schmidt

»Danmark for fuld damp, 1993« startede i Odense en søndag eftermiddagen, og turen gik til Fredericia. Her skulle vi - traditionen tro - overnatte, men det er stadig det mest urolige depot for overnatning. Bedst som man er faldet »i hak« er der et eller andet, der larmer udenfor ens kupévindue.

Om mandagen blev der taget kul ombord på D 826, og en enkelt bremseklods blev udskiftet. Ved middagstid forlod vi den gamle fæstningsby med kurs mod Vejle. I Børkop gjorde toget holdt for at der kunne blive læsset lagkager til aftenkaffen ind i toget. I Vejle blev der ændret på oprangeringen, og som godstog med kun én CU-vogn bagest i toget drog vi »togtusser« videre. Der var fotostop undervejs samt krydsninger bl.a. med IC3-tog. Det var en skøn køretur til Jelling! Snart var vi atter i Vejle, hvor stationens rangertraktor i mellemtiden havde været en tur nede på havnen efter en vognladning kul, som skulle med på vor videre færd.

Efter yderligere rangering forlod vi Vejle igen - denne gang mod Fredericia. Her kørte D 826 i depot for indtagning af kul og vand. Med nogen forsinkelse - forårsaget af Etaten - satte vi kursen mod Haderslev. Det er min gamle garnisonsby, hvortil jeg blev indkaldt som »fodtusse« i 1946. Her skulle vi overnatte, og vort tog holdt således, at det skønnedes nødvendigt at sætte slutsignaler på siden af vognene for at undgå påkørsel! Det regnede kraftigt, medens vi fik nogle timer på ryggen.

Tirsdag blev der først gjort indkøb af madvarer. Nogle af deltagerne nåede også op i byen for at se domkirken. Jeg blev ved toget, hvor jeg rendte ind i en såkaldt kommunal »Kasket-Karl«! Han havde mange forskellige kasketter, da han bl.a. kunne føre en kran og køre truck. Han holdt også toilettene på havnen rene og havde ansvar for at hejse flagene på havnen. Han fortalte desuden, at vort tog egentlig burde have holdt på Honnør-kajen. Til sidst sluttede vor samtale med, at han viste mig et egnet sted til tømning af »Chokolade-tønden« fra sovevognen.

Tirsdag middag listede vi ud af Haderslev med Åbenrå som næste mål. Vi glemte en bestemt nøgle i Rødekro, så i Åbenrå måtte vi vente med rangering indtil rutebilen foran Rødekro ankom. Chaufføren havde nøglen med til os! Så rullede vi ned i nærheden af brandstationen, hvor vi lånte diverse slanger til vandtagning. Selvfølgelig blev det regnvejrs igen.



Danmark for fuld damp krydser Alssund på Kong Christian X's Bro i Sønderborg. Foto 23. juli 1993: Peter Kastrup.

Så nåede vi onsdag, og Preben Clausen fik organiseret en omgang fisk til festmiddagen om torsdagen. Men ingen var særlige varme på at gå i gang med at rense disse fisk. Der meldte sig imidlertid én, Bjarne Schmidt, der turde. Han gik i krig med fiskene, og det skyldtes nok, at han havde prøvet det før under et ophold i Canada.

Vores togfører, Bent Andersen, mistede kasketten i nærheden af Rødekro. Han fik et glimt af den, da vi kørte retur om fredagen.

Onsdag middag var der så afgang fra Åbenrå, og næste »stop« var Padborg. Også her var der sørget for »strålebehandling fra oven« (vist ikke sol, red.) og ingen havde lyst til et smut over grænsen! Jeg fik dog under opholdet i grænsebyen organiseret et ny forsyning af papirservietter til toiletterne i toget.

Så gik det mod nord igen, og vi ankom til Sønderborg tidligt på aftenen, hvorefter vi kørte ned på havnen. Vi havde fra toget en fin udsigt over Sundet til kasernen. Aftenen gik med badning, da vi fik lov at låne baderum og toiletter på stationen.

Torsdag morgen måtte forfatteren af denne beretning selv til bageren efter baser til morgenkaffen. Det medførte en hed debat om, hvem der havde set den køneste bagerjomfru! Over middag skulle vi på sejltur med m/s Svea-Wiking. Vi gik i sluttet trop op på Chr. den Tiendes Bro, der gik op på grund af de mange lystfartøjer og færger, som skulle igennem. Under sejlturen gav den tyske rejselæder, Ulrik Norberg, frokost ombord. Det var ganske fornøjeligt.

Til aften trak Preben Clausen i de finter nede benklæder og lavede alletiders middag, bl.a. med de omtalte fisk om råvarer. Til dessert fik vi søde meloner med tilbehør, Cappuccino, Champagne - og hvad ved jeg. Helt igennem en vellykket aften.

Det blev snart midnat, hvor undertegnedes fødselsdag oprandt. Martha Rasmussen havde i al hemmelighed syet et *brunt* bånd til min kasket. Så nu kan alle se, hvil-

ken *tjeneste* jeg begiver mig af med, når vi er på ferietur med »Clausens dampcirkus«. Selv samme Martha holdt lommelygten, medens jeg tømte omtalte spand nok en gang på rejsen!

Fredag formiddag blev alle koblingerne løsnet inden vi kørte op på broen for at holde fotostop. Kl. 11 forlod vi Sønderborg. I Gråsten havde vi et længere stop for påfyldning af vand. Også i Rødekro fik vi vand.

Turen til Bylderup-Bov blev opgivet, og i stedet kørte vi nordpå med diverse stop for krydsninger, overhalinger m.m.

På turen fik en af togtusserne fra København et hold i ryggen af at lempe kul. Det klarede Martha med en gang massage. Så der var rørende enighed om, at vort damp-tog for en stund fungerede som Danmarks eneste rullende massageklinik!

Alt i alt en minderig og uforglemmelig tur. Kun beklageligt, at der var for få deltagere!

Hilsen fra ham med den brune kasket.

□

**Stop op for en stund
- køb årbog fra**

Forlaget

HOLSUND

**På sporet af 1993,
årbog om danske
jernbaner**

udkommer i slutningen af
november 1993.

Forudbestillingspris: 99,- kr.

Bestil den gennem
Dansk Jernbane-Klub,
Salgsafdelingen

Boganmeldelser

Godsvognsmateriellets Historie Af Jens Bruun-Petersen

En af de virkelige kapaciteter, når det gælder danske jernbanevogne - Jens Bruun-Petersen - har udsendt »Godsvognsmateriellets historie«, der som sådan kan betragtes som en efterfølger til forfatterens tilsvarende bog om personvognsmateriellet.

Bogen kan naturligvis ikke erstatte Peer Topp-Nielsens samlesæt om »driftsmateriellet«, for den indeholder ikke - og skal ikke indeholde - en »nummeroversigt« over den enkelte vogn. Men JBP's indgående kendskab til også denne del af historien gør det muligt for ham, at skrive en »romanagtig« og fortællende historie, der giver læseren et samlet overblik over udviklingen såvel som sætter de enkelte litra i perspektiv.

Bogen består af tre dele - en oversigt over udviklingen af typer og deres antal, en minutøs gennemgang af udviklingens enkelte skridt og påvirkninger, og endelig en beskrivelse af, hvad man kørte med - og i hvad - uanset om det er latinindhold, mejeriprodukter eller slagtekvæg.

Det er givetvis svært at undgå, at teksten indimellem, og det især i beretningen om udviklingen af de forskellige vogntyper, bliver en kende summarisk og opremsende, således at læseren indimellem kan have svært ved at holde rede på de mange oplysninger om vognantal, byggeår, literinger og lasteevner. Men brug blot lidt mere

tid på læsningen og sæt i stedet pris på bogens omfattende indhold af oplysninger. Måske der dog burde være ofret et par linier på, hvorfor privatbanerne under krigen kunne dække DSB's behov for flere vogne - og lidt informationer om, hvad der kræves i forbindelse med eksempelvis den ofte omtalte forøgelse af lasteevnen.

Sidst i bogen loves en fortsættelse i et andet værk med en beskrivelse af godsbefordringens historiske udvikling m.m., hvilket er en uskik, idet der i dansk jernbanelitteratur alt for ofte er lovet både dette og hint som alligevel aldrig er blevet til noget. Men lad håbe, at denne påstand bliver gjort til skamme!

Banebøgers »hustrykkeri« har fået fint greb om billedgengivelsen, og selv gamle, utydelige fotos står flot trykt, også selv om et af billederne er trykt spejlvendt.

Det er i emnets natur ikke anmelderen beskåret at finde egentlige fejl i teksten. Det er umuligt at undgå en enkelt »smutter«, uanset om det skyldes forfatter eller trykkeri. Hvad læseren dog måske vil bemærke er, at der rent faktisk har været nogle få Hios-v vogne med Tuborg-reklamer, ligesom ikke bare DSB, men også visse privatbaner - bl.a. TKVJ - anvendte løse literinger til at skrue på lejede vogne. Dette dog primært for at dokumentere, at anmelderen har læst bogen, og lægge yderligere vægt på den afsluttende anbefaling: Køb bogen - den er pengene værd, og tydeligvis skrevet af en forfatter, der ved hvad han skriver om, og har et formål med at gøre det!

Fås i Salgsafdelingen.

Mogens Duus

De Bornholmske Jernbaner 1900-1968 Af Ludvig Mahler

Der er tidligere udkommet bøger om bornholmske jernbaner bl.a. to udmærkede bøger af Svend Lund-Pedersen »På sporet af DBJ, Rønne H-Nexø« og »Med Dampen Oppe. Rønne N.-Sanding og Aakirkeby-Gudhjem«, Gornitzkas forlag 1988, 1989.

En samlet fremstilling af De Bornholmske Jernbaners historie har vi dog hidtil måttet savne, men nu er den der, en solid sag i A4-format på 208 sider, rigt illustreret, trykt på godt papir med en læsevenlig typografi.

Svarer indholdet så til de forventninger, man umiddelbart får ud af at tage bogen i hånden? Ja, det må man nok sige. Forfatteren, Ludvig Mahler, er født i Rønne i 1903, blev i 1919 trafikalev på Sandvig station og tjente de bornholmske jernbaner trofast gennem 49 år. Han sluttede sin karriere som kontorchef ved banernes hovedkontor i Rønne. Efter nedlæggelsen af banerne i 1968 fortsatte han som forretningsfører for likvidationsudvalget indtil den endelige afvikling i 1972. Det er således en mand med et førstehåndskendskab til banerne, der har skrevet denne bog, og det mærkes på både stilen og det indholdsmæssige, at forfatteren har næret stor interesse for og kærlighed til de baner, hvis historie han skildrer på levende vis.

Bogens første trediedel handler om de tre baners forhistorie og indvielse med den traditionelle skildring af de forudgående besværlige og vidtløftige forsøg på at skabe politisk og økonomisk opbakning om baneprojekterne. Der skulle gå 25 år fra de første tilløb indtil jernbanen blev til virkelighed på Bornholm.

Andel del handler om banernes faste anlæg og deres rullende materiel, herunder også om rutebildriften.

Den sidste del omfatter forskellige afsnit af blandet karakter, bl.a. afsnit om personalia, køreplaner, annoncer og reklamer, ophugninger, godsfrimærker - 32 forskellige typer er afbildet - og som afslutning et lille afsnit om bornholmsk jernbane-humor. Så er vist også hver en sten - eller snelle - vendt.

Bogen er som sagt spækket med talrige gode billeder af både materiel og stationer, ligesom der er aftrykt tegninger af materiellet. Man undres over, hvor mange gode ældre fotos, der egentlig er taget. De Bornholmske Jernbaner må have været et yndet objekt for fotografer gennem alle årene.

Skal man være en smule kritisk over for bogen må det være, at der er aftrykt vel mange cirkulærer, reglementer og andre bestemmelser fra banen, 18-19 sider godt og vel. Bortset fra dette er skildringen af banens historie velskrevet og let tilgængelig - også for ikke-bornholmere.

Man skal nok være indfødt bornholmer og tillige særdeles velbevandret i banernes historie for at kunne påpege eventuelle fejl og misforståelser i bogen. Hvis der er sådanne, har jeg i hvert fald ikke været i stand til at få øje på dem, bortset fra et par (uundgåelige) trykfejl.

Ludvig Mahler nåede ikke selv at opleve udgivelsen af bogen. Forfatterens søn Ole Mahler har stået for udgivelsen. Et prisværdigt initiativ og et smukt minde over forfatteren.

Bogen kan varmt anbefales til dem, der har savnet et samlet overblik over De Bornholmske Jernbaners historie.

Bogen kan bestilles gennem DJK's salgsafdeling.

Bent Jacobsen

Jens, Lars og N.H. Lindhardt: Himmerlandsbanerne 1893-1993

Med alle de nedlæggelses-forslag, der i tidens løb er fremsat for Himmerlandsbanerne, var det noget af en begivenhed, da banerne i år kunne runde de 100 år. Godt nok i let beskåret form - af de oprindelige 103,8 km har man sagt farvel til de 24,2 km mellem Hobro og Aalestrup.

Det er et prisværdigt initiativ, de tre Lindhardt' er har taget ved at sætte sig for at beskrive disse baners omtumlede og på mange måder særprægede historie. Opgaven er en stor mundfuld - og, viser det sig, også for stor en mundfuld til, at forfatterne helt kan gabe over den.

Alligevel er historierne i bogen så interessante, at den godt kan anbefales - også set i lyset af, at en egentlig historik over banerne ikke findes - og den kommer nok ikke foreløbig.

Mens dele af banens historie og livet omkring den er beskrevet udmærket, er andre dele stort set udeladt. En beskrivelse af en bane, der ikke medtager andre konkrete trafik-oplysninger end antal vognladninger fra fem tilfældige år i 1980'erne, kan kun karakteriseres som mangelfuld. En oversigt over den løbende udvikling i trafik og økonomi på banen er uundværlig som baggrund i enhver bog om en jernbanes historie. Mangelen på disse tal er helt uforståelig, i betragtning af det store antal offentliggjorte rapporter, der siden stykgodsudvalgets betænkning først i 1930'erne har beskæftiget sig indgående med Himmerlandsbanernes trafik og økonomi.

Når helt centrale oplysninger savnes, kunne det måske skyldes, at forfatterne har støttet sig på pressens omtale af banerne og kun i ringe grad har søgt støtte i det væld af DSB-publikationer, statistik og arkivmateriale, hvor de manglende led i historien kan findes?

Meget tyder på, at forfatterne har manglet viden om, hvor man kan søge de oplysninger, der savnes. Oplysninger, der SKAL være der - og som kan skaffes uden de store problemer.

Undertegnede viden om de mere spidsfindige detaljer i Himmerlandsbanernes historie er ik-

ke så dybtgående, at jeg kan vurdere pålideligheden af bogens oplysninger. Ud fra et par »stikprøve-check« synes pålideligheden dog at være i orden.

Mens den historiske dækning kan diskuteres, er den tekniske kvalitet af bogen indiskutabelt dårlig, i betragtning af de ressourcer, der er ofret. Hvorfor i alverden ofrer man stift bind, farve-omslag og godt papir på en bog, hvorefter man blæser på kvaliteten i lay-out og billedgengivelse?

Om omslags-farvefoto'et, et veteran-udflugtstog med Mo 554 og CR 3622, kan man sige, at det spejler stemningen på Løgstorbanen i hverdagen de senere år: Måt, sløret, grålig og udflydende. Men det er en gåde, hvordan dette foto, der ikke en gang er skarpt, er havnet andre steder end i fotografens private album!

Bogens 82 illustrationer - en del af de gamle er velkendte - KUNNE være et opløftende moment, men de er dels gengivet gråt og sløret, dels - for manges vedkommende - alt, alt for små.

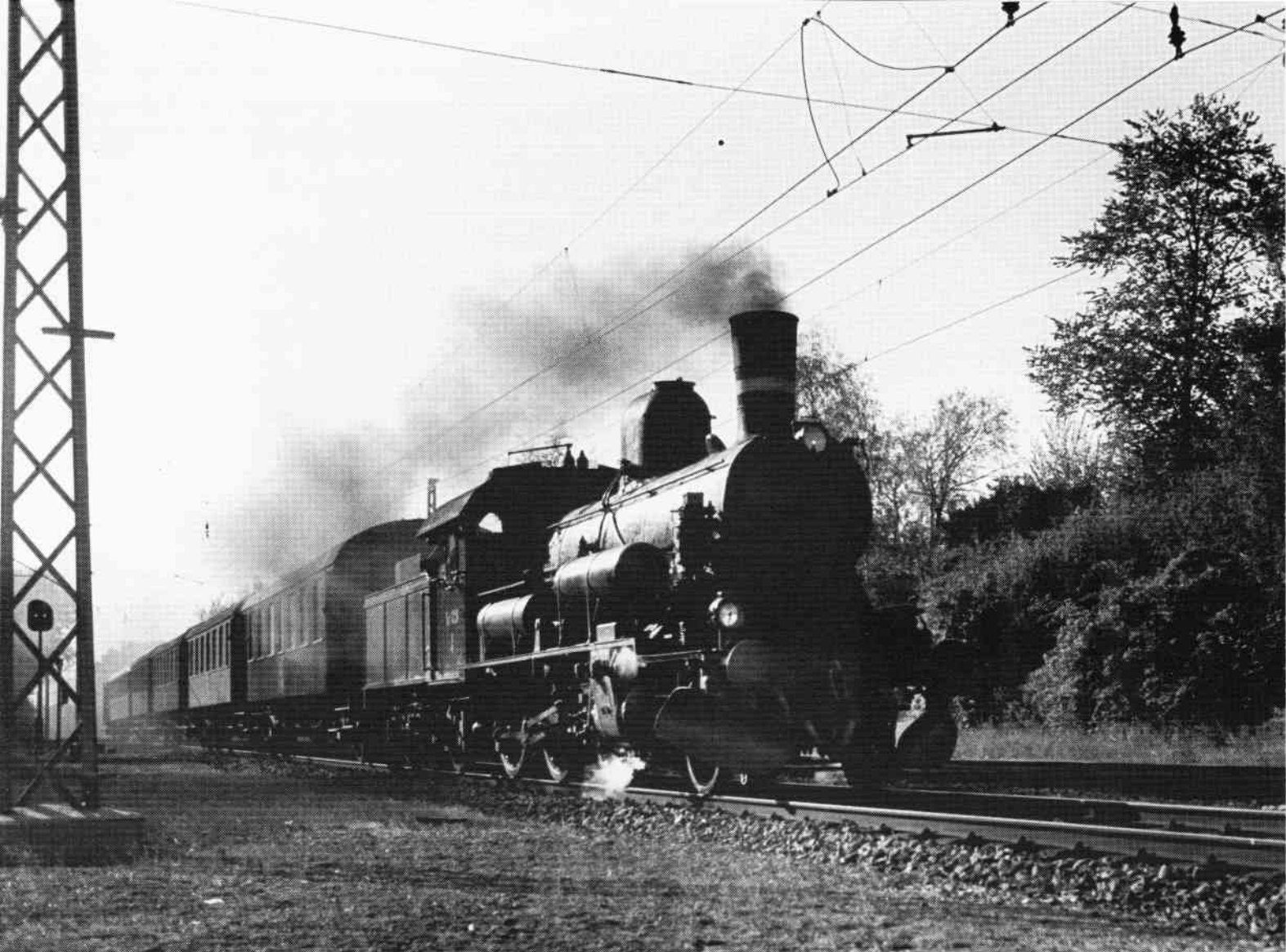
At bringe oversigtsbilleder fra banegårde, bl.a. Løgstor, i en størrelse på 36 gange 58 mm, er unødvendigt - billeder af den slags er værdiløse. Og hvad være er: Næsten tre blanke sider bag i bogen samt en unødig pladskrævende opsætning af teksten afslører, at det ikke en gang er pladsmangel, der er problemet!

Ovenstående må godt forstås som en »hård medfart« overfor bogen. Må den tjene til advarsel for jernbane-historikere: Et stort og seriøst forskningsarbejde er på det nærmeste spildt, hvis man ikke gør det færdigt. Og hvis kvaliteten i tilrettelæggelse og layout svigter, bliver resultatet noget bras. Det er især synd for dem, der har lagt et stort frivilligt arbejde med forskning m.v. i sagen.

Idéen med at begrænse bogen til ca. 80 sider A5 med deraf følgende overkommelig pris - 128 kr. - er rigtig. Men desværre resulterede anstregelserne her kun i EN BOG om Himmerlandsbanerne.

BOGEN om Himmerlandsbanerne venter vi stadig på. Desværre kommer vi nok til at vente længe, når denne bog kom først - for hvor mange vil mon investere i to bøger om samme historie...?

Anders Riis



D 826 for fuld damp gennem Birkerød, 10. maj 1993. Foto: Alf Blume.

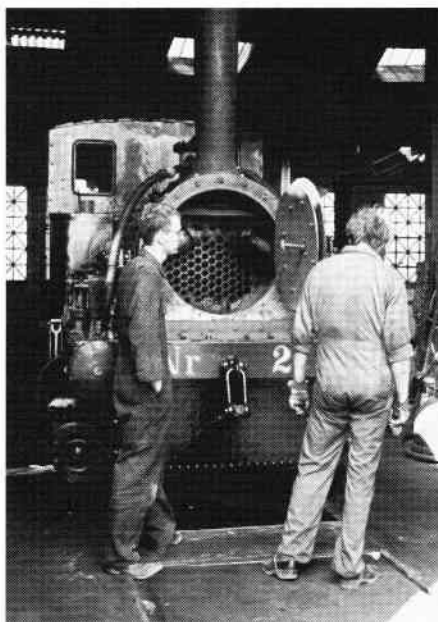
Materielfortegnelse Dansk Jernbane-Klub 1993

Sammenstilling: Birger Bruun

Siden den seneste materielfortegnelse for DJK blev offentliggjort (se »jernbanen« nr. 5/1989, pp. 123-130), er der sket betydelige ændringer i DJKs samling af rullende materiel. En hel del yderligere køretøjer er indgået i »pensionisternes« rækker, mens andre enheder er borte - desværre ikke mindst på grund af vandaler og især brandstiftere - dette gælder bl.a. de ødelagte Triangel-motorvogne, der brændte sammen med Bloustrøds remise.

Resterne af de to motorvogne: SNNB M 3 (Triangel 1927) og VLTJ M 3 (Triangel 1925) er overdraget Foreningen Dalmose-Skælskør Banen. »Halvsøsteren« LB M 1 (Triangel 1926) er overgået til ØSJK.

Af hensyn til sammenlignelighed og overskuelighed har vi valgt en opstilling,



der svarer til den seneste materiel-fortegnelse: Bane for bane. Og - til sidst - de køretøjer, som ikke har tilhørsforhold til en bane. Visse køretøjer, som DJK ikke ejer, men som p.t. disponeres hos en af DJKs baner eller på anden måde er i DJKs varetægt, er også medtaget i listen - og ejerforholdet er i hvert tilfælde angivet. Også køretøjer, som DJK ejer, men som p.t. disponeres af andre foreninger/museer, er medtaget med dette nævnt som bemærkninger.

Hvor intet andet er nævnt, indgår køretøjerne i driften. For opstillingen og visse af noterne står redaktionen / Anders Riis

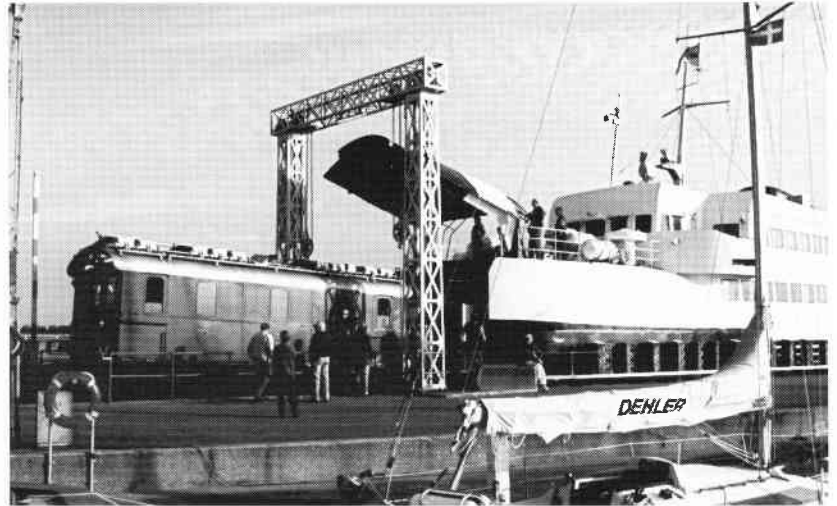
»Kiøge« har i mange år tjent Museumsbanen vel - i 1992 sørgede man for kedel-bytningen med »Faxe«. Foto i Maribo 1992: Ole-Chr. Munk Plum.



HFHJ T 3 stramt-pudset ved jernbaneløst i Maribo 1992, tilkøbtet MBJ Uc 2 og SJS Cc 313. I baggrunden skimtes den nu restaurerede LJ M 1. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.

Museumsbanen

Bane	Litra/nummer/navn			Hjulstilling/type	Byggested og -år		Til DJK	Bemærkninger/historie/status
Damplokomotiver:								
GDS		11		2C0t	Henschel	1907	1964	1907-1940 HHB 4. Hensat Gedser.
LJ		19		1C0-T2	Henschel	1920	1965	Under restaurering.
LJ		20		0B0T	Henschel	1920	1966	
OHJ		5		0C0-T2	Vulcan	1901	1963	1957-1963 HTJ 5. Hensat 1988, afventer revision.
ØG		3		0B0t	Hanomag	1906	1970	1906-1964 VG 2. Hensat.
ØSJS		2 Kjøge		0C0t	Krauss	1878	1962	Kedel byttet med ØSJS 3 Faxe 1992.
ØSJS		3 Faxe		0C0t	Krauss	1879	1961	Hensat 1966.
Motormateriel:								
DSB	Ardelt	143		B, rangertraktor	Frichs	1959	1987	
HFHJ	T	3		B, rangertraktor	HFHJ	1956	1989	Opbygget på motorbogie fra Maybach-vogn. 1984-89 T 4.
LJ	M	1		A11A, dieselloko	DEVA	1921	1965	I driftsat 1993.
LJ	M	9		1'C1'dieselloko	Frichs	1934	1988	Gave fra LJ.
-	»Albertina«			1A, motortrolje	-	-	1970	
NFJ	»Pluto«			1A, motortrolje	Ljusne-Woxna	1925	1966	
OKMJ				1A, rangertraktor	Dieppe	1925	1966	»Den flyvende jernplade«.
Personvogne:			Aksler/Klasse					
GDS	C	31	2	3	Scandia	1879	1964	Ombygget 1916.
GDS	C	40	2	3	Scandia	1898	1962	Ombygget 1909 og 1941.
HJJ	S	135	2	3	Scandia	1917	1962	1939-1962 HV Q 161. Bænkevogn.
KSB	C	20	2	3	Scandia	1907	1961	1949-1961 DSB værkstedsvogn.
LB	C	21	2	3	Scandia	1911	1962	
MBJ	A	1	2	1	Hvide Mølle	1869	1964	1969 fors. med underv. fra LJ Qs 142, Vulcan 1904.
MBJ	Uc	2	2	Udf.vogn	Scandia	1916	1970	1916-1945 KRB A 3. 1945-1972 HHJ C 26.
NFJ	A	7	2	2/3	Scandia	1911	1962	Under revision.
NPMB	C	31	2	3	Scandia	1899	1961	
OMB	B	5	2	2/3	Arlöf	1911	1966	
SJS	Cc	313	2	3	Atlas	1885	1970	»Skovvogn«, ex. Cc 1306, ex. DSB specialv.
VVGJ	C	23	2	3	Scandia	1897	1965	Under restaurering, undervogn rekonstrueres.
ØSJS	D	11	2	3	Scandia	1879	1962	
Post- og rejsegodsvogne:			Aksler/type					
HHGB	D	1	2	Post/rsg	Vulcan	1906	1963	
HHJ	D	32	2	Post	Breslau	1884	1962	Hensat driftsklar.
NPMB	E	41	2	Post/rsg	Scandia	1898	1961	
ØSJS	E	26	2	Rsg	Scandia	1879	1962	Gods- og reservepakvogn.
Godsvogne/andre vogne:			Aksler/type					
DSB	Gs	40697	2	Lukket	Scandia	1957	1990	Lagervogn. 1957-1962 litra G. 196? nyt nr. 120 1 697.
DSB	Gs	40842	2	Lukket	Scandia	1957	1990	Lagervogn. 1957-1962 litra G. 196? nyt nr. 120 1 842.
DSB	Gs	41490	2	Lukket	Scandia	1960	1990	Lagervogn. 196? nyt nr. 120 2 490.
DSB	MR	201	2'2'	Spc.v.	Scandia	1928	1980	1928-1956 motorvogn, 1963-1980 underv. vogn (ZU 99 988). Overnatningstog.
DSB	ZA	99500	2	Ølvogn	Scandia	1910	1966	Carlsbergvogn.
DSB	ZB	99571	2	Ølvogn	Scandia	1895	1962	Tuborgvogn.



DJK råder over to sneplove - begge indenfor MHVJ. SB 1 er siden foto et blev taget i Skagen 1987 af Anders Riis overgået til MHVJ.

AHJ ML 5203 i en uvant situation: Under ilandkøring i Ærøskøbing, september 1992. Foto: Anders Riis.

FJ	Z	509517	2	Kalkvogn	Scandia	1885	1965	
GDS	C	4	3	Åben	Scandia	1879	1965	Senere GDS P 209. 1953-65 sprøjtevogn. Udlånt Gedser.
LJ	Hj	112	2	Lukket	Scandia/DSB	1920/61	1989	Lagervogn. 1920 DSB QHL 32448, 1961 ny vognkasse DSB HJ 37427, senere Gklm 111 8 427, 1970 LJ HJ 112 Disp. af MBJ siden 1962.
LJ	Lc	195	2	Lukket	Randers	1874	1969	
LJ	Q	162	2	Lukket	Scandia	1908	1972	
LJ	T	302	2	Åben	HaWa	1923	1984	Ex MTJ Tb 222.
LJ	Ze	509101	2	Tankvogn	Vulcan	1904	1966	Olietankvogn DDPa/Dansk Esso.
NRJ	Pa	801	2	Åben	Scandia	1925	1972	Senere LJ Pf 221.
SJS	Id	876	2	Lukket	SJS	1858	196?	
ØG		7	2	Kulvogn	Beuchelt	1898	1970	Hensat.

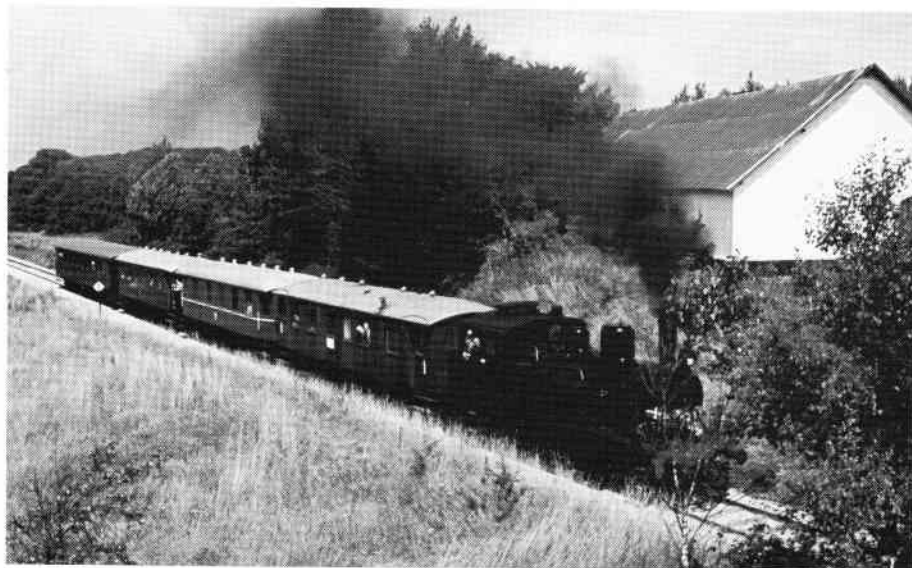
Bloustrød

Bane	Litra/nummer/navn	Hjulstilling/type	Byggested og -år	Til DJK	Bemærkninger/historie/status	
Damplokomotiver:						
DDS		5	0D0t	Henschel	1913 1965	Roebaneloko 700 mm. Skal renoveres.
DDS	B	2	0C1t	O & K	1927 1965	Roebaneloko 700 mm. Skal renoveres. »Lange Maren«.
DDS	B	4	0D0t	O & K	1911 1973	Roebaneloko 700 mm. Ex Gørlev 6. Udlånt til Aalholm.
Motormateriel:						
Ruds Vedby Teglvk.	1	B	Carl Jensen	1941 1982	700 mm.	
Ruds Vedby Teglvk.	4	B	Carl Jensen	1943 1982	700 mm. Brændt 1992. Hensat.	
Maarum	3	B	Hundested	1950 1986	Privatejet, 600 mm.	
Mogenstrup	15	B	Mogenstrup	1976 1991	Omsp. fra 785 mm. Aldrig færdiggjort og monteret m. motor. Gave fra B. Klingenberg.	

Post- og rejsegodsvogne:	Aksler/type
DBJ 326	2 Post Bornholm 1911 1984 700 mm, omsporet fra 1000 mm. Lånt fra Aalholm.

Godsvogne/andre vogne:	Aksler/type
Bloustrød 1	2 Trolje Bloustrød 1982 1982 700 mm. Bruges af baneafdelingen.
Bloustrød 2	2 Tipvogn - - 700 mm. Uden kasse. Baneafd. Ex Ruds Vedby-tipvogn.
Bloustrød 3	2 Tipvogn - - 700 mm. Uden kasse. Baneafd. Ex Ruds Vedby-tipvogn.
Bloustrød 4	2 Tipvogn - - 700 mm. Ruds Vedby-tipvogn.
Bloustrød 5	2 Tipvogn - - 700 mm. Ruds Vedby-tipvogn.
Bloustrød 6	2 Tipvogn - - 700 mm. Ruds Vedby-tipvogn.
Bloustrød 7	2 Draisine - - 700 mm. Omspores fra normalsporet pumpedraisine.
Bloustrød -	2 Tipvogn - - 700 mm. Uden kasse. Ex Ruds Vedby-tipvogn.
Bloustrød -	2 Tipvogn - - 700 mm. Uden kasse. Ex Ruds Vedby-tipvogn.
DDS (LM) 7	2'2' Melisvg. - - 700 mm, litra tvivlsomt. Brændt 1992, hensat.
DDS 21	2'2' Melisvg. - - 700 mm. Brændt 1992, hensat.
DDS 56	2'2' Roevogn - - 700 mm. Renoveres efter brand 1992.
DDS 471	2'2' Roevogn - - 700 mm. Renoveres efter brand 1992. Ex DDS 3838.
DDS 602	2'2' Roevogn - - 700 mm. Renoveret 1986.
DDS 754	2'2' Roevogn - - 700 mm. Monteret m. kran/kompressor til baneafd.
DDS 1106	2'2' Roevogn - - 700 mm. Bruges som baneafdelingstrolje.
DDS 3618	2'2' Roevogn - - 700 mm. Genopb. m. bænke e. branden 1992.
- -	2 Tipvogn - - 600 mm. Privatejet.

Derudover haves 5 stk 600 mm tipvogne, nogle uden lad, der p.t. er udlånt til det nærliggende spejdercenter »Egemose«.



For fuld damp! HV 3, HVJ C 501, SB B 11, AHB C 45 og LJ Ca 16 damper forbi Lunddalen på MHVJ, sommeren 1988. Foto: Anders Riis.



Vedligeholdelse af damplokomotiver indebærer af og til adskillelse til ukendelighed. Men det ER FFJ 34...! Aalborg, 1993. Foto: Martin Jakobsen.

Mariager-Handest



Bane	Litra/nummer/navn		Hjulstilling/type		Byggested og -år	Til DJK	Bemærkninger/historie/status	
Damplokomotiver:								
DSB	F	653	0C0t		Frichs	1949	1976	
HV		3	1C0t		Henschel	1928	1968	1953-62 HV L 107, 1962-68 HBS L 205. Under revision.
VLTJ		7	1B0t		Henschel	1909	1965	Kedel fra VLTJ 8.
Motormateriel:								
AHJ	ML	5203	1'C1', dieselloko		Frichs	1936	1980	1969-1980 OHJ 40.
APB	M	1	2A, motorvogn		Triangel	1939	1969	
DSB	Ardelt	119	B, rangertraktor		Frichs	1955	1989	
DSB	»Ildfluen«		A1, draisine		Bergbolaget	?	1971	Under istandsættelse.
FFJ	M	1210	2A, motorvogn		Triangel	1937	1969	Privatejet.
HBS	Sm	210	(1A)'(A1)'skinnebus		Scandia	1952	1968	Hensat.
HHJ	M	2	(A1A)'3 motorvogn		Frichs	1932	1972	Lejet af HHJ 1972-1984.
MFVJ	Traktor		B, rangertraktor		Pedershaab	1950	1970	Under restaurering.
RHJ	M	4	(1A)'(A1)'motorvogn		Scandia	1926	1969	Under restaurering. 1926-49 SFB M 2, senere MB 2. 1949-52 DSB MBF 482. 1952-66 OMB MH 6.
SB	M	2	1A, motorvogn		Scandia	1924	1989	Opr. personvogn SB C 42, 1928 omb. Triangel t. M 2.
SB	M	4	1'C1', dieselloko		Frichs	1935	1990	Hensat.
VLTJ		16	B, rangertraktor		Jung	1940	1983	1940 Deutsche Wehrmacht, efterladt i Danmark 1945, 1949-68 DSB 2.
VNJ	MT	1	(1A)'(A1)'trolje		Scandia	1951	1987	Ombbygget fra skinnebus af VNJ 1975. 1951-65 OHJ SM 16, 1965-69 FFJ SM 15, 1969-72 VGJ SM 7, 1972-75 VNJ u.nr.
VNJ	D	12	1'C1',dieselloko		Frichs	1932	1989	1932-68 TKVJ M 4.
Personvogne:			Aksler/klasse					
AHB	C	45	2	2	Scandia	1915	1969	Privatejet. 1915-52 AHB C 98.
DSB	CR	3622	2'2'	2	Scandia	1929	1968	1929-41 DSB FF 12222.
DSB	CXM	4508	2	2	Scandia	1923	1968	1923-41 DSB CF(M) 10118.
HBS	E	235	2	2/rsg	Scandia	1929	1977	1968-77 HHJ CE 30.
HFHJ	B	51	2'2'	1/2	Scandia	1910	1977	Omb. Scandia 1944. 1910-30 SNNB A 1. 1969-77 HgJK.
HHJ	C	27	2	2	EVA, Wismar	1924	1970	Privatejet. 1924-41 MTJ Ca 11.
HVJ	C	501	2	1/2	Scandia	1920	1971	Under restaurering.
LJ	CA	16	2'2'	2	Scandia	1922	1969	Opr. 2/3 kl.: LJ Bc 16, Sidegangsvogn.
SB	B	11	2	1/2	Scandia	1924	1968	Sidegangsvogn.
SB	F	4	2'2'	2	Scandia	1937	1989	
TFJ	C	7	2	2	Scandia	1934	1969	
VNJ	C	25	2	2	Scandia	1913	1970	Privatejet, 1913-41 NTJ C 25.
Post- og rejsegodsvogne:								
AHJ	Em	78	2	Rsg	Vulcan	1897	1969	Omb. 1933 Scandia til pakvogn. 1897-1923 godsvogn FFJ Q 6, 1923 Q 211, 1933-52 AHJ E 175.
DSB	Do	5604	2	Post	Scandia	1926	1975	1926-41 DSB DD 1701, 1961 HHJ D 232, 1969 HHJ D 61.
MFVJ	D	2	2	Post/rsg	Scandia	1927	1968	1956-68 ETJ E 1.

Godsvogne/andre vogne:			Aksler/type					
DSB	QR	36082	2	Lukket	Scandia	1919	1976	1964 (?) -76 HHJ Q 193. Lager.
DSB	ZC	500306	2	Kadaverv.	Scandia	1890	1962	1890 Privatvogn for Københavns Magistrat til slagteraffald, 1926 til Blaakilde Mølle, Hobro.
DSB	ZE	503599	2	Tankvogn	Scandia	1946	1991	Sprittankvogn for DDSF. Hensat.
FFJ	H	411	2	Lukket	Scandia	1907	1969	Lagervogn.
FFJ	Qf	302	2	Lukket	Scandia	1915	1969	Lagervogn.
FFJ	T	1010	2	Tankvogn	APB	1935	1969	Intern olietankvogn APB.
HBS	Qb	295	2	Lukket	Scandia	1920	1968	1920 HBJ koblingsvogn (undervogn), omb. til lukket godsv. Scandia 1929: HBS G 101, 1953 til sprøjtevogn. HBS Qb 295. Hensat.
HHJ	F	43	2	Mælkevogn	Scandia	1898	1962	1898 åben godsvogn HHJ G 91. 1921 omb. til F 43. Lager.
HHJ	Q	171	2	Lukket	Scandia	1905	1976	Lager.
MFVJ	Q	101	2	(Lukket)	Scandia	1927	1975	Kun undervogn, (Vognks-rester fjernet c. 1988). Hensat.
MFVJ	Q	102	2	Lukket	Scandia	1927	1975	Under restaurering.
MHVJ	G	40074	2	Lukket	Scandia	1954	1976	1962 nyt litra GS, 1967 nyt nr. 120 1 074, 1969 ombygget med isolering til kartoffelvogn lblps 805 3 029. Lager.
MHVJ	Gs	40639	2	Lukket	Scandia	1957	?	1967 nyt nr. 120 1 639. Lager.
MHVJ	Gs	41143	2	Lukket	Scandia	1960	?	1967 nyt nr. 120 2 143. Lager.
MHVJ	Gs	41185	2	Lukket	Scandia	1960	1985	1967 nyt nr. 120 2 185. Lager.
MHVJ	Gs	41193	2	Lukket	Scandia	1960	1986	1967 nyt nr. 120 2 193. Lager.
MHVJ	Gs	41305	2	Lukket	Scandia	1960	1985	1967 nyt. nr. 120 2 305. Lager.
MHVJ	Gs	41559	2	Lukket	Scandia	1961	1992	1967 nyt nr. 120 2 559.
MHVJ	Gs	41660	2	Lukket	Scandia	1961	1983	1967 nyt nr. 120 2 660. Lager.
MHVJ	Gs	41739	2	Lukket	Scandia	1961	1983	1967 nyt nr. 120 2 739. Lager.
MHVJ	Hd	38245	2	Lukket	Scandia	1944	1975	1967 Gklms 138 8 245. Værkstedsvogn.
MHVJ	Hjælpevogn	425	2	Lukket	Scandia	1958	1987	1958 ZF 5?? ???. 1967 omb. Cvk Kh til DSB hjælpevogn.
MHVJ	Hims	2102353	2	Lukket	Scandia	1966	1993	Lager.
MHVJ	Hims	2102501	2	Lukket	Scandia	1967	1993	Lager.
MHVJ	Hims	2102584	2	Lukket	Scandia	1967	1993	Lager.
MHVJ	Pb	10567	2	Kulvogn	Scandia	1943	1982	1967 Elo.
MHVJ	Pb	11065	2	Kulvogn	Scandia	1946	1978	1967 Elo.
MHVJ	Pb	11384	2	Kulvogn	Scandia	1948	1978	1967 Elo.
MHVJ	Trolje		2	Anhænger	?	?	199?	
MHVJ	Tårnvogn	40	2	Tårnvogn	Scandia	1943	1982	Ombygget fra PB Cvk Kh 1966.
MHVJ	Ze	502272	2	Tankvogn	EVA, Wismar	1931	1969	Esso-olietankvogn, 1965 DSB 070 0 272.
RHJ	Sneplov		2	Sneplov	Scandia	1920	1969	Privatejet, hensat i Handest.
SB		1	2	Sneplov	Scandia	1924	1991	
SFJ	Pd	1138	2	Grusvogn	Scandia	1913	1972	1949-1972 DSB TD 8846.

Limfjordsbanen

Bane	Litra/nummer/navn Hjulstilling/type			Byggested og -år		Til DJK	Bemærkninger/historie/status
Damplokomotiver:							
APB		17	0B0t	Borsig	1903	1968	1924-68 SB 4. Hensat.
DSB	D	825	1C0-T3	Hartmann	1905	1987	1974-87 ØsJK. Under restaurering.
FFJ		34	1C0-T3	Henschel	1916	1973	1966-73 opst. på legeplads i Aalborg.

Motormateriel:

AHTJ	Sm	1	(1A)'(A1)'	Skinnebus	Scandia	1948	1970	1956 OHJ Sm 14, 1963-69 AHJ Sm 14. Hens.
DSB	Skinnebil		1A	Skinnebil	Meulengracht	1954	1975	Under restaurering.
FFJ	M	1207	B	Rangertraktor	Breuer	1929	1973	»Klædeskab«.
GDS	Sm	5	(1A)'(A1)'	Skinnebus	Scandia	1952	1989	1952-62 LB Sm 2. Hensat.
SB	M	5	(A1A)'(A1A)'	dieselloko	Frichs	1952	1993	Ejes af SB, disponeres p.t. af LFB.
SB	M	6	B'B'	dieselloko	Scandia	1952	1989	Bygget på motorbogierne af MTJ M 2 & 3 (Nakskov 1924)
SVJ	Sm	7	(1A)'(A1)'	Skinnebus	Scandia	1947	1968	1966-68 ETJ Sm 1.

Personvogne:

			Aksler/Klasse					
AHJ	Dc	72	2	2/rsg	Scandia	1916	1975	Ex D 145. Under restaurering.
ETJ	C	1	2	2	Vulcan	1901	1968	Ombygget 1946.
FFJ	DAE	21	2	1/2/rsg/post	Scandia	1920	1969	Ex Da 123. Hensat.
HHJ	C	29	2	2	Scandia	1914	1970	Opr. sidegangsvogn.
HHJ	Sp	2	2'2'	2/rsg	Scandia	1951	1976	Skinnebuspåhængsvogn, hensat.
OMB	B	4	2	2/3	Arlöf	1911	1966	
SB	F	3	2'2'	1/2/rsg	Scandia	1936	1989	Under restaurering.
TFJ	C	8	2	2	Scandia	1934	1981	Undervogn fra Cu.
VØ	D	16	2	2/post	Scandia	1928	1969	1947 HP D 62, 1966-69 RHJ D 8.

Post- og rejsegodsvogne:

			Aksler/type					
FFJ	Em	38	2	Rsg	Vulcan	1897	1969	Omb. 1933 Scandia til pakvogn. 1897-1923 godsvogn FFJ Q 1, 1923 QA 206, 1932-52 FFJ E 158.



DJK/Limfjordsbanen fik i 1993 SB M 6 til ejendom.

Foto fra den højtidelige overdragelse i Aalborg 2. april; Martin Jakobsen.

Godsvogne/andre vogne

Aksler/type

DSB	Gs	120 3 247	2	Lukket	Scandia	1963	1988	196? fra nr. 42247. Lager.
DSB	HJ	37711	2	Lukket	Scandia	1919/60	1970	1960 omb. fra QR 36191.
DSB	ZB	509255	2	Ølvogn	SFJ	1926	1965	1970-75 litr. MHVJ Hjælpevogn 1.
DSB	ZE	070 8 009	2	Syretankv.	Scandia	1948	1969	Privatvogn for Albani, 1949 ex. SFJ.
DSB	ZK	700 1 617	2	Sprittankv.	Scandia	1949	1988	1989 udlånt til Jernbanemuseet.
HP	H	91	2	Lukket	Scandia	1917/61	1992	DDSF privatvogn.
LFB	P	41	2	Åben kulv.	Scandia	1946	1975	Lager, 1917-61 DSB QHP 32786, 1961 omb.
SB	T	401	2	Åben lavs.	Scandia	1924	1990	DSB (ny vognks.) HJ 37959.
								196? Gklm 111 8 729, 1970 HP H 91.
								ex DSB Elo 511 0 862, ex PB.

D-maskinegruppen

Bane	Litra/nummer/navn		Hjulstilling/type	Byggested og -år		Til DJK	Bemærkninger/historie/status
Damplokomotiver:							
DSB	D	826	1C0-T3	Hartmann	1905	1973	Indtil 1929 D 821.
DSB	K	564	2B0-T3	Esslingen	1899	1968	1957-68 OHJ K 564.
HTJ	G	625	0C0-T3	Breda	1898	1978	Til 1957 DSB G 625. Hensat, Roskilde.
OHJ		38	1D1t	Henschel	1917	1981	Fra 1917 SFB 33, 1949 DSB DF 130, 1960-68 TKVJ DF 130.
ØSJS		6	0D0t	Borsig	1895	1961	1953-1961 DDS 2/9. Stationeret Høng. I drift 1993.

Motormateriel:

DSB	Mo	1829	3'B'motorvogn	Fricks	1953 1983	
DSB	Mo	1848	3'B'motorvogn	Fricks	1954 1983	
DSB	Mo	1876	3'B'motorvogn	Fricks	1955 1984	Hensat som reservedele.
DSB	Ardelt	135	B rangertraktor	Fricks	1958 1986	

Personvogne:

Aksler/Klasse

DSB	AC	40	2'2'	1	Scandia	1949	1979	Hensat, UIC-nr./litra Ah 17-61 040.
DSB	AU	253	2'2'	Dansevogn	Scandia	1932	1983	Har fejlagtigt været litr. Au 405.
DSB	Bgc	008	2'2'	2, liggev.	Scandia	1963	1985	Omb. fra CC. Fuldst. nr.: 59-64 008.
DSB	Bhl	401	2'2'	2	Scandia	1962	1984	ex CLL 1472, Fuldst. nr. Bhl 29-25 401.
DSB	BU	2102	2'2'	Dansevogn	Scandia	1932	1986	ex AU 405.
DSB	CD	1208	2'2'	2	Scandia	1953	1984	Hensat, UIC: Bgoh 29-64 208.
DSB	CL	1589	2'2'	2	Scandia	1951	1987	UIC: CL 29-25 589, 1975-87 LJ P 77.

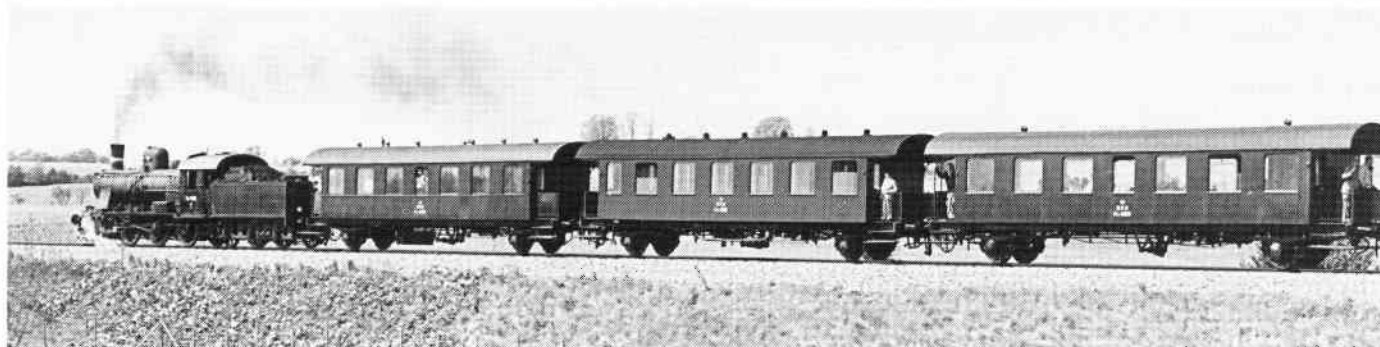
DSB	CL	1630	2'2'	2	Scandia	1959	1987	UIC: CL 29-25 630, 1978-87 FDSB.
DSB	CLE	1672	2'2'	2/rsg	Scandia	1963	1982	UIC: Cle 82-25 672.
DSB	CLL	1495	2'2'	2	Scandia	1960	1982	UIC: Cll 29-26 495, Hensat.
DSB	CLS	1714	2'2'	2/styrev.	Scandia	1962	1984	UIC: Cls 29-27 714, 1982-84 OHJ, Hensat.
DSB	CP	2835	2'2'	(2)	Scandia	1946	1981	Brændt.
DSB	CP	2872	2'2'	2	Scandia	1945	1975	Under restaurering, Høng.
DSB	CP	3244	2'2'	2	Scandia	1951	1981	Hensat.
DSB	CR	3624	2'2'	2	Scandia	1929	1986	Hensat, Samlet af to vogne, Ex tjv. 973.
DSB	CU	4009	2	2	Scandia	1924	1986	Værkstedsvogn.
DSB	CU	4011	2	2	Scandia	1924	1976	
DSB	CU	4055	2	(2)	Scandia	1917	1973	Brændt, kun undervogn, Hensat.
DSB	CU	4130	2	2/Cafe	Scandia	1924	1987	
DSB	CU	4160	2	2	Scandia	1924	1973	
DSB	CUK	4249	3	2	Scandia	1923	1968	1923-41 CD 11249, Hensat.
DSB	CX	4515	2	2	Scandia	1923	1990	Hensat.
DSB	CXM	4507	2	(2)	Scandia	1923	1973	Brændt, kun undervogn, Hensat.
DSB	CXM	4521	2	(2)	Scandia	1923	1987	Hensat som reservedele.
DSB	CXM	4528	2	2	Scandia	1923	1973	Hensat.
DSB	CY	4626	2	2	Scandia	1923	1986	Under restaurering.
DSB	CY	4638	2	2	Scandia	1923	1986	Hensat, Ex tjenestev. 616.
DSB	CY	4640	2	2	Scandia	1923	1986	
DSB	FC	4753	2	2, Bivogn	Scandia	1927	1986	Hensat, værkstedsvogn.
DSB	Tjv.	682	2	(2)	Scandia	1923	1984	Hensat, Ex CY 4632.
DSB	Tjv.	798	2	(2)	Scandia	1923	1984	Hensat som reservedele, Ex CY.
LJ	P	76	2'2'	2	Scandia	1958	1987	Hensat, Til 1975 CL 1620 (29-25 620).
NSB	WLAB	2101	2'2'	Sovevogn	Scandia	1952	1987	
OHJ	C	204/205	2'2'2'	2, dob.vogn	Scandia	1924	1966	Hensat, Fredericia.

Post- og rejsegodsvogne: Aksler/type

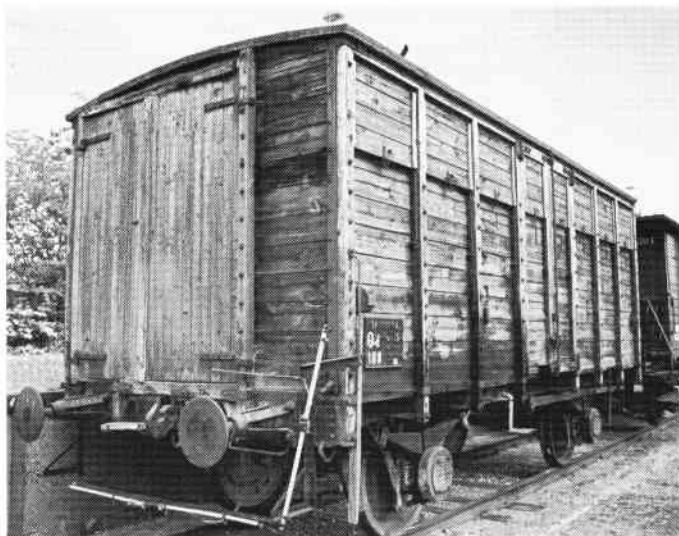
DSB	EA	6001	2'2'	Rsg	Scandia	1951	1983	UIC: Dh 92-68 001
DSB	ECO	6265	2'2'	Rsg	Scandia	1909	1973	Hensat.
DSB	EH	6762	2	Rsg	Scandia	1930	1974	

Godsvogne/andre vogne: Aksler/type

DSB	E	53454	2	Åben	Scandia	1959	1988	
DSB	E	53475	2	Åben	Scandia	1959	1988	
DSB	Elo	942	2	Åben	Scandia	1946		Lager, Ex PB 10716.
DSB	Gs	329	2	Lukket	Scandia	1955		Lager, Ex GS 40329 (120 1 329).
DSB	Gs	343	2	Lukket	Scandia	1954	1984	Lager, Ex GS 41216 (40216?, red).
DSB	Gs	526	2	Lukket	Scandia	1956		Lager, Ex GS 40526 (120 1 526).
DSB	Gs	550	2	Lukket	Scandia	1954	1985	Lager, Ex GS 40198 (120 1 198).
DSB	Gs	704	2	Lukket	Scandia	1961		Lager, Ex GS 41704 (120 2 704).
DSB	Gs	725	2	Lukket	Scandia	1954	1985	Lager, Ex GS 40032 (120 1 032).
DSB	Gs	854	2	Lukket	Scandia	1957	1982	Lager, Ex GS 40854 (120 1 854).
DSB	Gs	862	2	Lukket	Scandia	1957	1982	Lager, Ex GS 40862 (120 1 862).
DSB	Gs	40592	2	Lukket	Scandia	1956	1982	Lager, UIC-nr 120 1 592.
DSB	HD	057	2	Lukket	Scandia	1942	1978	Lager, Ex HD 38057 (Gklms 138 8 057).
DSB	HD	241	2	Lukket	Scandia	1946	1979	Lager, Ex IAK 21241 (Gkms 139 9 241).
DSB	HD	507	2	Lukket	Scandia	1948	1980	Lager, Ex HD 38524 (Gkms 138 8 524).
DSB	HD	38121	2	Lukket	Scandia	1944	1983	UIC: Gklms 138 8 121.
DSB	HD	38199	2	Lukket	Scandia	1944	1984	UIC: Gklms 138 8 199. Under restaurering.
DSB	HD	38375	2	Lukket	Scandia	1944	1979	Lager, UIC: Gklms 138 8 375.
DSB	HJ	1	2	Lukket	Scandia	1927/61	1978	Lager, 1961 omb. af DSB fra QHL 32429 (ny vognks.) til HJ 37470. UIC: Gklm 111 8 470.
DSB	HJ	37476	2	Lukket	Scandia	1927/61	1987	Lager, 1961 omb. af DSB fra QHL 32427 (ny vognks.) til HJ 37476. UIC: Gklm 111 8 476.



D-maskine gruppen kan nu mønstre 3 renoverede CU-vogne på rad: CU 4160, 4011 og 4130. Foto på HFHJ ved Brødeskov 10. maj 1993: Alf Blume.



En nyanskaffelse til D-maskine gruppen siden sidst: ØSJS Qd 188 (ex Horsens Vestbaner). Frederiksberg, 26. maj 1993: Alf Blume.



SB M 1 er blandt DJKs mest specielle køretøjer. I 11 år frem til 1979 stod den lunt og godt i Frederikshavn remise - så var pladsen for trang. Foto i Randers nov. 1979: Anders Riis.

DSB	HJ	37505	2	Lukket	Scandia	1927/59	1987	Lager. 1959 omb. af DSB fra QRL 36350. (ny vognks.) til HJ 37505. UIC: Gklm 111 8 205.
DSB	IGK	20262	2	Lukk/Hvid	Scandia	1902	1961	Lager.
DSB	Mayo		2	Lukk/Isol.	Scandia	195	1987	Lager. ex. privatvogn 807 4 102. »Mayo«, ex Ib/ps, omb. fra Gs.
DSB	PB	10112	2	Åben	Scandia	1942	1975	Lager. Tidl. Elo 112.
DSB	PB	10160	2	Åben	Scandia	1943	1975	Lager. Tidl. Pf 160.
DSB	PB	10253	2	Åben	Scandia	1943	1982	Lager.
DSB	PB	10452	2	Åben	Scandia	1943	1992	Hensat.
DSB	PB	10847	2	Åben	Scandia	1946	1980	Kulvogn nr. 1.
DSB	PB	10996	2	Åben	Scandia	1947	1992	Under restaurering.
DSB	PB	11064	2	Åben	Scandia	1947	1986	Tidl. Elo 068.
DSB	PB	11496	2	Åben	Scandia	1950	1986	Lager. Tidl. Elo 069.
DSB	PB	11519	2	Åben	Scandia	1950	1986	Tidl. Elo 701.
DSB	TGT	8983	2'2'	Åben	Scandia	1931	1984	Lager. Ex Sk.
DSB	ZA	99315	2	Ølvogn	Scandia	1954	1983	ex privatvogn »Carlsberg«. Lager.
DSB	ZA	99317	2	Ølvogn	Scandia	1954	1983	ex privatvogn »Carlsberg«. Lager.
DSB	ZA	99483	2	Ølvogn			1983	ex privatvogn »Carlsberg«. Lager.
DSB	ZA	99548	2	Ølvogn		1901	1980	ex privatvogn »Carlsberg«. Lager.
DSB	ZE	218 6 070	2	Tankvogn	Scandia		1986	Svendborg.
DSB	ZE	238 6 734	2	Tankvogn	Scandia	1933	1985	Bramming. Ny undervogn 1972.
HTJ	PH	157	2	Åben	Scandia	1943	1984	Hong. Ex DSB PB 10478.
ØSJS	QD	188	2	Lukket	Scandia	1928	1993	1928-1953 HV F 140, 1953-62 Q 160, 62-62 HOJ Q 460

DJK (Ikke tilknyttet nogen DJK-bane)

Bane	Litra/nummer/navn	Hjulstilling/type	Byggested og -år	Til DJK	Bemærkninger/historie/status
Damplokomotiver:					
FJ	1	1C0t	791 mm	Krauss	1926 1973 Hensat.
Motormateriel:					
SB	M	1	B'2' motorvogn	Wismar	1927 1968 Udlånt til Gedser.
Personvogne:					
			Aksler/Klasse		
FJ	Bistadet	2	2	1973	Hensat i Gedser.
GDS	B	12	-(vognks.)	Scandia	1879 Hensat, udlånt til Gedser remise.
Post- og rejsegodsvogne:					
			Aksler/type		
OHJ	D	232	2	Post	Vulcan 1899 1971 Hensat, Tølløse. Udlånt til OHJ.



Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgerne og Privatbanerne

MZ 1427 med Re 3140 runder kurven øst for Tommerup på vej mod Odense. Foto 12. maj 1993: John Hansen.

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 31. august 1993 rådede DSB over følgende antal trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. december 1992 i parentes):

1. Elektrisk materiel (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver	22	(14)
1.2 Motorvogne	-	
1.3 Bivogne	-	

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver	145	(151)
2.2 Rangerlokomotiver....	93	(95)
2.3 Traktorer	40	(40)
2.4 Motorvogne	371	(351)
2.5 Bivogne	90	(80)

3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

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

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne	586	(603)
4.2 Liggevogne	24	(25)
4.3 Sovevogne	17	(17)
4.4 Specialvogne	5	(5)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk. godsvogne	*)	(2.648)
5.2 Åbne godsvogne	*)	(1.796)
5.3 Tjenestevogne og tjenestegodsvogne....	*)	(1.131)
5.4 Privatejede vogne	*)	(355)

I månederne januar-august er følgende enheder tilgået driftsmaterielbeholdningen:

Ad 1.1: EA 3015-3022

Ad 1.2/1.3: Et togsæt ER/FR/FR/ER i prøvedrift, men ikke officielt overtaget af DSB
Ad 2.4/2.5: MFA/FF/MFB 5076/5476/5276-5085/5485/5285

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

Ad 2.1: MX 1013, 1015, 1028 - MY 1107, 1115, 1137

Ad 2.2: MH 201, 303

Ad 4.1: ABns 39-74, 502, 555 - ADns 80-74 519 - B (RIC) 20-80, 315, 331 - B 20-83, 000, 003, 062, 085, 103, 140, 159, 160, 166, 185, 523 - Bab 29-70 000 (hovedparten som følge af driftsuheld)

Ad 4.2: Bcm-o 51-40 413 (driftsuheld).

Ad 5.1-4: *) DSB materiel (materielregistreringen) vil fremover kun kunne stille vognantal til rådighed for »jernbanen« én gang om året.

Litra MY levetidsforlænges

MY-lokomotiverne er mere sejlivede end som så. Det overvejes nu, at levetidsforlænge 15 af de nyeste (1145-1159), så de kan holdes i drift i yderligere ti år. Ifølge materieltjenestens forretningsplan ventes resten af MY'erne udrangeret i perioden frem til 1998.

Beslutningen om de 15 lokomotiver afhænger af DSB godsplaner for terminaler og fremtidige betjening af stationer med sidespor. Hertil kommer, at der på visse strækninger vest for Storebælt, bl.a. flere godsbaner, ikke kan benyttes tungere lokomotiver end MY.

S-tog - 4. generation

Alt går efter planen med de nye S-tog. Det skulle betyde, at DSB får de to første sæt af i alt otte i 1995. Resten kommer i løbet af 1996 og 1997.

I store træk er togets udseende både indvendigt og udvendigt lagt fast. Nu mangler detaljer som; hvilken farve skal toget have, og hvilke materialer skal bruges indvendigt til for eksempel sæder og vægbeklædning? I løbet af det næste halve år afklares tvivlsspørgsmål - og så kan det tyske firma gå i gang med selve byggeriet.

Det nye S-tog består af otte vogne med i alt 320 siddepladser. Det er cirka 60 flere end i de nuværende S-tog. Den ekstra



Enkelte Hims-vogne ses stadig sammen med deres afløsere, Hbbills, i godstog, som her på John Hansens foto med ME 1505 for sydgående ved Brøndbyøster, 10. maj 1993...

plads opnås ved, at de nye tog er 60 cm bredere i albuehøjde. Forreste og bageste vogn indrettes med fleksrum til brug for især cykler, barnevogne og kørestole.

Passagererne er godt tilfredse med udformningen af det nye S-tog. Det konkluderer i hvert fald en rapport, som bygger på 200 »almindelige« menneskers vurdering af det nye interiør. De var i foråret testpersoner for den praktiske indretning af toget i en mock-up.

Nye postvogne

Bagagevogne udlånt af SNFC (de franske statsbaner) er i sommer afprøvet i posttogene til og fra de syv postcentre med tilknytning til DSB-nettet.

Postvæsenet står bag forsøget, hvis formål er at finde en ny generation af jernbanevogne til posttransport. De lejede vogne kan køre med op til 160 km/h og rummer 45 paller/postcontainere.

Faste anlæg

Udbygningen med ATC

Større krav til ATC, en forsinket Storebæltsforbindelse og forsinkede leverancer af IC3-tog er blandt årsagerne til, at ibrugtagningen af det automatiske togkontrollsystem trækker ud. Ifølge planen skulle ATC have været klar på højhastighedsstrækningerne København-Fredericia-Århus, -Es-

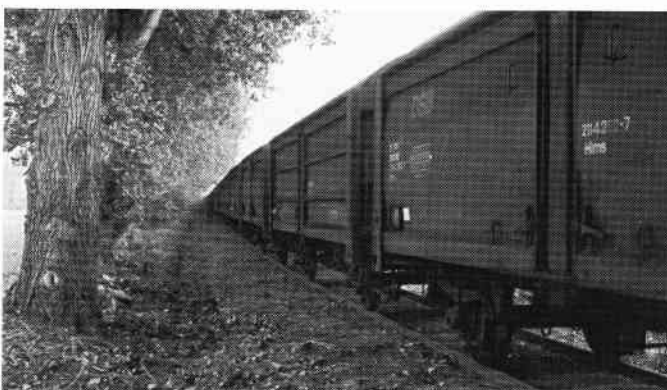
bjerg og -Sønderborg/Padborg allerede i år. Men da Storebæltsforbindelsen er forsinket, får højhastighedskørsel på strækningerne først betydning fra 1996. Alligevel ventes ATC på strækningen København-Århus klar til fuld drift ved årsskiftet 1993/94.

Efter de seneste års ulykker på et antal sjællandske strækninger har DSB valgt at opprioritere ATC på strækningerne Ringsted-Rødby og København-Helsingør. Men ATC er ikke noget standardsystem, som uden videre kan installeres på strækningerne. Især har vanskelighederne med at forene tyske og danske sikkerhedsnormer været større end forventet. Det har også vist sig, at ATC-systemet mellem København og Århus får indflydelse på strækningens kapacitet og dermed togenes præcision. For at komme disse problemer til livs, har DSB måttet udbygge systemet. Derfor

bliver anlægstiden længere og systemet dyrere. En yderligere opprioritering af ATC afhænger af den nye rammeaftale for DSB. ATC er i dag i brug mellem Roskilde og Korsør samt Nyborg-Fredericia, men kun i prøvedrift - og fungerer som sådan kun som et informationssystem. Er der forskel mellem ydre signal og førerrumssignalet, skal det signal efterkommes, der viser størst forsigtighed. Fra den 2. august skal alle ATC-uddannede lokomotivførere køre med indkoblet ATC i enheder med tillyst ATC-udstyr.

Sikringsanlæg »DSB type 90«

Nu kommer den fjerde generation af sikringsanlæg - det fuldelektroniske sikringsanlæg. Det første anlæg af denne type er for tiden under afprøvning i Hobro, og DSB forventer at tage det i brug i løbet af efter-



...men de fleste er på vej til sidste endestation. Mogens Duus fotograferede 23. september 1993 ved ophuggeren i Århus.

året. Anlægget hedder EBILOCK, men betegnes i DSB som »DSB type 90«. Se »jernbanen«, nr. 4/93 - side 116.

Det fuldelektroniske sikringsanlæg er opbygget af datamater og betjenes via skærm og tastatur som en PC'er.

Der er foreløbig købt og leveret yderligere tre anlæg af typen til henholdsvis Ny Nyborg, Ny Korsør og Sprogø. Men de tages selvfølgelig først i brug, når Storebæltsforbindelsen indvies i 1996.

Overkørsler nedlægges

I første halvdel af 1993 blev alle usikrede overkørsler nedlagt på strækningerne Brande-Give og Svøbølle-Kalundborg. Give-Vejle og Roskilde-Holbæk står for tur i 1994 sammen med Holstebro-Herning og Roskilde-Køge-Næstved.

I løbet af det sidste år har DSB sat tempoet op med hensyn til at nedlægge usikrede overkørsler. Det såkaldte sidebaneprojekt kræver nemlig, at hastigheden bliver sat op fra 75 km/h til 100-120 km/h på de fem sidebanestrækninger. Når tog kører over 100 km/h, skal overkørslerne være sikrede med lyssignal mod vejtrafikken.

I dag findes der omkring 600 usikrede og 450 sikrede overkørsler fordelt på DSBs persontrafikbaner.

El-drift i Sønderjylland

Elektrificeringen af den sønderjyske hovedbane er nu gået i gang. Som en første etape opsættes køreledningsmaster mellem Tinglev og Padborg og derefter på strækningen Vamdrup-Vojens.

Herefter mangler strækningen mellem Vojens og Tinglev, men den kommer først ind i billedet i næste omgang, fordi det er her, at der som en første etape skal etableres et 2. spor. Når den opgave er overstået,

det vil sige i 1994, vil arbejdet med elektrificering blive iværksat her også.

På de to strækninger, som i første omgang må nøjes med enkeltspor, vil men ved opsætningen af master tage hensyn til, at der kommer et ekstra spor, så arbejdet i 2. etape begrænser sig til opsætning af køreledninger.

I sidste fase følger elektrificeringen af strækningen Tinglev-Sønderborg samt arbejdet på Padborg Station, hvor både danske og tyske ellokomotiver skal kunne køre trods forskellige spændingssystemer. For de tyske lokomotiver vil det gælde fra sommerkøreplanen 1995 og for de danske fra begyndelsen af 1996.

HKT-anlæg m.v.

Udbygningen af tog-stop-systemet på S-banestrækninger fortsætter (jf. »jernbanen«, nr. 4/93, side 115). Ibrugtagning af »forenklet HKT« på strækningen Ballerup-Frederikssund (I-signaler) fandt sted den 13. august - og på Holte station (samtlige signaler) den 17. september.

Fjernstyringscentralen (FC) i Helsingør er nedlagt den 6. september, idet fjernstyringen af Nivå flyttedes til RFC Københavns Hovedbanegård den 3. september - fulgt af stationerne Snekkersten, Rungsted Kyst og Skodsborg den 6. september.

Helgoland klar til brug

Et nyrenoveret remiseanlæg på Helgoland ved København står nu klar til brug (til bl.a. vedligeholdelsen af de 40 nye ER-tog, der leveres i løbet af 1993 og 1994) efter at »remise 2« er taget i brug i september.

Som det første sted i Nordeuropa kan man på Helgoland anvende ny teknik til bogieskift. Hvor opgaven før krævede, at vognkassen skulle løftes op i luften, kan

man nu skubbe bogien ud, medens toget holder i jordplan.

Den gamle remise-bygning fra 30-erne er isoleret, der er kommet nyt ovenlys, og fire af remisens ti spor har køreledning til de nye regionaltoget. De seks øvrige spor bruges til personvognsvedligeholdelse. Sammen med et nyt vaskeanlæg har arbejdet med remisen kostet 50 mio. kr., se endvidere »jernbanen«, nr. 2/93, side 54.

Ny station i Vejle

En ny station i Vejle skal stå klar, samtidig med at den faste Storebæltsforbindelse kan tages i brug, formentlig ved årsskiftet 1995-96.

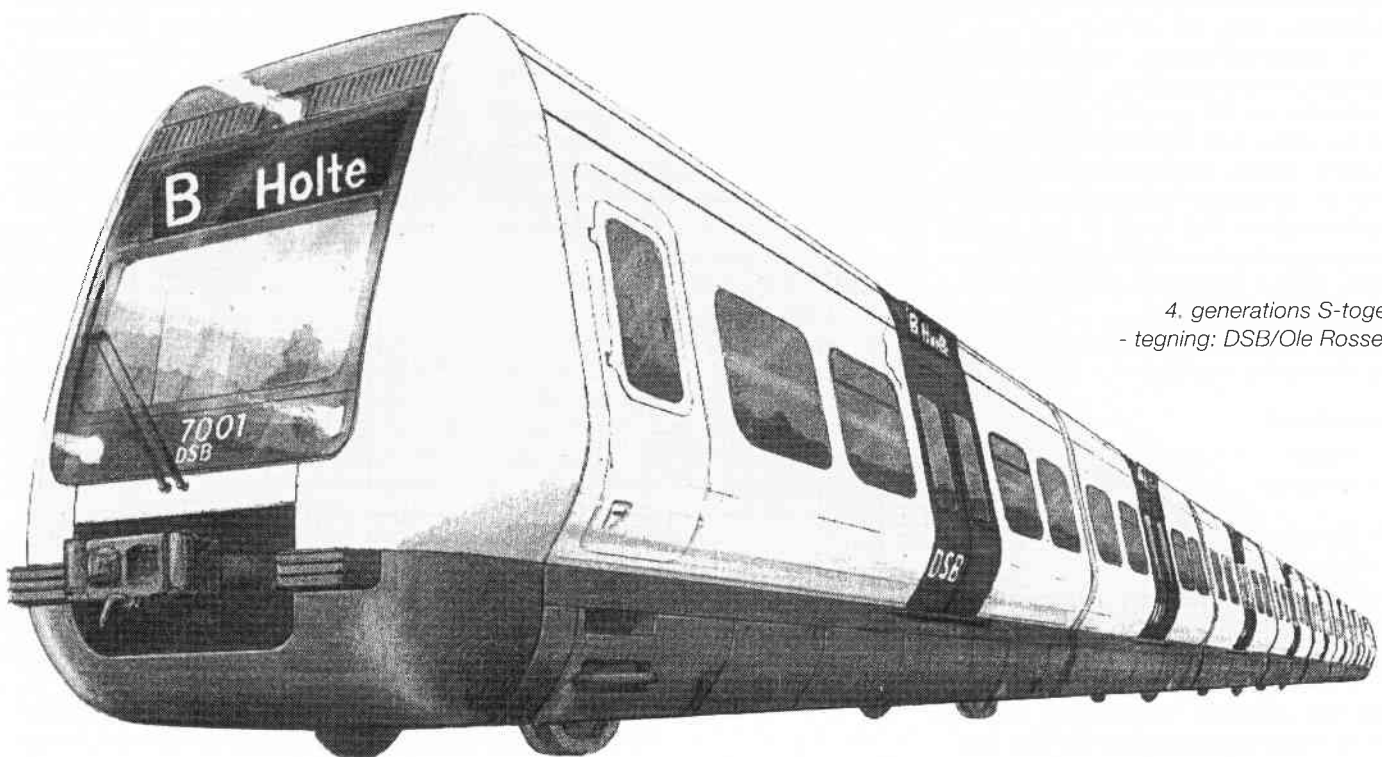
Planerne om en ny station i Vejle har i tidens løb skiftet karakter. Det var på tale at lade stationen være en del af et større kompleks med forretninger og kontorer. Men resultatet bliver nu et selvstændigt byggeri, finansieret af DSB. Prisen er ca. 25 mio. kr. Hertil kommer etablering af en ny rutebilstation.

Placeringen bliver den samme som for den nuværende station, og heller ikke hvad størrelse angår, sker der den store ændring, men der opnås bl.a. bedre plads til billetsalget. Indretningen omfatter også en kioskbutik og en café.

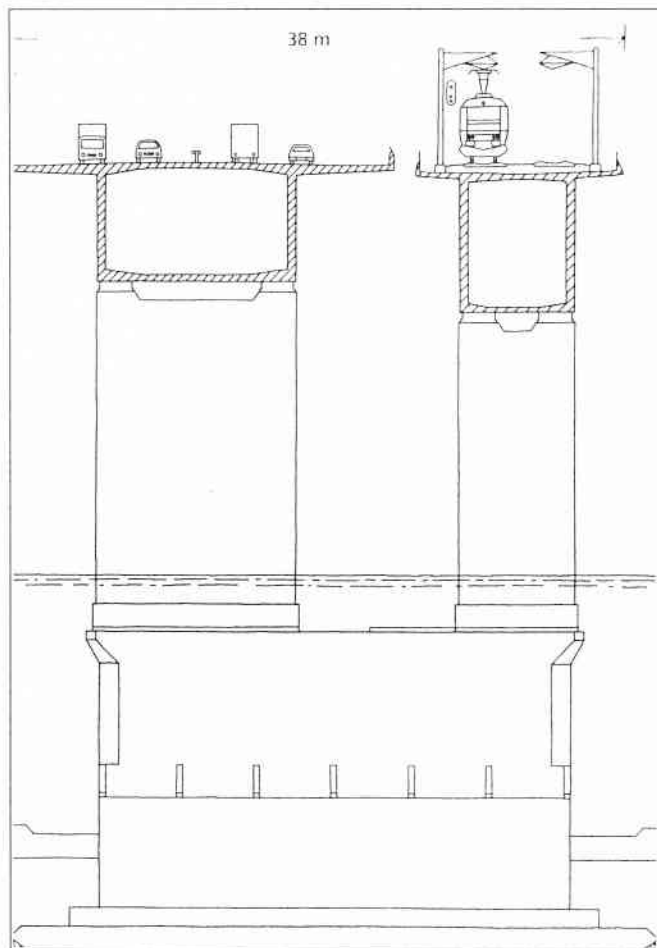
Bygningen bliver i to etager, men det er endnu ikke afgjort, hvilken stil den skal opføres i. Det er meningen, at byggeriet skal gå i gang i efteråret 1994, efter at den nødvendige proces i forbindelse med en lokalplan er gennemført.

Storebælt, Øresund og Kanalen

Den 26. maj var en historisk dag på Storebælt. Efter kun 25 måneders arbejde i Vesterrenden kunne kæmpekranen »Sva-



4. generations S-toget
- tegning: DSB/Ole Rossel.



Tværsnit af Vestbroen - eller Vestbroerne? Tegning: A/S Storebæltsforbindelsen.

nen« montere den sidste vejdrager, hvor med Fyn og Sprogø blev landfast, for første gang siden istidens ophør for ca. 7.000 år siden.

Det blev fejret, men ikke af alle, for mandskabet på »Svanen« hastede tilbage til arbejdspladsen Lindholm ved Nyborg for at hente den allersidste af broens 314 betondele, jernbanedraget nr. 6. Den kom på plads dagen efter, den 27. maj.

På Østtunnelprojektet nærmer de to Sprogø-tunnelboremaskiner »Fionia« og »Jutlandia« sig nu tunnelens dybeste del. På den anden side kæmper Halsskov-maskinerne »Dania« og »Selandia« stadigvæk med de vanskelige morænelag. Sprogø-maskinerne har haft fordel af den bratte overgang fra moræne til mergel, i hvilket lag de har kunnet slå den ene rekord efter den anden.

Boremaskinerne er nu mere end halvvejen. Status (29. august) er:

Fra Halsskov:

»Dania«	1.823 m
»Selandia«	1.700 m

Fra Sprogø:

»Fionia«	3.072 m
»Jutlandia«	3.307 m

I alt 9.902 m

Om intet uforudset indtræffer, tror alle nu på, at borearbejdet kan afsluttes ved års-

skiftet 1993/94. DSB kan antagelig snart gå i gang med de indledende installationer i tunnelerne, så nu er prognosen, at jernbaneforbindelsen er klar til drift ved årsskiftet 1995/96.

Det første spadestik til Øresundsforbindelsen blev taget af trafikministeren, den 16. september. I næste nummer af »jernbanen« vil anlægget blive gjort til genstand for nærmere omtale, inkl. det svenske infrastrukturselskab BANVERKETs arbejder i Skåne - og planerne om »CityTunneln« i Malmö.

Inden byggeriet af Øresundsforbindelsens landanlæg er startet, er det, som alt og alle er imod forbindelsen, måske fordi, der er så få, som går ind og forsværer anlægget. Øresundsforbindelsen vil give hovedstadsområdet et vældigt løft, mentalt, kulturelt, politisk og ik-

ke mindst økonomisk, fordi hele Skåne vil blive et hjemmemarked for hovedstaden, og går det godt for en hovedstad, smitter det af på det øvrige land. Og så vil den gavne vort interesseområde - jernbanerne.

»Lys for enden af tunnelen« er der for forbindelsen under Kanalen. Anlægsarbejderne nærmer sig afslutningen. De første prøvetog er kørt fra Frankrig til England og omvendt. Den 10. december 1993 overdrager byggeselskabet »Trans Manche Link« (TML) anlægget til driftsselskabet »Eurotunnel«. I første halvdel af marts 1994 indledes godstrafikken (traditionelle godstog - hovedsagelig container(bære)vogne - samt de særlige »pendultog« for lastbiler); i april 1994 indledes kørslen med »pendultog« for personbiler (busser må vente til september på grund af forsinkelse i vognleverancen). Den 6. maj 1994 foretages den officielle åbning under overværelse af Dronning Elisabeth og præsident Mitterand. Ved overgang til sommerkøreplan, den 29. maj 1994, indledes trafikken mellem Paris/Bruxelles og London med de nye 18-vogns højhastighedstogsæt »Eurostar« og nye hoteltog (begge typer successivt, fordi også her har materielle leverandører ikke holdt leveringsfristerne).

Det bliver en stor dag for Europa - og masser at skrive om!

Drift og administration

Generaldirektørens farvel

Generaldirektør Peter Langager, 55, får ikke sin åremålskontrakt forlænget fremgik det af dagspressen i de sidste dage af august. Trafikministeren sagde ikke pressen imod. Trafikministeriet vil gennemføre en totalomlægning af DSBs ledelse. Generaldirektørposten nedlægges, og DSB, som hidtil har haft en selvstændig status med direkte reference til trafikministeren, vil blive reduceret til en styrelse underlagt departementchefen - se i øvrigt »Sidste nyt om DSB«.

Peter Langager udsendte den 30. august nedenstående meddelelse til samtlige DSB-medarbejdere:

Jeg har i lørdag meddelt trafikministeren, at jeg ikke ønsker at fortsætte som DSBs chef ud over den seksårige periode, som jeg har kontrakt på. Perioden udløber 1. maj 1994.

Jeg meddeler min beslutning nu for at standse flere måneders offentlige spekulationer om, hvorvidt jeg fortsætter som DSBs chef. Trafikministeren har som svar på en avisartikel sagt, at han først træffer beslutning om den fremtidige ledelse senere på efteråret. Men en så stor virksomhed som DSB kan ikke ledes, hvis der er tvivl om, hvem der står i spidsen. Det - og det alene - er baggrunden for, at jeg meddeler min beslutning nu. Jeg håber, at den kan medvirke til, at der hurtigere skabes mere ro omkring DSB. Det har vi brug for. Ikke mindst i den udviklingsproces, som vi satte i gang med organisationsændringen i januar i år.

Den proces fortsætter som planlagt. Trafikministerens ønske om at ændre DSBs status, falder godt i tråd med vore egne strukturændringer. Det er tanken, at DSB ikke længere skal være et departement. I praksis betyder det, at en række opgaver med at udarbejde lovforslag, svar til folketinget osv. flyttes væk fra DSB - opgaver, der i dag varetages af mig sammen med medarbejderne i den central stab. Ideen er at udvikle DSB til en virksomhed med større selvstændighed. Samme tanke ligger bag den igangværende strukturændring. Det er derfor vigtigt, at den fortsætter, så DSB kan fastholde og udbygge sin position på det fremtidige transportmarked.

Vinterkøreplan 1993/94

Med den nye vinterkøreplan bliver turen fra København til Hamburg lidt kortere - og de internationale rejseforbindelser lidt bedre. Det er først og fremmest IC3-togets evne til hurtig acceleration og smidig rangering ved færgerne, der forkorter rejsetiden med 15 min. Det gælder på afgangene fra København kl. 7.30 og 9.30.

Fra Hamburg til København bliver rejsetiden 19 min. kortere på afgangene kl. 15.26 og 17.26.

IC3-toget giver også hurtigere forbindelse til og fra de øvrige tog i Tyskland. For ek-



MR-tog fra Århus mod Langå-Struer er blevet sjældnere: IC-togene gør flere stationsophold på sidebanen, mens de nærmeste Re-tog er inddraget. Dog ikke Re 3825, der ikke har en pendant i IC-planen. Her set af John Hansen i Århus, 29. oktober 1992.

sempel er overgangstiden fra højhastighedstoget ICE fra Frankfurt til Hamburg nu kun fem min. mod tidligere 58 min.

DSB råder nu over i alt ti IC3-togsæt (sæt 76-85), der teknisk og sikkerhedsmæssigt er indrettet til kørsel på tysk strækning.

Især de tyske kunder har modtaget den nye IC3 forbindelse fra København til Hamborg med åbne arme. Men afmatningen på rejsemarkedet kan også mærkes på den forbindelse. De nyeste belægnings-tallet svinger fra 10 til 75 pct. på de to daglige afgang fra henholdsvis København og Hamborg.

Jernbaneentusiaster bl.a. bør bemærke sig, at der i perioden frem til den 18. december 1993 sælges én-dagsbilletter fra Sjælland til Hamborg og retur for kun kr. 130,- (pladsbillet inkluderet). Billetterne, der kun gælder til de ovennævnte togforbindelser, skal bestilles senest dagen før rejsedagen - og rabatordningen gælder kun på tirs-, ons-, tors- og lørdage.

★

De fleste IC-tog gør nu ophold ved samtlige stationer på strækningen Langå-Struer. Bag dette ligger et ønske om besparelser. Det vil sige, at Re-tog, som kørte på nogenlunde de samme tidspunkter som IC-togene, er indraget. Resultatet bliver en forlænget køretid, og derfor har DSB haft kontakt med Viborg Amts Fælleskommunale Trafikelskab af hensyn til korrespondancer

med bus i Viborg og Skive. Det lykkedes at nå til enighed efter visse tilpasninger af togtiderne.

Ud fra de hidtidige passagertal kan DSB konstatere, at der ikke bliver kapacitetsproblemer trods det færre antal tog. Dog vil visse af regionaltogene fortsat køre fredag og søndag.

★

De nye lyntogsforbindelser mellem København og Århus markesføres som *InterCity Ekspres* og er DSBs våben i kampen om de erhvervsrejsende. Rejsetiden mellem København og Århus er skåret ned med 27 min. til 3 timer og 55 minutter, hvor minutterne er hentet ved stop undervejs kun i Høje Taastrup, Odense og Vejle. Når Storebæltsforbindelsen (og ATC) er klar, kan rejsetiden nedsættes til omkring de 2 timer og 30 minutter.

Århus-Esbjerg direkte

Et gammelt ønske om togforbindelser mellem Århus og Esbjerg uden skift undervejs ser nu ud til at kunne realiseres. Med virkning fra sommerkøreplanen 1994 er planlagt to daglige tog mellem de to byer mandag-fredag samt ét tog henholdsvis lørdag og søndag.

Ruten går via Silkeborg-Herning-Skjern-Varde, og rejsetiden bliver ca. 2 1/2 time eller omkring tre kvarter hurtigere end med de nuværende forbindelser på denne rute. Når en så stor reduktion er mulig, skyldes det ikke mindst, at de nye tog kun får stop

ved fem-seks stationer undervejs.

Samtidig med denne forbedring omlægges køreplanen på strækningerne Herning-Skjern og Esbjerg-Struer med sigte på at gøre den mere kundevenlig. Ved etablering af en mere systematisk køreplan, herunder større brug af faste minuttal.

DSBs fødelinier

Landets 13 privatbaner har en vigtig opgave som fødelinier for DSB. Et af de bedste eksempler leveres af Hjørring Privatbaner. Ifølge en passagertælling midt i juli havde banen i løbet af en uge 2.809 passagerer, som skulle videre med DSB mod syd eller kom med DSB til Hjørring fra syd. Det giver en andel på 31, 4 pct. i forhold til det samlede antal passagerer på strækningen Hjørring-Hirtshals.

Hovedparten var passagerer, som rejste i transit gennem Danmark via færgeruten Hirtshals-Kristiansand og Padborg. Den tilsvarende andel målt i januar 1993 var 11,2 pct. For vintermånederne gælder i øvrigt, at billedet domineres af norske turister, der skal på weekend i Aalborg samt boligarbejdsstedtrafik.

Også på godsområdet er der tæt sammenhæng mellem privatbanen og DSB, men her har situationen været knap så gunstig. Color Line har i sommer foretaget en omlægning af sejladsen med jernbanefærgen »Skagen« med det resultat, at der opstod en betydelig forsinkelse for de godsvogne, der sendes i transit gennem Jylland. I stedet blev de pågældende vogne sendt

via Sverige. Men fra 23. august ændredes sejlplanen, og godstrafikken via Hirtshals kunne genoptages.

Toguheld ved Østerport

En togfører blev hårdt kvæstet, og ni passagerer lettere kvæstet, da to regionaltog om eftermiddagen den 29. juni påkørte hinanden. Uheldet skete nær Østerport station i København i den åbne jernbanegrav mellem Øster Voldgade og Østre Anlæg. Et regionaltog (4461: Helgoland-Næstved via Køge) i sydgående retning fra Østerport blev påkørt i siden af Kystbanetoget (3046), der kørte nordpå mod Helsingør.

Der skete stor materiel skade ved uheldet på både vogne og spor. Det sydgående tog fik skubbet de tre bageste vogne af sporet, og de fire forreste vogne i det nordgående tog væltede og blev presset op mod væggen i banegraven.

Haverigruppen konkluderede, at årsagen til ulykken var, at lokomotivføreren i det nordgående regionaltog aflæste indkørselssignalet foran Østerport forkert - formentlig på grund af stærkt modlys kombineret med, at signalet var snavset.

»Aktion Sikkerhed«

Aktion Sikkerhed er nu klar med en handlingsplan, som skal forbedre trafikssikkerheden på DSBs skinner. Aktionen blev indledt efter ulykken i Næstved den 18. januar i år. Udgangspunktet var en åben dialog om sikkerhedsforhold mellem DSBs øverste ledelse, den lokale ledelse, SU-erne og tilidsrepræsentanterne.

De mange idéer er blevet omformet til konkrete initiativer på sikkerhedsområdet. Handlingsplanen bygger derfor på medarbejdernes egne, daglige oplevelser med sikkerheden. Planens aktiviteter skal supplere DSBs løbende sikkerhedsarbejde, og falder i fire hovedområder:

1. Ændring af regler og rutiner i det daglige arbejde: F.eks. arbejdstidsregler, briefing ved rangering og en afdækning af risikofyldte rutiner.
2. Uddannelse, instruktion og træning: F.eks. tværfaglig jobindsigt, efteruddannelse inden for klargøring og en moderniseret udformning af sikkerhedsreglementet.
3. Tekniske forbedringer: Bl.a. bedre radioer, videre udbygning af ATC og HKT og justering af rutinerne ved vedligeholdelse af sporskifter.
4. Fra straf til videnopsamling. Det er navnet på DSBs nye sikkerhedsstrategi, som skal skabe større åbenhed mellem ledelse og medarbejdere om sikkerhedsproblemer i DSB. Både medarbejdere og ledelse har en interesse i at bruge uforståelige sikkerhedsforsøelser til at blive klogere i stedet for blot at straffe. Jo større viden, ledelsen har om situationer, hvor ulykken var lige ved at ske, jo større er muligheden for at forebygge fremtidige uheld og ulykker. Målet er at få så stor

en viden om sikkerhedsproblemer som muligt. I nogle tilfælde vil der på baggrund af denne viden straks kunne ændres på konkrete forhold lige fra arbejdsrutiner til teknik. Desuden registreres den nye viden i databaser, der giver et overordnet grundlag for fremtidige investeringer i sikkerheden.

De nye samtaleregler (indført fra 1. oktober) gælder i forbindelse med fremførsel, togklargøring og trafikstyring. Via det nye talesystem får medarbejderne mulighed for at redegøre for uforståelige sikkerhedshændelser, uden at blive straffet. Når der indtræffer ulykker, kan DSB derimod ikke love strafrihed, da anklagemyndigheden er påtaleberettiget.

Navngivning af litra EA

Medens navngivningen af IC3-tog sker under særlig festivitas, er der mere stilhed om de elektriske lokomotiver, litra EA. Men de får også alle et navn, og der er nu taget fat på de 12 lokomotiver i 2. serie.

Princippet er som for de første 10 EA-lokomotiver, at de skal opkaldes efter en person, der har gjort sig gældende inden for teknik eller videnskab. Foreløbig (status 15. september) er følgende syv navngivet:

3011: *Thomas B Thrige* (1866-1938), fabrikant, grundlægger af én af Danmarks største maskinfabrikker,

3013: *Wilhelm Hellesen* (årstal for fødsel/død ukendt - kan læserne hjælpe?), fabrikant, opfinder af tørelementet,

3015: *Nielsine Nielsen* (1850-1916), læge, Danmarks første kvindelige akademiker (og læge),

3017: *Emil Chr. Hansen* (1842-1909), mikrobiolog, studier af gæringsorganismer, herunder rendyrkning af gær havde stor betydning for alkoholindustrien - læs øl,

3018: *Niels Finsen* (1860-1904), læge, banebrydende ved sin brug af lys (radium) i sygdombekæmpelse,

3021: *P W Lund* (1801-1880), naturforsker med speciale i dyrenes udviklingshistorie,

3022: *Søren Frich* (1827-1901), fabrikant, grundlægger af lokomotiv- og (senere) dieselmotorfabrikken i Århus.

Resten af lokomotiverne følger efter i løbet af efteråret.

Navngivning af MF-togsæt

Forfatteren til romanen »Hærværk«: *Tom Kristensen* (1893-1974) fik opkaldt IC3-togsæt nr. 71 efter sig den 4. august med Svendborg som »fadderby«. Datoen var samtidig 100-årsdagen for forfatterens fødsel. Han var i sine sidste år æresborger i by-

en. Toget er udsmykket indvendigt af *Erik Hagens*.

Rødby valgte at døbe (14. august) sit IC3-tog, sæt nr. 77: *Kaj Munk* (1898-1944) efter den berømte præst og forfatter, der er født i Maribo på Lolland.

Efter sin teologiske embedseksamen virkede Kaj Munk som sognepræst i Vedersø i Vestjylland hele sit liv. Under 2. Verdenskrig udfordrede digterpræsten i skrift og tale den tyske besættelsesmagt og blev i 1944 afhentet og myrdet af Gestapofolk og danske kollaboratører. *Maria Buras* har udsmykket toget.

Ringkøbing opkaldte den 21. august IC3-togsæt nr. 73 efter egnens fremtrædende venstremand *J.C. Christensen* (1856-1930). Han var konseilpræsident - statsminister - og forsvarsminister fra 1905 til 1908. Den såkaldte Alberti-affære trak I.C. Christensen med for en rigsret, som han forlod ustraffet i 1910. Affæren svækkede ham dog så meget, at han senere kun spillede en birolle i danske politik.

Det var på grund af byens 550 års jubilæum som købstad, at Ringkøbing for anden gang fik lov til at stå fadder til et IC3-tog (første sæt var nr. 11: »Mylus-Erichsen«). *Bentemarie Kjeldbæk* har stået for togsættets udsmykning.

Den 4. september var der »bunke-navngivning«, dog på tre forskellige lokaliteter.

Lübeck valgte at opkalde sit IC3-tog (sæt 76) efter *Thomas Mann* (1875-1955), der i 1929 modtog Nobelprisen i litteratur. I gennembruds-romanen »Huset Buddenbrook« skildrer han sin fødsel i et fornem familie i Lübeck og sin slægts forfald. *Peter Lautrup* har udsmykket IC3 toget.

Landsoldaten gav navn til et IC3-tog (sæt 75) i Fredericia. Den 3,75 meter høje bronzestatue af billedhuggeren H.W. Bissen menes at være verdens første monument over en anonym soldat. Den blev rejst efter krigen 1848-50. *Lilian Polack* står for togets udsmykning.

Vordingborg valgte *Prins Jørgen* (1653-1708) som navn til sit IC3 tog (sæt 78). Efter faderen, Frederik den 3.s død arvede han i 1670 Vordingborg amt. I 1683 blev han gift med Anne, der i 1702 blev dronning af England. *Jonathan Gress-Wright* har med computergrafik illustreret den middelalder, Prins Jørgen levede i.

Næsten på fire-årsdagen for den første navngivning af IC3-tog, som fandt sted i Odense den 16. september 1989 under medvirken af HKH Kronprinsen, kunne Sorø, den 18. september som den sidste by i rækken, navngive sæt nr. 79: *Saxo* (død ca. 1220), der var klerk hos biskop Absalon og boede i Sorø Kloster, skrev omkring 1200 på latin 16 bindes værket »Gesta Danorum« (danernes bedrifter), der skaffede ham tilnavnet »Grammaticus« (sprogmeisteren). *Eva Öhring* står for togsættets udsmykning.

★

»IC3« var oprindeligt et navn på et trevogns InterCity togsæt-projekt. Men navnet

har DSB forlængst accepteret i kommerciel (udadvendt) sammenhæng. Litra MF - eller MF-togsæt - er for »feinsmekkere«, såsom sikkerhedsreglementredaktører og jernbaneentusiaster.

IC3-vogn i S-tog

I mindst ét år vil der i en S-togsstamme indgå en IC3-vogn. Men skinnets bedrager. For bag de opsatte vinyl-plader gemmer sig en helt almindelig S-togvogn (MC 6502).

DSBs passagerdivision har gennem det private firma, Trans-Media A/S, købt retten til at udsmykke en S-togvogn. Ved hjælp af vinyl-plader er vognen forvandlet til en kopi af en hvid IC3-vogn med røde døre.

Reklamepladsen er lejet på normale vilkår uden rabat. Passagerdivisionen ønsker at komme ud med en utraditionel reklame og nå det store publikum, der ser reklamen for IC3-toget på et andet tog. Den utraditionelle reklame er led i ordningen med hel-togs-reklamer, hvor et firma gennem Trans-Media A/S lejer en vogn i et S-tog som reklame gennem et år. Hvis lejeren ikke ønsker at forlænge kontrakten, skal vedkommende selv betale for at få vognene tilbage til deres oprindelige røde kulør. Derfor kræver Trans-Media en bankgaranti på ca. 30.000 kroner. Ifølge aftalen må der køre op til en snes S-tog som rullende totalreklamer.

Tegningsarkiv i tromler

Ni rustne jerntromler med tegninger af hele DSBs rullende materiel, det er, hvad der i 50 år har gemt sig i et underjordisk sikringsrum ved DSBs værksteder i Nyborg. I sommer så de glemte tromler atter dagens lys. En af dem - den første, som blev åbnet - afslørede tegninger og optegnelser over samtlige lokomotiver og vogne som DSB rådede over i 1942-43. Det formodes, at tromlerne indeholder omkring 25.000 tegninger.

Tegningerne blev gemt af vejen for at sikre, at de ikke blev ødelagt under krigens bombardementer. Udover broer og jernbaneanlæg var centralværkstederne i København og Århus oplagte mål for de allierede, da Tysklands krigslykke vendte. Uden tegningerne ville det være svært at genopbygge det tabte materiel. Det samlede materiale er nu overladt til Jernbanemuseet.

Hovedstadsområdets Trafikelskab

1992 bragte både fremskridt og tilbagegang for HT. Det viser årsberetningen, »Mål og Resultater 1992«, der udsendes i august.

På den positive side lykkedes det at lægge grunden til en markedsbaseret styring af virksomhedens produktkvalitet. Omvendt lykkedes det ikke for HT at nå det vigtigste kvalitative mål for 1992: Flere kunder. På de fleste buslinier faldt kundetallet med et samlet kundetab til følge. Et lyspunkt er



S-togene kan nu findes i en samlet HT-køreplan. Her linje B ved indkørsel til Hellerup i sydlig retning. Foto: John Hansen, 3. januar 1993.

dog en meget markant fortsat fremgang for HTs ny satsning, S-busserne.

Omkring 3,5% færre kunder steg på busserne i 1992 end i 1991. Dermed er kundetallet igen på samme niveau som i 1990, for 1991 bragte nemlig fremgang. Færre kunder gav færre indtægter. HT tjente 15 mio. kr. mindre på billetsalget end forventet. De samlede salgsindtægter er på 912 mio. kr. Selskabets likviditet er dog fortsat positiv, også selv om resultatet i 1992 har fået HT til at dæmpe forventninger til resultatet for 1993 med 35 mio. kr.

★

Mere end 120 HT-linier fik nye tider eller ruter den 26. september, den dag, hvor den nye køreplan trådte i kraft for HT, DSB og privatbanerne. Der er flere helt nye tilbud i køreplanen, der blandt andet afspejler HTs mål om at få flere pendlere til at bruge busser. Det betyder, at HT udvider driften for både S-busser og E-busser, som lever op til pendlernes behov for en hyppig, bekvem og præcis transport.

Køreplanen betyder ændringer på knap halvdelen af alle buslinier i HT-området, og en samlet udvidelse af driften på mere end to procent.

S-bus-driften bliver udvidet fra 5,2 procent til 6,9 procent af HTs samlede drift. Det svarer til en driftsforøgelse alene for S-busserne på 35 procent. Driftsforøgelsen betyder flere afgang på linierne 200S, 300S, 400S, 500S og 600S - og en helt ny linie 303S, som kører fra Gl. Holte til Ishøj. Samtidig forlænges linie 200S fra Lyngby til Klampenborg i myldretiderne, og 600S forlænges fra Roskilde til Hundige. Udvidelsen af S-busserne sker også for at få bedre forbindelse til S-togene, som flere steder får timinutters drift.

Også E-busserne bliver styrket i den nye køreplan med længere ruteføring og flere afgang. E-bus-driften bliver udvidet fra 7,2 procent til 7,5 procent af HTs samlede drift.

Det svarer til en driftsforøgelse alene for E-busserne på knap syv procent.

Busserne i Nordsjælland bliver også styrket. Gribskovbanens nye køreplan betyder bedre bus- og togforbindelser i Vejby, Rågeleje, Græsted, Gilleleje og Helsingør. Der oprettes blandt andet en ny linie 342 fra Gilleleje station til Helsingør station, og en ny linie 360 fra Hillerød station til Rågeleje.

HT-brugerne, der hele sommerperioden har måtte leve med løse liniekøreplaner, kan nu - for første gang - erhverve sig en samlet køreplan for hele trafikområdet (samtlige buslinier, S-tog, Re-tog og privatbanernes tog - heriblandt Nærbambanen, der er »kommet i S-togsfamilien« og tildelt liniebogstav N). Køreplanen, der er på 912 sider, koster kr. 30,- (inkl. et fortræffeligt trafik kort). DSB og HT har i øvrigt udgivet en gratis liniekøreplan, der giver et samlet overblik over tilbuddene med S-tog og S-busser - inklusiv et informativt grafisk liniekort.

★

Sidste nyt om DSB

Mens dette nummer af jernbanen i de sidste dage af september faktisk var klar til layout, skete der pludselig en hel masse i området omkring »toppen« af DSB. En række af begivenhederne fandt vi i yderste øjeblik plads til nedenfor:

Dødsfald - Peter Elming, 41 år

Spørgsmålet om, hvor ansvaret for DSBs ledelse skal placeres fremover, fik en tragisk drejning en af de sidste dage i september, da departementschef i trafikministeriet, Peter Elming, omkom af de kvæstelser, han havde pådraget sig ved en motorvejs-ulykke. Peter Elming, der blev 41 år, ville følge den planlagte struktur for DSB være blevet den direkte arvtager efter generaldirektør-posten, hvad angår ansvares-

fordelingen: Som departementschef skulle DSB ligge under hans ansvars-område. Før han blev udnævnt til denne stilling i marts 1993, havde han et mangeårigt ansættelsesforhold i DSB, hvor han fra 1977 var sekretær i økonomikontoret og fra 1980 leder af økonomi- og planlægningsafdelingen. 1982 avancerede han til chef for generaldirektorens sekretariat, hvorfra han 1988 blev udnævnt til chef for personaletjenesten. Ved siden af sit arbejde i DSB varetog han 1980-1988 formandsposten i Dansk Cyklistforbund.

Kurt Lykstoft Larsen er konstitueret som departementschef i trafikministeriet.

Peter Langager til Sund & Bælt

Ultimo september offentliggjorde Sund & Bælt Holding A/S, at det har ansat generaldirektør Peter Langager som administrerende direktør. Peter Langager er, når dette læses, fratrådt fra sin stilling i spidsen for DSB - efter planen 8. oktober - og indtil videre bliver direktør Erik Elsborg konstitueret som generaldirektør. Sund & Bælt Holding A/S er »moderselskab« for Storebæltsforbindelsen og for Øresundsforbindelsen.

Bestyrelsesformanden i Sund & Bælt hedder iøvrigt Michael Christiansen, - se også næste note.

»Søgelys«-projekter skal kulegraves

Trafikminister Helge Mortensen nedsatte ultimo september en arbejdsgruppe, der har til opgave at kulegrave en række af de DSB-projekter, som i den senere tid har nydt pressens begågenhed i mindre flatterende retning. Områderne, der skal sættes under lup, er:

- DSBs økonomistyringssystem
- Ask & Urd (nocheinmal...)
- MJ-forhistorien
- Elektrificeringsprojektet
- ATC-indførelsen
- Nye sikringsanlæg

Udrednings-arbejdet igangsættes dels i forlængelse af de spørgsmål, der i folketinget har været stillet i de forskellige spørgsmål, dels som grundlag for trafikministeriets eget forslag til ny struktur for DSB.

Samtlige de nævnte »sager« har i den senere tid været behandlet i »jernbanen« - under DSB-nyt.

Formand for arbejdsgruppen bliver Michael Christiansen, der - i parentes bemærket - som bestyrelsesformand for Sund & Bælt Holding A/S netop har været med til at ansætte Peter Langager her som direktør, og de tre øvrige medlemmer af arbejdsgruppen bliver konstitueret generaldirektør Erik Elsborg, DSB, kontorchef Kurt B. Pedersen fra budgetdepartementet samt konstitueret departementschef Kurt Lykstoft Larsen fra trafikministeriet.

*For redaktionen af dette »sidste nye« står
Anders Riis*

Færgenyt



M/F Prinsesse Anne-Marie får måske chance for at genopleve sådanne situationer som denne på sin ny rute: Let Line, der som bekendt fører mod køligere strøg. Dette foto af Erik Steen Jensen er imidlertid taget »hjemme« i Århus, 16. februar 1979 - midt i »prinsessens« anden isvinter.

»Mytologifærgerne«

»Ask« og »Urd« var så småt ved at slippe af med det dårlige rygte. Det tydede antallet af personbiler på overfarten Kalundborg-Århus i hvert fald på. I 1993 har færgerne fragtet 20-25 pct. flere personbiler i forhold til 1992. I de første 12 dage af juli måned slog overfarten alle rekorder med knap 40 pct. fremgang på personbiler sammenlignet med samme måned sidste år. I samme periode er antallet af lastbiler steget med seks pct. Overfarten var dermed ved at være tilbage på »Peder Paars« og »Niels Klim« niveau.

Men »hvor længe var Adam i paradiset«. I dagene omkring redaktionsslut (15. september) rantes begge færger igen af uheld og var ude af drift. Den 7. september løb motoren i »Ask« løbsk med en knækket krumtapaksel til følge, og den 12. september ramte »Urd« kajen ved Pier 1 i Århus havn, da den var på vej fra en rutinemæssig bundbehandling på Aarhus Flydedok til færgelæjet. Sammenstødet medførte et 2,5 m langt og 30 cm bredt hul i skroget over vandlinjen. Den reparation kan klaredes på en uge - værre ser det ud for »Ask«, der vil være ude af drift et par måneder for reparation i Fredericia til en pris af 22 mio. kr., da det er nødvendigt at udskifte begge hovedmotorer.

De to færger blev afløst af »Prinsesse Elisabeth« og »Dronning Margrethe II«; senere har »Kong Frederik IX« taget over, da »Urd« kom tilbage. (»Kongen«s pludselige fjernelse fra Halskov-Kiel ruten betyder sikkert dennes undergang.

Den mere passende færge »Prinsesse Anne-Marie« er ikke disponibel, da den er udlånt til Let Line (se nedenfor).

For at føje spot til skade løb bilfærgeren »Romsø« om morgenen, den 13. september, på den nye Vestbro ved Knudshoved. Færgeren vil være ude af drift til 8. november, hvor Nakskov Skibs Entrepriser har lovet den færdig - efter en reparation til 8 mio. kr. Afløserfærgeren er »Prinsesse Elisabeth«.

Nu også Rødby-Puttgarden

Lørdag den 2. oktober var det Rødby-Puttgarden, der måtte stå for skud. En af de tyske færger påsejlede et færgeløje i Puttgarden - et andet var under reparation, et tredje kan kun bruges af »Lodbrog« og det sidste har ikke tilkørsel til øverste dæk. Samtidig satte en maskinskade »Dr. Margrethe II« ud af spillet. Facit: Kaos på ruten - trafikken søgte dog hurtigt andre veje, og nogle dage senere (tirsdag 5. oktober) var forholdene så normaliseret, at pladsreservationen blev genoptaget.

InterCity flyvebåden

Da vinterkøreplanen trådte i kraft den 26. september, skete der en styrkelse af forbindelserne mellem Århus og København ved brug af flyvebåden »Søbjørnen« og IC3.

Det har været et minus, at eftermiddagsafgangen fra Århus betød kørsel med regionaltoget mellem Kalundborg og København. Men nu er indsat IC3 med det resultat, at rejsetiden forkortes med 25 minutter. Samtidig ændredes den tidlige morgenfor-

bindelse fra København, så man sparer 18 minutter. En anden ændring gælder reglerne for adgangsbillet til flyvebåden. I fremtiden gælder kravet kun fredage og søndage samt højtiderne mod tidligere samtlige afgange.

Let Line

Efter en præsentation, den 25. september, satte DSB færgen »Prinsesse Anne-Marie« ind på Let Line-ruten Køge-Karlskrona-Riga. DSB rederi har lavet en samarbejds-aftale med parterne bag ruten, der fragter lastbilgods mellem byerne.

Hidtil har trailerskibet »Wolin« sejlet på ruten. »Wolin« havde kun plads til 12 passagerer, medens »Prinsesse Anne Marie« har plads til 60 passagerer på den halvandet døgn lange tur.

Den 33 år gamle færge er ombygget på Reparationsværftet Helsingør A/S til sin fremtidige opgave. Ombygningen til i alt 4 mio. kr. gik ud på at overbygge agterdækket og forsyne færgen med en rampe agter. Hertil kommer visse ændringer i indretningen både af hensyn til passagerer og besætning.

»Prinsesse Anne-Marie« skal i første omgang sejle på ruten i en prøveperiode frem til maj 1994. Så vender den tilbage til højsæsonen på Helsingør-Helsingborg overfarten, hvor den kommer fra. Hvis Letlands-ruten bliver en succes, vil DSB rederi sammen med samarbejdspartnerne overveje at indsætte en passagerfærge permanent.

Færgen har dansk besætning og sejler under Dannebrog, indregistreret i Dansk Internationalt Skibsregister. DSB færgestaurationer har indgået en aftale med Letline om catering og taxfree shops ombord.

Anløbet af Karlskrona er betinget af kravet for optagelse i internationalt register: Sejlads på 3. land.

Godset flyttes fra GW

Gods på skinner omlægges nu fra Gedser-Warnemünde overfarten til Rødby-Puttgarden overfarten og Padborg/Flensburg. Det sker, når næste års køreplan (K94) træder i kraft. Samtidig koncentrerer overførslen af togpassagervogne på én af Gedser-Warnemünde overfarterne færger. Det er DSB rederi's forudsætning, at FS »Warnemünde« skal udføre denne sejlads.

Formålet er ikke at fjerne færger fra Gedser. Men det vil give større fleksibilitet for M/F »Knudshoved« at tilpasse sig til rederiets vigtigste produkter på overfarten, nemlig vejtrafik og passagertrafik.

Allerede før systemskiftet i østbloklønde var skinnegodstrafikken mellem Gedser-Warnemünde meget begrænset. I dag er trafikken i gennemsnit reduceret til få daglige godsvogne på overfarten. Derfor anser både DSB rederi og DSB gods det for urimeligt at opretholde skinnegodsberedskabet.

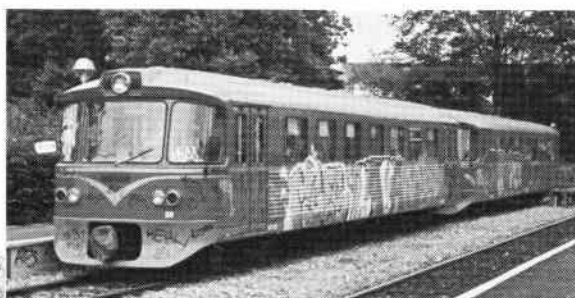
»DSB« og »Færgenyt« redigeres af Erik B. Jonsen og Jens Ole Christensen

Privatbanerne



Nærumbanen

Er det læreren, det er galt med, eller??? Nej, skoleeleverne ved LNJ Ys 26 på nederste foto har intet med svineriet på samme vogn nogle måneder senere (øverste foto)



at gøre. De tegner pænt på papiret, selv om hr. Forslund måske kunne lære dem noget andet (jvf. »På sporet af 1987«, p. 1). Svineriet er sket, mens vognene har været henstillet udendørs under sporombygningen. Øverste foto: Bruno H. Pedersen, 9. juli 1993, nederste foto: Jan Forslund, 1. maj 1992.

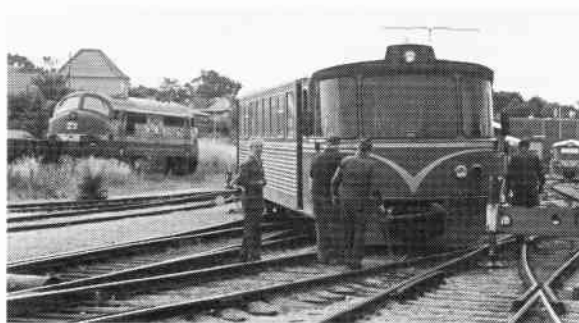
Lollandsbanen

Fra køreplansskiftet i maj 1993 fremfører Lollandsbanen alle sine persontog med privatbanemateriel normalt med Y-togs materiel. I forbindelse hermed er banens Bg-vogne hensat i Maribo.

Til brug for fremførelse af lokomotivtrukne persontog i f.eks. strenge vinterperioder har Lollandsbanen hos DSB indkøbt persovognene DSB Bn 20-84 701, 715, 729, 730 og 743. Vognene, der alle trænger til en omfattende renovering, vil blive istandsat på banens værksted i Nakskov.

HFHJ

En uheldig tur gennem et sporskifte sendte 10. juli HFHJ Ys 44 på tværs af Hundested station. Teddy Jensen fangede situationen under arbejdet med at bringe vognens længderetning parallelt med de underliggende skinner...



Odsherreds Jernbane

Fra DSB har OHJ i sommeren 1993 købt persovognene DSB Bf 27 65 329 og 330 samt Bn 20-84 708, 716 og 726.

Bf 329 anvendtes til indvinding af reserverede, mens Bf 330 er istandsat på banens værksted i Holbæk, og i september 1993 indsat i driften som OHJ Bf 288.

Istandsættelsen af styrevognen DSB ADns 80-74 519 (se »jernbanen« nr. 2/93) viste sig alligevel at være for omfattende. I stedet valgte man at overflytte føreren, ialt lidt over 5 meter af vognkassen til en af de indkøbte Bn-vogne, nemlig Bn 726. Denne operation blev udført bl.a. med hjælp fra et lokalt kranfirma den 6. august, og på OHJ's værksted er man nu i fuld gang med at ombygge/renovere den »nye« styrevogn, der formentlig inden nytår kan sættes i drift som OHJ Bns 270.

Bn-vognene 708 og 716 vil ef-

ter renovering blive indsat i driften ved OHJ og HTJ som Bn 298 og 299.

OHJ Bf 286 og 287 (ex. DSB Bf 323 og 326) er efter ombygning med bl.a. egenvarme og opmaling indsat i driften i maj 1993. Foto: Kjeld R. Christensen.

★

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. Munk Plum. Oplysningerne i billedteksterne om Nærumbanen skyldes Teddy Jensen, Bruno H. Pedersen og Jan Forslund.





Foreningsnyt

Nyt fra bestyrelsen

Kontingent 1994

Med dette nummer af bladet følger girokortet for 1994. Vi håber, du vil gøre brug af det hurtigst muligt og inden 20. februar 1994. Husk at anføre medlemsnummer, da det letter registreringen ganske væsentligt. Hvis du er berettiget til nedsat kontingent (Junior/senior), husk da at anføre fødeår på bagsiden. Endnu en gang gøres opmærksom på, at arbejdssted er i foreningen og ikke privat arbejde. Det er af hensyn til forsikringen, at vi beder om denne oplysning.

Generalforsamling 1994

Det kan allerede røbes nu, at næste generalforsamling finder sted søndag den 13. marts 1994. Indkaldelse foretages i blad 6.

Mangler girokortet?

Angående girokortet: Skulle det mod forventning mangle i dit blad, kontakt da foreningen. Så får du straks et nyt.

Venlig hilsen
Sekretariatet/Fl. Jakielski

Møder i DJK

Kommende møder i København

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

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 Vigso berette.

Onsdag den 8. dec. 1993 kl. 19.30:

Julemøde.

Vogn-Ex aftenerne:

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

BJ/OCMP

Kommende møder i Midtjysk Afdeling

Fredag den 19. november 1993 kl. 19.30 i mødelokalet på Randers station. Julemøde med quiz og videofilm fra veteranbaner i ind- og udland.

Bemærk: Fra efteråret 1993 afholdes mø-

derne i Århus - forsøgsvis - på *onsdage*! Møderne i Herning og Randers afholdes fortsat torsdage hhv. fredage.

På gensyn! *Bestyrelsen*

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

DJK's Salgsafdeling

Nyt regnskabssystem - nye tider!

Salgsafdelingen har pr. 1. september 1993 indført et nyt regnskabs- og faktureringsystem. For vore mange kunder skulle det kun komme til at betyde få mindre ændringer i forhold til tidligere.

Imidlertid er det fremover vigtigt - af hensyn til de rabatter og særlige salgstilbud til medlemmer af DJK - at du ved bestillingen fremover altid opgiver medlemsnummer, der er identisk med dit kundenummer i Salgsafdelingens regnskabssystem.

Kunder, der ikke er medlem af DJK, registreres i systemet med et femcifret kontonummer, der begynder med et 5-tal.

For vore kunder, der ikke er medlemmer af DJK, vil betjeningen fortsat være den samme, men alle ekspeditioner vil blive tillagt et ekspeditionsgebyr på udgifterne til forsendelse, dog minimum 12,- kr.

Det er altså en fordel at være medlem af DJK, hvis man handler i DJK's salgsafdeling!

Nyt katalog

Omkring den 1. november foreligger et nyt katalog med salgsafdelingens mange tilbud.

Du kan erhverve kataloget ved indsendelse af kr. 5,- i frimærker til Salgsafdelingen. Kataloget vil desuden blive vedlagt alle ekspeditioner i november og december måned.

Velkommen til julehandlen!

Julen nærmer sig atter med hastige skridt, og erfaringer har belært os om, at det betyder indkøb af gaver til venner og bekendte, heldigvis også gennem DJK's Salgsafdeling.

Atter i 1993 udgives der to årbøger - nemlig fra Forlaget Banebøger og Forlaget Holsund. I Jernbanen nr. 3/93 var der bestillingskort til Forlaget Holsunds 1993-udgave, og i nr. 4/93 bragtes bestillingskort til Forlaget Banebøger's kommende årbog samt øvrige udgivelser i 1993/94. Bøgerne kan bestilles til favorpriser gennem Salgsafdelingen ved at benytte bestillingskortene.

Forlaget Holsund startede med at udgive sine årbøger fra 1989, og vi kan fortsat levere årbøgerne fra årene 1990-92, selvom flere af dem er udsolgte fra forlaget. Du kan også endnu nå at erhverve bogen »På sporet af 80'erne« til kr. 135,-.

Holsund-årbogen for 1993 er med udvidet sideantal samt fortsat med farvebilleder.

Forlaget banebøger har bedt os meddele, at bogen »Motormateriel 4, omhandlende bl.a. privatbanernes Y-tog og DSB's MR-tog, først udkommer i april/maj 1994. Forudbestillingsprisen er fortsat gældende, og allerede indkomne bestillinger effektueres, når bogen udkommer.

NYHEDER

Bramming 1913 af Stig Hegn og Olaf Bak. Bramming bibliotek og den lokalhistoriske forening har udgivet dette hæfte på 39 sider, hvoraf største delen omhandler emnet jernbaner. Der er et kort afsnit om Bramming station, et afsnit fra bogen »47 Aar ved DSB« af P.L. Poulsen, og den største artikel - på 17 sider - omhandler Bramming-ulykken, der skete 26. juli 1913.

Hæftet er illustreret og det koster kr. 55,- (inkl. forsendelse for DJK-medlemmer).

Aalbækvejen og Skagensbanens busser 1932/33-1992/93 af Chr. Hansen Larsen, Bent Ravnlid m.fl. Skagensbanen og to lokalhistoriske foreninger har stået for udgivelsen af dette lille hæfte på 16 sider om landevejen ved siden af Skagensbanen og ikke mindst Skagensbanens første rutebiler. Hæftet har 9 illustrationer, og det koster kr. 25,- (inkl. forsendelse for DJK-medlemmer).

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

Varer, der ønskes leveret inden 24. december 1993, må være bestilt senest mandag den 6. december 1993.

BB, HCH og OCMP

**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 maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom med ordet »retur« og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). 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
3/11	Medlemsmøde i Aalborg	158
17/11	Medlemsmøde i København	158
19/11	Medlemsmøde i Randers	158
24/11	Generalforsamling	
	i Nordjysk afdeling	158
30/11	Vogn-ex aften	158
8/12	Julemøde i København	158



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Flemming Jakielski, Kalvebod Brygge 40,
1560 København V. Tlf. 33 93 20 02

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

Med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.

**Medlemskontingent 1994
og indbetaling**

Ordinære medlemmer kr. 250,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1994) kr. 165,00
Husstandsmedlemmer kr. 165,00
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, Blishønevej 9, Godthåb,
9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen,
Solbærvangen 39, 2765 Smørum.
Tlf. 42 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakielski,
Islevbrovej 4D, 2610 Rødovre.
Tlf. 42 91 04 28.
- Birger Bruun, Platanvej 18,
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Anders Bruun, Museumsbanen,
Lykkeholms Allé 3C, st.,
1902 Frederiksberg C. Tlf. 31 20 40 42.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Anders Færch Hansen, Mariagerbanen,
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.
Tlf. 86 47 80 80.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen,
Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 31 74 70 32.
- Ebbe Makholm, Uglevej 16, 2., 3450 Allerød
Tlf. 42 27 54 53.
- Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingør.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- betyder valgt af banerne.

**Dansk Jernbane-Klub,
Salgsafdelingen**

H.C. Halvard, Kalvebod Brygge 40,
1560 København V. Postgirokonto 3 17 91 76

Privat: Wedells Vænge 14, 3400 Hillerød.
Tlf. 42 26 06 78.

**Dansk Jernbane-Klub,
Udflugtsafdelingen**

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

Lokalafdelinger**DJKs nordjyske afdeling**

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

DJKs midtjyske afdeling

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

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

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

DJKs afdeling på Lolland-Falster

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

Foreningens baner og tog

**Information, bestilling af særtog,
arbejdshold.**

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.
Driftsbestyrer: 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, Holloselund 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, Nøddevej 27,
Stae, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Martens, 98 81 10 46.

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder**Bramming remise**

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise

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

Odense remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

Ordhunden



Den vakse svellesnuser er her ude på narrestreger: Dette internationale tog, som havde ikke mindre end tre tognumre og to navne, kørte lige fra sommervarmen ved den hvide hest og til danernes hovedstad. De færreste forbinder det imidlertid med denne station, selv om det var fast gæst på banen, der til daglig regnes som sidebane. Fotograf-navn følger senere, men tiden for optagelsen er her: 21. juli 1979 kl. 13.35.

Siden har banen bl.a. været betjent af både MR og lokomotiv-trukne regionaltog. Et bud på stationens navn skal sendes til jernbanens redaktion, Vasevej 19A, Holte, inden 15. november. Til højre løsningen på seneste Ordhund.

Johan B. Gottlieb, Bagsværd, gættede - og er udtrykket som vinder af bogpræmie.

JF/AR

H	E	K	J	G	S	A	S		T	O		T
J	E	R	N	B	A	N	E	F	Æ	R	G	E
F	Æ	R	G	E	R		E	N	E	R	E	T
L	K		S		E	R			T	G	S	K
P	E	R	S	O	N	V	O	G	N		G	O
E	N	D	E	S	T	A	T	I	O	N		D
L	T	D		T		E		P	A	N	S	Ø
O	T	A		F	R	A	N	S		A	M	E
G	E	R	D	A		N		A	G	N	E	T
H	E	S	T	E	R	A	N	G	E	R	I	N
N		E	R		N	A	I	V	S	A	S	R
H	E	N	R	I	K	10		D	A	M	P	L

KØREPLANSKONTORMEDHJÆLPERIDEER

KKAs foredragsrække om jernbaner

fortsætter i vinter med foredrag om bl.a. de franske, tyske og østeuropæiske jernbaner.

Hans True, som er internationalt anerkendt for sin jernbanedynamiske forskning på DTH vil i tre af foredragene fortælle om hjul og bogier og deres løb i

sporet. Han vil også komme ind på svingningsproblemerne i højhastighedstog, de sidste års verdensrekorder i hastighed og fortælle om sin egen forskning. Disse foredrag giver tilhørerne en enestående mulighed for at få et førstehåndskendskab til den jernbanedynamiske forskning og dens resultater.

Foredragene holdes på Lundehusskolen i København tirsdage kl. 19.30 i perioden: 26.10. - 30.11. 1993 og 4.1. - 8.2. 1994.

Yderligere oplysninger og tilmelding hos
KKA, tlf. 33 14 14 61.