

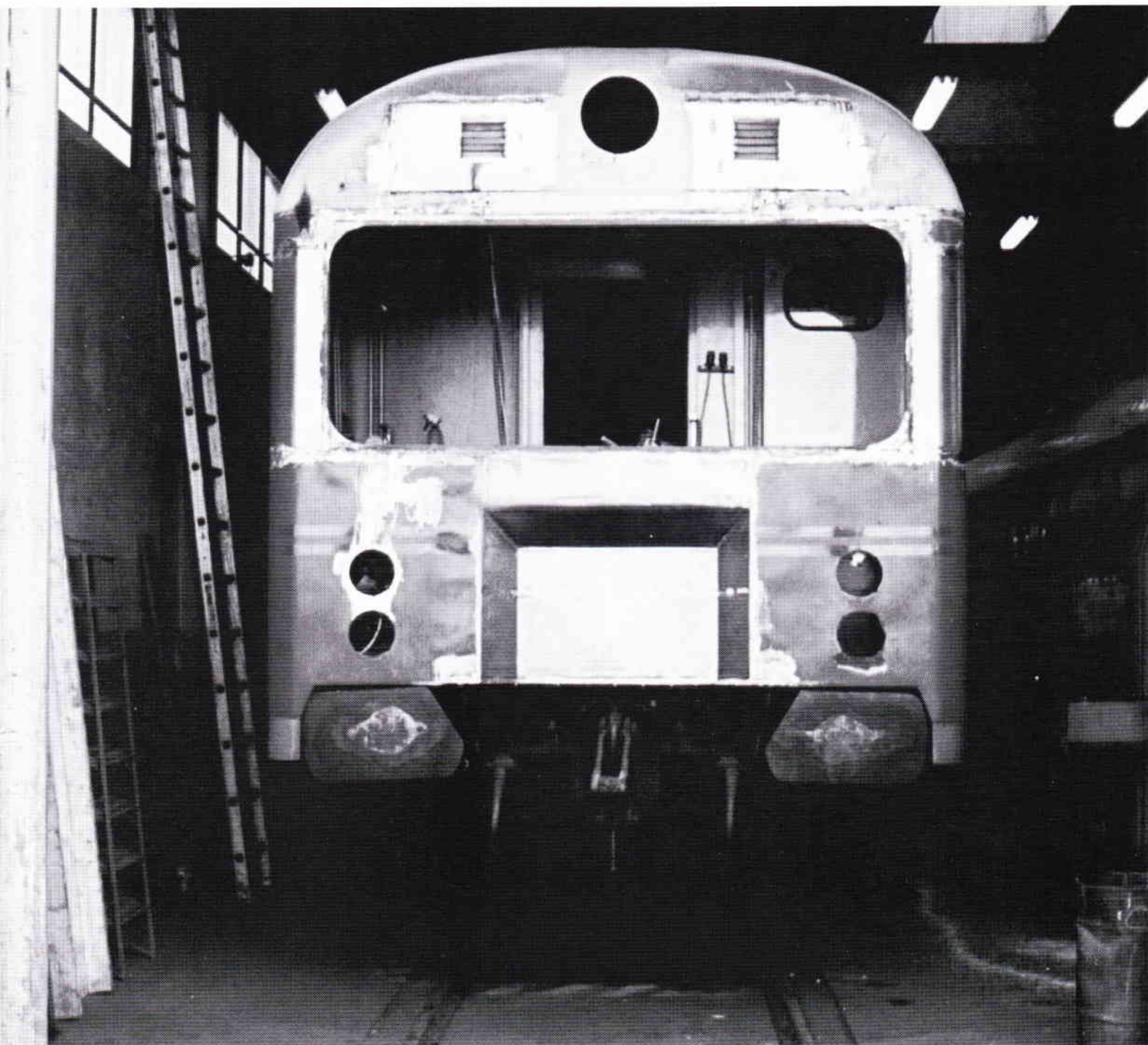


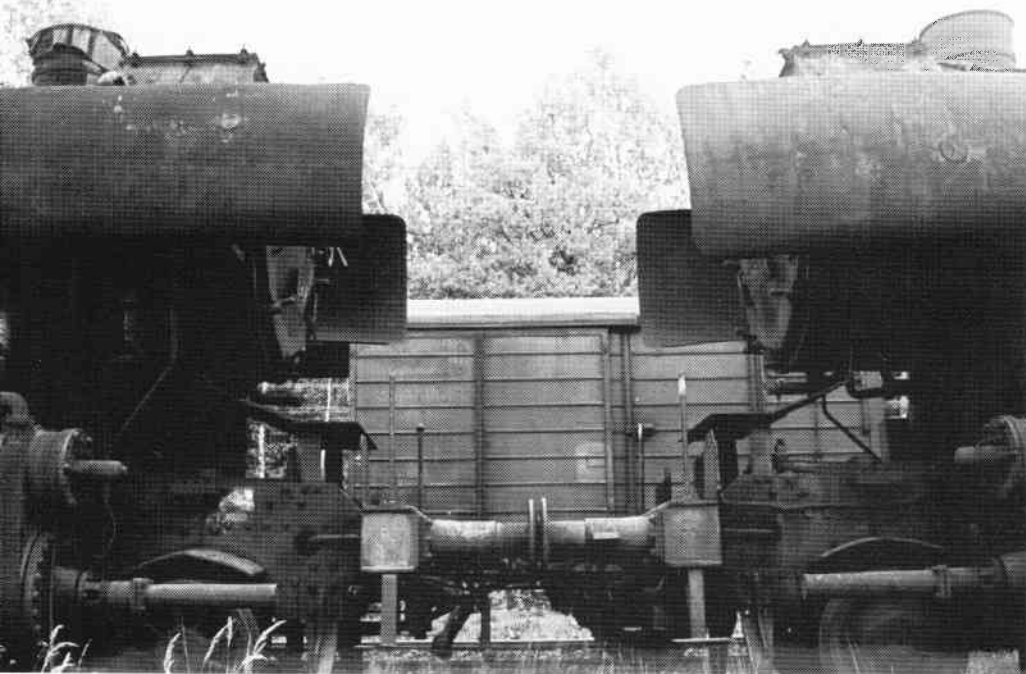
jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

FEBRUAR 1994





Forside: Privatbanernes nye tog er i sigte i horisonten - men indtil da må man klare sig med Y-togene - hvis man da ikke gør noget helt tredje. Dét er Holbæk Privatbaner ofte tilhænger af, således også her, hvor de mere end 30 år gamle Mo-motorvogne fra MaK får en gennemgribende istandsættelse. I forvejen unikke på det danske jernbane-net, bliver de i hvert fald ikke mindre sjældne. Smag og behag er forskellig, men mon ikke de fleste vil holde med red, i, at de endda også bliver kønere? Foto af Mo 25 fra værkstedet i Holbæk, 23. december 1993: Ole-Chr. Munk Plum. Se også foto under Privatbanenyt.

Indhold

Leder.....	3
Det gamle fotografi (10).....	3
Nyorientering af trafikpolitikken.....	4
På sporet af Hørve-Værsløv Jernbane	6
Sporhunden	9
»Ny« bane i Erzgebirge.....	10
Da isen hjalp den midsjællandske.....	12
Smalspor i de baltiske lande	13
Ry station - en romantisk historie	16
City-tunneln i Malmö	18
Jernbanenyt - kort fortalt	20
• DSB-nyt.....	20
• Færgenyt	26
• Privatbanerne	27
Bogammeldelser.....	28
Tur til Polen.....	29
Foreningsnyt.....	30
Salgsafdelingen	30
Auktion	32

Nr. 2 ventes udsendt ca. 15. apr. 1994.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 2/94 - 1. mar. 94.

Sidste frist for stof til nr. 3/94 - 1. maj. 94.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 25. februar 1994.



Inderside: Jernbanens inderside er denne gang viet et å propos til Tysklands genforening - rent jernbanemæssigt. Deutsche Bahn var en realitet 1. januar 1994, og med ind i den fælles forretning fik det ny DB en hel del gode, gamle sager fra DDR-tiden. Øverst rå symbolik ved to



DR 52.8XXX-maskiner, hensat med overtallige Gbs-godsvogne fra 1980'erne som baggrund. Banegården kunne være en hvilkensomhelst med overflodig sporplads - det er Halbendorf (bei Weisswasser), tæt ved den tysk/polske Neisse-grænse.

Nedenfor symbolet på overtallige DR-trækkraft: Knap en snes nyere V 100-loko (nu omnummereret til serie 201/202) stod på fototidspunktet uvirksomme på bhf. Hirschfelde nord for Zittau. Måske boggieloko'ene i ombygget stand var en løsning på DSBs rangertrækkraft-problemer?

At ikke alle 52'ere var »døde« i 1992, beviser foto nr. 3, hvor DR 52.8012 som korbar varmemaskine står og simrer ved bw. Zittau en lun majdag 1992.

Den nederste attraktion fulgte dog ikke med til det ny DB. På en måde var nedlæggelsen af damp-trafikken på 750 mm-strækningen Oschatz-Mügeln-Kemmlitz 17. december 1993 det endegyldige farvel til dampdrift i Nordeuropa: Redaktionen bekendt var strækningen den sidste offentlige jernbane, hvor den rene dampdrift IKKE var bevaret med begrundelse i enten turist- eller museums-interesser. (Samtlige øvrige, eksisterende damp-smalsporsbaner i »de nye lande« i Tyskland stod i DDR-tiden under frednings-beskyttelse!) Motivet med det varme Meyer-loko (0BB0t, type Sächs. IV K) 099 713-0 er optaget i remisen i Mügeln. Alle fotos: Maj 1992, Anders Riis



Redaktørernes hjørne

Kom og tal - kom og stem

Om få uger er den tid atter en gang kommet, da en lang række DJK-medlemmer sætter kursen mod hovedstaden. Målet er den årlige generalforsamling, hvor traditionelt ca. 100 medlemmer fra nær og fjern tager beslutninger om foreningens fremtid.

Det er som regel ikke nogen kedelig affære - for i modsætning til så mange andre foreninger, er DJK sammensat af en lang række super-engagerede medlemmer. Der brænder for en sag - og derfor også er i besiddelse af en til tider betydelig debat-lyst.

Et fast tilbagevendende emne er: Hvor skal generalforsamlingen holdes. Mens vore naboer i Sverige, SJK, lader generalforsamlingens geografiske samlingspunkt skifte fra år til år, holder Dansk Jernbane-Klub nu for 34. gang sin ordinære generalforsamling i København. Uden at foreningen af den grund er blevet nødsaget til at ta' navneforandring til Københavns Jernbane-Klub. Som navnet antyder, er der aktivitet landet over. Endda med en museal hovedvægt noget længere vestpå.

Og måske netop derfor bliver spørgsmålet om generalforsamling andre steder end i landets hovedstad taget op gang på gang. Som regel med en hed debat til følge.

Den debat kommer igen i år. Sammen med alle de andre spændende ting, der sker på generalforsamlingen: Valg af bestyrelse, Familien Plum (læs DJK salgsafdeling)'s salgsbod, der som regel er ekstra velforsynet med »godbidder« fra hjørnerne i afdelingens lager. Indlæg fra jyske medlemmer, der har ofret 500 til 1000 kroner hver på at deltage i generalforsamlingen - og derfor også gerne vil blande sig i taler-rækken. At de år efter år vil gøre det, er måske det bedste bevis på, at det slet ikke er kedelig. Kom selv og se!

Ro efter stormvejr

Det er ikke tilfældigt, at rubrikken »DSB-nyt« i de senere år har haft sin faste del af »jernbanen«s spalter. Den store statsvirksomhed har ligesom dens små kolleger, privatbanerne, været genstand for gentagne og talrige undersøgelser og omvæltninger på kort tid. Sogelyset har næsten uafbrudt været rettet mod den kollektive trafik - ikke mindst på grund af de tre store bro-projekter omkring Sjælland.

Det ledelsesmæssige gennemtræk i DSB har til tider haft karakter af stormvind. Efter talrige udskiftninger samt »skandaler«, der i alvorlighed spændte lige fra over-oppustede presseballoner til ubehageligheder af en slags, som enhver chef helst vil være foruden, er der én ting, der vil være til stor gavn for statslige virksomhed:

Ro.

Når dette læses, har DSB formentlig fået sig en ny chef efter Peter Langager, og det må være noget af et kunststykke at finde denne person. Der skal slå bro mellem det politiske system, som i sin uberegnelighed og kortsigtethed er i skærende disharmoni med det behov for langsigtet tænkning, som jernbanen med sine store faste investeringer og lille fleksibilitet har.

Med trafikplanen - gengivet i uddrag på de følgende sider - har et politisk flertal meldt ud for en langsigtet trafikplanlægning. Forhåbentlig satser de nu styrende politikere ikke blot på, at jernbanen i første række skal være et redskab til persontransport. For vel er personbefordring pr. tog både hurtigt, effektiv og behagelig - men kan man undvære det dækningsbidrag, en omfattende godstrafik vil kunne give, ved bedre udnyttelse af især de svagere trafikerede dele af nettet?

Samtidig er der hele spørgsmålet om bru-



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

34. årgang nr. 1, februar 1994

jernbanen
Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion
Jan Forslund
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

gerbetaling. I en tid, da det er »in« at få afdækket den reelle pris på alting, driftsøkonomisk, samfundsøkonomisk og miljømæssigt, er det rimeligt at få sat tal på de skjulte milliard-tilskud, busser og lastbiler modtager fra staten herhjemme:

Lastbiler betaler i afgifter kun en mikroskopisk brøkdel af de enorme investeringer og vedligeholdelses-udgifter, der ofres på vejnettet, for at netop lastbiler kan køre landet rundt. Er det ikke rimeligt, at den væsentlige del af udgifterne til vejene pålægges de køretøjer, efter hvilke de dimensioneres?

Hvad angår busser, er forholdet lige så skævt, uden at nogen helt har forsøgt at sætte tal på. En seriøs og uvildig gennemgang af det spørgsmål må hilses velkommen så udgifterne kan sammenlignes med de hvert år fremlagte regnskaber for jernbanerne?

Udviklingen viser svaret.

Redaktørstolen/Anders Riis

HUSK! Rabat med DSB? Medlem af DJK?

Få billigere togrejser ved at tegne dig i DJKs billet-rabatordning. Nærmere oplysninger fås ved henvendelse til DJKs sekretariat - se adressen bag i bladet.

Det gamle fotografi (10)

Tid til en passiar



Af Anders Riis
Foto: Ove Bøye

Godt en times ophold i en ellers hæsligende arbejdsopgave: At føre DSBs nye lyntog med op til 120 km/t ad de blinkende stålband, der forbinder Danmark! Så må det være tid til en passiar, sådan fra fører til fører - på én af de også ret nye færger på Storbælt. Det klassiske foto med tre lyntog på færgen var at se fra 1935 til 1940 og atter fra efter krigen til midt i 1960'erne, da Frichs'erne blev afløst af MA'erne. Denne variant stammer fra 2. september 1938. □



Nyorientering af trafikpolitikken

- Uddrag af »Trafik 2005«

Ved Bent Jakobsen

Som led i regeringens nyorientering af trafikpolitikken, der blandt andet sigter mod at overflytte passagerer og gods til jernbanen, vil banetrafikken blive søgt styrket på de områder, hvor den har særlige muligheder for at kunne yde et bidrag til denne overflytning.

Det gælder især for transport af gods over lange afstande, hurtig transport af personer over mellemlange afstande, samt transport af mange mennesker over korte afstande, typisk i storbytrafik.

Betjening af de større regionale trafikstrømme og transport af gods over mellemlange afstande kan udvikles som supplement til de vigtigste trafikområder.

Banetrafikken bør fremstå som en ryggrad i det landsdækkende kollektive trafiksystem.

Det er regeringens opfattelse, at det bør undersøges, om dele af banenettet i visse tilfælde har en så beskeden udnyttelse, at alternative transportmidler kan klare opgaverne mere hensigtsmæssigt.

En styrkelse af banetrafikken kræver indsats på flere felter. Trafikbetjeningen må tilrettelægges på en sådan måde, at den i videst muligt omfang lever op til brugernes behov.

Trafikbetjeningens enkelte elementer må indenfor de givne ressourcer tilrettelægges så godt som muligt. Derfor arbejdes der løbende på at nedsætte rejsetiderne gennem højere hastigheder, bedre køreplaner og direkte forbindelser. Det er også vigtigt, at kvaliteten af transportudbuddet er i orden, at køreplanerne er troværdige, og at pålideligheden i godsforsendelserne er god.

For at opretholde en konkurrencedygtig pris på transportudbuddet er det regeringens opfattelse, at takstudviklingen så vidt muligt bør afpasses på en sådan måde, at taksterne er konkurrencedygtige i forhold til bil- og flytransport.

Banetrafik anses generelt for at være en miljøvenlig transportform, men en del boliger langs banenettet er dog belastet med togstøj. Regeringen vil videreføre den hidtidige indsats rettet mod de mest støjbelastede boliger, og omkring 2010 forventes alle boliger langs banenettet med en støjbelastning over 65 d(B)A at have været omfattet af indsatsen.

I november 1992 vedtog Folketinget, at regeringen skulle udarbejde en samlet overordnet trafikplan for hele landet. Planen skulle omfatte de anlægsarbejder og investeringer, som må anses for nødvendige frem til 2005.

Regeringen har nu, december 1993, fremlagt sin trafikpolitiske redegørelse og den bebudede trafikplan, Trafik 2005, som består af dels den trafikpolitiske redegørelse, dels af en beskrivelse af problemstillinger, mål og strategier.

I det følgende bringes et uddrag af den trafikpolitiske redegørelse for såvidt angår udviklingen på baneområdet...

Praktisk taget al banetransport er afhængig af samspillet med andre transportmidler. Af hensyn til banetransportens konkurrenceevne er det centralt, at den er koordineret med de øvrige transportmidler, både hvad angår person- og godstransport.

Banenettets kapacitet er tilstrækkelig til at opsuge en betydelig trafikvækst. Men enkelte flaskehalse kan begrænse udnyttelsen af systemet. Det er vigtigt at identificere og fjerne sådanne flaskehalse.

Banetrafikken styrkes blandt andet ved at lave en målrettet indsats for de forskellige trafikudbud. Da de forskellige trafiktyper afvikles på det samme banenet, er der en

lang række infrastrukturforbedringer, der kommer hele banetrafikken til gode.

Storebæltsforbindelsen

Den faste forbindelse over Storebælt, der forventes åbent i 1996, er af afgørende betydning for banetrafikkens udvikling. Togtrafikken opnår betydelige tidsbesparelser, bliver ikke bundet af færgeafgange eller begrænset af færgekapaciteten.

Beslutningen om forbindelsen dannede baggrund for DSBs rammeaftale 1990-93 og de store investeringer i IC3-materiel, el-lokomotiver og den begyndende investering i eltogssæt. Regeringen forventer på den baggrund en maksimal udnyttelse af de muligheder, som forbindelsen giver trafikken, herunder det to-årige forspring i forhold til vejforbindelsen.

Baneforbindelsen over landegrænsen

Elektrificeringsarbejdet mellem Odense og Hamburg er under udførelse i henhold til den dansk-tyske aftale om en koordineret elektrificering.

Med beslutningen i foråret 1993 om etablering af et dobbeltspor i Sønderjylland er der tilvejebragt tilstrækkelig kapacitet til at afvikle den forventede trafik ved åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Kapacitetsproblemer vest for København

Den begrænsede kapacitet mellem Køben-



Trafikhistorie kunne frem til 1982 studeres på den vestjyske længdebane - f.eks. som her, hvor Mo 1829 holder i Ulfborg 9/4 1982. I dag kører her helt moderne regionaltog. Foto: Mogens Duus.

havn og Høje-Taastrup udgør allerede nu en flaskehals og sætter en grænse for banetrafikkens udvikling, som vil blive yderligere forstærket ved åbningen af den faste forbindelse over Øresund.

Regeringen er derfor indstillet på at igangsætte en nærmere undersøgelse af forskellige løsninger for baneudbygningsbehovet vest for København under hensyn til de økonomiske, miljømæssige og trafikale hensyn - herunder sammenhængen med en eventuel fremtidig højhastighedstrafik.

Elektrificeringens videreførsel

Regeringen agter at fortsætte elektrificeringsprogrammet. Der forestår i årene frem elektrificering af hovedbanenettet mellem København og Frederikshavn, Esbjerg og Padborg samt de sjællandske strækninger.

For at få den størst mulige udnyttelse af investeringerne bør tidspunktet for de enkelte strækningers elektrificering afstemmes med tidspunktet for den nødvendige udskiftning af det nuværende dieselmateriel.

Højhastighedstog

På længere sigt kan yderligere rejsetidsreduktioner opnås i fjerntrafikken mellem København og Jylland samt i den internationale trafik mod Tyskland og Sverige ved overgang til tog med tophastigheder på 200 km i timen eller mere.

Regeringen er indstillet på at følge erfaringerne med de højhastighedssatsninger, der foretages andre steder i Europa og indlede undersøgelser af en hensigtsmæssig dansk strategi.

De faste forbindelser

Folketinget har i en årrække arbejdet på at udbygge de faste forbindelser over Storebælt og Øresund for at skabe et sammenhængende landtransportsystem internt i Danmark og mellem Danmark og de omgivende lande.

Der vil nu blive gennemført forundersøgelser vedrørende en fast forbindelse over Femer Bælt. Disse undersøgelser forventes gennemført inden udgangen af 1996. Hvis Femer Bælt forbindelsen etableres, vil det kunne få stor betydning for jernbanetrafikken. Forbindelsen vil i første række komme meget lange transporter til gode, både for personer og gods. Forbindelsen vil åbne yderligere muligheder for udstrækning af det europæiske højhastighedsnet til Danmark og det sydlige Skandinavien og indnebære en betydelig konkurrenceforbedring for banerne i forhold til transitgodstrafikken.

Det er regeringens holdning, at hensynet til udvikling af banetrafikken er udgangspunktet for en evt. beslutning om etablering af en fast forbindelse over Femer Bælt.

Hovedstadsområdets trafik

Det er regeringens mål at styrke den kolle-



MR står fortsat efter 15 år for *Moderne Regionaltog*. Men om 10-12 år bør afløserne være klar for at tiden ikke skal løbe lige så meget fra dem, som tilfældet var med 1930'ernes Mo'ere i 1980'ernes Danmark. Foto i Århus 29. oktober 1992: John Hansen.

tive trafik i hovedstadsområdet for at fastholde og om muligt udvide den kollektive trafiks andel af den totale persontrafik.

De københavnske S-tog står foran udskiftning. Ved at investere i nye tog med større kapacitet og bedre energiøkonomi vil man dels opnå en forbedret service for passagererne og dels et mindre energiforbrug. Endvidere betyder kapacitetsudvidelsen, at der er plads til et øget antal passagerer.

Med vedtagelsen af loven om Ørestaden er de første skridt taget til at introducere letbaner som et nyt kollektivt trafikmiddel i Danmark. Det er regeringens vurdering, at letbaner sandsynligvis på længere sigt kan komme til at spille en større rolle i den kollektive betjening af de store byer, og erfaringerne med Ørestadsbanerne vil derfor være af stor vigtighed.

Åbningen af den faste Øresundsforbin-

delse giver mulighed for en helt ny dansk-svensk regionaltogetsbetjening over Sundet.

Der er vel for dem, der har fulgt med i den løbende debat om jernbanernes muligheder ikke de store overraskelser i den fremlagte redegørelse. Dog bør man lægge mærke til bemærkningen om, at alternative transportmidler eventuelt vil kunne erstatte jernbanedrift på visse svagt benyttede dele af banenettet. Mon det er den vestjyske længdebane, man har haft i tankerne?

Trafik 2005 er udgivet af Trafikministeriet og kan købes hos boghandleren eller hos:

**Statens Information,
Postboks 1103, 1009 Kbh. K.** □



Hørve station med OHJ-tog trukket af MX 102. Træerne bagved toget dækker over HVJ's tidligere stationsområde.

genkende forskellige steder på turen som jernbanerester.

Intet tilbage

I Værslev er der lige præcis intet tilbage. HVJ's areal i stationens nordøstlige hjørne er aldeles tilgroet. Hvis man ser bort fra peronen, som stadig findes ved spor 1 og det meget lange krydsningsspor, ville man ikke ane, at der var (er) en station her. Stationsbygningen blev revet ned i 1973 og lå 21,1 km fra Hørve.

Ca. 1 km nord for Værslev kører man forbi Smakkerup Kro, og her ses et stykke dæmning ude på marken nord for. Derefter er der ikke noget at se for resterne af broen over Bregninge Å. På dette sted oplevede jeg en af cyklistens lyksaligheder, idet jeg måtte skifte et par eger i baghjulet, før jeg kørte videre! Men hvad gjorde det? Klokken var meget passende blevet frokost, da jeg var klar, så jeg spiste lige de medbragte klemmer og samlede lidt energi i det herlige vejr, inden jeg trådte pedalerne videre mod nord.

Kaltred Holdeplads - 17 km fra Hørve - findes endnu. Nu blot inde i en ret tilgroet, privat villahave. Ordentlige billeder var det ikke til at tage. Lige nord herfor har Kalundborg Flyveplads sørget for, at banen er helt forsvundet.

Hvor banen skar vejen ved Alleshave station, ligger endnu en gammel fabrik, og selve Alleshave station (km 14,5) findes skam også endnu med pakhus og det hele. Jeg vil dog antage, at de enorme panoramaruder på gadesiden er sat i efter banens lukning.

Den pæneste bevarede

Vejen fra Alleshave til Eskebjerg går stadig

På sporet af Hørve-Værslev Jernbane

En tur langs banen i det vestsjællandske, 29. juli 1993

Af Frank Nielsen

Jernbanen kom sent til den sydvestlige del af Odsherred. I 1874 åbnede banen fra Roskilde over Holbæk til Kalundborg, men den trak langt sydover gennem Mørkov og Jyderup, og i 1899 åbnede så Odsherreds Jernbane, som fra Holbæk gik til Svinninge og derfra nordover gennem Lammefjorden til Fårevejle og videre mod Nykøbing Sjælland.

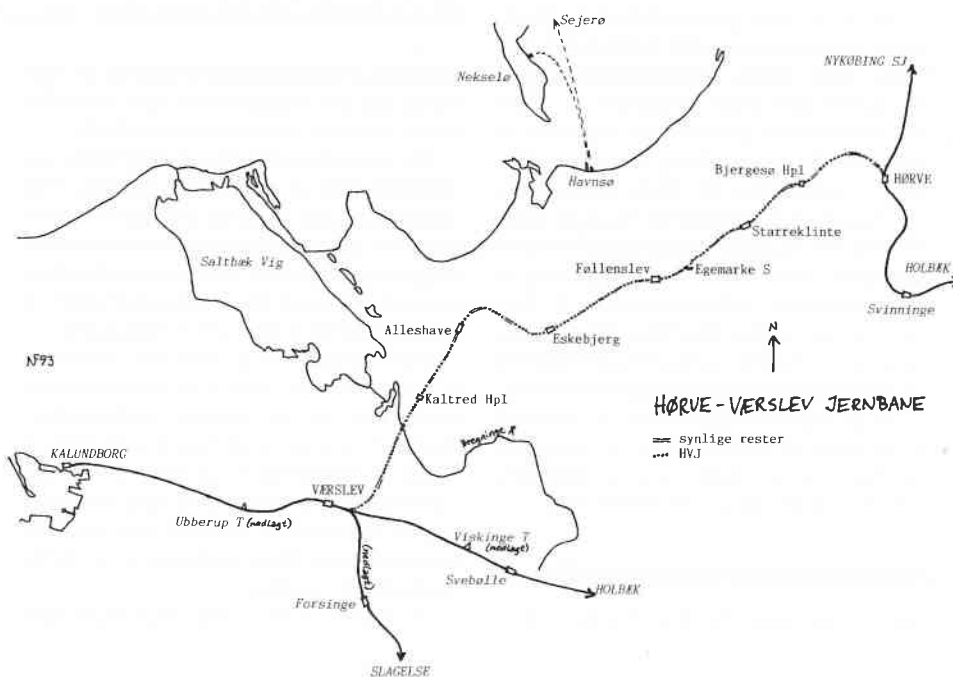
Der opstod altså et jernbanemæssigt tomrum i området fra Svinninge og ned mod Kalundborg. Allerede kort efter århundredeskiftet blev der derfor nedsat et lokalt jernbaneudvalg, som lykkedes med at få rigsdagens jernbanekommission til at optage en jernbane fra Hørve til Værslev på den store jernbanelov i 1908.

Åbningen af banen skete dog først den 5. maj 1919. At det trak ud, skyldtes ikke mindst 1. verdenskrig. Straks begyndte den daglige drift »i al ubemærkethed«, og banen kom netop til at føre en meget stille tilværelse - en typisk oplandsbane, som den var. Aldrig de helt store passageral og gods kun i middelstore mængder, hvoraf en stor del gik til sukkerfabrikken i Gørlev.

31. december 1956 (fem måneder før jeg blev født!) var det slut med HVJ. Banen gav op efter mange år med større og større underskud. Sporet blev straks fjernet, og

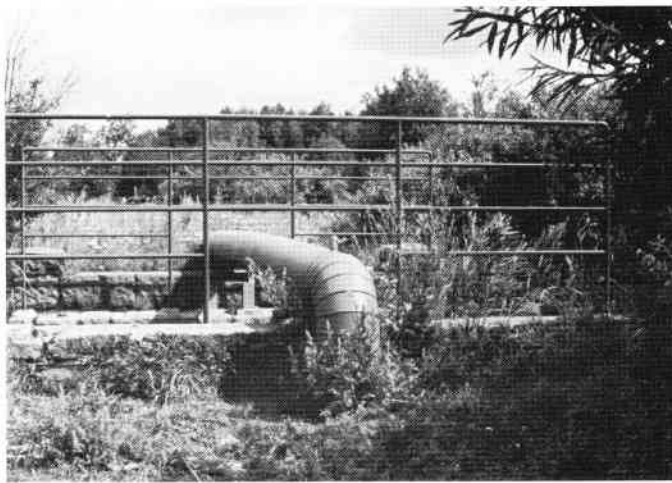
som tiden er gået, er banens område vendt tilbage til de oprindelige lodsejere.

Det var derfor med en vis spænding, jeg begav mig ud på endnu en cykelekspedition for at finde resterne af HVJ, hvis der var nogen. Jeg tog cyklen med toget til Kalundborg og kørte derfra efter to geodætiske 2-cm-kort fra 1971 hhv. 1984. Lad mig sige med det samme: Hvis ikke jeg havde haft de kort, havde det ikke været muligt at





Eskebjerg station, som trods en garagetilbygning ser ganske tilforladelig ud.



»Broen« over Bregninge Å. Gad vide, hvad der er i røret. Det ligner ikke de sædvanlige naturgasrør.

op over en skovbevokset banedæmning, og der er endnu et stykke banedæmning at se ud for Fostedgård vest for Eskebjerg. Eskebjerg station lå 11,3 km fra Hørve. Stationsbygningen ligger ikke længere på »Stationsvej« men på Posthusvej, og den er efter min mening den pæneste bevarede af dem alle.

Ad vejen videre mod Føllenslev er man efterhånden kommet op i 45 meters højde, og der er en flot udsigt til både Neksø og Sejersø og en færge fra Odden-Ebeltoft helt ude i horisonten. Banen var der imidlertid ikke udsigt til - ikke det fjerneste. Når man så på kortet, kunne man sådan nogenlunde regne ud, at det måtte være ved de og de træer og så videre.

På Gammel Stationsvej i Føllenslev finder man endnu både den gamle station og posthuset, som HVJ ejede. Stationen lå 7,9 km fra Hørve og havde både læssespor og krydsningsspor. Herfra betjentes også Havnsø med både bus og lastbil.

Ved passagen af landevejen fra Jyderup til Nykøbing - nu om dage kaldet sekundærtrasse 225 - var der et sidespor for den store gård Egemark. Heller ikke her efterlader de udstrakte hvedemarker til alle sider noget spor af banen.

Starreklinte station i landsbyen Skippinge, 4,9 km fra Hørve, ligger nede i en hel lille dalsænkning og lader sig se gennem

træerne. Ned ad vejen til stationen var der udsigt til to store, veltrænede schæferhunde, der gik løse. Nøjagtig som da jeg for godt og vel to år siden passerede Gummersmarke station på Køge-Ringsted Banen, syntes jeg ikke, at et hundebid i låret var noget, jeg havde lyst til, så Starreklinte station fik lov at blive, hvor den var...

asfaltstribe op langs den gamle banegrav og langs markskellene. Det gjaldt unægtelig om at holde tungen lige i munden for ikke at »afspore« ud i kornet. I stedet landede jeg i Hørves vestlige udkant, hvor jeg lige tog en afstikker op omkring Lundgård for at kigge på en dæmningsrest ved en frugtplantage. Frugtplantagen var overta-



HVJ lever! Skilt ved indgangen til Holbæk Privatbaner, januar 1993 (foto: Jan Forslund).

Idyl i Bjergesø

2,8 km fra Hørve lå Bjergesø (opr. Bjerresø) Holdeplads. Gulkalket og som privat villa, lå den dér og så meget idyllisk ud. Damen, der lugede ukrudt i indkørslen, fortalte, at »dengang de købte huset, var de blevet overbevist ved at se et meget romantisk billede taget ude fra vejen«.

Så gik turen op og ned og op og ned ad Bjergesøstien, som var en ca. 30 cm bred

get af et stort andels-kornlager, og dæmningen, syntes jeg, så temmelig høj ud i forhold til vejen. Mon ikke vejen er blevet sænket en del siden 1956.

Ind til Hørve

Turen ind til Hørve »centrum« foregår indtil remisen ad rute 231, der er bygget ovenpå banen. HVJ's remise på hjørnet af Remisevej (!) er nu bygget ind som en del af et lille



Allesthave station.



Værslev station med perronen ved spor 1. HVJ boede inde til højre.



Føllenslev station og posthus. Stationen forrest.



HVJ's remise i Hørve.

industrikompleks. Alle vinduer og døre er muret til. Til gengæld er der nye døre og vinduer andre steder.

Selve HVJ's del af Hørve station er som i Værsløv fuldstændig groet til. Et kig på Hørve station i dag, siger ikke én noget om den gamle bane. Der er to spor med nye peronner og sidespor fyldt med skinnetransportvogne til sporfornyelsen, som stadig er igang på OHJ. Sidesporet fører op til enderampen ved pakhuset. Pakhuset rummer nu Odsherreds Trafikmuseum, som har åbent på onsdage og lørdage - jeg kom forbi på en torsdag...

Bortset fra stationerne er HVJ altså i 1993 så godt som forsvundet. Men jeg havde da alligevel en udmærket tur ud af det. Det var også lige netop den dag et herligt solskinsvejr. Dage med det vejr har det unægtelig været svært at »ramme« i sommeren 1993. □

38. Hørve—Værsløv.

38. Værsløv—Hørve.

km	1	3	Gyldig fra Aabningsdagen.										2	4
0,0	—	757	Al. København 9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	847	—
2,8	650	1020	Al. Hørbæk 9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	610	—
4,9	705	305	Al. Hørve 37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1240	847
7,1	712	314	Al. Bjerresø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1282	689
9,9	722	321	Al. Stærreklint	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1228	689
11,1	728	327	Al. Føllenslev	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1210	617
14,1	736	345	Al. Eskebjerg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1157	604
17,1	748	357	Al. Allerslev	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1145	552
21,1	757	406	Al. Kallred	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1137	544
—	810	419	An. Værsløv 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1128	586
—	—	—	An. Kalundborg 9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	823	500
—	—	—	An. København 9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	757	100

Publikumskøreplanen i »Danmarks Rejseruter«, 1. maj 1919.

HVERDAGE

28. Hørve-Værsløv (privat)

HVERDAGE

km	Takst	Enk.	Dobb.	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27
0	—	—	—	af	5,25	6,00	9,10	9,38	10,55	—	15,15	—	17,47	—	18,35
6	0,80	1,20	—	af	5,00	—	—	9,25	11,45	—	14,12	—	16,30	—	18,22
7	1,00	1,50	—	af	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	1,50	2,20	—	af	6,15	7,00	10,15	12,50	—	15,55	—	18,25	—	19,45	—
14	2,00	3,00	—	af	6,16	—	—	—	—	15,56	—	18,26	—	19,45	—
18	2,40	3,70	—	af	6,24	—	—	—	—	16,02	—	18,34	—	19,45	—
22	3,00	4,50	—	af	6,34	7,30	10,30	13,05	—	16,09	—	18,43	—	19,45	—
28	3,60	5,50	—	af	6,42	7,37	10,35	13,10	—	16,17	—	18,50	—	19,45	—
—	—	—	—	af	6,49	7,47	10,45	13,20	—	16,24	—	18,57	—	19,45	—
—	—	—	—	af	6,50	7,52	10,45	13,25	—	16,25	—	18,58	—	19,45	—
—	—	—	—	af	7,02	8,02	10,55	13,37	—	16,32	—	19,06	—	19,45	—
—	—	—	—	af	7,28	8,15	11,15	11,20	13,50	—	16,75	—	19,20	—	20,45
—	—	—	—	af	10,18	12,00	15,00	15,00	17,07	—	19,37	—	21,25	—	23,36
—	—	—	—	af	9,12	9,12	11,46	11,46	14,42	—	17,28	—	19,53	—	21,43

§ Ankomst Kalundborg rutebilstation. e Lø 16.46. f Ankomst Kalundborg rutebilstation. Kalundborg havn an 11.15. g Lø 14.30.
h Ankomst Kalundborg rutebilstation, Kalundborg havn an 11.10. k Lø samt 23/6—13/8 17.18.

HVERDAGE

28. Værsløv-Hørve (privat)

HVERDAGE

km	Takst	Enk.	Dobb.	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26
0	—	—	—	af	6,25	—	—	9,41	—	14,10	—	16,07	18,24	22,05	—
6	0,80	1,20	—	af	—	—	—	8,20	—	11,27	—	13,30	17,18	—	—
7	1,00	1,50	—	af	6,43	—	—	8,30	11,25	14,48	16,00	16,57	19,04	23,00	—
10	1,50	2,20	—	af	7,27	—	—	11,35	—	15,02	—	16,40	17,08	19,18	23,15
14	2,00	3,00	—	af	7,28	—	—	11,42	—	15,03	16,35	16,46	17,09	19,19	23,25
18	2,40	3,70	—	af	7,37	—	—	11,48	—	15,11	—	16,55	17,22	19,28	23,29
22	3,00	4,50	—	af	7,44	—	—	11,54	—	15,18	16,45	17,05	17,34	19,35	23,35
26	3,30	5,00	—	af	7,52	—	—	12,03	—	15,25	16,50	17,15	17,50	19,44	23,40
—	—	—	—	af	8,00	—	—	—	—	15,32	—	—	18,00	19,50	—
—	—	—	—	af	8,01	—	—	—	—	15,33	—	—	18,01	19,51	—
—	—	—	—	af	8,10	—	—	12,40	—	15,40	—	17,40	18,08	19,58	24,00
—	—	—	—	af	9,20	—	—	14,32	—	16,48	18,10	—	19,14	22,20	—
—	—	—	—	af	8,45	—	—	13,20	—	16,46	—	18,32	19,57	22,00	—

§ Afgang Kalundborg rutebilstation. i Afgang Kalundborg havn; kører over rutebilstationen. k Lø 13.11. m Lø 14.21. p Afgang Kalundborg rutebilstation, Kalundborg havn af 16.20. r Kun Lø samt 23/6—13/8.

SØN- OG HLDG.

28. Hørve-Værsløv (privat)

SØN- OG HLDG.

km	Takst	Enk.	Dobb.	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27	Hørve 27
0	—	—	—	af	6,00	—	—	7,55	9,38	10,55	—	13,04	17,47	—	20,57
6	0,80	1,20	—	af	—	—	—	7,20	9,25	11,55	—	13,50	17,40	19,45	20,31
7	1,00	1,50	—	af	6,50	—	—	—	—	—	—	15,06	18,25	—	21,35
10	1,50	2,20	—	af	—	—	—	—	—	—	—	—	18,26	—	—
14	2,00	3,00	—	af	7,15	—	—	9,38	—	11,11	—	15,18	18,43	21,02	22,10
18	2,40	3,70	—	af	7,20	—	—	9,50	10,35	13,10	—	15,25	18,50	21,10	22,15
22	3,00	4,50	—	af	7,28	—	—	9,58	10,45	13,20	—	15,30	18,57	21,20	22,25
26	3,30	5,00	—	af	7,35	—	—	9,59	10,45	13,25	—	15,35	18,58	21,20	22,25
—	—	—	—	af	7,47	—	—	10,10	10,55	13,37	—	15,47	19,06	21,30	—
—	—	—	—	af	8,00	—	—	10,27	11,15	13,50	—	16,00	19,20	21,50	22,40
—	—	—	—	af	10,18	—	—	15,00	15,00	17,07	—	19,37	22,42	—	—
—	—	—	—	af	9,12	—	—	11,46	11,46	14,42	—	17,28	19,53	22,38	—

b Ankomst Kalundborg rutebilstation, Kalundborg havn an 11.15. c Ankomst Kalundborg rutebilstation. d Ankomst Kalundborg rutebilstation, Kalundborg havn an 11.10. e 23/6—13/8 17.18.

SØN- OG HLDG.

28. Værsløv-Hørve (privat)

SØN- OG HLDG.

km	Takst	Enk.	Dobb.	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26	Værsløv 26
0	—	—	—	af	9,41	—	—	12,44	—	14,10	—	18,24	22,50	22,05	—
6	0,80	1,20	—	af	8,20	—	—	11,27	—	13,30	—	19,04	22,15	23,25	—
7	1,00	1,50	—	af	8,30	—	—	11,25	—	13,25	—	19,04	22,15	23,25	—
10	1,50	2,20	—	af	8,48	—	—	11,42	—	13,47	—	19,19	22,40	23,44	—
14	2,00	3,00	—	af	8,55	—	—	11,48	—	13,53	—	19,28	22,48	—	—
18	2,40	3,70	—	af	9,02	—	—	11,54	—	13,59	—	19,35	22,54	23,54	—
22	3,00	4,50	—	af	9,10	—	—	12,03	—	14,06	—	19,44	23,01	23,59	—
26	3,30	5,00	—	af	9,11	—	—	12,09	—	—	—	19,50	—	—	—
—	—	—	—	af	9,10	—	—	12,10	—	—	—	19,51	—	—	—
—	—	—	—	af	9,50	—	—	12,40	—	—	—	19,58	23,20	0,18	—
—	—	—	—	af	10,50	—	—	14,32	—	15,40	18,10	22,20	0,30	1,05	—
—	—	—	—	af	10,45	—	—	13,20	—	15,40	18,10	22,20	0,30	1,05	—

b Bilforbindelse over Kalundborg; jernbanerejseplanen er ikke gyldig til bilen mellem Slagelse og Kalundborg. c Afgang Kalundborg rutebilstation. d Afgang Kalundborg havn; kører over rutebilstationen. e Afgang Kalundborg rutebilstation, Kalundborg havn af 16.20. f 23/6—13/8 18.32.

Publikumskøreplanen i »Danmarks Rejseforbindelsen, sommeren 1956.

VIDEO NYHED!

Med R 963 fra Odense til Højby og retur, optaget i efteråret 1993. Videoen varer ca. 30 min og viser

R 963 med veteranfog.

Filmen indeholder en billed og lyd-mæssig oplevelse i topklasse.

Den afsluttes af klip fra kommende videofilm fra Krabbe & Rasmussen Film Danmark, som omhandler GM NOHAB/AFB lokomotiver i Europa.

VHS med super HIFI lyd.

Pris kr. 119,- + Porto.

En film for jernbaneentusiaster.

Bestilles hos:

Krabbe & Rasmussen

Film Danmark

Lunden 43, 5320 Agedrup

Sporhunden

Ordhunden i nr. 6 var åbenbart lidt af en nød at knække. Aldrig har redaktionen modtaget så få rigtige svar i de 6 år gætteierne har varet. Kun 10(!) medlemmer gættede kodeordet, og M. Krøijer, Lillerød blev den heldige vinder af en jernbanebogpakke med nyt og gammelt.

Men nu til Sporhunden, som atter traver skinnerne tyndt på jagt efter steder, som kan få de dygtige stifindere på banen, og mon ikke der alligevel er en del læsere der kan finde vej denne gang - der er mange ledetråde i billedet fra den 26. januar 1992 - et par minutter efter at et regionaltog er passeret i spor 2! Stationen kan nok ved et øjekast synes lidt affældig, og meget liv inde i bygningen er der ikke - fjernstyringen og automaterne er enerådende. Men store tog passerer tilpas hyppigt, tilmed IC3.

Ikke mere hjælp denne gang. Send dit gæt på stationens navn til redaktionen i Holte inden den 20. marts og deltag i næste lodtrækning. Foto af Jan Forslund.



Vi har modtaget:

Til sporhunden

Ang. svaret på sporhunden i Jernbanen nr. 5, oktober 1993, er jeg lidt uenig med dommerkomiteen, ang. tognumre.

Jeg vil lige nævne årsagen til at vi kørte over Hz-Kj-Ro, nemlig toget var for stort, 15-16 vogne, derfor kørte man Alpen Express over Kj - som fra Næ blev døbt 5052, hvor i mod lokal afd. kørte over Rg. Tog nr. kan jeg ikke huske, da det tog ikke lå i vores Rf.

Det er rigtigt at tog nr. var 235 Rf. Næ - 5052 Næ-Kj-Kh, og ikke 2470, hvor så end det stammer fra?

Venlig hilsen

P.H. Drejer Jacobsen
Folemarken 7, 4800 Nykøbing F.

(N.B. Dengang Lkf. i Rf.)



(fortsat)	tog nr	235A 1 2
Puttgården	af	10.40
Rødby F	an	11.35
Rødby F	af	12.10
Nykøbing F	an	12.33
Nakskov 54	af	11.40
Nykøbing F	an	12.34
Eskilstrup	af	
Nørre-Ålshøj	an	
Ørehoved	af	
Vordingborg	an	
Stige 498	af	
Vordingborg	an	
Klarskov	af	
Lundby	an	
Ring	af	
Lov	an	
Næstved	af	13.10
Køge 51	an	14.02
Næstved	af	13.11
Glumsø	an	
Ringsted	af	
Slagelse	an	
Korsør	af	
Ringsted	an	
Borup	af	
Viby Sjælland	an	
Roskilde	af	
Holbæk 55	an	
Roskilde	af	
Hedehusene	an	
Tåstrup	af	
Glostrup	an	
Valby	af	
København H	an	14.09
Nørreport	af	
Østerport	an	

▲ endvidere »Alpen-Express« (tog 280) og »Kometa« (tog 2470) kun i Rf og Rf
◊ »Tirol-Express«

(fortsættes)

Som publikum så det

Som redaktionen på »jernbanen« er vi i den lykkelige situation at have et tidskrift, der bliver studeret nøjere end de fleste. Også bemærkningerne vedr. »Sporhunden« i nr. 5/6-1993 fra P.H. Drejer Jacobsen - se vedstående - er udtryk herfor. Ved nærmere granskning kommer vi frem til, at vi burde ha' skrevet: At toget overfor publikum var forsynet med de tre tognumre, som nævnt i »jernbanen« nr. 6/1993, p. 175. Hvordan det blev præsenteret for publikum fremgår af det - af hensyn til pladsen sammenklippede - uddrag fra publikumskøreplanen for den pågældende periode, DSB køreplan, plan 50, p. 186, planen for toget gengivet til venstre.

Red./Anders Riis

Løsning til nr. 11, bragt i jernbanen 6/1993.

11		H	S	S	S	A	V		B	S
	K	R	Y	D	S	N	I	N	G	S
M	A	G	I	D	E		E	L	P	O
	L	A	G	E	R		H	O	V	R
	K	E	D	S	N	E	A	K	S	E
J	U	L	E	N	E	R	G	I	O	R
	N	A	G	E	N	N	N	N	H	S
E	S	A	M	E	D		A	T	U	S
	K	O	N	S	T	R	U	K	T	I
	A	L	E	N		T	O	R	N	A
S	K	E	D	I	A	M	A	N	T	K

SIGNALPOSTFUNDAMENTSBETONRAMME



Damplokomotivet 99.606 »lister« gennem Kirchberg på den nordligste del af banen mellem Wilkau-Hasslau og Carlsfeld den 26. juni 1969. Der er ingen aktuelle planer om at retablere denne del af strækningen, men tog som dette vil snart atter kunne ses i området. Foto: H.J. Fredberg.

Strålende fremtid for smalsporsbaner i Tyskland?

»Ny« bane i Erzgebirge

I den sydlige del af det hedengangne DDR arbejder foreningen »Museumsbahn Carlsfeld - Schönheide - Stützengrün e.V.« på at genopbygge den 16,2 km lange delstrækning Carlsfeld - Schönheide - Stützengrün af den nedlagte 750 mm smalsporsbane Wilkau-Hasslau - Carlsfeld. Denne 41,9 km lange bane var den længste af de sachsiske smalsporsbaner

Af Lars H. Jensen

Banens historie

Umiddelbart sydøst for Zwickau i Sachsen åbnedes i 1881 de kongelige sachsiske statsbaners første 750 mm smalsporsbane mellem Wilkau-Hasslau og Kirchberg. Senere forlængedes banen, således at den i 1897 nåede sit endepunkt i den højtliggende by Carlsfeld i det vestlige »Erzgebirge«.

Siden banens nedlæggelse i 1970'erne har mange lokale glemt dens betydning for erhvervsudviklingen i området, for tekstilin-

dustrien i Kirchberg, glasindustrien i Carlsfeld samt den omfattende træindustri både nord og syd for Schönheide. Til gengæld husker man de »ottekantede« hjul, det vækkelvorne spor, rogen fra damplokomotiverne samt den idelige fløjten og klokkeklemten ved de utallige vejkrydsninger. Jernbaneentusiasterne husker imidlertid banen som den første af sin art i kongeriget Sachsen, og som den længste, den stejleste og den, der havde flest private sidespor. Dette og den kendsgerning, at banen gennemløb et af de skønneste landskaber i Sachsen, gjorde den vidt berømt blandt jernbaneentusiaster. I Danmark er banen

bl.a. kendt fra Hans Gerner Christiansen og O. Winther Laursens bog »Små tog på spinkle skinner«.

Banen udgik fra Wilkau-Hasslau i 279 m højde over havet og steg derefter frem til Oberschönheide, der ligger i 686 m højde. Derefter faldt strækningen frem til Wilzschhaus i 596 m højde, hvorefter den sluttelig steg jævnt frem til endestationen Carlsfeld, der med højden 816 m over havet var banens højest beliggende station.

Som nævnt var banen med sine 41,9 km strækningsslængde den længste af de kongelige sachsiske statsbaners smalsporede sidebaner. Banen blev gennem hele sin levetid trafikeret af damplokomotiver af typen »IV K« (4-koblede »Meyerlokomotiver«). Enkelte lokomotiver af denne type, der senere benævntes Baureihe 99.15, var indtil 17. december 1993 i drift på sachsiske smalsporsbaner, primært på godsbanen Oschardt - Mügeln - Kemnitz, vest for Dresden, hvor de indtil privatiseringen 1/1 1994 bestred hele trafikken. Indtil afviklingen af strækningen Wilkau-Hasslau - Carlsfeld begyndte, var der 12 maskiner af denne type stationeret ved banen.

I 1967 startede den gradvise afvikling af banen, og i begyndelsen af 1977 var kun enkelte godstog tilbage, der betjente et par træindustrier i Stützengrün og Schönheide. Da damplokomotivet 99.1568 den 30. april 1977 kl. 13.55 ankom til Schönheide Mitte med det sidste planmæssige godstog, nedlagdes banen endeligt.

Museumsbaneplanerne og deres realisering

Denne triste kendsgerning skulle imidlertid ikke blive det sidste, som man hørte til banen. I 1991 stiftedes nemlig to foreninger, der hver for sig ville genopbygge et stykke af banen, nemlig strækningerne Schönheide Mitte - Stützengrün og Carlsfeld - Wiltzschmühle. Imidlertid blev foreningerne hurtigt samlet til een forening, og planen er herefter at etablere hele strækningen Carlsfeld - Stützengrün.

Genopbygningsarbejderne, der startede midt i 1991, har i første omgang været koncentreret omkring Schönheide. Den tospo-



Fra genopbygningen af strækningen Carlsfeld-Stützengrün i 1992: Stationsbygningen i Carlsfeld istandsættes.



Lokomotiver og vogne leveres på normalsporede transportvogne. Foto: MCSS e.V.

rede remise i Schönheide Mitte er totalt renoveret udvendig og indvendig, og også remisen og stationsbygningen i Carlsfeld er man nu begyndt at istandsætte. Med hensyn til genopbygningen af selve strækningen var man i oktober 1992 nået så langt, at 1,4 km spor mellem Schönheide Mitte og Schönheide Nord var færdigt, og man fortsætter på fuld kraft i retning mod Stützengrün. Sporet opbygges af brugte normalsporsmaterialer, der i hele rammer leveres af Deutsche Reichsbahn (DR) i Schönheide Süd. Her adskilles sporrammerne, svellerne saves over, og materialerne køres pr. lastbil ud til »byggepladsen«.

Mellem stationerne Schönheide Süd og Mitte er der endnu ikke lagt nyt spor, og her venter een af de største enkeltopgaver i genopbygningsprocessen, idet en 160 m lang stålgritterbro efter nedlæggelse af banen er fjernet. Her skal man have bygget en ny bro for at få forbindelse til såvel normalsporet i Schönheide Süd som til syds-trækningen mod Carlsfeld. I Schönheide Süd er der dog allerede lagt omkring 100 m smalspor, og rampen for omladning af smalsporskøretøjer til normalsporede transportvogne er reetableret. Flere andre broer er fjernet og skal reetableres; i nærheden af Schönheide Nord er der allerede lagt to nye stålbræderbroer på plads. Disse er ligesom spormaterialerne leveret af DR på yderst »læmpelige« vilkår.

Strækningen (Carlsfeld-Stützengrün) ryddes for den efterhånden betydelige bevoksning, og der lægges nyt spor.



I maj 1992 modtog banen sit første lokomotiv, et diesellokomotiv af typen V 10 C, der overtoges fra en papirfabrik i Wilischthal, syd for Chemnitz, der på det tidspunkt endnu - som industrisidespor - benyttede et lille stykke af den nedlagte 750 mm bane mellem Wilischthal og Thum (trafikken ophørte i slutningen af 1992). Lokomotivet er istandsat og benyttes til arbejdstog i forbindelse med sporlægningen. I august 1992 overtog man fra DR to damplokomotiver af den førnævnte type IV K (BR 99.15), nemlig 99.1582 og 99.1585 der begge tidligere



Damplokomotivet 99.584 passerer med et persontog en større træindustrivirksomhed i Steinbach mellem Wolkenstein og Jöhstadt den 18. juni 1969. Foreningen »Pressnitzalbahn e.V.« håber ad åre at kunne retablere strækningen Jöhstadt-Steinbach. Lokomotivet var i 1993 stadig i drift ved DR - nu som 099.709 og stationeret i Mügeln. Foto: H.J. Fredberg.

har kørt på banen. Lokomotiverne har været i drift indtil for nylig, men de er ikke driftsklare i øjeblikket. I første omgang sætter man på at istandsætte 99.1582. Ud over disse to lokomotiver vil man også få

myndigheder og institutioner, heriblandt som nævnt DR, idet man er helt klar over, at banen vil blive et betydeligt aktiv for området, hvor man som så mange andre steder i det tidligere DDR er stærkt plaget af virksomhedslukninger og deraf følgende massearbejdsløshed. Derfor udføres en stor del af arbejdet af langtidsledige som beskæftigelsesforanstaltning, men mens sådanne arbejder herhjemme ofte hæmmes af ringe motivation og manglende kvalifikationer hos de beskæftigede, er dette ikke et tilsvarende problem i Tyskland. Med en arbejdsløshed på op imod 30% er det ikke noget større problem at finde både kvalificerede og motiverede folk til arbejdet.

Andre baneprojekter i ex-DDR

Det er ikke kun i det vestlige Erzgebirge, at man bygger »nye« smalsporsbaner i det tidligere DDR.

Wolkenstein-Jöhstadt

Syd for Chemnitz i det østlige Erzgebirge tæt ved den tjekkiske grænse arbejder en lokal forening på at genopbygge et stykke af den nedlagte 750 mm bane Wolkenstein - Jöhstadt. Det drejer sig om et ca. 4 km langt stykke ud fra Jöhstadt. Man har allerede i 1993 kunnet åbne den første del af banen for trafik.

Waldeisenbahn Muskau

I Weisswasser, sydøst for Cottbus kunne man i sommeren 1992 genåbne et »nyt« stykke af den kendte »Waldeisenbahn Muskau«. Denne 600 mm bane, der aldrig har haft persontrafik, nedlagdes endeligt af DR i marts 1978, men ca. 12 km spor nærmest Weisswasser overtoges af et teglværk, der benyttede banen til transport af ler fra grav til værk frem til udgangen af 1991.



Et beskedent godstog forlader WEMs »hovedbanegård« Krauschwitz i Bad Muskau den 25. juni 1969. Frem til nedlæggelsen i 1978 blev hele trafikken bestredet af 4-koblede tidligere Heeresfeldbahnlokomotiver. Banens væsentligste transportartikler var brunkul, tørv, tømmer, cellulose, sand og ler mellem egnens industrier. Foto: H.J. Fredberg.

Een af Waldeisenbahn Muskaus nyistandsatte personvogne, en såkaldt »Brigadewagen« i Weisswasser den 16. maj 1992. Vogne af denne type blev bygget i stort antal som troppetransportvogne til de tyske »Heeresfeldbahnen« under 1. verdenskrig. Efter krigen spredtes de for alle vinde, men en del blev i Tyskland, bl.a. ved WEM, hvor de blev benyttet som almindelige godsvogne. 7 af disse vogne er bevaret til brug i veteranorganerne på WEM. Foto: LHH.

Siden 1985 har den meget lille forening »Verein Waldeisenbahn Muskau« benyttet banen til museumstrafik til dels med eget materiel, men da strækningen til lergraven er lidet attraktiv, har man nu valgt at satse på genopbygning af andre strækninger af det oprindelige banesystem. Strækningen, som åbnedes i juli 1992 går fra Weisswasser til Kromlau, hvor der er endestation ved en meget besøgt landskabspark, og næste projekt for foreningen er genopbygning af den oprindelige »hovedstrækning« Weisswasser - Bad Muskau, som forventes ibrugtaget i efteråret 1994. Også i Weisswasser foregår størstedelen af arbejdet som beskæftigelsesforanstaltning - foreningen selv tæller kun ca. 15 medlemmer, heraf er endda kun 8(!) aktive. I foråret 1992 var der ca. 70 langtidsledige beskæftiget med genopbygningen af strækningen til Kromlau, mens der i skrivende stund (august 1993) »kun« arbejder ca. 40 med genopbygningen af Bad Muskau strækningen.

Kilder:

»Eisenbahn-Magazin«, »Eisenbahn-Kurier«, »Museumsbahn Schönheide/Carlsfeld e.V.«, »Verein Waldeisenbahn Muskau e.V.«



Da isen hjalp den midtsjællandske...

Tekst: Hans Hartmann

Min nu afdøde far var i tyverne ansat som ingeniør i et firma, der fik i entrepris et større jordarbejde i forbindelse med bygningen af den midtsjællandske jernbane. Det omhandlede opfyldningen af Frederikssund station i den såkaldte »Bløde«, et næsten bundløst terræn syd og vest for byen, samt brodæmningen for dæmningsstrækningen ved Frederikssundsiden.

Arbejdet strakte sig over flere år. De mange kubikmeter fyld blev for størstedelens vedkommende hentet ved afgravninger øst for Frederikssundbanen. Transporten fandt sted på et 900 mm spor af 22 1/2 kg skinner og med 3 m³ tipvogne. Det var så-

Vi prøver igen - om brobygning i det midtsjællandske

I artiklen om brobygning ved Frederikssund i jernbanen 6/1993, p. 173, havde sætternissen »spist« 11 satslinier - hvilket naturligvis virkede højst meningsforstyrrende. Derfor gengives artiklen i sin helhed her (teksten) - m.h.t. billederne henvises til nr. 6/1993, p. 173.

ledes et meget svært materiel. Lokomotivparken bestod af tokoblede Henschelmaskiner. Arbejdet med den 400 m lange dæmning blev påbegyndt straks efter 1. januar 1923, og man havde oprindelig tænkt at bygge en bro på de inderste 200 m til jordtransporten. Dæmningsarbejdet blev betydelig lettere, da man havde det held, at der i vinteren indtrådte en usædvanlig hård frost, der islagde hele fjorden. Entreprenørerne fik derved mulighed for at lægge spor ud på isen og tippe jorden ud ovenpå isen, således at de undgik at bygge bro. Hele dæmningsarbejdet for disse 200 m fuldførtes i løbet af en uge fra 22. februar til 28. februar 1923, dog naturligvis ikke i fuld bredde, men kun som en forholdsvis smal dæmning.

Kun få af de tidligere så talrige smalsporsbaner i de tre baltiske stater eksisterer stadig. Eigil de Neergaard gennemgår her »smalsporshistorien« for landene.

Smalspor i de baltiske lande



Panevezys, sep. 92:
750 mm tog, Tu 2 076
+ 7 vogne.

Af Eigil de Neergaard

De første jernbaner i de baltiske lande blev bygget, da hele området var en del af Rusland, og disse baner var derfor bredsporede (1524 mm): 1860-62 åbnedes banelinien fra Sankt Petersborg gennem Vilnius til Warszawa, - en bane, der løber gennem Letland og Litauen, og i 1862 blev strækningen fra Vilnius i Litauen til Virbalen ved grænsen til Preussen taget i brug. I 1862 fik også Letlands største by Riga forbindelse til jernbanenettet ved åbningen af strækningen Riga-Daugavpils (på hovedbanen Sankt Petersborg-Warszawa). Estland fik sin første bane, ligeledes bredsporet, da strækningen fra Sankt Petersborg til Tallinn blev taget i brug 1870. I slutningen af forrige århundrede var der skabt et net af bredsporede baner, fortrinsvis mellem de vigtigste havnebyer ved Østersøens kyst og områder i de indre dele af Rusland. Ved slutningen af århundredet dukkede de første smalsporsbaner op. Nogle vigtige træk af disses historie vil, meget kortfattet, blive omtalt i den følgende tekst, med hovedvægten lagt på de ganske få baner, der endnu eksisterer.

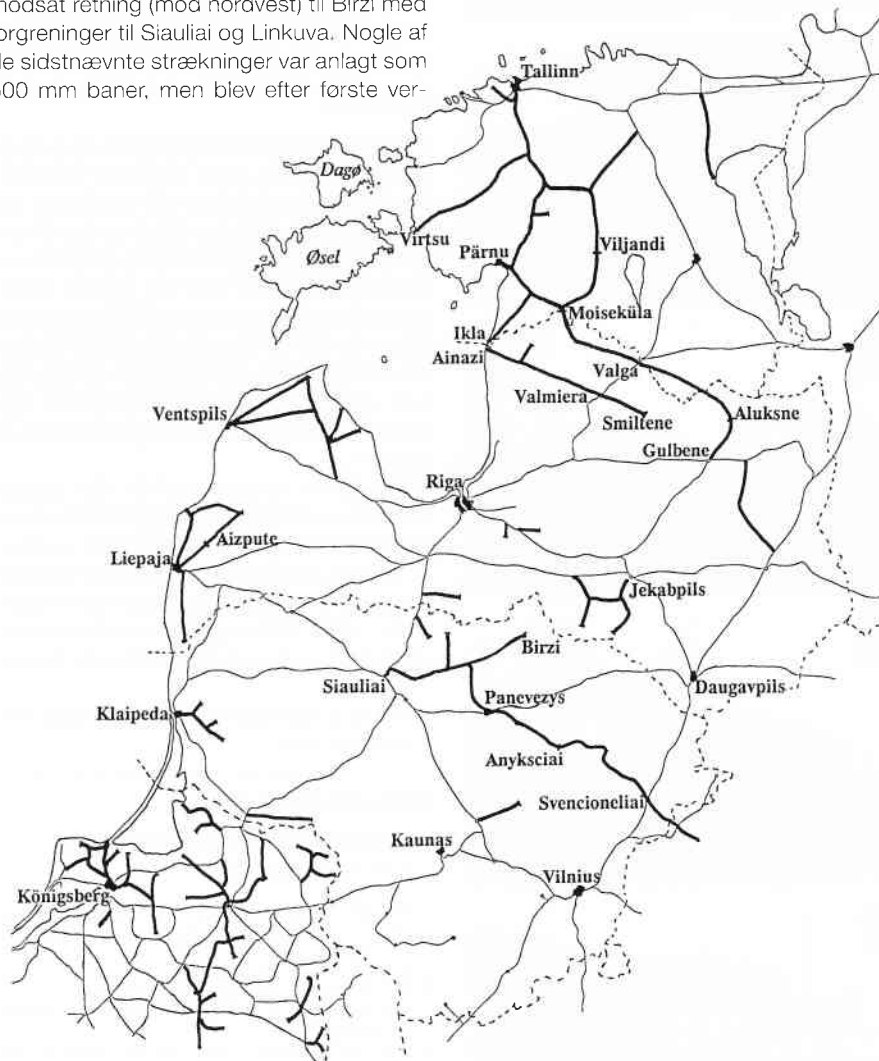
Litauen

Oprindelsen til de første smalsporsbaner skal søges i et foretagende, hvis navn oversat til dansk er »Det første russiske tilbringerbaneselskab«. Det var en organisation, der byggede og drev baner, der skulle tjene som fodelinier til de vigtigere banelinier eller som lokalbaner ved de større byer. Dette baneselskab havde bygget smalsporsbaner rundt om i Rusland, for eksempel ved Shitomir vest for Kiev i Ukraine, før det indledte sin virksomhed i de baltiske lande.

I årene 1897-1901 anlagde dette selskab den første smalsporsbane i Litauen: 750 mm strækningen Panevezys (Ponew-

jesch) - Svencioneliai (Swienzjany), 145 km, og fra sidstnævnte by 127 km videre mod øst til Bereschwetsch i Hviderusland. Fra Panevezys blev der siden bygget videre i modsat retning (mod nordvest) til Birzi med forgreninger til Siauliai og Linkuva. Nogle af de sidstnævnte strækninger var anlagt som 600 mm baner, men blev efter første ver-

denskrig bygget om til 750 mm. En del af banen til Svencioneliai, den 56 km lange strækning Panevezys-Anyksčiai er i dag den eneste tilbageværende smalsporsbane



Jernbanerne i de baltiske lande omkring 1938. Smalsporsbanerne, uanset sporvidde, er gengivet med fede linier. De øvrige baner var normalsporede (de fleste baner syd for Riga) og bredsporede. Bemærk, hvor meget tættere jernbanenettet var i Østpreussen (området ved Königsberg). Industribaner og fæstningsbaner er ikke indtegnet.



med persontrafik i de baltiske lande.^{*)}

Litauens næststørste by Kaunas fik et net af 750 mm forstadsbaner, hvis historie ikke er særlig godt belyst i den tilgængelige litteratur. Persontrafikken er forlængst forsvundet, og de få tilbageværende strækninger anvendes meget lidt og kun til lokal godstrafik. Ved Vilnius har der eksisteret et 1000 mm net af omegnsbaner.

Tre andre 750 mm systemer bygget mellem verdenskrigene er i dag helt forsvundet. Nogle tyske 600 mm militærbaner i det vestlige Litauen eksisterede kun en kort periode under første verdenskrig. Da Litauen overtog Memelområdet fra tyskerne i 1920 fulgte de i 1904 åbnede 1000 mm baner ved Klaipėda (Memel) med. Dem er der heller ikke noget tilbage af idag.

Kun en del af 750 mm nettet ved Panevezys er i drift endnu. Som nævnt ovenfor har Panevezys-Anyksčiai persontrafik (i 1992-93 køreplanen et togpar lørdage og søndage) og der er en livlig godstrafik, blandt andet med kul, på flere strækninger, navnlig til Birži. I Panevezys er der en omfattende 750 mm godsbanegård og et stort maskindepot med værksted. Den mest almindelige trækraft er ex-SZD Tu-2, et boggie-dieselelektrisk lokomotiv med en 330 HK motor. Tu-2 er bygget i USSR (Kaloga) i et antal af 275 i årene 1956-59.

Letland

750 mm baner blev anlagt især i den nordlige del af landet, f.eks. Smiltene-Valmiera-Zinazi. Mest omfattende var banenettet der strakte sig fra Gulbene mod nord gennem Aluksne og Valga til Moiseküla, hvor det opnåede forbindelse med de estiske smalsporsbaner. Begge de omtalte systemer er anlagt før 1914. I dag eksisterer kun Gulbene-Aluksne som offentlig 750 mm bane og kun med godstrafik. Persontrafikken opførte i 1988, men personvogne er endnu til stede.^{*)}

Før første verdenskrig var der bygget metersporede baner ved Liepāja (Libau), en vigtig havneby ved Østersøen. I Liepāja, der er Letlands næststørste by, forekom i en periode mellem krigen fire sporvidder: 1524, 1435, 1000 og 600 mm. Den metersporede bane fra Liepāja til Aizpute (åbnet i

^{*)} (Se dog vedstående fotos fra Helge Pahuš, red.bem.)

Fotos på denne side

(Alle fotos: Eigil de Neergaard, 1992. 1-6 er fra Lavassaare.)

1. VP 1 899, Votkinsk 1951 (det først istandsatte damplokomotiv ved samlingerne ved museet i Lavassaare).
2. PT 4-114, Tampella 1947.
3. Gr 319, LKM 1951 (Babelsberg).
4. HF 11017 600mm tysk feltbanelokomotiv, (type HF 110 c) Henschel (Katowice) 1941, bnr. 945, Under 2. verdenskrig anv. ved Narva.
5. Tu 4 1781 (Kambarka, 1969), 250 HK, dieselhydraulisk (der er bygget ialt 3000 af dette litra) (Personvogn) 02 (Pafawag, Wrocław, 1959).
6. Tu 3-002 (CKD 1957).
7. Panevezys, 21.09.1992. 750 mm personvogne (Pafawag) ældre type stålvoerne. 0083819-3 nærmest, bagved ses 0083820-1.

1899) blev ombygget til 750 mm i 1938. En 600 mm bane i samme område, men i meget vanskeligt terræn blev ligeledes ombygget til 750 mm sporvidde.

600 mm baner eksisterede mellem verdenskrigene i landets sydøstlige dele (syd for Jekabpils) og nord for Ventspils (ved Østersøkysten). Desuden har der været en række tyske feltbaner med samme sporvidde.

Estland

En stor del af smalsporsbanerne i Estland har en anden karakter end i de to andre lande. Her er der meget mere tale om landsdelsforbindende strækninger end om lokalbaner. I den vestlige og sydlige del af landet var der i lang tid næsten udelukkende 750 mm baner. Vigtigst var forbindelserne Tallinn-Pärnu-Moiseküla-Valga (og videre ind i Letland) med flere sidebaner, blandt andet til Virtsu (hvorfra der er færge til Øsel), og strækningen via Viljandi til Moiseküla. Pärnu er Estlands trediestørste by, og desuden centrum i et meget attraktivt ferieområde, ikke mindst på grund af de gode sandstrande ved Rigabugten. Endnu ses badhotellerne fra mellemkrigstiden, hvor især svenskerne besøgte disse egne. Fra Pärnu byggedes Estlands første 750 mm bane mod syd til Moiseküla og Valga i årene 1895-96 af det før omtalte »første russiske tilbringerbaneselskab«. Snart var der opbygget et net med så lange strækninger, at sovevogne blev indsat i nattogene, f.eks. på strækningerne Tallinn-Pärnu og Tallinn-Virtsu. Det bør dog bemærkes, at togene var meget langsomme og holdt ved alle stationer. Som eksempel kan nævnes nattoget i 1934-køreplanen med afgang fra Tallinn 20:30 og med ankomst til Virtsu havn næste morgen kl. 5:10, 151 km fra Tallinn. Samme år brugte det sydgående nattoget 11 timer og 40 minutter på at tilbagelægge de 249 km fra Tallinn til Pärnu via Viljandi og Moiseküla.

Det landsdækkende net af 750 mm baner forsvandt efterhånden i tiden efter anden verdenskrig. Som overalt i USSR blev personførende smalsporsbaner nedlagt eller ombygget til bredspor. Sidste offentlige smalsporstog kørte i september 1975 mellem Moiseküla og Ikla i Estlands sydvestlige hjørne, nær ved grænsen til Letland.

Fæstningsbanerne i Estland

Smalsporsbanerne i Estland har ikke blot deres oprindelse i tilbringerbaneselskabets aktiviteter. Et stort antal baner er opstået som led i »Peter den Stores Søbefæstningsanlæg«, der opererede med en række parallelle forsvarslinier, med de vestligste på øerne i Østersøen og de østligste umiddelbart foran Sankt Petersborg. I årene efter 1913 blev der til støtte for forsvarsværkerne anlagt fæstningsbaner langs kysterne ved Østersøen og Den Finske Bugt, således på Øsel, på Ålandssøerne og især omkring Tallinn samt på øerne ud for Tal-

linns havn. Der opstod et omfattende netværk af baner omkring denne by, og nogle af dem fik offentlig trafik og var i fysisk forbindelse med det offentlige 750 mm bane-system. Under første verdenskrig benyttede tyskerne banerne på Øsel og omkring Tallinn, i visse tilfælde med eget 600 mm feltbanemateriel, efter ændring af banernes sporvidde. En del af banerne, både på fastlandet og på de store øer, havde persontrafik til længe efter krigen. 600 mm banen på Øsel siges at have været i regelmæssig drift til 1923, og derefter anvendt i et mere begrænset omfang til 1941. Dagø havde 600 mm militærbane i perioden 1915 til 1922.

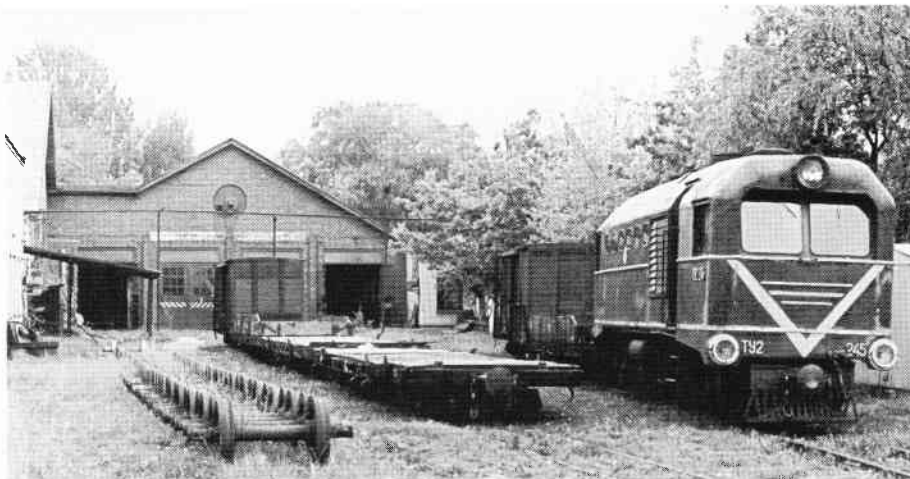
Nogle af 750 mm banerne eksisterer endnu. På næsset Pajassaare (i udkanten af Tallinn) er der en kort strækning, der af Tallinns jernbanemuseum overvejes anvendt som museumsbane. Af de tidligere fæstningsbaner eksisterer der desuden 750 mm strækninger på øen Naissaare ud for Tallinn.

Tørvebanen ved Lavassaare

Rene industribaner har ikke været omtalt i den foregående tekst. En enkelt fortjener dog opmærksomhed. I 1922 byggede den estiske stats »Centralkomite for brændstof-forsyning« en 18 km lang 750 mm bane fra tørvemoseanlæggene ved Lavassaare i den sydvestlige del af Estland med syd til Pärnu, og i 1924 forlængedes den med 8 km mod øst til industrisamfundet Sindi, hvor tørv anvendtes som energikilde. I Sindi var der station på Tallinn-Pärnu banen, hvortil tørvebanen havde sporforbindelse. Banen fra Lavassaare fungerede herefter i mange år og kom forholdsvis ubeskadiget gennem anden verdenskrig.

I 1969 ombyggedes Tallinn-Pärnu fra 750 mm sporvidde til bredspor. Den blev samtidig lagt om, så det hidtidige rebroussement i Pärnu kunne undgås. Dette medførte at tørvebanen til Sindi blev afbrudt. Indtil 1975 anvendtes tørvebanen kun til transporter til Pärnus industriområde. På dette tidspunkt afløstes tørv af andre energiformer, hvorefter tørvebanen til Pärnu blev fjernet. Samtidig ophøret driften med damplokomotiver på banenettet ved Lavassaare, men internt i tørvemosen fortsattes bandedriften, nu med diesellokomotiver. I 1983 anlagdes en ny 750 mm bane fra Lavassaaressystemets østlige del mod øst til stationen i Tootsi på bredsporsbanen Tallinn-Pärnu, 24 km fra Lavassaare. Her blev der bygget et omladeanlæg for tørv mellem de to sporvidder. Dette 750 mm banenet eksisterer og er endnu i drift hvad angår transport af højmosetørv. Der rådes over en mængde materiel, også personvogne til transport af de ansatte.

I efteråret 1981 besøgte tre af de ansatte ved Tallinns Jernbanemuseum området ved Lavassaare for at få rede på, hvad der befandt sig af rullende materiel, henstillet rundt omkring på sidesporene. De opdagede blandt andet det 4-koblede 750 mm damplokomotiv VP-1-899 (Votkinsk 1951),



Værkstedet i Pajassaare 21. september 1992. Tu 2 245 rangerer. Foto: Eigil de Neergaard.

en maskine ingen troede mere eksisterede. Med henblik på fotografering forsøgte man at rengøre lokomotivet, og dette førte til ideen om en kosmetisk istandsættelse. Da man først var i gang hermed fik man den tanke at sætte det i driftsklar stand. I 1986 blev det opfyret første gang.

Siden da har museets aktiviteter været i stadig fremgang. Man indsamler alt, hvad man kan opspore af historisk interessant endnu eksisterende smalsporsmateriel. Hertil kommer, at samlingen udvides med indkøb i Polen og ex-USSR af materiel svarende til typer, der har kørt i de baltiske lande, men som er gået tabt. Også 600 mm tyske feltbanelokomotiver er tilstede. Desuden er der planer om at genanlægge de 15 km bane fra Lavassaare til udkanten af Pärnu. I Lavassaare er der en firesporet remise, hvor museet holder til og udfører restaureringsarbejdet, kun nogle få km fra mosebrugets store maskindepot. Om sommeren køres der museumstog på lørdage med 3 afgang fra Lavassaare til mosebrugets station. Særtog kan bestilles til længere ture ud i højmosen.

Hvad omfatter samlingerne? En betydelig del af de mange typer smalspormateriel er bevaret: Adskillige damplokomotiver, nogle få typer motorlokomotiver, stålpersonvogne, godsvogne og specialvogne, men desværre ingen motorvogne, ej heller ældre træpersonvogne fra de offentlige baner, sovevogne etc. Et ophold i Lavassaare kan varmt anbefales, eventuelt suppleret med et besøg på jernbanemuseerne i Tallinn og i Siauliai i Litauen, i begge tilfælde er de beliggende umiddelbart ved banegårdene. □

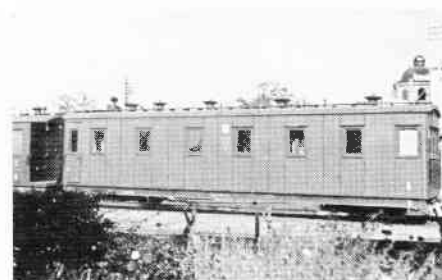
Kilder:

Anonym, 1990/91, Lavassaare end its Railways, CONTINENTAL RAILWAY JOURNAL 84: 416-417

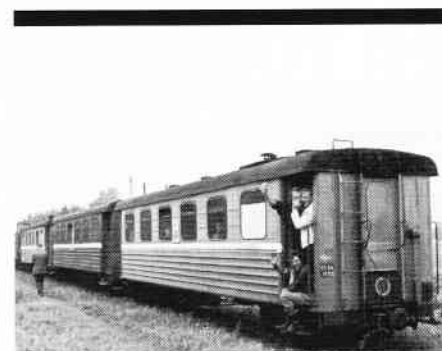
Helme, M., 1992. Pietari suuren merilinnoutuksen rautatie. A S - Ilo, Tallinn, 96 pp.

Hesselink, H.G., 1989 og 1990. Eisenbahnen im Baltikum. LOK MAGAZIN bind 155, 156, 158, 160, 162.

Diverse kort og koreplaner.



Sovevogne forekom på smalsporsbanerne Tallinn-Virtsu, Tallinn-Pärnu. Her i Tallinn (Havn) 1934, 750 mm sovevogn. Foto: Tørbennemann

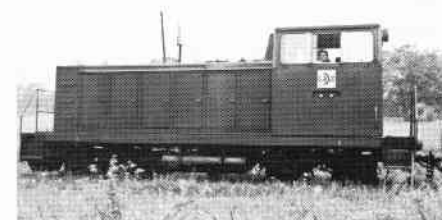


Gulbene-Aleksne stadig i drift

Det nordøstlige Letland fremviser en smalsporsbane, lidt over 30 km lang, mellem Gulbene og Aluksne. Eet togsæt udfører 4 dobbeltture i døgnet, og er fotograferet i nærheden af byen Anna 05.08.93.

Bemærk det nye bomærke for de lettiske statsbaner.

Helge Pahus





Jernbanen i streg (7):

Ry station - en romantisk historie

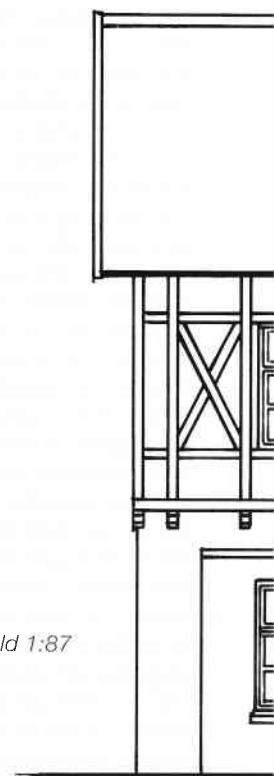
I stueetagen ligner Ry station så mange andre små jyske stationer fra jernbanens første årtier. Men på første sal får romantikken overtaget - i bindingsværk én masse...

Tegning: John Rasmussen

Fra begyndelsen var Ry station ikke noget særligt. Stations-typen er kendt fra mange landstationer i Jylland det foregående ti-år. Ry åbnedes 1871 sammen med Skander-



Målestoksforhold 1:87



borg-Silkeborg banen som en lille en-etaget bygning med fire fag. Teknisk set var Ry en 5. classes landstation, men byen - og ikke mindst udflugtstrafikken til Silkeborgsøerne og Himmelbjerget - voksede hurtigt. 1898 tilføjes det femte fag af under-etagen mod nord.

Indtil den anden ombygning i 1901 var stue-etagen delt mellem tjenesterrummene,



der bestod af kontor og ventesal (efter tilbygningen 1898 tillige 2. klasses ventesal samt toilet) og stationsbestyrerens lejlighed med to soveværelser, spisesstue og dagligstue samt loftskammer.

Ved ombygningen 1901 voksede tjenestelokalerne til at omfatte hele stueetagen, mens mester flyttede op på 1. sal.

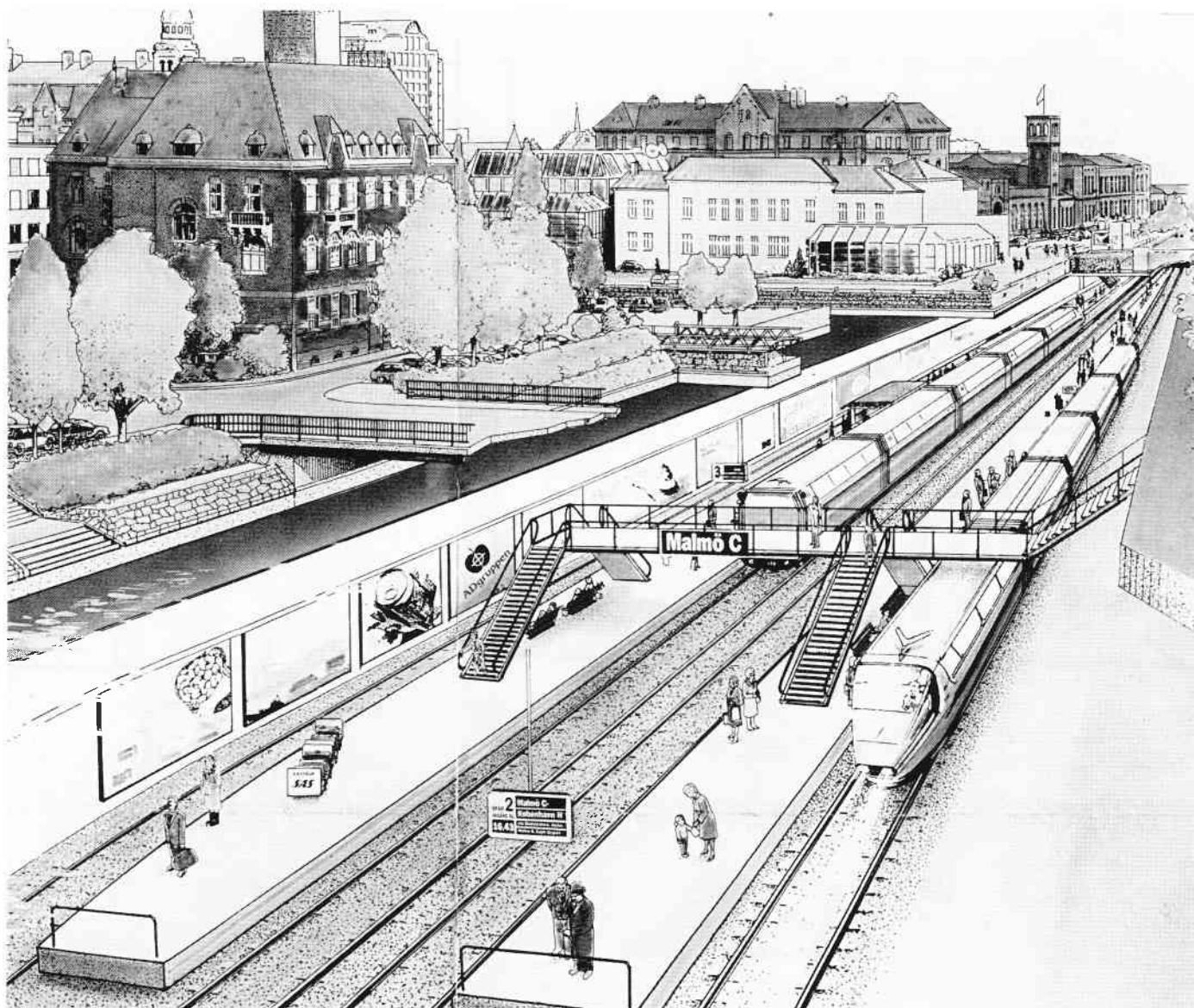
Mens den første ombygning af 1898 ikke

forandrede ved stationens »typehuspræg«, fik den i 1901 sit helt eget præg af udflugtsmål med romantisk bindingsværk på første sal.

Den oprindelige station stod arkitekt Holsøe for, mens arkitekt Wenck gav stationen dens nuværende præg. Også nabostationen Laven fik en tilsvarende ombygning - men den er nu borte, og Ry er der

med enestående. Ry er med blandt den række stationer, der af Planstyrelsen er udvalgt til fredning - og den har også af DSBs egen bygningstjeneste fået karakteren »bevaringsværdig«.

Stationens ekspedition af vognladningsgods ophørte 1977, og den er i dag fjernstyret krydsningsstation med billetekspedition. □



»CityTunneln« i Malmö

Fakta om det meget omdiskuterede - men antagelig mest veldokumenterede projekt på vore breddegrader.

Bra för regionen. Bra för miljön. Bra för Malmö.

Af Erik B. Jonsen

Den jernbanestrækning, der er en del af aftalen om Øresundsforbindelsen, går fra brofæstet ved Lernacken syd for Limhamn i en 45° bue rundt om det centrale Malmö via den såkaldte Kontinentalbanan (Malmö-Trelleborg) til Malmö Centralstation, som er en rebroussementbanegård. Strækningen er næsten 20 km lang med en ikke problemfri linieføring.

»CityTunneln« binder Malmö C sammen med Øresundsbroen i en direkte og bedre jernbaneforbindelse. Nye stationer i Malmös centrale bydele vil i tilgift lette adgangen til Skånes »Pågatåg«-system og gøre rejse med tog endnu mere attraktivt, og den syv kilometer kortere strækning reducerer både tid (syv til ti minutter) og om-

kostninger for togtrafikken til og fra Sjælland.

Malmö Stad har siden 1991 arbejdet hårdt for at påvise, at det er værd at satse på en forbedret jernbane-løsning i tilknytning til Øresundsprojektet. Målsætningen har været at gribe mindst muligt ind i det bestående bymiljø, samtidig med at der skabes en acceptabel jernbaneteknisk standard og gode placeringer af nye stationer i de centrale bydele og i udbygningsområderne.

Planlægningsarbejdet er udført meget hurtigt, da det hele tiden har været bystyrets intention, at »CityTunneln« skulle stå færdig sammen med Øresundsforbindelsens åbning, som i *svensk informationsmateriale indtil nu har været fastsat til den 27. juni 1999*. Den dato ændres nok nu, hvor den svenske regering først den 3. og siden

den 13. januar - til Malmö Stads store fortrydelse - har udskudt anlægget i et tidsrum, der kan være alt fra tre til ni måneder eller ubestemt!

Planlægningsgruppen har skitseret adskillige løsningsmodeller for strækningen i det indre Malmö, men koncentreret sig til slut om tre muligheder: To, der forløb nord om Centralstationen og én syd om. Der har i alle tilfælde måttet tages hensyn til bestående bygninger, underjordiske ledningsanlæg og parkområder.

Man bestemte sig til sidst for det sydlige alternativ, der indebærer anlæg af en underjordisk »filialstation« til Malmö C placeret sydvest for dennes stationsbygning beliggende under et par af Malmös kanaler.

12 km tunnel

Tunnelstrækningen fra Øresundsbroen til Malmö Centralstation bliver 12 km lang. Fra broen føres den dobbeltsporede strækning i en 6,5 km lang åben grav i nordøstlig retning og derefter i en 5,5 km lang tunnel under de centrale bydele. Tunnellen løber mod nord under Pildammsvägen, passerer Stadsteatern og føres videre under Kungs- og Slottsparken. I sidstnævnte park passe-



ER på banen - planerne om at ommale indgangspartierne (fra rødt til grønt) er tilsyneladende opgivet. Foto: Jens Frederiksen/DSB.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgenyt og Privatbanerne

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

I månederne november og december er der tilgået driften følgende enheder: 3 stk. elektriske 4-vogns-togsæt, litra **ER / FR / FR / ER 2003 / 2203 / 2303 / 2103 - 2005 / 2205 / 2305 / 2105**

- og følgende enheder (10 lokomotiver og 19 passagervogne) er udrangeret: **MX 1012, 1014, 1016, 1024, 1025** (litra udgået) og **MY 1112, 1121, 1123, 1128, 1129** samt **Bk 85-83, 010, 011, 013, 015, 019-022, 025-029, 032-035, 037, 038.**

24 stk. (og ikke 22 stk., som anført i »jernbanen«, nr. 4/93 - side 114) B-vogne har fået installeret talested (udstyr fra Bk-vogne) med ændring af litra til følge: B 20-83, 164, 165, 167-184, 186-189 til B-t 29-76 (samme løbenumre); 10 stk. Bn-vogne forbliver indtil videre i drift som »cykelvogne«: Bn 20-84, 703, 710, 714, 721, 722, 727, 734, 736, 739, 741 til BDN 82-76 (samme løbenumre); liggevogn Bcm 51-40 (RIC) 428 er indrettet til »indlandskørsel« - nu Bcm-o (samme nummer, dog regime »50«).

★

MY 1121, 1123 og 1128 er solgt til »short line« operatøren »Tågakeriet i Bergslagen AB«, der skal drive godstrafik mellem Kristinehamn og Filipstad/Hällefors; lokomotiverne blev efter godkendelse af »Järnvägs-

inspektionen« overført til Sverige den 29. december. De ovenfor anførte hhv. tidligere udrangerede MX 1013-1016 er reserveret »Inlandsbanan AB« med køb for øje. Lokomotivtypen er godkendt af »Järnvägsinspektionen« ved en prøvetur København H. - Slagelse-Høng kort før jul - og lokomotiverne overføres til Sverige i februar. Istand-sættelsen sker på svensk værksted. Yderligere svenske interessenter til GM-lokomotiver er firma »BSX« (Rahmströms Åkeri AB) i Kalmar og »BK-Tåg AB« i Eksjö. MX 1025 overtages antagelig af VLTJ.

Efter hvad »jernbanen«s redaktion erfarer, er MY 1112 og 1129 udset til at tjene som gennemskårne »demonstrationsloko« i DSB museumsvirksomhed

★

Den traditionelle materielstatus pr. 31. dec. bringes i »jernbanen«, nr. 2/94 - forhåbentlig sammen med en godsvognsoversigt. I øvrigt henvises til oversigten over beholdningen af passagervogne pr. 1. januar 1994 - udarbejdet af Jan Valeur, DSB - Regional-togsdivisionen - Køreplanskontoret.

Rangerlokomotiv, litra MJ

De først modtagne lokomotiver (506 og 510) blev overdraget DSB gods i november, som anvendte dem på Københavns Gb. i en såkaldt overvåget prøvedrift. Hvis afprøvningen faldt tilfredsstillende ud efter en seks måneders periode, ville lokomotiverne blive overtaget. Men i slutningen af januar tabte DSB tålmodigheden med leveran-

døren Cockerill Mechanical Industries (CMI) og besluttede at ophæve kontrakten på de 30 lokomotiver til en værdi af 100 mio. kr.

DSB har længe været mildt sagt utilfreds med de gentagne forsinkelser i leverancen. Det første lokomotiv skulle have været afleveret i 1990, men endnu er det ikke lykkedes fabrikken at levere et færdigt og funktionsdygtigt eksemplar, og da CMI i januar stillede yderligere forsinkelser i udsigt, sagde DSB fra. DSB vil nu kræve 46 mio. kr., som allerede er betalt, tilbage, ligesom man varsler erstatningskrav for samtlige tab i forbindelse med projektet.

Alternative løsninger undersøges nu - renovering af yderligere et antal litra MH eller leje/køb af overtallige enheder hos andre jernbaneforvaltninger.

MR-moderniseringen

Med en alder på op til 15 år er det nu nødvendigt at foretage modernisering af MR-togsættene, jf. »jernbanen«, nr. 6/93 - side 196. Omfanget er fastlagt, og i december kunne ombygningsværkstedet i Århus præsentere en mock-up.

Man er derefter gået i gang med at ombygge et togsæt (nr. 88), der som prototype står færdig i februar.

Det er meningen, at arbejdet med ombygningen skal ud i EU-licitation. Det drejer sig derefter om 96 togsæt.

Det private marked

Med status som et selvstændigt datterselskab skal ombygningsværkstedet i Århus ud på det private marked for at hverve kunder. Det har senest givet sig udslag i medvirken på den udstilling, der blev holdt i tilslutning til den internationale trafikkonference »Euro Traffic '93« i Aalborg i november.

På en udstillingsstand blev der ved hjælp af modeller vist eksempler på, hvilke opgaver inden for ombygning og renovering værkstedet kan løse, f.eks. når det gælder nyindretning af vogne.

Men det er ikke blot jernbanemateriel, man tager sigte på, det gælder også busser, lastbiler, containere, tankvogne og specialkøretøjer.

En af ombygningsværkstedets konkurrenter, ABB Scandia i Randers, var ligeledes repræsenteret på udstillingen, især med det formål at reklamere for det IC2-tog, som privatbanerne er blevet tilbudt. IC2 bygger på principperne fra IC3, men har flere døre for at sikre en hurtig ind- og udstigning. Samtidig præsenteredes en version, hvor den ene af vognene har for-sænket gulv af hensyn til ældre og handicappede.

Faste anlæg

Storebæltsforbindelsen

Der mangler nu 1.021 meter, før det første af de to tunnelboremaskinepar mødes i undergrunden under Storebælt. Det er Øst-tunnelens sydlige rør, der fra Sjælland børes af »Selandia« og fra Sprogø af »Jutlandia«, som forventes at blive først færdige i løbet af første kvartal i 1994.

De to Sprogø-maskiner »Fionia« og »Jutlandia« har siden begyndelsen af marts, da de nåede mergelen under Storebælt, præsteret en fornem indsats med en produktion langt over det forventede. Sprogø-maskinerne nåede ned i mergelen i en relativt »stump« vinkel, så overgangszonen mellem moræneler og mergel blev ret kort.

Halsskov-maskinerne, derimod, har haft en meget lang overgangszone af kæmpe med. Jordlag med forskellige karakteristika kan ofte være svære at have med at gøre, da den »medicin«, der virker på den ene, måske ikke er virksom på den anden og vice versa. Desuden har moræneleret ofte været fuldt af sand, der har bevirket et kraftigere slid på borehovederne end forventet.

Halsskov-maskinen »Dania« har været stoppet, fordi borehovedets skærende værktøjer var så slidte, at det næsten var umuligt at komme videre. Maskinen er i et område, hvor det ikke uden større forberedelser er muligt at foretage »manned intervention« gennem maskinens sluse-system. Derfor er der boret en række ekstra brønde i forbindelse med grundvandssænkningen i området rundt omkring tunnelen. Sammen med injektion ud foran maskinen med en særlig beton, der ikke hæfter på maskinen, håber man at skabe en situation, hvor skæreværktøjerne kan udskiftes, og maskinen kan bore sine sidste 500-600 meter fra engang i januar. Derefter skulle »Dania« kunne nå tilstrækkeligt langt ned i mergelen til det sted, hvor sammenkoblingen kan foretages med det stykke af tunnelen, som »Fionia« har boret.

»Selandia« har været ved at komme i samme situation som »Dania«, men her er maskinen nået 100 meter længere frem og noget dybere ned i mergelen, så omfattende tiltag for at få udført en tiltrængt udskiftning af skæreværktøjer kan undgås.

Efter juleferien skulle Sprogø-maskiner-



Interior i ER. Blå og kolige farver - med et enkelt rødt indslag. Foto: Jens Frederiksen/DSB.

ne fortsætte fremdriften efter »Jutlandia« midlertidigt blev stoppet i sin fremgang, da den stødte ind i en sprække i undergrunden, der havde direkte adgang til Storebælt ca. 40 meter over maskinen. Med yderligere 20 meter til havoverfladen var trykket altså op til seks atmosfære, eller seks bar. Fænomenet udgjorde ikke nogen trussel mod maskine eller mandskab, bortset fra at omgivelserne blev godt oversprøjtet af vand og sten, hver gang der blev åbnet for maskinens afgangsløkke. Samtidig havde større sten tendens til at sætte sig fast i skruetransportøren, så mandskabet skulle bruge tid på at fjerne dem.

For tværtunnelernes vedkommende skrider produktionen stille og roligt fremad. Af de 29 tværtunneler, der skal anlægges i tunnelens borede del, er 16 helt eller delvist færdige. Det er besluttet, at der sættes sikkerhedsdøre ved samtlige tværtunneler. Det var oprindeligt kun tværtunnelerne i moræneleret, der skulle udstyres med den ek-

stra sikkerhedsforanstaltning. Efter ca. en uges strejke blandt tunnelarbejderne i oktober, blev MT Group enige med arbejderne om, at alle tværtunneler skulle forsynes med sikkerhedsdøre. Beslutningen blev begrundet med en henvisning til tunnelarbejderne psykiske arbejdsmiljø.

Der var pr. 31. december boret:

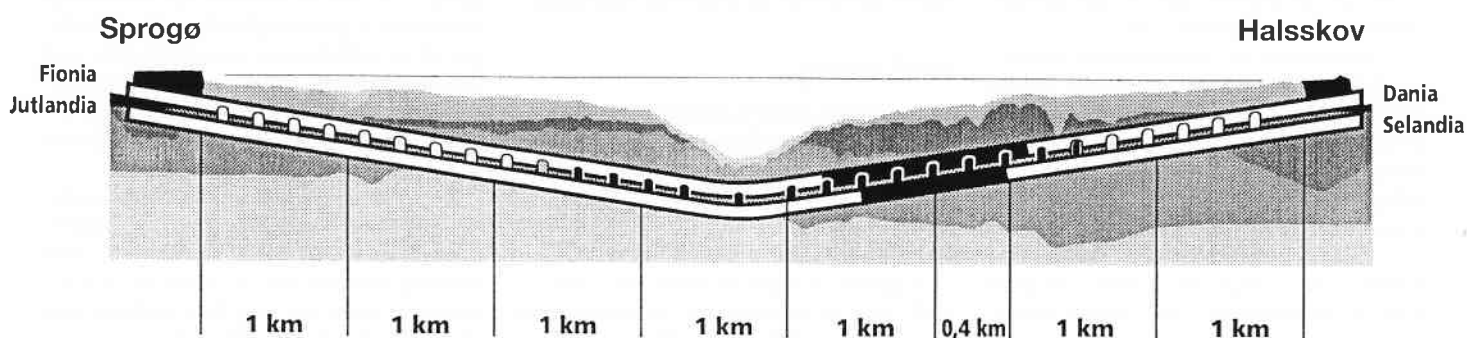
Fra Halsskov-siden:

»Dania«	1.827 meter
»Selandia«	1.970 meter

Fra Sprogø-siden:

»Fionia«	4.260 meter
»Jutlandia«	4.415 meter
I alt	12.472 meter

Da der skal børes i alt 14.824 meter, mangler der altså 2.352 meter. »Jutlandia« og »Selandia«, der tilsammen skal bore 7.406



meter, mangler altså 1.021 meter. »Fionia« og »Dania«, der tilsammen skal bore 7.418 meter, mangler 1.331 meter.

★

Der er fuld gang i arbejderne på Storebæltsforbindelsens baneanlæg på begge sider af bæltet, og forberedelserne til at »gå i tunnelen« accelererer. Enkelte mindre arbejder er allerede gået i gang. Når først gennembruddet for Østtunnelen er sket i begyndelsen af 1994, vil der hvile et massivt pres på medarbejderne i DSB bane for at blive færdige i en fart. Derfor satser de på at blive færdige på land og på Vestbroen, så ressourcerne kan sættes ind med fuld kraft på tunnelen.

De har desuden allerede længe øvet sig på installation af jernbaneteknik i hovedtunneler og i tværtunneler. Stort set al ledig plads i de 31 stk. 16,5 meter lange tværtunneler vil blive fyldt med udstyr. I Korsør er der opstillet en komplet tværtunnel, hvori opstillingsprocedurer har kunnet indøves. Der er indhentet værdifulde erfaringer, som vil være med til at spare tid, når montagen inde i selve tunnelen går i gang.

Til montagen i tunnel vil de nylagte jernbanespor fra Sjællands-siden og fra Fyns-siden via Vestbroen blive brugt til at køre udstyr direkte ind til de steder i Østtunnelen, hvor der er brug for det. Alt i alt en opgave, der kræver en effektiv styring af mandskab og materiel. For at indhente forsinkelserne på tunnelboringen vil en del af montagen foregå samtidig med, at MT Group gør den »rå« tunnel, inklusive tværtunneler, færdig. Det vil ikke gøre opgaven mindre kompliceret.

Det er DSB bane, der er hovedentreprenør på Storebælts baneanlæg. Den største underentreprenør er konsortiet SSB-Storebælt, bestående af danske Semco og franske Spie Batignolles. Konsortiet står for de elektriske og mekaniske installationer. Spor- og sikringsanlæg udføres af DSB selv, medens kørestrømsanlæg udføres af Elkon.

De sønderjyske anlæg

Som led i informationen om etablering af dobbeltspor og elektrificering i Sønderjylland har Anlægssektoren i Projektjenesten og Elektrificeringskoordineringen udgivet en meget instruktiv folder, der angiver, hvilke arbejder der er i gang, og hvilke der forestår på de enkelte dele af den sønderjyske hovedbane frem til 1996.

Dobbeltsporet er som bekendt inddelt i to etaper med strækningen Vojens-Tinglev som den første. Anlægsloven omfatter hele strækningen Vamdrup-Padborg, men arbejdet med anden etape vil tidligst blive påbegyndt i 1996. Som led i arbejdet med anlæg af et ekstra spor og en forøgelse af hastigheden til 200 km/h vil en række overkørsler blive nedlagt, og folderen fokuserer især på ændringerne i Over Jerstal, Hjordkær og Bolderslev.

Også arbejdet med elektrificeringen er i fuld gang, og længst fremme er man mel-

DSB personvogne pr 01.01.1994

1

Bogstav-litra	Ciffer-litra	Antal vogne	Pladser 1. 2.	Bygge-år	Vognnumre
A (RIC)	18-80	5	48 --	1966	000-004
AB (RIC)	39-80	13	24 30	1969 1970	006-013, 015-017 018, 019
ABns	39-74	27	18 12	1972 1973 1976 1983	500, 509 512, 517, 522, 523, 526, 528, 529 534, 536-538, 544 554, 556-567
ADns	80-74	12	31 --	1972 1973	501, 503-508, 510 513, 514, 516, 524
ADns-e	80-74	22	31 --	1973 1976 1979 1980 1981 1983	518, 520, 527 530-533, 535, 539-543 545, 546 547-551 552 553
B	20-83	123	-- 60	1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1981 1966 1967 1968 1969 1964 1967 1969 1972 1982	001, 002, 004-007, 009 023, 035-057 058-061, 063-072, 074-084, 086, 088-102, 104-106, 109, 111-113 115, 119 127, 128, 130-133 136, 138, 142 145, 146 147-154 155-158, 161-163 507, 508, 514 516-518, 520, 521 522, 524, 525 535, 537, 539, 541, 543 306-309 310-314, 316, 318, 319 320 321-330, 332-339 340
B-t	29-76	24	-- 54	1981 1982 1983	164, 165, 167-170 171-184, 186, 187, 189 188
Ba (RIC)	28-70	3	-- 48	1966	005-007
Ba	28-76	7	-- 48	1966	008-014
Ba-x	28-76	10	-- 48	1974	015-024
Bab (RIC)	29-70	4	-- 54	1969	001-004
Bc (RIC)	50-71	6	-- 50	1964	300-305
Bcm	51-40	12	-- 60	1955	400-411

lem Tinglev og Padborg. Arbejdet på de enkelte delstrækninger fortsætter frem til begyndelsen af 1996. Med i denne udbygning er sidebanen Tinglev-Sønderborg, hvor arbejdet ventes udført i 1995-96.

Folderen er fremstillet i 10.000 eksemplarer og fordelt til de kommunale myndigheder, biblioteker og posthuse i området.

HKT-anlæg

Udbygningen af hastighedskontrol- og togstop systemet på S-banen fortsætter. Anvendelse af forenklet HKT for kørsel ad højre spor er nu nået til ibrugtagning på strækningen Hellerup-Lersøen, som fandt sted den 20. december 1993.

S-banen mangler herefter HKT eller F-HKT ved VI-signaler på de fjernstyrede strækninger (DSB type 1969) med (fuld) HKT samt i begge spor på strækningen Lersøen-Vanløse-Frederiksberg, hvor æl-

dre sikringsanlæg hindrer en umiddelbar løsning.

Kystbanen afbrudt

En helt usædvanlig situation opstod på Kystbanen (København H.-Helsingør) i dagene 7.-10. januar, hvor det var nødvendigt at afbryde al gennemgående trafik, som følge af et omfattende anlægsarbejde ved Trepilelågen nær Dyrehaven. Her blev en vej tunnel, der i øvrigt afløser Kystbanens næstsidsste vejoverkørsel i niveau, etableret ved brug af betonmoduler.

For at skaffe den nødvendige »arbejdsro«, var det nødvendigt med en sporspærring fra fredag den 7. januar kl. 20.30 til mandag morgen den 10. januar kl. 03.00. I perioden kørte tog i en 20-minutters plan mellem Helsingør og Skodsborg og v.v., medens transporten mellem Skodsborg og Klampenborg og omvendt foregik med

DSB personvogne pr 01.01.1994

2

Bogstav-litra	Ciffer-litra	Antal vogne	Pladser 1. 2.	Bygge-år	Vognnumre
Bcm (RIC)	51-40	4	-- 60	1957 1958	420,421 422,423
Bcm-o	51-40	4	-- 60	1956 1957	412,414,415 428
Bk-x	85-83	5	-- 42	1968	039-043
Bn-o	20-84	117	-- 80	1973 1974 1975 1976 1977 1978	747-764 765-789 790-817 818-831,833 834-840,842-853,856,857,860-864,866 868-871
Bn-v	20-84	100	-- 80	1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983	832 854,859,865,867 872-880 881-887 888-913 914-919 920-963 964-966
Bn-x	20-84	2	-- 48	1973	745,746
BD (RIC)	82-80	8	-- 36	1970	020-022,024-026,028,029
BDan	82-76	14	-- 48	1972	600-613
BDdk (RIC)	82-70	2	-- 18	1969	012,017
BDn	20-84 (*)	7	-- 48	1971 1972	703,714,722,727 736,739,741
BDn	82-76	7	-- 48	1971 1972	706,710,719,721,724,725 734
S (RIC)	89-70	1		1937	001
WLABm (RIC)	75-70	2	3/4 sove	1975	460,461
WLABmh (RIC)	71-30	5	33 sove	1958 1959 1960	801 805,818,819 807
WLABr	75-72	10	26 sove	1983	021,064,067,069,076,077,081,094,095, 098
WRm (RIC)	88-90	3	-- 46	1987	601-603
WRD (RIC)	87-71	2	-- --	1969	011,019

*) Ændres i løbet af 1994 til 82-76 i forbindelse med vognenes renovering.

Samtlige 593 personvogne vedligeholdes af VO P-vogne, vk Kh.

JAN 06.01.1994

bus. I Klampenborg skiftedes til og fra S-tog, der kørte i en tillempet 10-minutters plan: De ordinære tog på linie C samt en »hurtig« linie til og fra København H. med stop kun i Hellerup, Østerport og Nørre-port. For passagererne i de internationale tog indsattes busser hele vejen mellem København H. og Helsingborg i dagtimerne, medens nattogene ledtes via Hillerød.

Terminal udbygges

Taulovs position som »drejeskive« for gods- og godstrafikken vil nu blive yderligere forstærket. Foruden den hidtidige kombiterminal bliver Taulov også hjemsted for en stykgodsterminal. Arbejdet med dette anlæg til en samlet udgift på 80 mio. kr. er netop sat i gang, så det kan tages i brug i eftersommeren 1994.

Først og fremmest skal den nye terminal afløse den nu nedslidte og umoderne

godsterminal i Kolding. Men kapaciteten bliver tilstrækkelig stor til, at der kan overtages funktioner fra andre terminaler inden for stykgodsregion Sydjylland/Fyn. I en rapport fra konsulentfirmaet McKinsey er der lagt op til en rationalisering i form af færre terminaler, men spørgsmålet vil først blive endeligt afklaret, når den nye rammeaftale for DSB er kommet på plads.

Terminalen vil dække et areal på 12.000 m² og få en længde på cirka 300 m og en bredde på 40 m. Der bliver plads til i alt 21 stykgodsvogne. Herudover opføres en ekspeditions- og administrationsbygning på 2200 m² fordelt i fire etager. Her vil en række administrative funktioner for DSB gods kunne samles.

Nyt byområde ved Århus H.

Samtidig med at Århus Hovedbanegård nu gennemgår en større modernisering, er der

udsiget til, at også omgivelserne skifter karakter. Baggrunden er, at der frigøres betydelige arealer, efterhånden som hovedparten af aktiviteterne på DSBs værkstedsarealer flyttes andre steder hen.

En plan for udnyttelsen af arealerne er blevet præsenteret af udviklingsselskabet Århus Inter City A/S. Der er både tale om boliger, forretninger, kontorer, kulturelle aktiviteter og parkeringsområder. Men der er også lagt vægt på bedre omstigningsmuligheder mellem tog, busser og privatbiler. Derfor foreslås det, at rutebilstationen flyttes tættere på banegården. Men samtidig får DSB behov for flere parkeringspladser, når den faste Storebæltsforbindelse bliver en realitet. Med den forventer man nemlig en stigning i passagetallet på 33 pct.

Århus byråd skal nu tage stilling til planen, som under alle omstændigheder skal gennemføres etapevis. Det vil sige, at byggeriet strækker sig over adskillige år, afhængigt af hvilke investorer der melder sig.

Drift og administration

Satsning på togdrift

Hensynet til miljøet skal i fremtiden spille en større rolle, når der planlægges trafik i Danmark. Det er et af budskaberne i den trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005«, som trafikministeren offentliggjorde lige før jul.

Som led i den miljørigtige trafikpolitik skal togtrafikken styrkes. Regeringen ønsker at flytte person- og godstransport over på skinner. Derfor skal især jernbanens »stærke« sider fremmes, d.v.s. der hvor banetrafikken klarer sig godt i konkurrence med andre transportformer. Det gælder: Transport af gods over lange afstande, hurtig transport af personer over mellemlange afstande og transport af mange mennesker over kortere afstande, typisk i storbytrafik.

I trafikplanen lægger regeringen op til, at elektrificeringen skal fortsætte på Sjælland, inden man begynder på strækningen Fredericia-Århus. Desuden mener regeringen, at flaskehalsproblemet vest for København skal løses hurtigt, måske ved anlæg af en helt ny bane mellem København og Ringsted.

»Trafik 2005« vil fremover blive fundamentet i de trafikpolitiske diskussioner og beslutninger.

Tog til tiden

De seneste måneders oversigter over DSBs regularitet har været nedslående læsning. Især for IC-trafikken er tallene blevet forværret med afsmittende virkninger på Re-trafikken som resultat.

Det er baggrunden for, at driftsgruppen i DSB har fremlagt et katalog over, hvilke aktiviteter der kan medvirke til flere rettidige tog, især på lidt længere sigt.

Bl.a. vurderes det i øjeblikket, om Re-togene fra Korsør skal afgå senere, og om en del af IC-togene skal køre delt fra Fredericia

til København. Endvidere overvejes det, om køreplanerne for både passagertog og godstog bør justeres under hensyn til sporarbejder og anlægsperioder.

Hertil kommer spørgsmålet om, hvorvidt man bør udskyde immuniseringen på Fyn - som gennemføres i forbindelse med elektrificeringen - til efter afslutningen af de øvrige store anlægsarbejder på den fynske hovedstrækning. Endelig overvejes det at gennemføre det samlede projekt i Sønderjylland med elektrificering og anlæg af dobbeltspor over en længere periode end oprindelig planlagt, dog således at det står klar senest ved Storebæltsforbindelsens åbning i 1996.

Når man i de seneste mange måneder ikke har kunnet leve op til målsætningen om, at 85 pct. af togene skal ankomme rettidigt, skyldes det mange forskellige forhold. Elektrificeringen og andre anlægsarbejder på Vestfyn og i Fredericia har givet forsinkelser i togtrafikken i hele landet.

Havnestation nedlægges

Med virkning fra sommerkøreplanen 1994 vil kørslen med tog til havnestationen i Frederikshavn ophøre. I stedet etableres en ordning med bus eller taxa mellem færgerne og stationen, i første omgang som en forsøgsordning.

Ændringen skyldes, at havneudvalget i Frederikshavn ønsker at bruge det areal, hvor havnesporet i dag ligger, til gang- og cykelsti. Men sporet bliver liggende, indtil man har vurderet, om den alternative befordring fungerer tilfredsstillende.

Fordele ved nyordningen er, at man med bus eller taxa kommer tættere på færgerne og undgår den lange vandring ad en gangbro, foruden at der bliver kørsel i forbindelse med hver færge mod hidtil nogle få gange om dagen. Togene til og fra havnestationen er blevet benyttet af ca. 35.000 passagerer om året, heraf hovedparten i sommermånederne.

Nordjyllands Trafikselskab skal stå for kørslen med bus eller taxa, og der opkræves 10 kroner pr. passager. Tilslutningen gælder både Stena Line, Larvik Line og Sea Catamaran.

Postbureautog fortsætter

Tanker om at aflive postbureautogene fra sommerkøreplanen 1994 bliver alligevel ikke til noget. Der blev ellers arbejdet med planer om at befordre brevposten i godsvogne på samme måde, som det sker med pakkeposten. Men der er nu efter aftale mellem Postvæsenet og DSB besluttet at lade de nuværende bureautog fortsætte i hvert fald frem til tidspunktet for færdiggørelsen af den faste Storebæltsforbindelse. Bureautogene med sortering undervejs er i dag begrænset til strækningen København-Fredericia med en enkelt udløber til Århus i forbindelse med postterminalen ved Torsøvej. Ud af DSBs samlede indtægter for postbefordring på ca. 42 mio. kr. tegner



Forelobig en enlig svale - eller i dette tilfælde svane - det sidste fire-vognstog i S-togs RENO 2-programmet. De hvidmalede vogne er: FS 7245 - MU 8545 - FU 8045 - MM 7745. Foto: DSB, S-togsdivisionen.

bureautogene sig for godt 14 mio. kroner.

Når brevposten som påtænkt skal beføres med godsvogne fra 1996, vil det ske med nyanskaffet materiel. Det bliver vogne, som kan køre med 160 km/h, men kapaciteten vil være nogenlunde den samme som i de nuværende Habis-vogne, der bruges til pakkepost mellem landsdelene. DSB og Postvæsenet undersøger for øjeblikket mulighederne på det europæiske marked for levering af det ønskede materiel.

Navngivning af litra EA

Alle de elektriske lokomotiver - litra EA - er nu blevet navngivet. De resterende lokomotiver har ligesom de øvrige fået navn efter afdøde personer, der har gjort sig gældende inden for teknik og videnskab:

EA 3014 - *C E Krarup* (1872-1909), ingeniør og chef for Telegrafvæsenets tekniske afdeling. Udmærkede sig gennem sin indsats for at forbedre kvaliteten af det internationale telefonkabelnet.

EA 3016 - *A W Hauch* (1755-1838), overhofmarskal og fysiker, især kendt for sit pionerarbejde ved udbredelsen af kendskabet til naturlæren.

EA 3019 - *P O Pedersen* (1874-1941), civilingeniør og professor. Som medarbejder hos Valdemar Poulsen (EA 3006) var han en drivende kraft ved udviklingen af telegrafonen og buegeneratoren.

EA 3020 - *G F Ursin* (1797-1849), professor, der markerede sig som en af fortalere for anlæggelse af jernbaner i Danmark, bl.a. gennem et foredrag i Industriforeningen så tidligt som i 1838.

I omtalen af *A R Angelo* (EA 3012) i »jernbanen«, nr. 6/93 - side 202 mangler data for fødsel og død. De er 1875-1967.

Navngivning af ER-togsæt

Elsa Gress blev navnet på det første (sæt

02) af de elektriske regionaltog, som DSB har accepteret modtagelsen af. Navngivningen fandt sted, da toget blev officielt præsenteret den 1. december. Ved samme lejlighed blev der foretaget en prøvetur mellem København og Ringsted med op til 180 km/h, som er togets tophastighed. I første omgang nøjes man dog med 140 km/h under ordinær kørsel.

Med navngivningen af de nye togsæt følges den linje, som allerede er blevet lagt med IC3 og EA-lokomotiverne. Dog gælder det nu en anden type navne, nemlig forfattere, og det er ikke helt tilfældigt, for tog og forfattere har noget til fælles. I toget kan man bruge tiden til at læse, og der bliver læst mange bøger under rejserne til og fra arbejdspladserne. Hertil kommer, at de forfattere, togene opkaldes efter, har boet langs de sjællandske jernbanestrækninger og været flittige brugere af toget.

ER-togsæt i trafik

Idriftsættelsesstrategien for »Det nye Regionaltog« var nøje fastlagt frem til begyndelsen af »94«, men nye tekniske problemer har tvunget Regionaltogsddivisionen (ultimo januar) til at udsætte premieren, antagelig til uge 17. De efterfølgende afsnit (status årsskiftet) skal læses i lyset heraf:

I uge 6 og 7 er kørslen indledt med én stamme på tre sæt mellem Østerport og Korsør i den eksisterende køreplan med højeste hastighed 140 km/h. Det bliver antagelig først fra »K95«, at hastigheden sættes op til 160 km/h, og maksimalhastigheden 180 km/h bliver først aktuel fra »K96«, når Storebæltsforbindelsen åbner.

I den nu indledte fase, der strækker sig fra uge 8 til 14, er der fortsat tre sæt i drift, men om aftenen og i weekends splittes sætterne, således at to kører i Korsør-systemet, medens ét sæt kører mellem Østerport og Roskilde. I den efterfølgende fase,

dvs. uge 15 til 17, indsættes yderligere fem togsæt. Det betyder, at 12 tog (inkl. myldretidstog) hver vej mellem Østerport og Korsør køres med nyt materiel. Det svarer til, at ER-togsæt kører ca. halvdelen af alle hverdagstog og ca. 3/4 af alle tog i week-ends på strækningen. I denne fase vil det nye tog også dække mange ture mellem Østerport og Roskilde om aftenen og i weekends.

Fra uge 18 frem til køreplansskiftet, den 29. maj vil der være 11 togsæt i drift, det vil sige 15 tog hver vej i Korsør-systemet svarende til 2/3 af alle korte tog. Fra »K94 sommer« indsættes yderligere to sæt, således at 80% af alle afgang på Vestbanen sker med litra ER - og i løbet af sommerkøreplansperioden vil al kørsel på Vestbanen foregå med »Det nye Regionaltog«.

Derefter er det meningen at indsætte togsættene på Kystbanen, men der foreligger ingen fast indsættelsesplan. I januar 1995 er det hensigten at overføre to togsæt (samt fem EA-lokomotiver) til Fyn/Jylland, på hvilket tidspunkt strækningen Odense-Fredericia er klar til el-drift. Materiellet skal i første omgang anvendes ved uddannelsen af lokomotivførere og togpersonale i vestområdet.

DSB havde ved årsskiftet accepteret overtagelse af fire ER-togsæt, men yderligere et antal stod på Helgoland-depotet som ABBs ejendom.

Planen for leveringstakten er, at DSB skal overtage et nyt togsæt ca. hver 3.-4. uge. Der bliver ingen ophold i leverancen mellem den første serie på 17 sæt og den anden serie på 23 sæt. Det betyder, at alle 40 sæt efter planen skal være leveret og klar til drift i marts 1996.

Trafiktælling

En fremgang på 8.000 passagere i løbet af et døgn blev noteret, da DSB holdt trafiktælling øst for Storebælt den 4. november. I alt blev der foretaget 427.000 rejser med S-tog, regionaltog og fjern tog mod 419.000 ved den tilsvarende tælling for et år siden. Det vil sige, at DSB har været i stand til at fastholde sin trafik til trods for faldende benzinpriser og økonomisk afmatning.

For S-tog var der tale om 323.000 rejser mod 320.000 i 1992. Uden tvivl har det haft en positiv effekt, at der i det forløbne år er skabt en forbedring af S-togstrafikken, bl.a. med 10 minutters drift på et større antal stationer.

Regionaltog og fjern tog blev på tællingsdagen benyttet af 103.000 mod 98.000 i 1992.

Også her kan man konstatere virkningerne af en bedre betjening. I Valby var resultatet særlig fint: 38 pct. flere regionalto-passagerer. Nyere standsningssteder som Ølby og Næstved Nord har ligeledes haft stor fremgang.

Resultatet af tællingen vil nu blive nærmere analyseret for at kunne bruges som grundlag ved tilrettelæggelsen af de kommende års trafik.

DanLink aftalen opsagt

De svenske statsbaner (SJ) har opsagt den del af DanLink-aftalen, der omhandler den dansk-svenske færgesejls med godsvogne mellem Helsingborg og København. Opsigelsen sker i henhold til aftalerne med to års varsel til udgangen af 1995.

Opsigelsen var forudset, efter at forhandlinger har stået på i flere år. SJ ønsker bl.a., at DSB skal overtage det økonomiske ansvar for færgen »Øresund«. DSB betragter dog ikke opsigelsen med dramatik, da virksomheden forudser, at først Storebæltsforbindelsen og senere Øresundsforbindelsen (!) vil give DSBs »transitprodukt« et nyt opsving. DanLink er som bekendt en aftale mellem SJ, DSB og DB om hurtig transport af transitgods mellem Norden og Kontinentet. Ruten har været i drift siden november 1986.

Det svenske ønske om genforhandling skal ses i lyset af, at driften af den svenske færge isoleret set giver underskud for SJs datterselskab SweFerry. Samtidig ønsker SJ at stå frit i valget af rute til Tyskland!

Direktør for DSB søges

Stillingen som administrerende direktør i DSB blev opslået med 14. december som sidste frist for ansøgninger. Den hidtidige stilling som generaldirektør eksisterer ikke mere som følge af, at de departementale opgaver nu udskilles fra DSB. En lov herom er vedtaget i Folketinget med gyldighed fra 9. december 1993.

Den administrerende direktør skal referere til Trafikministeriets departement, og det skal ske inden for rammerne af de flerårige kontrakter, som nu gælder for DSB, og som fastlægger de overordnede budgetmæssige rammer for virksomheden.

Ifølge opslaget søges der en resultatorienteret og inspirerende person med erfaring fra ledelse af de store komplekse organisationer og med evner til kommunikation og konstruktivt samspil med virksomhedens omverden. Den pågældende skal kunne placere DSB central i udviklingen af den kollektive trafik.

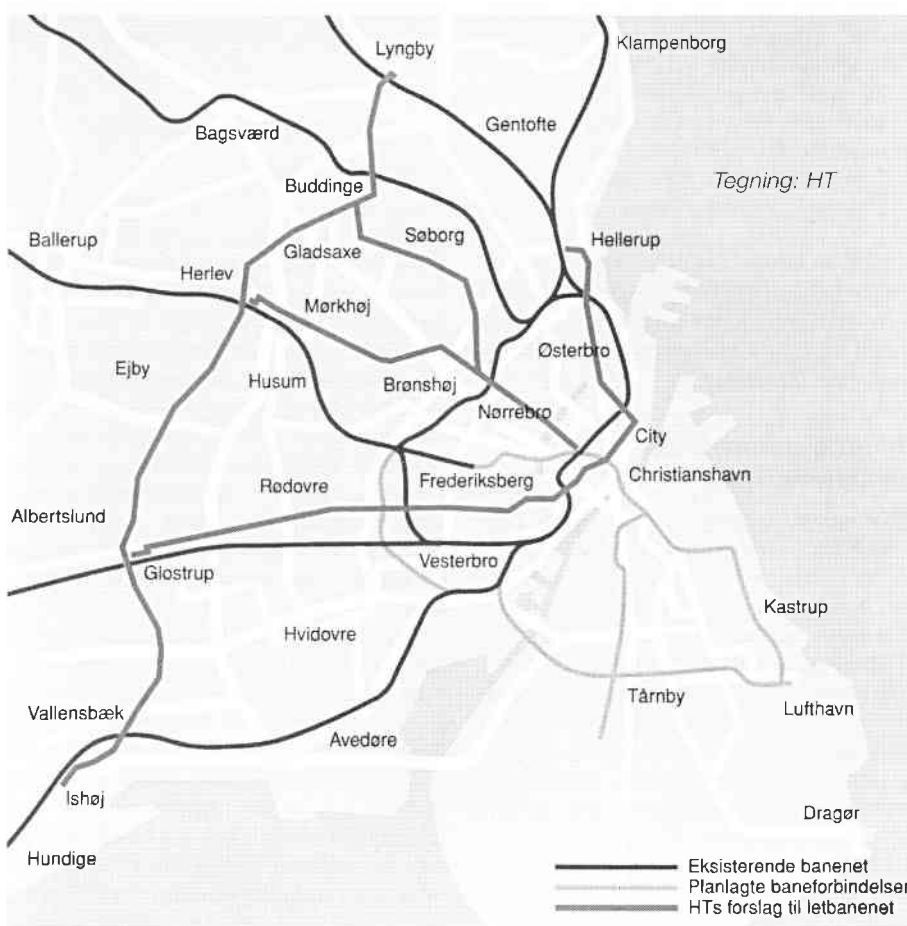
Ny organisationsændring

Regionaltogsddivisionens organisationsstruktur ændredes pr. 1. januar efter kun syv måneders »levetid«, idet divisionen blev etableret den 1. juni 1993 i lighed med de øvrige divisioner inden for passagervirksomheden, men først nu er brikkerne til den ny organisation endelig bragt på plads.

Henrik Norgaard vil som hidtil være divisionschef, men nyt er at der på det næste niveau bliver tre faglige hovedområder: Salg og service, produktudvikling og produktion. Den hidtidige opdeling i fire geografiske regioner ophører. Derimod fortsætter det bærende princip med decentrale produktionsenheder.

Ministerskifte

Ved regeringsomdannelsen den 28. januar overtog den hidtidige industriminister Jan



Tøjborg trafikministerposten efter Helge Mortensen.

★

Til de væsentlige organisationsændringer pr. 1. januar hører også dannelsen af en ny tjeneste; *DSB trafikstyring*. Den er en del af DSB bane og omfatter omkring 685 medarbejdere, der først og fremmest er overført fra Regionaltogsdivisionen og S-togsdivisionen.

Under DSB trafikstyring hører togtrafikens daglige afvikling på strækninger og stationer. Det indebærer også, at man forvalter ejerskabet af spor, signaler, sikringsanlæg og transmission. Alle spørgsmål om sikkerhed, herunder uddannelse og regler, hører ligeledes under DSB trafikstyring. Det samme gælder beredskabet i forbindelse med uheld, ulykker mv. Til chef for DSB trafikstyring er udnævnt *Eigil Sabroe*. Under ham hører et trafikkontor samt trafikstyring Øst og Vest (de hidtidige styringsenheder). Trafikstyringsopgaverne under S-banen samles i én styringsenhed.

Giganternes top ti

DSB kommer ind som nummer 26 på en liste over de største koncerner i Danmark i 1993. Delt op i brancher er DSB andenstørst inden for »transport og spedition« efter SAS. Det er Børsens Nyhedsmagasin, der hvert år i december gør status over erhvervslivet i det såkaldte »Guld nummer«. I denne specialudgave rangordnes koncernerne efter omsætning på en »Top 300«.

Som arbejdsgiver er DSB landets fjerdestørste efter P&T, SAS og ISS-koncernen. På det tidspunkt antallet blev gjort op i 1992 var der 20.998 ansatte.

På en af de mange lister i Børsens Nyhedsmagasin kommer DSB dog ind på en førsteplads. Efter Børsens beregninger er DSB den virksomhed med det klart største underskud i 1992 med 4.229 mio. kr. i røde tal.

Som nummer 110 på listen over de største koncerner i Danmark kommer DSB færgerestauranter, færgekiosker & tax-free shops as, og på plads 130 følger DSB restauranter og kiosker as.

Hovedstadens trafik på skinner igen

Hovedstadsrådets Trafikselskabs plan »Vision 2005« forelå i pjecform i begyndelsen af december. I den kan man læse, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet skal have et ordentligt løft frem til år 2005.

Sporvognen skal tilbage til hovedstaden, som allerede nævnt i »jernbanen«, nr. 6/93, men om det skal være moderne sporvogne eller sporbusser, som er en videreudvikling af »duobussen«, der for tiden testes i København, står åbent. Begge typer går under navnet »letbaner«.

Konkret foreslår HT, at tre linier lægges på skinner i Storkøbenhavn:

Linie 1 fra Hellerup, Kongens Nytorv, Ho-

vedbanegården og ad Vesterbrogade/Roskildevej til Glostrup.

Linie 2 fra Nørreport station og videre ad Nørrebrogade til Nørrebro station hvor linien deler sig til Gladsaxe og Herlev.

Linie 3 mellem Lyngby, Herlev, Gladsaxe og Ishøj ad den nuværende ring 3.

De valgte strækninger er i dag nogle af de stærkest trafikerede i hovedstadsområdet. En letbaneløsning, der kan trække kunder fra bilerne over på skinner, vil medføre en betydelig forbedring af det lokale miljø. For kunderne vil det samtidig betyde en hurtigere og mere bekvem transport.

HT har ikke taget stilling til, om letbanerne skal køre i gadeniveau, eller om de helt eller delvis skal lægges i tunneler under gaderne. Det afhænger dels af de berørte kommuner, men også af, hvor mange penge, politikerne vil ofre på en forbedring af trafikken i Storkøbenhavn. Det er dyrere at grave letbanerne ned, og for der ligger en præcis beslutning om, hvordan letbanerne skal se ud, kan der ikke sættes endelig pris på. Beløbet svinger mellem 1,6 og 5,4 mia. kr. HT har lavet et overslag på en kombineret både og løsning, som vil koste cirka tre mia. kr. i anlægsudgifter. Det betyder, at letbanerne kan graves ned under Københavns City, medens de kører i gaderne uden for centrum.

Samlet løber HTs forslag til en forbedring af den kollektive trafik op i knap fem mia. kr. frem til år 2005 - godt 400 mio. kr. om året; mindre end udgiften til en kvart Storebæltsforbindelse, men alligevel mere end HT, amter og kommuner selv kan klare. Derfor foreslås det, at Folketinget bidrager med halvdelen af beløbet for at lette presset fra trafikken i den del af Danmark, hvor godt hver tredje dansker bor.

Udbud af ny Bybane i København

Ørestadsselskabet I/S har udpeget de rådgivningsfirmaer, der får mulighed for at give tilbud på projekteringen af Københavns nye Bybane. I alt ca. 30 firmaer kan enten enkeltvis eller som deltagere i et konsortium give tilbud på en eller flere af de syv rådgivningsopgaver, som udbydes. Firmaerne er valgt blandt mere end 80 ansøgere. Blandt de udvalgte er adskillige udenlandske firmaer bl.a. fra England, Frankrig og Sverige. Tilbud på rådgivningsopgaverne skal afleveres til Ørestadsselskabet i begyndelsen af marts 1994, således at der kan indgås kontrakter med rådgiverne i løbet af dette forår.

Opgaverne, der udbydes, omfatter den samlede tekniske rådgivning i forbindelse med både anlægsarbejder og materielproduktion til Bybanen. Bybanen skal anlægges i tre etaper på tilsammen ca. 19 km. I første etape føres Bybanen fra Nørreport via Kgs. Nytorv og Christianshavn til Christmas Møllers Plads og herfra med en gren ud gennem Ørestaden og en gren til Amagercentret. I anden etape kan Bybanen videreføres til Frederiksberg og Vanløse og

i tredje etape til lufthavnen. Det forventes, at projekteringen vil være så langt, at anlægs- og produktionsopgaverne kan udbydes til entreprenører og leverandører i midten af 1995.

Busdivisionen

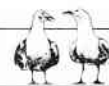
Busdivisionen (HTs operative del) har i november udsendt sin første selvstændige årsberetning og har som en af de første offentlige virksomheder forvandlet et offentligt bevillingsregnskab til et forretningsregnskab.

Busdivisionen er stadig et offentligt selskab, men et offentligt selskab, der kan konkurrere med private busselskaber. Busdivisionen drives i dag efter forretningsmæssige principper. Budgettering, økonomistyring og regnskabsaflæggelse sker efter principperne for privat virksomhedsdrift. Omkostninger og indtægter ved busdriften er derfor nu direkte sammenlignelige med de private entreprenørers. Det kræver, at Busdivisionen hverken har fordele eller ulemper i forhold til private selskaber. Af regnskabet fremgår det, at HT og Busdivisionen har samme rettigheder og pligter overfor hinanden, som gælder for forholdet mellem HT og de private entreprenører. Aftalerne mellem HT og Busdivisionen sikrer, at der ikke på noget område sker krydssubsidering.

Busdivisionen tror stadig på, at privatiseringshysteriet omkring den kollektive bustransport i hovedstadsområdet - således som det kommer til udtryk i den gældende HT-lov - bliver afløst af en lov, der giver den offentlige busdrift lige og fair konkurrencebetingelser i fremtiden.

Busdivisionen kører p.t. 70% af den kollektive bustrafik i hovedstadsområdet. Med sine 3000 ansatte er Busdivisionen landets største busselskab. Med baggrund i HT-loven skal Busdivisionen 1. april 1994 afgive 22% af sin trafik til private busselskaber.

Færgenyt



Nye motorer i »Ask«

En uge tidligere end beregnet kunne færgen »Ask« genindsættes på Kalundborg-Århus overfarten. Det skete 27. november efter veloverstået ophold på Fredericia Skibsværft, hvor der er blevet indbygget nye motorer. Der er tale om to finske Wärtsilä motorer på hver 6700 hk til en samlet pris af 22 mio. kr.

Efter motorhavariet i september skulle DSB tage stilling til, om de gamle motorer burde repareres for 12 mio. kr., eller om man skulle indkøbe nye. Og valget faldt altså på det sidste ud fra den opfattelse, at prisforskellen hurtigt kunne tjenes ind. De gamle motorer var af en sjælden type, hvilket betød dyre reservedele. Hertil kommer fordelene ved, at dele fra disse motorer nu kan anvendes som reserver for færgen »Urd«.



M/F »Arveprins Knud« fra 1963 får som den ældste DSB-færge installeret »Black Box«.

Under opholdet i Fredericia er der samtidig sket en væsentlig modernisering af færrens cafeteria. Det virker nu mere indbydende, foruden at der er skabt mulighed for en hurtigere ekspedition. »Urd« gennemgår en tilsvarende modernisering i januar.

HH-overfarten indskrænker

En afmatning i trafikken og faldende omsætning på Helsingør-Helsingborg overfarten er årsag til, at ScandLines med virkning fra årsskiftet har foretaget indskrænkninger i sejladsen. Det er gået ud over sejladsen med »Prinsesse Elisabeth« og »Ursula«. De to færger vil fra mandag til fredag sejle to dobbeltture færre i forhold til den hidtil gældende sejlplan, på lørdage fire dobbeltture færre og på søndage fem. Det betyder, at der fra lørdag eftermiddag til søndag middag kun sejles med de to færger: »Tycho Brahe« og »Aurora af Helsingborg«.

Black box

DSB rederi er i færd med at installere black box, kendt fra fly, på de største færger. En black box lagrer oplysninger om navigation, kommunikation og vindforhold. Efter en eventuel ulykke vil de lagrede oplysninger kunne kortlægge færgens færd frem til ulykkestidspunktet, hvilket gør systemet egnet som bevismateriale i en efterfølgende retssag.

De færger, der får det nye system, er udvalgt således, at alle større DSB overfarter bliver dækket i løbet af de næste to år.

Færgerne *Dronning Ingrid*, *Tycho Brahe*, *Ask* og *Urd* har allerede systemet. Færgerne *Heimdal* og *Lodbrog* er p.t. ved at få installeret systemet. I 1994 og 1995 vil færgerne *Kraka*, *Romsø*, *Arveprins Knud*, *Prins Joachim*, *Kronprins Frederik*, *Prins Henrik*, *Dronning Margrethe II* og *Danmark* få installeret en black box.

Skarp konkurrence

Med åbningen af to nye færgeruter mellem Sverige og Tyskland vil konkurrencen om godstransporten mellem Skandinavien og Kontinentet til foråret blive betydeligt skærpet. Det nye »private« tyske Østersø-rederi, DFO, der samarbejder med DSB på ruten Rødby-Puttgarden og Gedser-Warnemünde, åbner til maj en rute fra Rostock til Trel-

leborg i samarbejde med det svenske statsrederi, SweFerry. Samtidig satser det svenske rederi, Nordö, på en ny rute fra Malmö til Rostock. Dermed får Sverige endnu flere direkte færgesambande til Tyskland, idet DFO opretholder ruten Trelleborg-Sassnitz, medens TR-Line kommer til at sejle parallelt med DFO/SweFerry på Trelleborg-Rostock.

Udbygningen af Østersø-ruterne sker samtidigt med, at godsmængden mellem Skandinavien og Kontinentet er faldende, og DSB risikerer meget vel at blive taber i den hårde konkurrence om godstransporterne. DFO = Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH, Rostock.

Havnene rundt

DSB har indgået en charteraftale med Københavns Kommune om M/F Kronborg. Den har i januar måned afløst M/F Holger Danske på Samsø-overfarten. Kronborg blev sidste år overdraget til København Kommune af staten (der betalte 15 mio. kr. til DSB) til brug som udstillings- og kulturskib i forbindelse med byens status som europæisk kulturby 1996.

Endnu et år med underskud på Grenå-Hundested Linien har fået ejerselskabet »Difko 62« til at beslutte at indstille trafikken den 30. april 1994, når de to færgehavnes garantiordninger ophører. Forud for lukningen forsøgte det nye driftsselskab »Kattegat«, der står bag den kommende hurtigfærgerute (med »fregatfærgeren« *Kattegat*) at forhandle sig frem til en forlængelse af M/F Djursland's engagement på ruten frem til april/maj 1995, hvor nybygningen er klar.

Det er ikke lykkedes, så muligheden for at M/F Prinsesse Anne-Marie indsættes foreligger - på time-charter basis med DSB-besætning. DSB-færgeren, der p.t. sejler for Let Line mellem Køge og Riga via Karlskrona, har allerede ikke kapacitet nok og skal erstattes af et større skib. ScandLines behøver den heller ikke til HH-overfarten på grund af vigende trafikalt.

★

SAS og Dampskibsselskabet Øresund (DSØ) har indgået en ny samarbejdsaftale vedrørende drift og bemanning af hurtigbådsruten mellem Malmö City og Københavns Lufthavn i Kastrup. Aftalen indebærer, at SAS/DSØ skifter de driftsmæssigt omkostningskrævende luftpudebåde ud med to nykontraherede Kværner-Fjellestrand-katamaraner, der leveres i juli i år. DSØ råder i forvejen over fire katamaraner fra dette værft og vil få driftsmæssige fordele ved anskaffelse af fartøjer af stort set samme type. »Ørnen« har i lang tid været anvendt på »Lufthavns-ruten«, der i øvrigt i 1993 har oplevet en fremgang i passager-tallet på 16%, i alt 350.000 på årsbasis.

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

Privatbanerne



Nærumbanen (LNJ)

Dette års spormodernisering, som vil omfatte de sidste 2 km fra nær Ørholm til Nærum, vil sandsynligvis starte sidst i april måned - atter i samarbejde med OHJ's banekolonne. Under arbejdet er det hensigten at »samle« perron 1 og 2 i Ørholm til en samlet station ved den senest etablerede nordlige perron - hvorefter den gamle

Ørholm station bliver overflødig. I Nærum etableres omløbsspor, et stort ønske gennem årtier.

En af Nærumbanens styrevogne er solgt til Østbanen, som vil ombygge den til styrevogn for den tilbageværende solokørende lynette ym 2.

Nærumbanen har erhvervet en brugt Unimog fra DSB (Nr. 883), og vil efter renoivering, opmaling m.m. litrere den LNJ LT 2.

Afsnittet om Nærumbanen er skrevet af Jan Forslund Privatbanerne redigeres af Ole-Chr. M. Plum



Holbæk Privatbaners »nye« motor-tog OHJ Bk 230-Mo 26 efter første prøvetur. Foto ved værkstedet i Holbæk 23. december 1993: Ole-Chr. Munk Plum.

Boganmeldelser



Jernbaneårbogen - på sporet af 1993 Af Henrik Bache Banebøger, Roskilde

48 sider, 120 ill., kr. 124,-

At skulle anmelde en årbog skaber i sig selv risikoen for at gentage sig selv. Henrik Bache, der nu ser ud til at være eneforfatter på årbogen, har endnu engang leveret et smukt stykke håndværk. Teksten bliver bedre og bedre år for år, og der er ingen tvivl om, at han har selekteret de 120 fotos leveret af 40 forskellige fotografer med smag og omtanke. Tegneren Erling Nederland er i øvrigt en gevinst for årbogen - som han er for alle publikationer, der nyder godt af hans ekspertise - udover hans tegneevne. HO-tegningerne af ER-togsættet, litra MJ og Hbikks-vognene kan en »DSB-nyt - kort fortalt redaktør« godt misunde forfatteren, de er næsten bogens pris værd.

Når man glæder sig over omslaget dejlige farvebilleder - alle de sort/hvides kvaliteter ufortalt - kan man ikke samtidig undgå at ærge sig over, at »markedet« er for lille til en jernbaneårbog, hvor farvebilledernes antal var større. »Konkurrenten« i Hadsund gør det bedre. Men på den anden side. Konkurrence er sundt, det udfordrer til et stadig forbedret resultat, det har vi i mange år konstateret i den »flora« af jernbaneentusiasttidsskrifter, der udsendes blot i vort lille land. Og vi »skinnegale« kan jo ikke lade være med at købe det hele, vel...!

Jeg kan kun samstemme med årbogens redaktør: »God fornøjelse med bogen!«

EBJ

Banvakt 17 Af Niels Erik Wååg SJK 59

Sidste nye bog fra den svenske jernbaneklub SJK er en herlig jernbane-kulturhistorisk beskrivelse af to af de klassiske svenske job ved jernbanerne: Rallaren (banebørsten) og Banvakten. Forfatteren er opvokset i en banvaktstue, og har derfor et førstehåndskendskab til livet på de øde jernbanestrækninger, hvor banvakten havde et ansvarsfuldt job i at passe og tilse de 4-5 km banestrækning. Historien begynder omkring 1870 og er geografisk placeret til strækningerne omkring Grängesberg på Bergslagsbanen.

Bogen er særdeles læsværdig, og giver et realistisk billede af det hårde, men meningsfulde banvaktliv fra ansættelse til pension. »Banvakt 17«, i A5 format og med 80 sider, er rigt og flot illustreret, og flere af billederne bliver minutøst forklaret med en egentlig billedanalyse - og det er faktisk første gang jeg har stødt på noget sådant i

en jernbanebog, men interessant er det. Bestilling hos SJK Bokförsäljning, box 1229, 183 12 Täby. (Pris 130,- kr. + dansk gebyr kr. 30,-).

Jan Forslund

Produktionsliste for jernbanevognfabrikken Scandia, Randers - dens efterfølgere og forgængere. Af Per Topp Nielsen Dansk Jernbanearkiv, 1994

Scandia i Randers, Randers Jernbanevognfabrik, Hvide Mølle, Ascan, ABB Scandia...

Kært barn har mange navne - men ingen dansk jernbane-entusiast er i tvivl om, at fabrikken, der oftest har lydt kaldenavnet Scandia under én eller anden form, er central i det danske jernbanemateriels historie.

Det er således ikke nogen tilfældighed, at hele 159 stk. af DJKs store og brogede samling materiel (se jernbanen 5/1993) har oprindelse i Randers.

Derfor er det også et uvurderligt stykke arbejde, Per Topp Nielsen har gjort ved at sammenstille en så komplet liste som muligt over det nybyggede jernbanemateriel, der i fabrikkens 133 første år er fremstillet her.

I skrivende stund foreligger kun første del af listen, dækkende årene fra 1861 til 1929 - men når dette læses, skulle hele fortegnelsen, der er samlet i ikke særligt prangende A5-hefter, foreligge. Idéen er helt rigtig: Her er det oplysningerne og ikke udstyret, der tæller. Og for at få disse oplysninger gjort så bredt tilgængelige som muligt, præsenteres de i særdeles spartansk udstyr. Sådan må det være, når en liste over mere end 30.000 køretøjer skal offentliggøres.

Udtrykket »mere end 30.000« skal tages helt bogstaveligt: Selv om hvert nyt køretøj på Scandia nu får et byggenummer, er det IKKE udtryk for, at man på fabrikken kender det præcise produktions-tal fra 1861 til idag. Første køretøj med byggenummer var nemlig nr. 18.058, DSB CL 1529, leveret 10. marts 1944 - indtil da havde man klaret sig uden, fortæller Per Topp Nielsen i sit glimrende værk.

Lad det være sagt straks: Produktionslisten er hverken mere eller mindre end - en liste. Og selv om der i 1961 udkom en glimrende bog om virksomheden Scandias historie, var det ikke ligefrem set med en jernbane-entusiasts øjne. Scandias produktion gennem tiden kunne nok være værd at sætte fokus på i en bogserie. Men der er den hage ved det, at fabrikken har leveret en så stor del af det danske jernbanemateriel, at en bogserie med en sådan målsætning vil betyde stor, stor overlapning med en række andre publikationer.

Nok derom: Per Topp Nielsens produktionsliste er et standardværk for danske jernbane-entusiaster, og prisen for de ca. 200 A5-sider, 165 kr., er overkommelig.

For alle leveringer indeholder listen ordrenummer/byggenummer (fra 1944), bane, litra og nummer (ved leveringen), stykantal, ordredato og leveringstidspunkt/-tidsrum, tegnings-/foto-reference samt en superkort beskrivelse af, hvad ordren drejer sig om. Eksempel:

Ordre nr. 1930, ordredato 1923-08-08, 6 stk., SB T 401-407, tegning 12546, Bem.: Åbne godsvogne med håndbremse (6 stk. = 401-404, 406 og 407). Også tg 12560.

Produktionslisten kan anbefales som opslagsværk for alle, der har en vis interesse i rullende materiel ved de danske jernbaner. Listen fås også i A4-lösblade eller som diskette.

Anders Riis

Odense-Nr.Broby-Fåborg Banen Af Lars Viinholt-Nielsen SFJ-bøger

I Jernbanen nr. 5/93 skitserede Anders Riis i »redaktøernes hjørne« en fyldestgørende og anvendelig målestok for kvalitetsbedømmelse af jernbanebøger. Hårde vilkår vil nogle nok mene, men jeg er enig, ikke mindst når det gælder deciderede historiske bøger, som fx denne gedigne sag om Brobybanen fra en kendt »fynsk« forfatter, Lars Viinholt. Og lad det være sagt med det samme - bogen opfylder til fulde alle de btingelser om historik, liniebeskrivelse, dagligdagen, materiel o.s.v. som man med rimelighed kan forlange. Forfatteren anfører beskedent i indledningen, at han ikke selv har oplevet eller kørt banen, som blev nedlagt i 1954, men det synes bestemt ikke at have forringet stofbehandlingen, som overalt er sober, fyldig og præcis.

Man må tage hatten af for de få jernbaneforfattere, som formår at fordybe sig i et bestemt stofområde fra ældre tid. Det fordrer tid, interesse, og utallige besøg i arkiver, museer, lokalområder m.m. Nu har Brobybanen så fået sin historie fortalt, og man kan vel håbe, at alle landets nedlagte jernbaner får et eftermæle af lignende karat, men som alle ved, er der mange huller endnu.

Lars Viinholts bog er let og hurtig at læse - en to-tre juledage gjorde has på de 128 sider med mange, og »sjældne« illustrationer (hvoraf nogle dog godt kunne have fortjent en større gengivelse). Fremhæves skal afsnittene om den daglige drift i 48 år, samt det afsluttende kapitel, hvor to jernbaneinteresserede har gennemtravet banen i 1993, for at finde »sporene af ONFJ«.

Bogen kan varmt anbefales til alle med historisk interesse for danske jernbaner. Kan bestilles hos SFJ-bøger, Miravej 4, 8240 Risskov for kr. 180,- eller gennem DJK's salgsafdeling.

Jan Forslund

Skynd dig - tur til Polen

Jernbanemuseets Venner og Dansk Jernbaneklub arrangerer udflugt til Polen den 8.-10. april 1994 med dampstøt på metersporsbanerne i Pommern og besøg på jernbanemuseet i Gryfice med besigtigelse af Tyn 6 nr. 3532 og 3636 (formentlig identisk med ABA 42).

Programmet for turen, som allerede er bekræftet af Polferries og PKP i Szczecin er følgende:

Fredag den 8. april

mødes turdeltagerne på Nordre Toldbod i København for ombordstigning på Polferries »M/F Wilanow« kl. 20.30. Der er mulighed for at vælge mellem indvendig kahyt uden bad, beliggende under bildækket (2 og 4 personers kahytter) eller udvendige kahytter med eget bad og toilet, beliggende over bildækket (de fleste 2 personers kahytter) mod et tillæg på kr. 50,- ved ombordstigningen anvisning af plads i den valgte kahytskategori. Færgeren afsejler kl. 21.30, og der vil være mulighed for at besøge natklub og restaurant ombord.

Lørdag den 9. april

ankommer færgeren til Swinoujscie kl. 7.45. Der er inden ankomsten mulighed for at handle toldfrit og købe morgenmad i cafeteria eller restaurant ombord (pris ca. kr. 35,-). Efter pas- og indrejsekontrol fortsætter gruppen i turistbusser direkte fra terminalen over Wolin (vikingernes Jomsborg) mod Gryfice, ca. 100 km fra færgehavnen. Ankomst til Gryfice kl. ca. 10.30.

Ved ankomsten arrangeres rundvisning i det polske jernbanemuseums filial på stationsområdet, hvor bl.a. to stk. Tyn 6, nr. 3552 og 3636 er udstillet udendørs. I hvert-

fald den ene af maskinerne indeholder kedel eller ramme fra et tidligere dansk lokomotiv, nemlig de alske metersporsbaner ABAs nr. 40-42, bygget på Vulcan i Stettin 1927, og solgt til fortsat drift i Pommern ved de alske baners lukning i 1932. På museet er der også udstillet andet metersporsmateriel. Samlingen er under opbygning, og materiellet er ikke færdigrestaureret.

Der arrangeres rangering på metersporsstationen med det damplokomotiv, som skal fremføre vort særtog, Px 48 nr. 3901. Typen er en polsk efterkrigs konstruktion, som er bygget i et stort antal og har kørt på såvel 750 mm som 1000 mm strækninger overalt i Polen. Vort særtog er oprangeret af en lukket godsvogn, en åben godsvogn til kultransport med håndbremse, en vogn til transport af træ og en pakkvogn, samt to moderne personvogne i rød/hvid bemaling, indrangeret sidst i toget.

Særtoget afgår fra Gryfice kl. 11.30 ad PKPs strækning 376, som benyttes af to daglige togpar mellem Gryfice og Niechorze, 38 km fra Gryfice, mens der ikke for tiden er persontrafik på den sidste delstrækning til Trzwbiatow, 55 km fra Gryfice.

Undervejs er der bl.a. krydning med plantog, fremført af rumænsk motorvogn, på stationen i Popiele, rangering på flere

mellemstationer, fotostop ved metersporsstrækningen niveaufrie krydsning af normalsporede strækninger og på en bro over en kanal. Omkring kl. 15 er der en times ophold i Trzesacz ved Østersøkysten, hvor der er mulighed for en fodtur til den lokale udgave af Højerup kirke helt ude på klinten mod Østersøen. Efter pause fortsætter særtoget med endnu et antal interessante fotostop på broer og mellemstationer til Trzwbiatow, hvortil særtoget ankommer kl. 17.15.

Deltagerne bliver nu samlet op af busserne, som kører tilbage langs Østersøkysten. Undervejs er der arrangeret fælles aftensmåltid på en lokal restaurant. Efter måltidet fortsætter vi mod Swinoujscie, som nås i god tid inden færgens afgang kl. 22.30. Der er igen mulighed for at benytte restaurant og natklub, handle toldfrit (fuld ration) og få en ordentlig nats søvn inden færgeren ankommer til Nordre Toldbod **søndag morgen, den 10. april** kl. 10.00.

Turprisen indeholder rejse med færge København-Swinoujscie-København i den valgte kategori kahyt, bustransport i Polen, besøg på smalsporsbanen med særtog, afgift til rejsegarantifonden og DRF's ansvarsforsikring, dansk turleder og polsk guide. Mindste deltagerantal: 60 personer. Rejsen er arrangeret af Vindrose Rejser.

Der forventes stor interesse for turen, og ved overtegning ud over 80 deltagere kan der på grund af færgens kapacitet ikke tilbydes ekstrapladser. Tidlig tilmelding, også af hensyn til endelige aftaler i Polen, tilrådes.

Benyt chancen for at kombinere en kort fridagsferie med en dampudflugt i Pommern, med chance for flot forårsvej.

OBS! Indbetalingsfrist for DJK-medlemmer 1. marts. Program er indtalt på telefonavisen, og programmet kan rekvireres på Kalvebod Brygge.

**POLEN
DAMPUDFLUGT**

Bestillingskupon

Turprisen som er opgjort nedenfor bedes vedlagt bestillingen i check eller indbetalt på DJKs girokonto 8 11 10 06. Kuponen bedes dog uanset indbetalingsformen indsendt.

		(sæt kryds)	(beløb)
Basispris	kr. 595,-	☐	_____
Tillæg for udvendig kahyt med eget bad og toilet	kr. 50,-	☐	_____
Madpakke, leveret i toget (brød, polse, sodavand/juice)	kr. 30,-	☐	_____
Deltagelse i fællesspisning lørdag aften (excl. drikkevarer)	kr. 50,-	☐	_____
Turpris ialt med to måltider og udv. kahyt	(kr. 725,-)		_____
Navn	_____		
Adresse	_____		
Telefonnr.	_____		

Hvis en kopiproduktion er mulig, vil jeg være interesseret i at bestille et sæt lokomotivskilte (polsk ørn+typeskilt+nummerskilt, ialt 3 kopiskilte) med
☐ Tyn 6 ☐ Px 48 for kr. 200,-.
 Bestilling er bindende, hvis det kan lade sig gøre at få produceret skiltene.

Bestilling sker ved indsendelse af den fulde betaling til:

**Dansk Jernbane-Klub,
Udflugtsafdelingen,
Kalvebod Brygge 40,
1560 København V.**

Møder i DJK

DJKs generalforsamling 1994 - dagsorden, forslag og opstillede....

..til generalforsamling i DJK den 13. marts 1994 klokken 10.30 i Englesalen på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om sidste år og planerne for næste år.
3. Godkendelse af regnskab.
4. Fastsættelse af kontingent for næste år.
5. Indkomne forslag.
6. Valg til hovedbestyrelsen i henhold til paragraf 4 i vedtægterne.
7. Eventuelt.

Forslag og opstillede:

Ad 4: Kontingent: Bestyrelsen foreslår uændret kontingent for næste år.

Ad 5: Der er kommet forslag fra Henning Møller om at generalforsamling 1995 henlægges til vest for Storebælt, evt. i Odense. Begrundelsen er, at generalforsamling også er for medlemmer vest for Storebælt.

Bestyrelsen foreslår, at generalforsamlingen fremover lægges klokken 13 således at medlemmer kan nå at rejse frem og tilbage samme dag, men at generalforsamlingen stadig holdes i København, hvor foreningen har hjemsted.

Ad 6: Valg til Hovedbestyrelsen: Følgende er på valg og modtager genvalg:
Bent Jacobsen (formand)
Gunner W. Christensen (kasserer)
Preben Clausen
Ebbe Makholm
Poul Kaspersen (suppleant)

Til den ledige plads opstiller bestyrelsen

Knud Thomsen, Ole Olsen

Der er fra medlemmer indkommet forslag om opstilling af

Søren Bay, Alf Blume

Til revisorer og revisorsuppleanter foreslår bestyrelsen genvalg af Finn B. Paulsen, Niels K. Pedersen, Ede Neergård og Mogens Levin.

Bestyrelsen
Flemming Jakielski

Nordjysk afdeling

Onsdag den 2. marts 1994 kl. 19.00

Emne: Damptog i Harzen og Løgstørbanen 100 år.

Vel mødt på Fochhammersvej.

Frank Sørensen

Møder i København

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

Onsdag den 20. april 1994 kl. 19.30:

Fra Maribo Bandholm Jernbane til Museumsbanen. Carsten Buhl m.fl. fra Museumsbanen fortæller om Bandholm-banens udvikling fra hensygnende men dog stadig levende godsbane til aktiv museumsjernbane. Der vil blive vist film og lysbilleder fra Museumsbanen gennem tiderne.

Aftenens emne danner optakt til markeringen af Maribo Bandholm Jernbane's 125-års jubilæum i 1994.

Jernbanefilm på Filmmuseet:

Lørdag den 5. marts 1994 kl. 15.00:

DJK har lejet Filmmuseet's store biograf, Store Søndervoldstræde 4, 1419 København K, til en forevisning af film, hvor »jernbanen« spiller hovedrollen.

Hovedfilmen er »Jernbanens hårde drenge« / *Emperor of the North*, Århundredets slagsmål på tog i topfart. Filmen foregår i et hårdt miljø, nemlig blandt de amerikanske omstrejfende bumser under depressionen i 30'erne og deres fødte fjender, jernbanemændene, som kæmpede en evig kamp for at hindre vagabonderne i at springe på togene for at kore gratis med. Lee Marvin og Ernest Borgnine spiller de to dødsfjender. Desuden medvirker Keith Carradine.

Filmen er uegnet for mindre børn!

Som forfilm vises nogle af DSB's gode gamle film.

Indgangen åbnes kl. 14.30. Entré kr. 40.

Lolland-Falster Afdeling

Tirsdag den 1. marts kl. 19.00:

Modelbanemøde i Sakskøbing. Mødestedet er kælderens under Vestergade nr. 21, indgang fra gården. Tilmelding bedes givet til Per Topp Nielsen, tlf. 53 89 41 27.

Tirsdag den 5. april kl. 19.00:

Medlemsmøde i Nykøbing F.

Ole Jensen

Sydjysk afdeling

Generalforsamling den 30. maj 1994 kl. 19.30 i Bramming Remise

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om sidste år og planer for næste år.
3. Godkendelse af regnskab.
4. Valg til bestyrelsen.
5. Indkomne forslag.
6. Eventuelt.

Forslag under punkt 5 skal være formanden i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen.

Bjarke Boldt

DJK's Salgsafdeling

NYHEDER

Over sund og bælt, glimt fra Torben Nellemanns billedsamling af Mogens Nørgaard Olesen. Lamberths forlag har stået for udgivelsen af denne bog, der behandler udviklingen i dansk færgedrift siden dampfærgerne kom til. Der indledes med to artikler skrevet af afdøde landsretssagfører Torben Nellemann i 1958 og 1972. Dernæst er der syv kapitler om færgefarten i perioden 1880-1995. Det er først og fremmest selve færgerne, deres udseende og konstruktion, der er lagt vægt på i teksten.

Bogen, der er på 128 sider (format A4), er rigt illustreret, bl.a. med ca. 150 billeder fra Torben Nellemanns store billedsamling. Pris 398,- kr. (inkl. forsendelse).

DSB,....rundt om husene. Ad Godsforbindelsesbanen i København af Ole-Chr. M. Plum og Jakob Stilling. Dansk Jernbane-Klub har selv stået for udgivelsen af denne 2. reviderede udgave af et tilsvarende hæfte fra 1989. Turen ad Godsforbindelsesbanen og de stationer, der passerer, er beskrevet i tekst og billeder på 28 sider, der er rigt ill. Pris 25,00 kr. (for medlemmer af DJK) ellers er prisen 35,00 kr.

Jernbanehistorisk årbog '94 med artikler bl.a. om Randers-Aalborg banens åbning i 1869, Den store jernbanelov fra 1894, Vigerslev-ulykken i 1919 og de sidste store privatbanenedlæggelser i 1969. Traditionen tro udsender forelaget banebøger i april måned næste bind i denne populære årbogserie. Ved bestilling inden 1. marts 1994 er prisen 135,- kr. (Ordinær pris er 149,- kr.).

Jernbanekalender 1994. Dansk Jernbane-Klubs kalender for 1994 har som tema Damptog i Polen. Der er 12 kalenderblade med billeder optaget af Dorthe og Ole-Chr. M. Plum i 1992-93. Prisen er kr. 28,- kr. (inkl. forsendelse).

★

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

postgirokonto 3 17 91 76,
Dansk Jernbane-Klub,
Salgsafdelingen,
Kalvebod Brygge 40,
1560 København V.

Husk på talon til modtageren at anføre bestilling samt medlemsnummer.

Har du endnu ikke fået Salgsafdelingens omfattende katalog »På sporet af Dansk Jernbanebøger 1993-94«, kan du bestille det samtidig med en ordre eller sende 5 kr. i frimærker til Salgsafdelingen.

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 fejledekspeditioner og fejleksemplarer sker ligeledes hertil.

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen. »jernbanen« udsendes i månederne februar, april, juni, august, oktober og december til medlemmerne af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør så vidt muligt være maskinskrrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom 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
1/3	Medlemsmøde i Sakskøbing	30
2/3	Medlemsmøde i Aalborg	30
5/3	Jernbanefilm på Filmmuseet	30/206
13/3	DJKs generalforsamling	30/163/206
18/3	Medlemsmøde i Randers	206
22/3	Medlemsmøde i Odense	206
24/3	Medlemsmøde i Herning	206
29/3	Vogn-ex. aften	206
5/4	Medlemsmøde i Nykøbing F	30
8.-10/4	Udflugt til Polen	29
20/4	Medlemsmøde i Århus	206
20/4	Medlemsmøde i København	30
26/4	Vogn-ex. aften	206



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 Borkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Anders Færch Hansen, Mariagerbanen,
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager,
Tlf. 86 47 80 80.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen,
Hogholtevej 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 Helsinge.
- 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,
Reishalevej 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, Noddevej 27,
Stae, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Martins, 98 81 10 46.

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise

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

Odense remise

Per Boysen, Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

AUKTION FORÅR 1994

Fra foreningens arkiver samt fra dødsboer, som foreningen har arvet/opkøbt, kan vi hermed udbyde en række bøger og tidsskrifter vedrørende jernbaner på auktion.

I forbindelse med denne auktion, hvor der bl.a. udbydes en række sjældenheder, skal vi gøre opmærksom på, at foreningens bibliotek og arkiv også er blevet suppleret med ikke så få interessante bøger. Auktionen omfatter altså kun overskydende bøger m.m.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brevkort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der ved hver vare anført størrelsen af det mindste bud, der accepteres. Brevkort/breve skal være

**Dansk Jernbane-Klub,
Salgsafdelingen,
Kalvebod Brygge 40,
1560 København V**

i hænde **senest mandag den 14. marts 1994**. (Mærk brevkort/ brev med »Auktion, forår 1994«. Vore portofri bestillingskort kan ikke benyttes til at indsende tilbud på).

Alle, der afgiver bud på én eller flere varer, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf de endelige salgspriser vil fremgå.

Umiddelbart efter påske vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varer/varerne (Maksimalt 32,- kr.). Regningen skal være betalt senest 14 dage efter modtagelsen.

Med venlig hilsen *Birger Bruun,
H.C. Halvard og Ole-Chr. M. Plum*

Giv et rask bud på én eller flere varer senest mandag den 14. marts 1994.

- | | | | |
|---|------------|---|-----------|
| 1. DJK 27: Gribskovbanen 1880-1924 af Birger Wilcke..... | 20,00 kr. | 39. DSB. årsberetning for 1944-45..... | 10,00 kr. |
| 2. DJK 32-34: Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, 1897-1972, bind 1-3, af P. Thomassen og Birger Wilcke..... | 100,00 kr. | 40. DSB. årsberetning for 1960-64, 5 år..... | 25,00 kr. |
| 3. DJK 41: Vestbanen 1903-1978 af O.-C. M. Plum og B. Wilcke, 168 sider..... | 20,00 kr. | 41. DSB. Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1964..... | 15,00 kr. |
| 4. Danske Statsbaner 1847-1947, DSB 1947, 732 sider, rigt, ill..... | 400,00 kr. | 42. DSB. Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1967..... | 15,00 kr. |
| 5. Danmarks Jernbaner i 125 år, Herluf Andersens forlag 1972, 200 sider, rigt ill..... | 300,00 kr. | 43. DSB. Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1970..... | 15,00 kr. |
| 6. Fra Damphest til Lyntog af Carlo Andersen, 1947, 148 sider..... | 25,00 kr. | 44. Betænkning nr. 144 afgivet af Privatbanekommisionen, 1954, 656 sider..... | 30,00 kr. |
| 7. Farvel til Damphesten af Carlo Andersen og Gunnar Hansen, 1967, 118 sider, rigt, ill..... | 25,00 kr. | 45. Sveriges Kommunikationer, 27. maj 1962..... | 10,00 kr. |
| 8. Jernbanens Hvem, Hvad, Hvor, Politikens forlag 1959, 320 sider, ill..... | 20,00 kr. | 46. Rutebok for Norge, 20. aug. 1962..... | 10,00 kr. |
| 9. Jernbaneminder af Holger G. Hansen, 1962, 140 sider, ill..... | 15,00 kr. | 47. Jahrbuch des Eisenbahnwesens, folge 9, 1958, ca. 220 s., ill..... | 25,00 kr. |
| 10. Odense-Svendborg banen, 1876-1976 af Lars Vinholt-Nielsen, 278 sider, rigt ill..... | 30,00 kr. | 48. Jahrbuch des Eisenbahnwesens, folge 10, 1959, ca. 220 s., ill..... | 25,00 kr. |
| 11. Med Lemvigbanen gennem 100 år af P. Thomassen, 258 sider..... | 45,00 kr. | 49. Jahrbuch des Eisenbahnwesens, folge 11, 1960, ca. 220 s., ill..... | 25,00 kr. |
| 12. Kystbanen 1897-1972 af P. Thomassen, 312 sider, rigt, ill..... | 50,00 kr. | 50. Jahrbuch des Eisenbahnwesens, folge 12, 1961, ca. 220 s., ill..... | 25,00 kr. |
| 13. Nærumbanen gennem 75 år af P. Thomassen, 232 sider, rigt ill..... | 50,00 kr. | 51. DSB. Vingehjulet, 12. årgang, 1954-55..... | 25,00 kr. |
| 14. Kjøbenhavn-Slangerupbanen af P. Thomassen, 1980, 204 sider, rigt ill..... | 50,00 kr. | 52. DSB. Vingehjulet, 13. årgang, 1955-56..... | 25,00 kr. |
| 15. KSB-DSB af P. Thomassen, 1981, 204 sider, rigt, ill..... | 50,00 kr. | 53. DSB. Vingehjulet, 14. årgang, 1956-57..... | 25,00 kr. |
| 16. Tog og jernbaner af John R. Day, 1971, 158 sider..... | 5,00 kr. | 54. DSB. Vingehjulet, 15. årgang, 1957-58..... | 25,00 kr. |
| 17. Små tog på spinkle skinner, Hans Gerner Christiansen og O. Winther Laursen, 1972, 208 sider, rigt ill..... | 10,00 kr. | 55. DSB. Vingehjulet, 16. årgang, 1958-59..... | 25,00 kr. |
| 18. Da Fredericia var færgernes by, Poul Thiesen, 1974, 126 sider, ill..... | 25,00 kr. | 56. DSB. Vingehjulet, årgang 1971..... | 15,00 kr. |
| 19. Nordens Järnvägar 1968, 120 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 57. DSB-bladet, årgang 1972..... | 15,00 kr. |
| 20. Nordens Järnvägar 1969, 120 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 58. DSB-bladet, årgang 1973..... | 15,00 kr. |
| 21. Nordens Järnvägar 1970, 120 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 59. Jernbane-bladet, 32. årg., 1975..... | 15,00 kr. |
| 22. Nordens Järnvägar 1971, 120 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 60. Jernbane-bladet, 33. årg., 1976..... | 15,00 kr. |
| 23. Nordens Järnvägar 1972, 120 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 61. Jernbane-bladet, 34. årg., 1977..... | 15,00 kr. |
| 24. Nordens Järnvägar 1973, 120 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 62. Jernbane-bladet, 35. årg., 1978..... | 15,00 kr. |
| 25. Nordens Järnvägar 1974, 120 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 63. DSB. Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1971..... | 10,00 kr. |
| 26. Nordens Järnvägar 1975, 120 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 64. DSB. Danmarks Rejseforbindelser, vinter 1971-72..... | 15,00 kr. |
| 27. Nordens Järnvägar 1978, 128 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 65. Danske damplokomotiver - som jeg så dem, Frank Stenvalls Forlag, 1978, 128 sider..... | 45,00 kr. |
| 28. Deutsche Eisenbahnen im Bild 1976, 112 sider, rigt ill..... | 25,00 kr. | 66. Koreplan, Sverige, Nr. 2, februar 1961..... | 10,00 kr. |
| 29. Encyclopedia of Railways af O.S. Nock, 1977, 480 s., rigt ill..... | 45,00 kr. | 67. Koreplan, Sverige, Nr. 8, 1. august 1963..... | 10,00 kr. |
| 30. The Pictorial Encyclopedia of Railways af Hamilton Ellis, 1968, 592 sider, rigt ill..... | 20,00 kr. | 68. Jernbaneminder fra Sønderjylland, Niels Jensen, 1981, 47 sider..... | 15,00 kr. |
| 31. Järnvägs- och Automobiltrafik, Stockholm 1934, 260 sider (sjældent)..... | 40,00 kr. | 69a. DSB. Tjenestekoreplan 1961-62, hele landet (1A, 1B og 2)..... | 25,00 kr. |
| 32. Statens Järnvägar, 1938 av Kungl. Järnvägsstyrelsen, 136 s..... | 15,00 kr. | 69b. DSB. Tjenestekoreplan 1965-66, hele landet (1A, 1B og 2)..... | 25,00 kr. |
| 33. Statens Järnvägar, 1944 av Kungl. Järnvägsstyrelsen, 128 s..... | 15,00 kr. | 69c. DSB. Tjenestekoreplan 1967-68, hele landet (1A, 1B og 2)..... | 25,00 kr. |
| 34. Statens Järnvägar 125 år, 144 sider, rigt, ill..... | 25,00 kr. | 70. DSB. Værkstedsvejledning for Mz-lokomotiver, 2 ringbind (tekst og planer)..... | 25,00 kr. |
| 35. Nordisk Järnbanetidsskrift, 90. årg. 1964..... | 20,00 kr. | 71. DJK 9: Vejle-Give Jernbane af P. Thomassen og B. Wilcke, 58 sider, 1965..... | 20,00 kr. |
| 36. Nordisk Järnbanetidsskrift, 91. årg. 1965..... | 20,00 kr. | 72. DJK 13: Vodskov-Ostervråa Banen af P. Thomassen og B. Wilcke, 58 sider..... | 25,00 kr. |
| 37. Nordisk Järnbanetidsskrift, 92. årg. 1966..... | 20,00 kr. | 73. DJK 23: Hjørring-Horby Banen af P. Thomassen og B. Wilcke, 80 sider, 1969..... | 25,00 kr. |
| 38. DSB. årsberetning for 1938-39..... | 10,00 kr. | 74. DJK 25: Horsens-Juelsminde Jernbane af P. Thomassen og Birger Wilcke, 96 sider, 1970..... | 25,00 kr. |
| | | 75. DJK 35: Odsherreds Jernbane 1899-1974 af P. Thomassen, O.-C. M. Plum og B. Wilcke, 136 sider..... | 40,00 kr. |
| | | 76. Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab 1874-1924, 106 sider..... | 25,00 kr. |