



jernbanen

3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

JUNI 1994



I redaktørstolen: Jan Forslund

Grundet ekstraordinær meget foreningsstof og dertil mange aktuelle nyheder om DSB er det blevet småt med plads til de egentlige artikler, kun 11 sider. Men glæd dig så til næste nummer, som vil blive spækket med interessante artikler, der denne gang var i støbeskeen, men som nu ligger i »ventesalen« et nummers tid: Fx en Poul Thiesen fortælling om Fyn rundt, nyt om damp i Tyskland, jernbanerne i Indien og måske guf fra Bornholm.

I næste nummer følger også anden afdeling af den i dette nummer igangsatte artikel om afdøde stationsforstander Rasmussens (LNJ og HTJ) fortællinger om et langt jernbaneliv ved privatbanerne.

Dette nummer sætter for øvrigt rekord for de seneste 10 års »jernbanen« hvad angår

annoncer. Hele syv annoncører håber på at blive »opdaget og læst« inde i bladet, og da annoncenegene i sidste ende kommer bladet til gode i form af flere sider/farvebilleder o.l., er der sandhed i vendingen: Støt vore annoncører, de støtter os.

Du kan i dette nummer finde annoncer om: *Ny Givebanebog, S-maskine til Danmark af HgJK?, Ny Bryrup-Vrads bog fra Holsund, Sandved station til salg, Computerspil, nye videoer fra Krabbe Rasmussen og databaser om jernbaner.*

Næste nummer udkommer sidst i august måned, og redigeres sandsynligvis af en **ny redaktør** i samarbejde med »een af de gamle«. Endelig er det lykkedes at få stampet et par interesserede op. Tag godt imod dem. □

jernbanen
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

34. årgang nr. 3, juni 1994

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.



Indhold

DJK ledersiden	67
Jernbane i blodet	68
Signaler og sikkerhed	72
Stationsbygninger i Mørke	76
Det gamle fotografi (12)	78
Jernbanenyt - kort fortalt	78
• DSB-nyt	78
• Færgenyt	83
• Privatbanerne	84
Sporhunden	85
DJK nyt	89
Auktion - sommer 1994	96

Nr. 4 ventes udsendt ca. 25. august 1994.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 4/94 - 1. juli 94.
Sidste frist for stof til nr. 5/94 - 1. sept. 94.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 10. juni 1994.



Forsidetema

Udflugter... er mange ting, og i DJK regi alt fra små hyggelige ture af en times varighed på en af vore mange stambaner, til daglange udflugter arrangeret af vores udflugtsafdeling. Og så har vi ikke nævnt »Danmark for fuld damp« - en ferietur i juni/juli måned af fem dages varighed... et sted i Danmark.

På side 88 kan du finde de obligatoriske køreplaner for driftsperioden 1994 for langt de fleste DJK-tog fra juni måned og året ud. Som noget nyt er Blovst-rødbanen med i år.

Forsidebilledet er fra en DJK-tur på OHJ i 1991, og det giver forhåbentlig appetit på mere. (Foto Alf Blume).

Efter et par matte år har der på det seneste været arrangeret et par udflugter af en dags varighed, og på side 94 frister to tilbud i august og september. John Hansen fangede atmosfæren på den senest afholdte DJK-udflugt, GM-turen på syd- og vestsjælland den 6. februar, hvor ca. 100 deltagere fik MY og MX så hatten passede (fotos til venstre herfor).

Sæt sommeren 1994 på rette spor!

Det er en god tradition, at der hvert forår udkommer en ny udgave af folderen »Veteraner på skinner...«, hvori man kan finde det store udbud fra baner og museer, der alle har det til fælles, at de står for bevarelse af materiel med relation til skinnebåren trafik. Den må du have fat i!

1994-udgaven skuffer heller ikke. Endnu en gang har hobbyfolk med interesse for historisk materiel fra jernbaner og sporveje tilrettelagt køreplaner og lagt program for en mængde aktiviteter, der forhåbentlig vil trække folk til i løbet af sommeren. Man må ikke glemme, at langt størstedelen af al den indsats, der enten er ydet eller vil blive udført i forbindelse med de mange programpunkter i folderen, sker ved frivillig og ulønnet arbejdsindsats fra de replektive foreningers medlemmer m.fl. I det sidste års tid er bl.a. motorlokomotivet LJ M 1 blevet færdigrestaureret på Museumsbanen, og hos DSB Museumstog i Roskilde kan man nu med stolthed vise det nystandsatte damplokomotiv DSB K 563. Forhåbentlig vil anstren-

gelserne blive belønnet med gode besøgstal.

I den daglige trafik ved DSB er det også muligt at se veteraner i drift. Flere My-lokomotiver og Mh-rangermaskiner bruges fortsat - nok mest til glæde for jernbaneentusiaster! Synd var det, at de nye rangermaskiner ikke levede op til forventningerne.

Ved privatbanerne er Y-togene den vigtigste del af materielparken, og i 1994 gøres der ved alle banerne et stort arbejde med at levetidsforlænge togene gennem gennemgribende ombygninger og istandsættelser. Forhåbentlig kan banerne snart se frem til, at ordren på de første af Y-togenes efterfølger bliver afgivet efter en omfattende EF-licitationsfase.

Gennem det danske landskab kører der ikke mindst mange tog med tidssvarende materiel, så for jernbaneentusiasten er der nok at se på, når man blot kommer afsted i god tid. Har man fotografiapparatet med, kan man med garanti få et billede »i kassen« i dag, og så er det historie i morgen. Herom

LEDER

Af Ole-Chr. M. Plum

vidner ikke mindst de mange gode billeder, der gennem årene har fundet vej til de mange jernbanebøger, ikke mindst de populære årbøger.

Skal du ud at rejse med »de kære tog« i sommerens løb, så husk, at du gennem DJKs rejseordning kan få op til 10% rabat på billetterne, og som medlem af DJK er du i sommerens løb velkommen til en gratis rejse med Museumsbanen Maribo-Bandholm, Mariager-Handest Veteranjernbane og Limfjordsbanen.

Rigtig god sommer!

DJK

en forening, der arbejder

Hvert år, dagen inden generalforsamlingen i DJK, afholdes »udvidet bestyrelsesmøde«, og således også den 12. marts i år. På disse møder, som i redaktørens unge år godt kunne være både 1 og 2 dage, men som nu kan holdes indenfor 4-5 timer, afstikkes foreningens kurs for det kommende år - og det gamle evalueres. Det er normalt seriøse, hyggelige og kammeratlige møder, hvor man fornemmer foreningens store vinge-fang. Alle baner og lokaladelinger er nemlig fødte deltagere - ligesom redaktionen og udløftsaf-

delingen er indbudt. Og så er der jo selve bestyrelsen.

En del af det »udvidede bestyrelsesmøde« går med den strategiske planlægning af selve generalforsamlingen - hvem stiller op - hvilke forslag er indkommet, og hvad skal man nu mene om dem? Du kan på denne side ikke læse om fortsættelsen af det udvidede bestyrelsesmøde (fællesspisning på Hovedbanegården), men du kan læse om selve generalforsamlingen på side 89.

□/Jan Forstlund

Fra det udvidede bestyrelsesmøde den 12. marts ses fra venstre: Gunnar W. Christensen, Bent Jacobsen, Ole Plum, Ebbe Makholt, Preben Clausen, Keld Haandbæk, Birger Bruun, Anders Bruun, John Rasmussen, Anders Riis, Lars Henning Jensen (Hans Meyer og Flemming Jakobsen ses ikke). Foto: Jan Forstlund.





Et vue af Tølløse station på et ret mishandlet postkort i brunt dybtryk. Ved dette har V.J. Rasmussen imidlertid anført: »Vores hus ses i baggrunden».

Jernbane i blodet

Drengår på stationen i Tølløse og ungdomsår i Høng-Tølløse Jernbanes tjeneste

Af V.J. Rasmussen

Vigerslev-forspil

På Tølløse station begyndte jeg mit lange jernbaneliv den 1. november 1919, altså samme dag, som Vigerslev-ulykken skete. 1. november var i de tider skiftedag, hvor mange på gårdene skiftede plads. Dette bevirkede, at der kom en masse klædeskabe, kister, kommoder, cykler m.m. til befording med banen; det var lige noget for en 12 års dreng at hjælpe til med, og lysten manglede ikke.

Jeg husker endnu, at jeg så toget (168), som senere blev påkørt, forsvinde ud af stationen. Da jeg kom på Stationen næste formiddag fik jeg at vide, hvordan det var gået dette tog ved Vigerslev lørdag aften. Vi fandt hurtigt ud af, at drengen, der forårsagede ulykken, havde opholdt sig på Tølløse station hele den foregående eftermiddag, fordi han og hans forældre ved en fejltagelse ikke var kommet med Tog 162.

Da jeg er den eneste nulevende, som var på Tølløse station den pågældende dag og så både dreng og forældre, vil jeg forklare, hvorfor de ikke kom med Tog 162. Det var en røgtefamilie, mand, kone og en 8-9 års dreng, som havde haft plads på Merløsegården og nu skulle tiltræde en ny Plads i Stenløse. De tog fra Merløse station kl. ca. 14 og ankom til Tølløse kl. ca. 14.30. Da de forlod Høng-toget, gik de op til stationen og satte sig på en bænk uden for ventesalen. Her sad de, da Tog 162 fra Kalundborg til København var kørt ind til perron 1, og her sad de, da tog 162 efter krydsning med tog 159 kørte videre mod København.

Forst da spurgte de om, hvornår toget til København kom. De fik så oplyst, at toget lige var kørt, og at næste tog (168) ikke afgik fra Tølløse før kl. ca. 19.00. Som grund til, at de ikke var kommet med tog 162, gav røgteren, at det kunne da aldrig falde ham ind, da det tog, der lige var kørt, jo gik samme vej, som de lige var kommet fra. For ikke-stedkendte folk, der ikke vidste, at DSB drejede til venstre og HTJ til højre, kan der vel nok tages fejl; men han kunne jo have spurgt, medens tog 162 endnu holdt på stationen.

Da de havde sundet sig lidt, dækkede de bord i ventesalen og holdt måltid; men drengen, som viste sig at være et meget uroligt hoved, løb det meste af eftermiddagen fra III. klasses ventesal ud på perronen, gennem II. klasses ventesal og forhal, og så igen samme vej, smækkede med dørene og lavede et farligt spektakel. Hen mod aften blev han dog træt og holdt op. Stationsforstander Møller, som ellers ikke var at spøge med, hørte og så det godt, men sagde ikke noget.

Tragedien

Hvordan det senere gik, ved vi; drengen pillede ved dørene og faldt af toget, men slap med mindre skrammer. Der blev trukket i nødbremsen, og toget kørte tilbage, for at man kunne lede efter drengen. Da de havde fundet ham, blev toget påkørt af et tog fra Korsør, hvis fart var ca. 100 km/t. Der omkom 39 mennesker.

Grunden til at dette kunne ske var, at overportøren i Vigerslev blokpost, der skulle have et brandtog med slukningsmateriel fra Københavns Godsbanegård til Køge

Afdøde stationsforstander V.J. Rasmussen i Nærum var født 17. november 1907 som søn af en jernbanemand, konduktør ved HTJ J.P. Rasmussen (som, så vidt man forstår, tidligt faldt fra), og fulgte altså i sin faders spor.

Nogle år efter, at VJR som 70-årig blev pensioneret, samlede han diverse jernbaneminder i to ringbøger under titlen **Billeder og tekst om et langt liv ved jernbanen**. Takket være kontorchef Knud Nielsen fra LNJ, som har skænket materialet til Jan Forslund, kan jernbanen herfra bringe et par uddrag (der synes skabt til bladets igangværende serie af jernbane-erindringer); det første kommer her i undertegnedes redaktion.

Noget, der især gør V.J. Rasmussens beretning interessant, er oplevelsen af, hvad smidighed i opfattelsen, alsidighed, tilpasseevne og omgængelighed, altså evne og trang til at få det hele til at falde i hak, betyder - ikke mindst for en privatbanemand.

For god ordens skyld bemærkes, at det meste af billedstoffet mangler datering og angivelse af fotograf.

Povl Wind Skadhauge

over Kalundborgbanens spor, ved denne manovre fik brudt en forkert plombe i signalapparatet i Vigerslev, og derved fik givet fri bane for tog fra Roskilde til blokafsnittet i Brøndbyvester-Vigerslev, hvor tog 168 holdt stille. Overportøren blev straffet og degraderet til portør; han var lige til sin afsked billetkontrollør på Københavns Hovedbanegård og kom aldrig igen til sikkerhedstjeneste.

Gods af mange slags

Fra nu af kom jeg daglig på stationen i min fritid. Det var i de tider, hvor der var meget gods af forskellig art, mælk fra de store gårde, Tølløsegården, Sofienholm m.m. Det er ikke småting, hvad jeg har været med til at læsse og omlæsse af såvel fulde som tomme mælkespande og smør-dritler. Når så Høngbanen kom ind med slagtede spædkalve - tit 50-60 stk. - og meget andet forskelligt gods, så var der noget at gøre. Kalvene var ikke pakket ind, de var flæde og derfor meget limrede at røre ved; senere skulle de sendes i kasser, men disse var som regel meget store og tunge, så der skulle flere mand til at flytte dem.

Det værste var, når HTJ kom med skudte rågeunger; de var blodige og fulde af lus, så man kunne se godt ud efter en sådan omlæsning. Der var også meget mere rejsegods dengang; vi kunne på en søndag aften have 50-60 cykler og 10-15 barnevogne til toget til København. Hertil kom så, hvad HTJ kom med, og det var til tider ikke så lidt.

Når cykler og barnevogne var ekspederet i rejsegodsekspeditionen, skulle de trækkes ud til det sted på perronen, hvor vi

kunne tænke os, at pakvognen ville holde. Når så toget kom, meget tit forsinket af OHJ i Holbæk, kørte det ofte meget langt frem, på grund af togets længde. Og så måtte vi igen trække cyklerne, to og to, ud til pakvogn og cykelvogn, der tit var næsten fyldte allerede ved afgang fra Holbæk. Denne indlæsning kunne godt tage 20 minutter, og det var jo ikke morsomt for de rejsende. Der var dengang mange, især da der blev indført billigbilletter på søndage.

En cykel til København kostede 75 øre, en barnevogn 50 øre, en kuffert ligeledes 50 øre. Når københavnere, sådan en søndag, havde besøgt slægt og venner på landet, var barnevognene til fyldt med kartofler, æbler og mange andre gode sager, og så måtte man betale overvægtsfragt, og det blev mange fornærmet over. Når der ikke var tog, var der meget andet at tage vare på: hente brændsel på varehuset, fyre i kakkelovne, modtage og ekspedere bane-pakker og ilgods, stemple stationsnavn på tryksager og beklæbninger. Alt gods skulle forsynes med en påklæbet seddel, så man kunne se, om det var ekspres-, il- eller fragtgods eller letfordærlige varer. Til de københavnske stationer var der en særlig beklæbning med påtrykt stationsnavn.

Anden skoling

Når middagsslæberen (2158) kom, skulle vi ud i post II og sætte signal og passe bomme. Der var altid en portør med, men jeg passede både meldinger til kommandoposten og signalerne. En dag kaldte Stationsforstander Møller på mig og sagde: »Kan du ikke løbe ud i post I og give aflåsning til spor I; jeg er ved en fejltagelse kommet til at løse den«. Når man kendte stationsforstander Møller og hans jernbanemæssige indstilling, var det en meget stor tillidsforklaring til en 13 års dreng.

Arbejdet var frivilligt og af lyst, men jeg tjente dog af og til en skilling, når der var statstelegrammer, der skulle bringes ud; især konfirmationsdagene kunne give godt.

Hvert år til jul fik jeg 5 kroner i julegave af stationsforstander Møller. Det var i det hele taget en god tid, som jeg altid senere i livet har tænkt tilbage på med glæde. Jeg så og lærte en masse, som senere i min jernbanetilværelse kom mig til gode. Stationsforstander Møller var jernbanemand af den gamle skole, forlangte orden af sit personale, men var en meget retfærdig og rettænkende mand. Også det øvrige personale, trafikassistenter, elever, portører og rangerkusk, var flinke og omgængelige, og jeg vil altid mindes dem med glæde. Der var kun én original, og det var trafikassistent C. Fischer; han var lidt kulret, sagde »sgu« i stedet for »god dag«, og bandede for øvrigt som nogen tyrk.

Da stationsforstander Møller gik af, kom stationsforstander Stub og senere Kiegsdahl (»Ruder Konge«); også disse to lærte jeg at kende, når jeg kom på stationen om søndagen - også, da jeg var soldat.

På min konfirmationsdag fik jeg besøg af



Stationen i Stenlille. Det er stationsforstander H. Petersen, der står på perronen.



V.J. Rasmussen ved varehuset i Stenlille.

stationsforstander Møller, der på personalets vegne overrakte mig et sølvur med kæde. Da jeg var konfirmeret, kom jeg den 1. maj 1922 i lære som smed i Kirke Eskildstrup for eventuelt senere at blive lokofører. Her var jeg, til jeg blev udlært den 1. maj 1926, og derefter som svend til 11. november 1929. Dog var jeg soldat 1928-29 og efter hjemsendelsen afløser for portørerne på Tølløse station, når disse havde ferie eller var syge, så ansættelsen hos min læremester var da kun periodevis.

Med kort varsel

Den 11. november 1929 kl. ca. 16 blev jeg ringet op i Kirke Eskildstrup af stationsforstander E. Nielsen i Merløse; han spurgte, om jeg kunne og ville møde på Stenlille station næste morgen kl. 7.00, da portør Nielsen dér var blevet syg. Da jeg havde den aftale med min læremester, at jeg kunne rejse med timers varsel, sagde jeg straks ja.

Om aftenen cyklede jeg hjem til min mor i Tølløse og gjorde mig klar til næste morgen, og mellem kl. 4.00 og 4.30 startede jeg på cykel fra Tølløse til Stenlille. Det var et forfærdeligt vejr; det plaskregnede og blæste meget stærkt og næsten hele vejen

modvind. På landevejen fra Merløse til Nyrup mødte jeg trafikassistent G. Lyng Madsen, der kom fra Stenlille og skulle på afløsning i Kirke Eskildstrup. Vi kendte hinanden ret godt, men der var ikke tid til megen snak; vi vekslede bare nogle få ord og mosedede så videre - og kom da også begge to frem til henholdsvis Kirke Eskildstrup og Stenlille i rette tid.

I Stenlille blev jeg modtaget af portør N.P. Nielsen, der satte mig ind i det fornødne, hvorefter han gik hjem og plejede sin sygdom. Trafikassistent O. Svejstrup havde morgenvagt, og kl. 9.00 kom stationsforstander H. Petersen, som senere skulle blive min chef gennem 4-5 år, og bød mig velkommen. Da han så, hvor våd jeg var - især skoene var meget våde - hentede han sine gummistøvler, som jeg så fik lov til at låne, til mine sko blev tørre, og da musene på Varehuset havde ædt min frokost, smurte fru Petersen en ny madpakke til mig; jeg synes, det var en god modtagelse.

I den periode, jeg var i Stenlille i denne omgang, ca. 3 uger, fik jeg lov til at rejse hjem med sidste tog om aftenen og komme igen med første tog om morgenen. Senere havde jeg feltseng og sengetøj med og sov da på varehuset eller i postlokalet.



V.J. Rasmussen ved signalet i Stenlille - af den klassiske type med to arme - og med to lige så klassiske godsvogntyper i baggrunden.

Rundt omkring

Efter Stenlille var jeg på afløsning i Tølløse, Merløse, Dianalund, og også af og til på toget.

Da Togfører J. Larsen i Høng pludselig døde, blev jeg forflyttet til Høng, hvorfra jeg skulle fungere som togbetjent; men kort tid efter blev en ældre portør fra Tølløse flyttet til Høng, og jeg blev sendt til Tølløse. Der skulle jeg klare al rangering samt på alle hverdage være togbetjent på en slæber Tølløse-Høng og Høng-Tølløse - samt hver anden aften være togbetjent i persontog.

Tølløse-Vedde og i godstog Vedde-Tølløse. På søn- og helligdage kørte jeg et persontog Tølløse-Høng og Høng-Tølløse. Desuden havde jeg afløsningen for det faste tog-personale under sygdom eller ferie. Dette bevirkede, at jeg tit måtte sove i Høng om natten; her havde vi værelse med seng og sengetøj, og med kakkelovn, så vi kunne fyre om vinteren. Jeg var nu i Tølløse i ca. 1 1/2 år, til banen omkring 1932 fik et diesellokomotiv. Dette bevirkede, at depotarbejder Alfred Hansen blev for meget i remisen; han fik som den ældste min plads, og jeg blev sendt ud på afløsning på stationerne.

Stenlille igen

Efter at jeg havde afløst i Tølløse, Store Merløse, Stenlille, Dianalund og Ruds Vedby stationer i ca. 1 1/2 år, blev portør N.P. Nielsen i Stenlille atter sygemeldt, og jeg blev sendt dertil på afløsning. Og denne gang blev jeg der; da portør Nielsen søgte og fik sin afsked, blev jeg fast stationeret i Stenlille.

Her var jeg nu til 31. maj 1937, dog afbrudt af forskellige afløsninger andre steder, i Tølløse, i toget og på Skellevbjerg station, hvor stationsmester Petersen var syg; her var jeg i 3 uger.

Disse afløsninger holdt stationsforstander Petersen i Stenlille ikke af, og han gjorde, hvad han kunne, for at hindre dem. Men det lykkedes aldrig; kun fra Skellevbjerg fik han mig hjem i utide. Det var ikke, fordi han misundte mig lidt afveksling. Men så skulle han have en anden mand, der ikke kunne det samme som jeg, og da der ikke mere var fast assistent, betød det, at han selv var mere bundet til kontoret, og det var han ikke så glad for, hvad jeg for øvrigt godt forstod.

Som sagt måtte stationsforstanderen og

jeg klare det hele. Tjenesten var på hverdage fra kl. 7.00 til 21.30 med små pauser middag og aften. Søn- og helligdage fra kl. 5.45 til 24.00, dog afbrudt af mange små pauser i løbet af dagen.

Der var rigeligt arbejde til 2 mand; der var 3 landpostbude, stor postindlevering på kontoret, vognmand, der kørte gods ud i byen. Kalksandstensfabrik, der for det meste af året daglig læssede 17 vogne med sten til København, i kortere perioder, når fabrikken havde sten på lager, dog 22 vogne om dagen. Desuden var der apotek, der sendte mange banepakker, hvoraf en hel del var på efterkrav, og de kom altid i sidste øjeblik før toget. Her foruden var der vandtårn med vand til lokomotiverne; dette vandtårn skulle opvarmes om vinteren. Også banens grusgrav lå på Stenlille station, men det var dog kun en gang hvert andet år, den blev brugt af baneafdelingen.

Tomme vogne til kalksandstensfabrikken blev hentet på stationen af fabrikkens rangerhest. Toget afhentede læssede vogne på fabrikkens sidespor.

Den sociale side

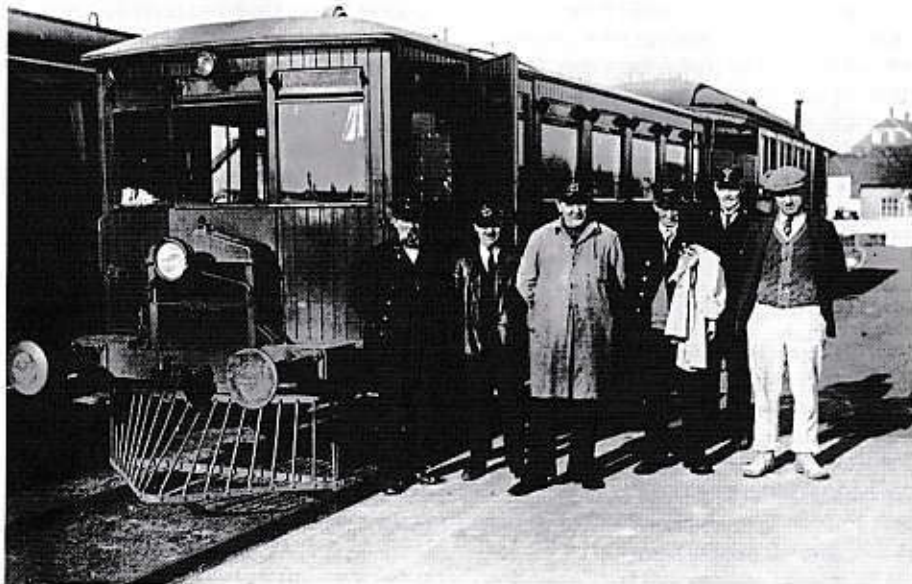
Min løn var dengang 180-200 kr. pr. måned. Jeg havde et værelse i byen (15 kr. pr. måned) og spiste mine måltider på afholds-hotellet hos frk. Anna Christensen, bedst kendt som »faster Anna«, pris pr. dag 2 kroner. For dem fik vi morgenkaffe, frokost med øl, middagsmad (2 retter), eftermiddagskaffe med brød, aftensmad med varm ret, og aftenkaffe med brød. Når faster Anna ikke var hjemme, fik vi somme tider en snaps (for egen regning). Pigen, Dagmar Kjær, sørgede for snapseglass mod selv at få et par snapse; så det var tit et festligt aftensbord.

I Stenlille fik jeg mange gode venner, både på banen og ude i byen. Hos trafikassistent G. Lyng Madsen og fru Signe var jeg til gæst både til kaffe og spisning. Også fru Petersen på stationen har givet mig mange gode kopper kaffe, og stationsforstander Petersen lige så mange gode cigarer til kaffen.

Han kunne være en meget striks chef, og til tider også lidt urimelig, men var på bunden et reelt og godt menneske, som jeg efterhånden lærte at sætte pris på, og så var det et sted, hvor man lærte noget. Fru Petersen var en stille og venlig dame, som jeg ligeledes satte stor pris på.

Der kom tit afløsningsassistenter fra OHJ, Aage Larsen og Ernst Larsen, der begge sluttede som stationsforstander i Nykøbing S. Endvidere R.M. Carstensen, der sluttede som stationsforstander i Asnæs, H.E. Andersen, der sluttede som kontorchef på hovedkontoret i Holbæk, og Ejner Larsen, der først blev stationsmester i Store Merløse - og sluttede som kontorchef på hovedkontoret i Holbæk.

Når disse dejlige mennesker kom til Stenlille, var der tit liv og glade dage (snaps til maden hos faster Anna, også somme tider, selv om hun var hjemme; hun vidste det



Triangelvognen M 11, bygget 1926, fotograferet i Tølløse. Bemærk centralkoblingen; de to almindelige puffere var ikke oprindelige på dette køretøj. De fire mænd nærmest motorvognen oplyses at være følgende medlemmer af HTJs personale: fra venstre konduktør S. Schuster, lokofyrbøder (motorfører) A. Sørensen, maskinarbejder Joh. Petersen og portør Alf Hansen.

godt, men sagde aldrig noget derom. Og vi var selvfølgelig også forsigtige, så hun ikke ligefrem så det, men alligevel).

Også tog- og lokopersonalet skal nævnes. Det var hovedsagelig ældre folk, som havde været ved banen sammen med min far. Disse mennesker havde jeg et godt forhold til og et godt samarbejde med, og jeg vil altid mindes dem alle med glæde.

Fra gamle dage

I krigsårene 1914-1918 blev på Bodal mose skåret en del torv, og der blev anlagt et sidespor fra Stenlille station til mosen. De havde et lille lokomotiv, som hed »Jacob«. Da dette loko blev kørt fra Tølløse til Stenlille, var min far togtfører og lods; jeg kan endnu se det passere overskæringen ved remisen, hvor min bror og jeg havde taget opstilling. Da jeg i 1930'erne var i Stenlille, lå skinnerne stadig i vejene i Assentorp. (Da krigen kom i 1939, blev der igen skåret torv på Bodal.)

Tjenstlig samtale

Den 31. maj 1937 kl. 15.59 blev jeg i Stenlille ringet op af kontorchef Engberg fra hovedkontoret i Holbæk.

Kontorchefen: God dag. Jeg vil gerne tale med Rasmussen.

Jeg: God dag. Ja, det er mig.

Kontorchefen: De er fra i morgen den 1/6 1937 forflyttet til Nyrup Farvel.

Jeg: Tak. Farvel.

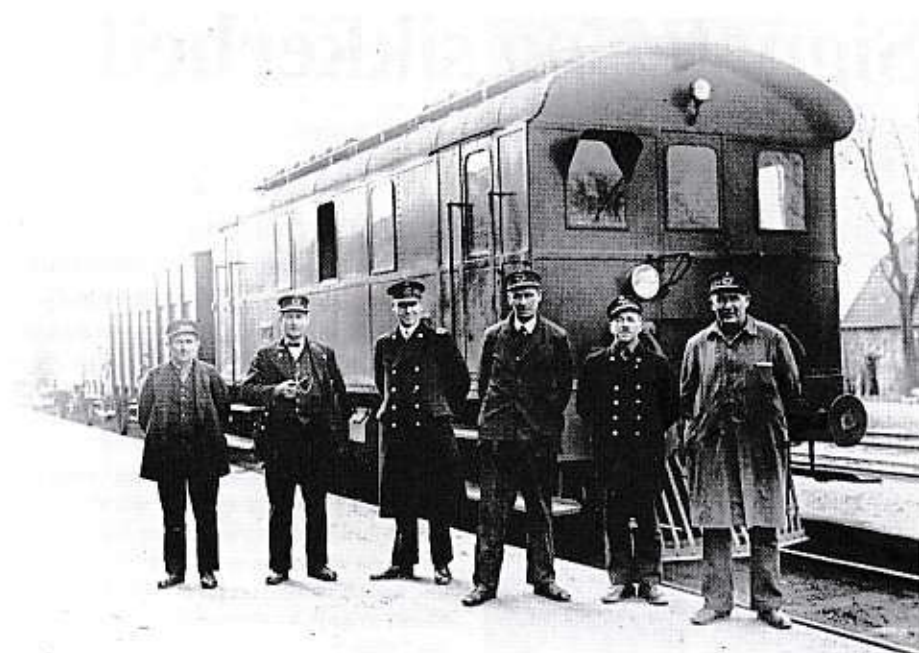
Det var lidt sent, men næste morgen tiltrådte jeg som fungerende stationsmester og postekspeditor på Nyrup station.

Stationsmester

I Nyrup afløste jeg stationsmester V. Christensen, der havde søgt og fået sin afsked fra 31. maj 1937. Overleveringen blev foretaget af assistent Reiff fra hovedkontoret i Holbæk.

Når jeg senere tænker tilbage på de 8 måneder, jeg var i Nyrup, står de altid for mig som en god lys og lykkelig tid. Folk i byen var flinke, venlige og omgængelige, og arbejdet på stationen, hvorfra der udgik én landpost (Martin Jensen), var overkommeligt. Tjenestetiden var fra kl. 6.45 til 21.45 på hverdage. På son- og helligdage fra kl. 6.45 til 24.00 med pauser ind imellem.

Jeg boede på stationen - ingen husleje, fordi jeg var ugift - og jeg spiste på atholdshotellet, hos hr. og fru Brangstrup. De var begge hyggelige og behagelige mennesker, og Fru Brangstrup lavede god mad. Der var også to flinke og livlige piger, Ellen (frk. Carlsen) og Marie (som var en slægtning til værten); dem havde jeg det altid hyggeligt med. Jeg betalte kr. 2,50 pr. dag for kosten, morgenkaffe, frokost (som blev bragt på stationen), middagsmad, eftermiddagskaffe, aftensmad og aftenkaffe, om søndagen som-



Blandt disse prægtige mænd foran deres vidunderlige maskine kan på dette blegede billede i hvert fald genkendes maskinarbejder Joh. Petersen, yderst til højre. Og maskinen er Høng-Tølløse Jernbanes i 1932 anskaffede Frichs-diesellokomotiv M 22 med 6-cylindret 375 HK motor.

me tider en snaps og en rigtig øl til aftensmaden.

Af byens borgere vil jeg især mindes købmand Carl Jensen og frue; de var begge umådelig gæstfri og flinke ved mig i alle retninger. Også deres førstemand Arne Svejstrup skal nævnes; han kom meget på stationen hos mig. Hos den gamle stationsmester V. Christensen og hans kone Abellone var jeg af og til til kaffe sammen med proprietær Jensen fra Nyrupgården og hans datter Ellen. I det hele taget var Nyrup et godt sted at være, og jeg var faktisk ked af at rejse derfra, men når man gerne vil fremad og opad, må man som jernbemand som regel flytte; det var der ikke noget at gøre ved.

I december måned så jeg i Dansk Privatbaneblad, at der ved Lyngby-Nærum Jern-

bane var en stilling ledig som togtfører i Nærum. Efter et besøg der søgte jeg den 10. december 1937 stillingen og fik den 5. januar 1938 brev derfra, at jeg fra 1. februar 1938 var ansat ved LNJ som togtfører i 12. lønklasse med station i Nærum. Jeg fik af HTJ, trods den korte frist, lov til at fratræde den 31. januar 1938.

Den 1. februar 1938, med tog 4, forlod jeg, med lidt vemod, Nyrup station og HTJ, hvor jeg havde haft 9 gode år, og hvor jeg havde lært en masse, som senere kom mig til gode i mit fremtidige arbejde ved Lyngby-Nærum Jernbane gennem 40 år. □

Erindringerne fra LNJ følger i næste nummer /JF

Et brunt og lidt sløret, men alligevel ret så romantisk prospektkort, hvortil V.J. Rasmussen har bemærket: »Nyrup station, som jeg kan huske den«.



Signaler og sikkerhed anno 1939

Forfatteren til nedenstående artikel kom til DSB som fyrbøderaspirant i 1937 og kørte i to år på hovedstrækningerne i 2. distrikt med maskindepoterne i Fredericia og Aalborg som udgangspunkt. Ved fastansættelsen i 1939 forflyttedes han til Brande, og i en lille menneskealder var det de midtjyske diagonalbaner, der dannede rammen om hans tilværelse som lokomotivmand.

Af H.C. Hansen

Den, der læser de afsluttende betragtninger, bør have in mente, at de bygger på forholdene omkring 1980 - altså et tidspunkt, hvor ATC endnu kun var på tegnebrættet.

Men først skruer vi tiden tilbage til umiddelbart før krigen....

På ét væsentligt punkt var der ingen forskel på kørslen på hovedstrækningerne og på sidebanerne: på alle banetyper skulle der udvises ubetinget respekt både for de faste signaler og de signaler, der blev afgivet af DSB-personale, som opholdt sig på eller ved skinnerne. Selv om den sidste type signaler ikke altid var fuldt reglementerede, var det et grundfæstet princip, at ingen oplysninger, der kunne lede tanken hen på unormale forhold, måtte negligeres.

De faste signaler, der var opstillet på sidebanestrækningerne og på landstationerne, måtte man i mange tilfælde om bagest i signalreglementet for at finde afbildet og forklaret, og de kunne derfor virke en smule fremmedartet for en lokomotivfører, der var vant til de moderne signalsystemer på hovedstrækningerne. Men f.eks. på strækningen Bramminge-Laurbjerg var krydsninger og overhalinger så fåtallige, at det ikke var nogen ulykke, om signalreglementet ikke altid skulle være inden for rækkevidde. Anderledes forholdt det sig på strækninger med tæt toggang og mere komplicerede sporanlæg, hvor det nu og da kunne være rart at have en vejledning at falde tilbage på.

Spejlæg og kikkert

Bramminge og Laurbjerg var naturligvis som stationer på hver sin hovedstrækning forsynet med moderne sikringsanlæg, men på »den skæve bane«, der forbandt de to knudepunkter, fandtes der kun centralaflysning på stationerne i Brande, Funder og Silkeborg.

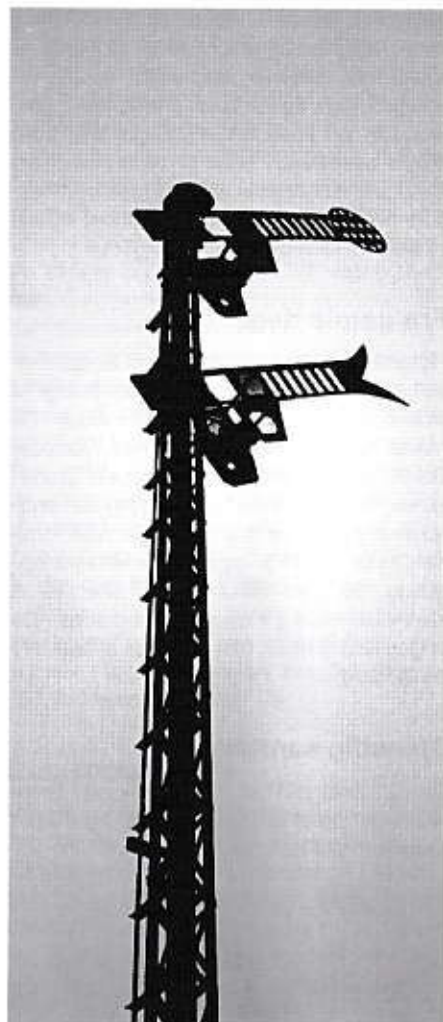
Selv på en så stor station som Grindsted, der havde gennemgående spor for DSB og Trolldhede-banen og var endestation for

Vejle-Vandel-Grindsted-banen og Varde-Nr. Nebel-Grindsted-banen, var der ingen central kontrol med sporskifternes stilling. Derfor kunne man opleve, at stationsforstanderen, når han trådte ud på perronen for at afsende et tog, ikke alene var udrustet med det obligatoriske spejlæg, men tillige med en kikkert. Den satte ham i stand til at inspicere sporskiftesignalerne, så han var sikker på, at toget kørte ud af stationen i den rigtige retning, og at stat og private ikke kom i karambolage med hinanden.

En tidskrævende affære

På landstationerne mellem Bramminge og Laurbjerg var sporanlæggene derimod nok så enkle. Som regel begrænsede de sig til et gennemgående hovedspor og et krydsnings- eller overhalingsspor samt et ladespor, der dengang blev flittigt brugt. Sporskifterne var alle håndbetjente. Ved en af de sjældne krydsninger eller overhalinger måtte man først indstille sporskiftet i indkørselssenden set fra tog 1, idet dette normalt blev taget ind i »det skæve spor«. Så snart tog 1 var ankommet, blev sporskiftet bag det stille tilbaget. Begge skifter i hovedsporet var dermed retstillede og låste, så de gav fri passage for tog 2. Der blev nu givet indkørselssignal for sidstnævnte tog, og først når det var ankommet og afsendt igen, kunne der blive tid for stationsforstanderen til at retstille udkørselssporskiftet for tog 1. Som man let kan regne ud, var en krydsning eller overhaling en tidskrævende affære, men det var også for, man på stationerne fik ure med sekundvisere.

»Sporskiftesignalernes belysning stammede fra olielamper«... Foto i Haslev 1979 af Povl Wind Skadhauge.



Fri gennemkørsel i Ulfborg d. 11. maj 1994. Snart er også dette signal fra en svunden tid væk. Foto, Flemming Soeborg.

På nogle stationer var låsen i sporskiftet mellem overhalings- og ladesporet en ca. 15 mm tyk bøjepind, der var stukket gennem et hul i sporskiftearmen, og en fast bøjle, der omgav pinden. Det kunne ske - især i regnvejr - at fugten trykkede pinden ud, så et tog under indkørsel i det skæve spor ikke kørte skævt én gang, men to gange, og altså havnede på ladesporet. Der skete imidlertid sjældent ulykker af den grund.

Sporskiftesignalernes belysning stammede fra olielamper, og det var også lamper af denne art, der frembagte det ofte noget matte skær i indkørselssignalerne. Et





«De fleste indkørselssignaler var... af den simple type med kun én arm». Foto ved Lem i Vestjylland 11. maj 1994 af Flemming Søeborg.

lampisteri var derfor et naturligt og lige så nødvendigt lokale på stationerne som et toilet.

Når jeg nævnte indkørselssignalerne og ikke udkørselssignalerne, var det fuldt bevidst, for de sidstnævnte var en sjælden foreteelse på diagonalbanerne. Selv på den ret trafikerede strækning mellem Struer og Vejle fandtes de kun få steder. De fleste indkørselssignaler var i øvrigt af den simple type med kun én arm. Var der brug for signalet «kor igennem», blev det givet med to grønne flag eller to håndlygter med grønt lys.

Adskillige af de signaltyper, der siden hen skulle blive vidt udbredte hos DSB, var i 1939 først ved at dukke op eller var endnu helt ukendte. Til de mest moderne dengang hørte dværgsignalene; de var klare og letforståelige, men brugtes kun som ranger-signaler på de allerstørste banegårde. Peronudkørselssignalerne, der har deres udspring i dværgsignalene, kom, som de fle-

ste sikkert vil vide, først til verden efter krigen. Automatiske eller halvautomatiske mellembloksignaler mødte man i slutningen af 30-erne kun ganske få steder, på den østjyske længdebane således ved Hannerup syd for Fredericia, ved Munkebjerg og mellem Hasselager og Århus.

Er klokken 10?

Til gengæld havde nogle stationer mærkelige lokale signaler, hvis betydning kun kendtes af det personale, der arbejdede på stedet. F.eks. havde Aalborg et «stationsur» uden visere anbragt let synligt ud for post l. I stedet for viserne var der fra centrum og ud til de tolv tal slidser i skiven. Hvis «klokken» viste 10, betød det, at spor 10 var farbart.

★

Viden om, hvilke signaler der var opstillet hvor, var en vigtig del af det strækningskendskab, som ingen lokomotivfører kunne klare sig uden, og som også var et krav fra DSB. Men det var ikke nok at huske, hvor man skulle finde signalerne; det var også nødvendigt at kende beliggenheden af de talrige overkørsler, der fandtes på strækningerne.

Mange af overkørslerne var private, og det påhvilede lodsejerne at holde dem lukkede med bomme, undtagen når kreaturer eller markedskeer skulle krydse skinnerne. Men hvis man havde passeret overkørslen om morgenen, lod det sig ikke bestride, at det var arbejdsbesparende at lade ledene stå åbne indtil fyraften. Og endelig kunne det jo også tænkes, at man skulle over banen igen næste dag.

Lokomotivførerne havde pligt til at indberette alle iagttagelser af åbenstående private led, men de fleste indså snart, at det var en håbløs opgave at gøre landmændene mere lovlige på dette punkt.

Overkørsler på veje med ringe trafik skulle have et fløj fra lokomotivet, hvis vejret var låget eller usigtbart. Ved nogle overkørsler var oversigten så dårlig, at der skulle fløjtes uanset vejforholdene. Og så var der allerede i 1939 et par overkørsler, der var forsynet med blinklys. Her skulle der kun fløjtes, hvis kontrollyset var slukket og dermed bekendtgjorde, at anlægget var i uorden. Om



«De mange blinklys...intet tyder på, at de gav større sikkerhed for de vejfarende». Foto på Thybanen august 1993 af Jan Forslund.

muligt skulle toget standses foran overkørslen, men det var et ret urealistisk forlangende i de tilfælde, hvor toget var skruebremsset.

De eneste sikre overkørsler var de bevogtede. De mennesker, der havde påtaget sig ansvaret for, at bommene blev rullet ned i rette tid, gav os på lokomotivet en sikkerhedsfølelse, som vi ikke kendte andre steder, hvor vej og jernbane krydsedes. Der blev udvekslet mange velmente hilser mellem os og den enlige person, der med udstrakt arm fortalte os, at der ikke var nogen fare på færde. Denne menneskelige kontakt forsvandt desværre i strømmen af spareforanstaltninger hos DSB. De mange blinklys, der i årene efter krigen blev opsat ved overskæringerne, var der ingen varme ved, og intet tyder på, at de gav større sikkerhed for de vejfarende.

★

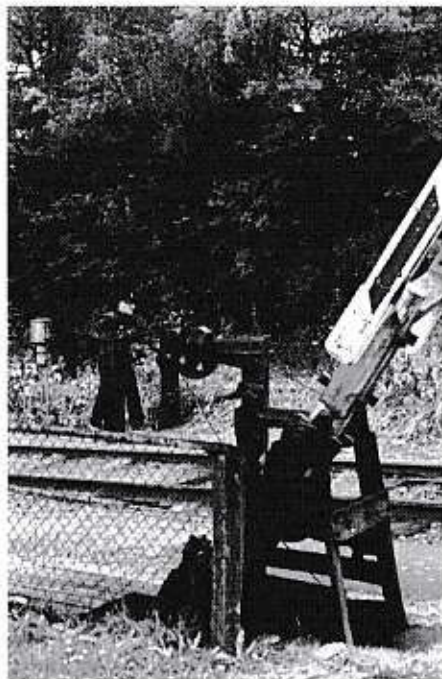
Mange af de signal- og sikkerhedsbestemmelser, der var gældende i 1939, ville man nok i dag betragte som lidt urimelige. I alt fald ville de dårligt kunne forenes med de krav, man nu om stunder stiller til toghastighed og togtæthed, og som afspejler sig i grafiske køreplaner, der ser helt anderledes ud, end de gjorde før krigen.

Dengang måtte en krydsning, der var fastlagt i køreplanen, en krydsningsforlægning eller en ændret sporbenyttelse ikke iværksættes, uden at lokomotivførerne på de implicerede tog havde modtaget skriftlig underretning om det. Et gennemkørselssignal vist mod et planmæssigt standsende tog var ensbetydende med og skulle respekteres som et stopsignal.

Telefonisk indkørselstilladelse måtte kun



«Mange af overkørslerne var private». Foto nær Haslev af Povl Wind Skadhauge.



»De eneste sikre overkørsler var de bevogtede... Foto på Assensbanen juli 1988 af Jan Forslund.

gives på stationer med centralaflysning, og kun hvis togvejshvervlen kunne låse togvejen fast. Hvis dette krav ikke kunne opfyldes, var der kun én fremgangsmåde, som var tilladt, hvis man ville tage et tog ind på stationen forbi et indkørselssignal i stopstilling, og det var den besværlige og tidskrævende indrangering.

★

På andre punkter var man imidlertid ikke så nøjeregnende i førkrigsårene.

Vacuumbremserne var endnu det dominerende bremssystem hos DSB, men når et tog forlod udgangsstationen, foretog man ikke nogen prøve, der kunne vise, om vognenes bremsere fungerede korrekt. Vognopsynet kontrollerede, at bremsecylindrenes stempler stod i nederste stilling (under bremsning bevægede de sig opad), og kun hvis der viste sig tegn på utætheder ved samlinger eller andre steder, trådte »vops« i aktion. Hvis systemet var tæt, regnede man med, at bremsen var i orden, hvad den som regel heldigvis også var. I øvrigt var inspektion af bremserne slet ikke vognopsynets primære opgave - den var at efterse ankomne togs vogne for »varmløbere« og sprængte hjulbandager.

Bremsesedler med det, der i dag anses for vigtige oplysninger, kendtes ikke. Togføreren skrev på en tilfældig lap papir - hvis en sådan overhovedet var ved hånden - hvor mange vogne og vognladninger, toget bestod af. Bremseprocenten var der naturligvis ingen, der regnede på. Og så kunne toget forresten godt begynde at køre, når ellers afgangstiden var inde. De første opbremsninger foregik nærmest på eksperimentel basis.

I skruerbremsede tog bestod bremseproven i, at personalet forvissede sig om, at den skruer, hver enkelt var sat til at betjene,

kunne bevæges, og at den pågældende vogn dermed var i stand til at levere et rimeligt bidrag til den samlede bremseeffekt.

Hvis en kobling sprængtes i et tog med gennemgående bremseledning, ville det uundgåelige brud på ledningen straks medføre bremsning af begge togdele. I rent skruerbremsede tog var der derimod intet, der varskoede lokomotivføreren om, at hele toget måske ikke fulgte med mere. Det var derfor en regel i sådanne tog, at lokomotivpersonalet med jævne mellemrum kastede et blik bagud for at få et glimt af slutsignalet på den bageste vogn.

Denne mangel på kontrol med de vogne, der var »på krogen«, afstedkom en del ulykker, da en lokomotivfører på vej ned ad bakken fra Øster Doense til Hobro var uforstående med maskinbremsen på den tunge H-maskine, han kørte med. Midt på bakken sprængtes toget med det resultat, at lokomotivet plus forreste togdel ankom til Hobro nogle minutter før resten af toget.

Overlegen i sikkerhed?

Siden krigen har DSB investeret store summer i moderne signalsystemer og sikringsanlæg på så godt som alle banestrækninger. Sideløbende hermed har staten energisk søgt at opbygge et billede i publikums bevidsthed af jernbanen som et transportmiddel, der er alle andre overlegent, når det gælder sikkerhed. Det sidste er imidlertid en påstand, som de, der kender forholdene indefra, har svært ved at forsvare helhjertet.

Selvfølgelig er sikkerheden ved togtreførelse i første instans betinget af, at man har et pålideligt og korrekt virkende signalsystem, der kan give lokomotivføreren tydelige oplysninger om de forhold, han skal tage hensyn til. Men den menneskelige faktor er lige så afgørende nu, som den var det, da hastighederne var lavere, og signalsystemerne mere primitive. Alt står og falder stadig med, at et enkelt menneske - lo-

komotivføreren - opfatter og reagerer rigtigt på de signaler, han moder. Når man ikke ændrer på dette, men fordobler hastigheden og mangedobler signalernes antal, er det simpel logik, at resultatet må blive ikke større sikkerhed, men det modsatte.

Effektiviteten er blevet stærkt forøget, men man er mere end én gang veget tilbage for at betale, hvad det ville koste, hvis princippet »safety first« virkelig skulle tilgodeses. Det kom tydeligt til udtryk, da man for at holde hjulene igang indførte signalbegrebet »stop og ryk frem«, hvor det i mange tilfælde kun var et forankørende togs slutsignaler, der angav et farepunkt.

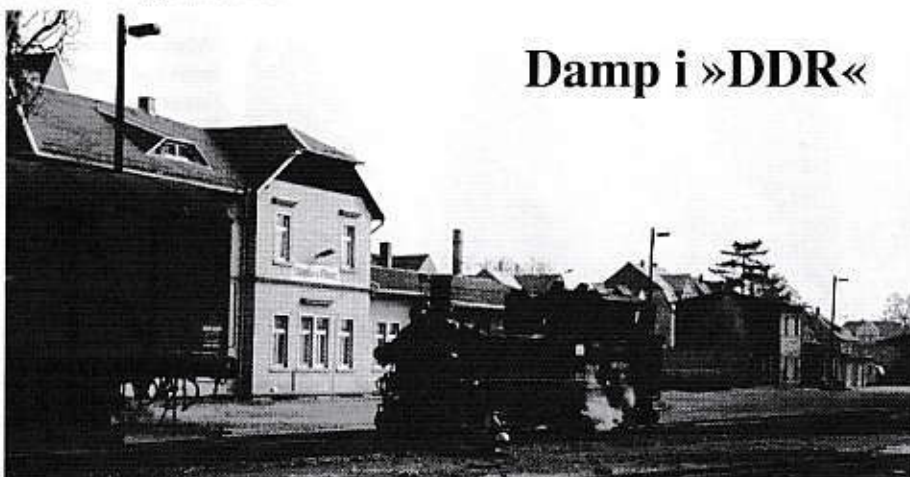
Ej en simpel trillebør

En nat kort tid efter indførelsen af »begrebet« holdt det daværende tog 20 for stop foran Fredericia Rangerbanegård. Bag dette tog holdt avistoget 2906, og selv blev jeg nr. 3 med et tungt godstog, tog 2030. Lige som min kollega foran fik jeg ved den sidste blok for rangerbanegården besked på at køre forbi blokken og undgå at lave ulykker. Trods mørket fik jeg tids nok øje på avistoget til, at jeg kunne nå at standse. Men situationen rummede ubehagelige risikomomenter - det var jo ikke en simpel trillebør, jeg kom rullende med, men et tog med en vægt på omkring 1.000 tons.

Skal man endelig pege på et forhold, der kan forsvare de højere hastigheder og den tættere toggang, så er det den langt bedre bremseudrustning, togene kører med i dag. Uanset hastighed og togvægt gør de moderne trykluftbremsere det næsten altid muligt for lokomotivføreren i løbet af få sekunder at opnå den trygge fornemmelse af at være herre over situationen. □

Note: H.C. Hansens efterladte optegnelser og notater nedfældet i 1980, er redigeret og sammenskrevet af hans søn Henning Midtgaard Hansen./red.

Vi havde i dette nummer håbet på at kunne bringe et par artikler om »Döllnitzbahn« m.m. ovenpå nyhederne i Jernbanen nr. 1/1994. Bent Hansens artikel kommer nu først i næste nummer, ligeså vor ansvarshavendes egne observationer fra en frisk tur derned. Anders Riis kalder sit billede fra den 29. april 1994 i Mügelin: »Han kan endnu, gamle Meyer«. Lad det være en appetitvækker.



Damp i »DDR«

Annonce

Givebanens jubilæum

I 1994 er det 100 år siden, det første tog dampede ud på banen mellem Vejle og Give. Det er samtidig 80 år siden, at forlængelsen Give-Herning blev indviet.

Dette dobbelt jubilæum bliver markeret på behørig vis med udstillinger der varer året ud og en bog.

Give Egnens Museum lægger ud med en udstilling, der åbner...

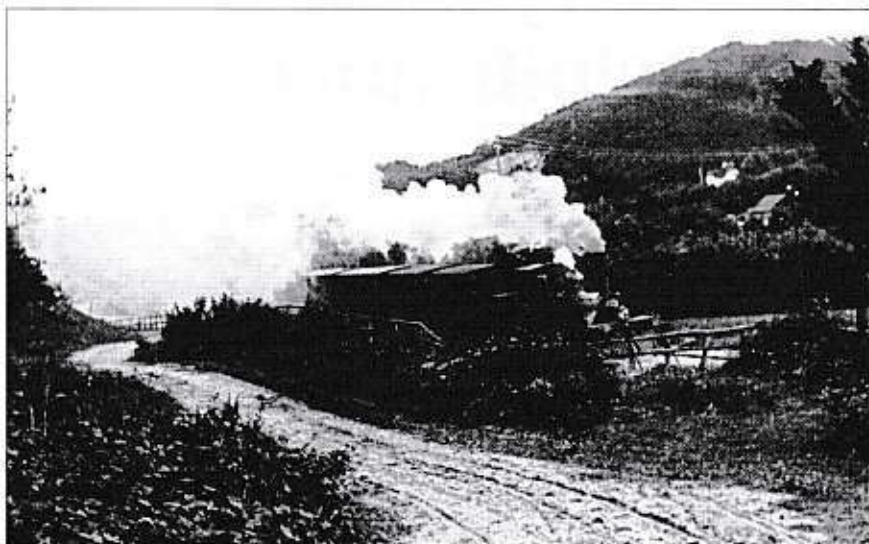
lørdag den 18. juni 1994

Udstillingen fortæller banens historie med særligt hensyn til Gives rolle som endestation, overgangsstation og almindelig mellemstation.

Vejle Museum følger efter...

tirsdag den 2. august 1994

med en udstilling, der bl.a. fortæller om den østjyske jernbanekrig, om banens anlæggelse og senere ombygninger, og om den helt specielle kørsel mellem de to stationer i Vejle. Desuden fortælles Vejle-Give strækningens historie ved hjælp af



en stor modelbane med stationerne Vejle Nord, Grejsdal, Hørup, Jelling og Give.

Også denne udstilling varer resten af året.

I forbindelse med udstillingens åbning udgiver Vejle Museum en bog om banen fra Vejle til Herning. Bogen er skrevet af Vigand Rasmussen, og den er rigt illustreret med mange hidtil ukendte fotos fra strækningen. Udsalgsprisen bliver 158 kr.

Give Egnens Museum
Torvegade 75, 7323 Give.
Tlf. 75 73 55 20.

Åbent: ma-fre 13-16, søn 14-17.

Vejle Museum
Flegborg 18, 7100 Vejle.
Tlf. 75 82 43 22.

Åbent: ti-søn 11-16.

Annonce

Stationsforstander i Sandved?



Sandved gl. jernbanestation, i privateje siden 1974, ønskes som følge af særlige omstændigheder afhændet.

Ejendommen, opført 1892 af DSBs arkitekt E. Wenck, ombygget 1917, fremstår som den kønne på Slagelse-Næstvedbanen, og er udover stor beboelse anvendelig til mange formål, evt. liberalt erhverv. 1. sal: 176 kvm. beboelse med 3 stuer, soveværelse, 2 store værelser, toiletter og bad, køkken, spisekammer m.v. Stueetage ud til gade og perron 1: 176 kvm

med forhal, ventesal, stationskontorer, karnap m/ kommandopost.

Centralvarme (kombifyr), men nu tilmeldt planlagt fjernvarmeanlæg.

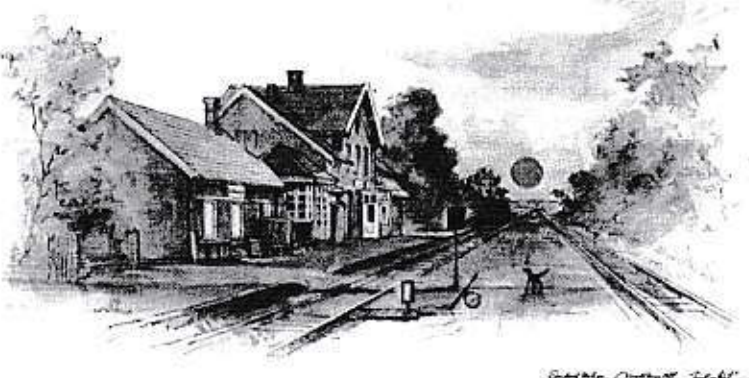
For ejeren kan evt. (efter lettere skoling) på fritidsbasis indgå jobbet som stationsforstander ved veteranbanen (lejlighedsvis kørsel).

Rigelig udhusplads, garage, stor have, stor urtehave (kolonihave) med alskens frugttræer.

Henvendelse:

Sv. H. Pedersen,
Jernbanevej 7, 4262 Sandved,
telf. 53 75 60 40.

JULEMÆRKET - 1984 - FUGLEBJERG



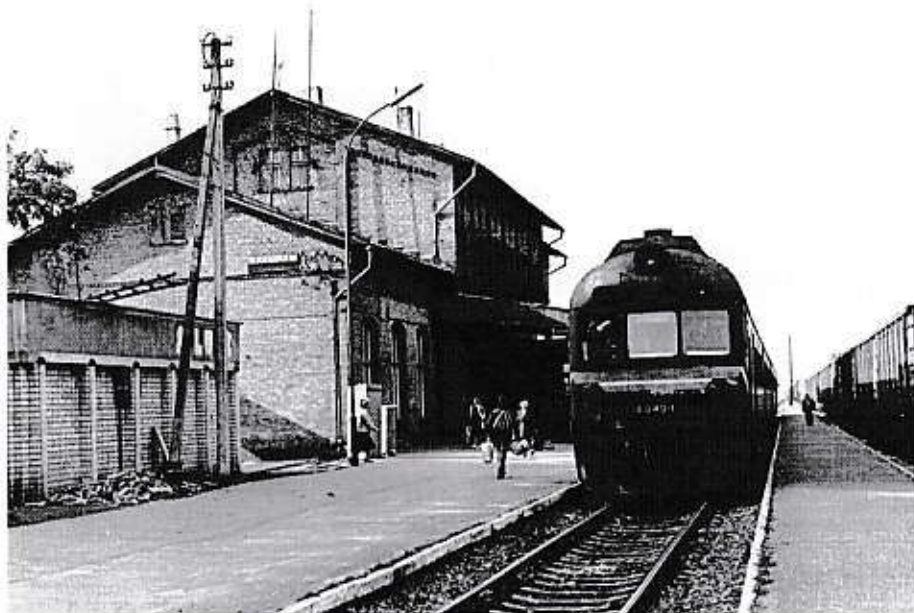
Stationsbygninger i Memelområdet

Af Eigil de Neergaard

Memelområdet, af tyskerne kaldt Memelland, er en smal landstrimmel, blot omkring 30 km bred, der strækker sig langs Østersøkysten fra lidt nord for den vigtige havneby Memel (nu Klaipėda) mod syd til Königsbergområdet (idag Oblast Kaliningrad), og langs dets nordlige side videre mod øst. Grænsen mellem Königsbergområdet og Memelområdet udgøres af floden Njemen. I 1100-tallet var Memelområdet en del af Litauen. Da Prejsen blev selvstændigt ved udskillelsen fra Den Tyske Orden kom Memel under dette lands herredømme. Memel var herefter en prejsisk landsdel i en lang periode, kun afbrudt af en kort tid under svensk herredømme i 1600-tallet, og indtil 1920 var det en del af Østprejsen. Herefter var det en selvstændig landsdel under litauisk forvaltning. I 1939 blev der sat en stopper for Litauens selvstændighed, og Memelområdet blev atter tysk i en kort periode indtil 1944, hvorefter det kom til at tilhøre Sovjetunionen. I 1991 blev Litauen inklusive Memelområdet påny selvstændigt.

De prejsiske statsbaner, KPEV, havde anlagt en jernbane fra Berlin til Königsberg, og derfra blev der siden bygget videre mod øst til Virbalen ved den russiske grænse, hvortil banen nåede frem i 1860. I 1862 indviedes den russiske strækning fra Vilnius til Virbalen, der blev skiftestation på grund af sporviddeforskellen. Der var nu etableret forbindelse Berlin - Königsberg - Sankt Petersborg. Midt mellem Königsberg og Virbalen ligger knudepunktet Insterburg (i dag Cerniakovsk). Til Insterburg kommer syd fra en mere direkte bane fra Berlin, og mod nord udgår en bane til Tilsit (i dag Sovetsk). Tilsit er kendt for at have givet navn til en øst, og måske endnu mere for at være skuepladsen for fredsslutningen mellem Napoleon og Alexander I af Rusland i 1807. Freden i Tilsit var meget ydmygende for Prejsen, der blev reduceret i både vest og øst, men Napoleon stod på sin karrieres højdepunkt. Han og Alexander I delte herredømmet i Europa mellem sig, og de aftalte at tvinge England i knæ ved en gennemført isolationspolitik.

I 1875 byggede KPEV Memellands hovedbane (normalspor) fra Tilsit mod nord. Efter at banen har passeret floden Njemen når den Pogegen (Pagegiai), der under første verdenskrig blev udgangspunkt for en normalsporets bane til Riga. Den drejer herefter mod nordvest gennem Heydekrug (Silute), og når kysten ved Memel (Klaipėda), hvor der i læ af den Kuriske landtanges nordlige spids er en fortrinlig naturlig havn. Den prejsiske memellandsbane fort-



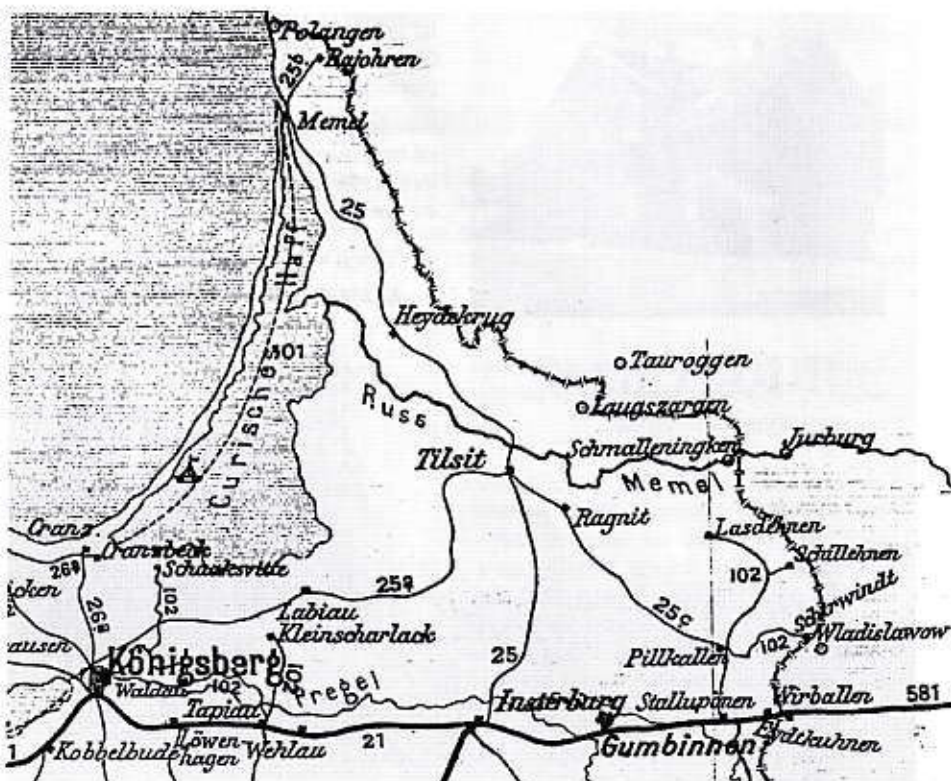
Silute/Heydekrug 22. september 1992. Foto, Eigil de Neergaard.

sætter endnu lidt mod nord og ender i Bajoren (Bajorai), 113 km fra Tilsit.

I 1904 anlagdes nogle 1000 mm baner udgående fra Memel: Memel-Pöszeiten (35 km) med sidebanerne Clemendorf-Plicken (10 km) og Dawillen-Lauggallen (5 km). De er alle forlængst nedlagt og fjernet. Heydekrug fik 2 normalsporede sidebaner i 1913, dels til Kolleschen (14 km) dels en forbindelsesbane mellem stationsbyen og den gamle bys central del (2 km).

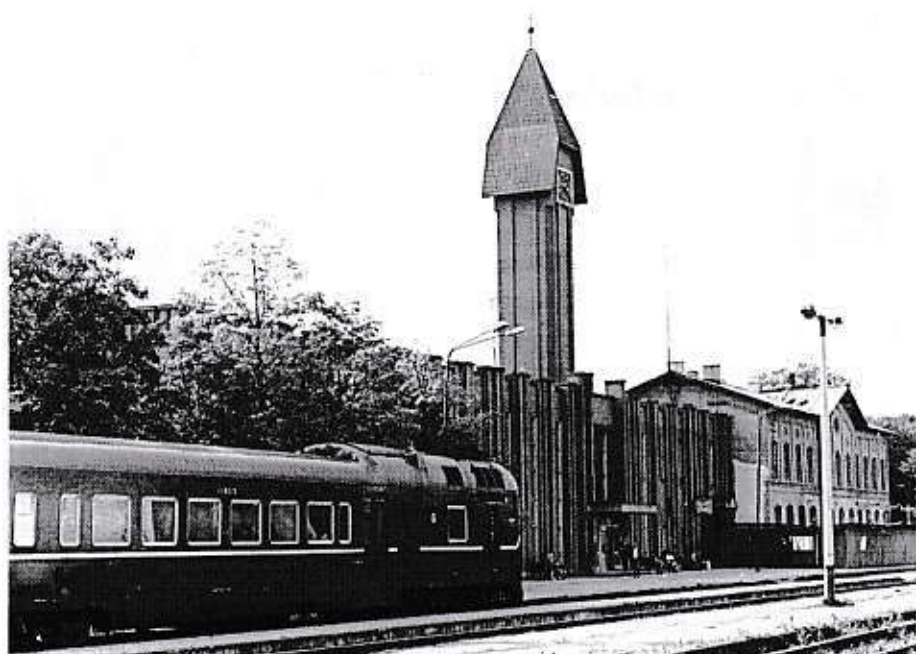
Også disse sidebaner er siden forsvundet.

Indtil 1915 havde Virbalen været den eneste grænsestation mellem Prejsen og Rusland. Men dette år blev der bygget jernbane videre mod nord fra Bajoren til Priekule, der dengang lå i Rusland. Hermed etableredes der en ny jernbaneforbindelse over grænsen mellem Prejsen og Rusland (efter 1918 gik grænsen lidt nordligere og adskilte Litauen fra Letland). Banen anlagdes normalsporet; netop fra 1915 og fremefter



byggede tyskerne mange normalsporsbaner i Litauen, eller ombyggede allerede eksisterende bredsporsbaner. Mellem de to verdenskrige var alle hovedbaner i Litauen samt en del baner i Letland syd for Riga normalsporede. Efter 2. verdenskrig byggedes de alle om til bredspor. I Königsbergområdet, der i dag er en del af Rusland, er en del strækninger forsynet med spor i begge sporvidder.

En del af de oprindelige stationsbygninger på hovedbanen gennem Memelområdet er endnu til stede, og den projsiske byggestil er let at genkende. Forskellen er i hvertfald tydelig for en rejsende nordfra, der allerede i Bajorai ser typisk tyske bygninger, ikke blot stationsbygninger, men også pakhuse og ledvogterhuse. Klaipeda er en stor og moderne by med Litauens eneste, men til gengæld også kolossalt store havn. Herfra er der jernbanefærge til Mukran på Rugen, bilfærge til Kiel og en betydelig trafik med handelsskibe. På et af fotografierne ses den gamle stationsbygning, som var bygget i gule mursten. Bygningen er under



Klaipeda station (Memel). Nærmest den nye stationsbygning, bagest den gamle. Foto af Eigil de Neergaard den 22. september 1992.

53 Berlin Stadtb. - Memel

(ganzjährig)

Schlafwagen 1.2. Kl.

Ord.-Nr. 88

(siehe auch Kurs 14)

D 17	Y	D 18
Ank. Abf.	km	Ank. Abf.
15.15	ab Hamburg Hbf.....	13.54
12.50	ab Anchen Hbf.....	18.19
14.22	ab Köln Hbf.....	16.45
19.15	ab Hannover Hbf.....	11.48
6.49	ab Basel DRB.....	0.10
17.52/13.02	ab Frankfurt (M.) Hbf.....	17.31
11.43	ab München Hbf.....	18.21
8.10.40	ab Stuttgart Hbf.....	19.45
14.23	ab Nürnberg Hbf.....	15.38
20.31	ab Leipzig Hbf.....	11.08
10.15	ab Prag Hbf.....	15.13
17.51	ab Dresden Hbf.....	11.00
22.46	0.0 Berlin-Charlottenburg.....	8.08
22.54	2.3 " Zool. G.....	8.01
23.06	1.8 " Friedr.....	7.47
23.15	9.1 " Alex.....	7.40
23.30	11.3 " Schles. Bf.....	7.26
0.37	0.42 96.8 Küstrin Neustadt Hbf.....	7.01
1.20	1.24 100.3 Landsberg (Warth).....	6.56
2.13	2.15 100.4 Kreuz.....	6.56
3.04	3.12 267.8 Schneidemühl.....	6.51
4.19	4.21 301.1 Konitz.....	6.51
5.24	5.25 413.3 Pr. Stargard.....	6.51
5.50	5.58 180.2 Dirschau Hbf.....	6.51
6.16	6.20 155.6 Marienburg (Hpr.).....	6.51
6.43	6.45 481.7 Elbing.....	6.51
7.27	7.28 517.4 Traunsberg.....	6.51
8.14	8.24 611.0 Königsberg (Pr.) Hbf.....	6.51
9.29	9.30 158.8 Insterburg.....	6.51
10.40	10.41 19.19 ab Eydikau.....	6.51
10.39	10.40 165.9 Insterburg.....	6.51
11.13	11.14 165.9 Tilsit.....	6.51
12.05	12.06 176.1 Heydekrug.....	6.51
	12.05 176.1 Memel.....	6.51

Fahrtpreise einschl. Zuschlag: 1. Kl. RM. 17.80 2. Kl. RM. 53.40
 Bettkartenpreise: 1. Kl. RM. 23.- 2. Kl. RM. 11.50
 Bedienungsgehalt: 1. Kl. RM. 2.- 2. Kl. RM. 1.-

1 vom 1. VII. - 3. X.

3 Anschluss in Nürnberg.

Leutkartenführende Stelle

In Berlin: Mitteleuropäisches Reisebüro, Leipziger Platz, Tel.-Adr.: Reiseamt Berlin, Tel. 11 55 45. W 8 - 18 Uhr, 5 geschlossen. Nach Dienstschluss am Reisebüro Fahrkartenausgabe Friedrichstraße.

In Königsberg: Ostpreussisches Reisebüro Robert Heyhoefer, Stelldamm 127. Tel.-Adr.: Reisebüro Königsberg, Tel. 3 47 27. W 8 - 13, 15 - 18 Uhr, 5 geschlossen. An 5 Fahrkartenausgabe Königsberg Hbf.

Til venstre sovevognskoreplan fra 1941, og til højre Litauisk koreplan fra 1934 (bemærk de dobbeltsprogede navne). Kortet på side 76 er et udsnit af et tysk jernbanekort fra 1902.

5. (Liepaja - Škuodas) - KLAIPEDA - PAGĖGAI - (Tilsit - Insterburg - Berlin)

K 91	PK 155	K 93*	PK 157	K 95	Trank. Nr.	Track. Nr.	K 92*	K 96	PK 154	K 94
3	2, 3	3	2, 3	2, 3	Klaipeda	Klaipeda	3	2, 3	2, 3	3
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Kaunas 1	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Telšiai 2	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Mažeikiai 3	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Liepaja REL.	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Škuodas 3	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Kėdainiai 3	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 KLAIPEDA (Memel) X 1	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Klaipeda (Klaipeda)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Priekule (Priekule)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Vilkaviskis (Vilkaviskis)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Rukla (Rukla)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Žemaitkiemis (Schemaitis)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 SILUTE (Heydekrug) X 1	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Gaidai (Gaidai)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Juknaičiai (Juknaičiai)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Kugaitis (Kugaitis)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Ustai (Medemai)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Stutkiai (Stutkiai)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Amžiai (Lecharkes)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 PAGĖGAI (Poggen)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Tilsit (Tilsit)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Insterburg (Insterburg)	11	22.35	22.35	22.35	22.35
22.35	22.35	22.35	22.35	22.35	11 Berlin (Berlin)	11	22.35	22.35	22.35	22.35

* Tr. 92 ir 93 N. M. vaktiniojo nuo IX. 1 d.

nedrivning, perrontaget er netop fjernet, og dens afløser, en moderne stor rødstensbygning med et højt tårn, er opført umiddelbart syd for. Ved næsten alle stationer langs banen syd for Klaipeda ses bygninger, der formentlig stammer fra 1875, omend om- og tilbygninger tydeligvis har fundet sted. Heydekrug, der nu hedder Silute, havde jeg altid, for jeg besøgte stedet, forestillet mig som en landlig idyl. Navnet giver associationer til kro på heden med bindingsværk, stråtag og snadrende ænder. I virkeligheden er det en stor industriby. Stationsbygningen er en toetages gulstensbygning, og den kunne godt, omend noget ombygget, se ud til at stamme fra banens åbning, ligesom pakhuset. Byhusene omkring stationen leder også tankerne hen på en tysk by. Lader man øjet glide op over facaden på stationsbygningen får man - endnu den dag i dag - øje på den påmalede tyske stationsforkortelse, Hdk.

Der var i store dele af den litauiske tid tog med direkte vogne Berlin-Memel, i den ty-

ske tid fra 1939 til 1944 endog sovevogne tilhørende Mitropa. I dag trafikeres banen af motorvognssæt, lokomotivfremførte fjerntog Moskva-Kaliningrad og lange godstog.

Litteratur:

Kort, Koreplaner

Hesselink, N.G., 1989: Eisenbahnen in Baltikum. LOK MAGAZIN. Bind 155.

Mühl, A., 1992: 75 Jahre MITROPA. EK-Verlag.

Støt vore annoncører
- de støtter os

Det gamle fotografi (12)

Da P 921 fik sin bekomst



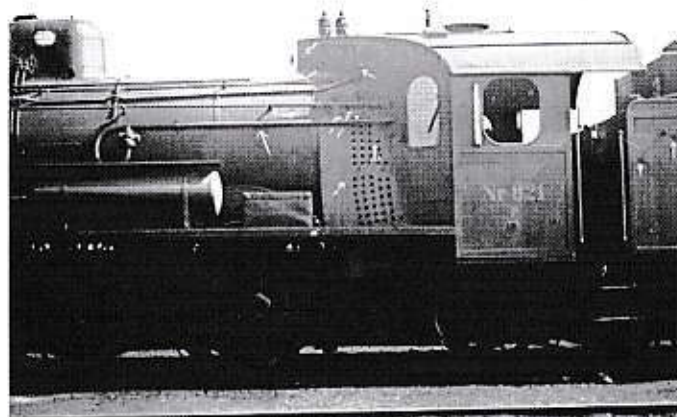
Af Poul Thiesen

Det var ikke altid særlig morsomt at være jernbanemand under krigen. Der var mørkelægning, sabotage, mangel på kul - og også fly-angreb.

En del jernbanefolk mistede livet under krigen, når lokomotiverne fik sendt bygevis af hilsner fra Royal Air Force.

Mere »fredeligt« - trods alt - gik det til den 15. april 1944 i Ejby mellem Middelfart og Odense. Her kom kørende et godstog med P 921 forspændt. Toget, der hed 2027, blev pludselig angrebet. Lokomotivførerne M.P. Petersen og aspirant S.A. Andersen, begge

Det var mest tænderen, der ramtes, men billedet af kedel og førerhus viser også, at P 921 blev ramt foran førerhuset. Folg blot pilene, som blev sat for...netop 50 år siden. Foto: Arkiv/Poul Thiesen.



Nyborg, fik adskillige splinter i kroppen som følge af knust glas, men i hovedsagen var de blot lettere kvæstede.

Det lykkedes lokomotivfolkene efter angrebet at få kørt P 921 ind til Ejby Station, hvor toget gik i stå på grund af den udstømmende damp.

Et hjælpelokomotiv fik siden trukket P 921 til maskindepotet i Fredericia.

Her blev samtlige skudhuller angivet med kridtpile, og en DSB-mand tog så en række billeder af P 921.

Samme P-maskine kendes der i øvrigt kun få billeder af som rigtig P-maskine. Årsagen er, at den i 1954 blev ombygget til PR-maskine - i øvrigt som den sidste i det projekt, som af mange betegnes »ikke særlig vellykket«.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgetog og Privathanerne

DSB



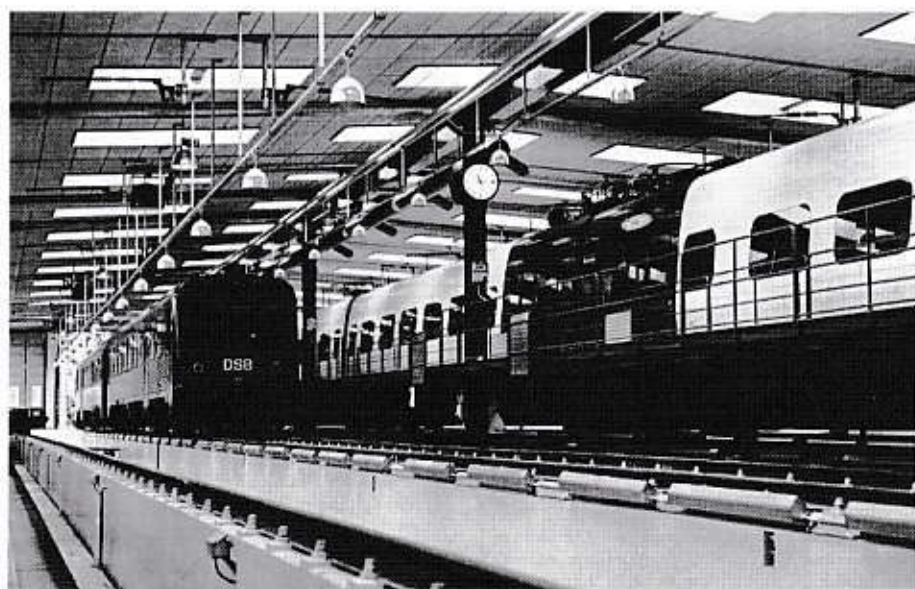
Rullende materiel

Renovering af litra MY

DSB og lokomotivførernes sikkerhedsrepræsentanter er enige om en plan for renovering og miljøforbedringer på 10 MY-lokomotiver af 1. serieleverance. Problemet har været røggasser og oledamper inde i lokomotiverne.

De 10 MYere renoveres, så de kan holde, indtil den faste forbindelse over Storebælt åbner. Det første lokomotiv (1125) er renoveret og tilbage i drift. Der er udført rustarbejde, førerrummet er blevet tætnet og støjisoleret, lokomotivet har fået et større eftersyn, og ventilatoren på taget skal fremover køre hele tiden for at udlufte maskinrummet. Renoveringen af de øvrige ni vil ske i løbet af 1994. Tilbage er ét enkelt problem: Motorerne lækker stadig olie gennem udstødningsrøret. DSBs værksteder arbejder på at finde en løsning.

DSBs 15 nyeste MY-lokomotiver (1145-1159) forventes at skulle holde til år 2005. Derfor har DSBs interne tilsyn givet påbud om, at lokomotivførernes arbejdsforhold skal forbedres væsentligt ved levelidsforlængelsen. Lokomotiverne skal foruden for-



ER-toget står endnu i skrivende stund stille...ligesom midt i september '93, hvor ER togsæt 3 her er fotograferet i det moderniserede Helgoland. Foto Jan Forslund.

bedringer i førerrummet have et større maskineftersyn, rustarbejder og tætninger. Arbejdet ventes i gang i 1995. De resterende 12 ældste og dårligste MY-lokomotiver udrangeres senest til K94 vinter.

Status for litra MF (IC3)

DSB og ABB Scandia er i gang med en

større justering - en såkaldt nul-stilling - af de 85 stk. IC3 togsæt. En række typefejl skal rettes. Samtidig foretages en række ændringer, som skal lette arbejdet og øge komforten for togpersonele, passagerer og vedligeholdelsesfolk. Den vigtigste ændring skal forbedre togets løbeevne og dermed forebygge »slinger«.

Nul-stillingen foregår på »ABB Scandia

A/S i Randers, som har sat 20-30 mand på opgaven. Arbejdet er inden for kontrakten med Scandia, så det udføres på fabrikens regning. Sideløbende har DSB fem medarbejdere i gang med andre justeringer. Samtlige IC3 togsæt vil have været igennem programmet i februar 1995.

Togets bogier skal tilpasses bedre til vognkassen, så rystelser i bogien ikke forplanter sig så voldsomt op i vognkassen. Derudover foretages ti andre forbedringer af bogierne. Toppersonalet har længe klaget over slingrende kørsel. En midlertidig løsning har været at ændre i luftaffjedringen, men nu skal problemet løses rigtigt.

Selv med disse tiltag forventes det, at det bliver nødvendigt med endnu en eller flere nulstillinger - på Scandias regning.

★

Togsæt nr. 10 («Roar») blev det første IC3 togsæt, som rundede 1 mio. km. Det skete torsdag den 10. marts, i øvrigt samtidig med at DSBs samlede IC3-flåde havde tilbagelagt 50 mio. km. Hvert togsæt kører ca. 6.000 km om ugen.

Farver på tog

Det er besluttet, at de nye S-log (4. generation) skal være røde. Der er to hovedargumenter herfor: Markedsføringsmæssigt vil S-togsdivisionen gerne holde fast i den røde farve, som bl.a. indgår i det sekskantede S-togslogo. Det driftvendte argument er, at støv og snavs ses mere på et hvidt tog end på et rødt. De røde S-log vil derfor kræve færre ture i vaskehallen end hvide. De alternative farver, som har været overvejet, var hvid og sølvgrå.

De nye S-tog bliver dog noget lysere i farven end de nuværende S-tog. Den lysere røde farve skal signalere, at hele toget bliver lettere. Tag, gavn og underdel (skørtet) bliver gråligt.

Indvendigt bliver der gang i farvelåden: Gulvet bliver i en meleret grå farve. Det vil

sige forskellige grå nuancer i en slags mønster. Sæderne bliver nærmest som et abstrakt maleri. Farverne er her blå, grøn, turkis og sort.

Løftet bliver i forskellige farver, afhængig af hvilken vogn der er tale om. I den første vogn (vogn A) af et halvtog bliver loftet rødt. I vogn B gult, vogn C grønt og i vogn D blå. Gavl væggen ved førerrummet bliver rød, og døren til førerrummet males mørkegrå. Og når passagererne skal ud, kan de se på en mørkeblå dørportal, der omkranser dørene.

★

Dørpartierne på «det nye regionaltog», ER-togsættene, forbliver røde, idet indførelsen af den grønne farve, som er Re-divisionens «husfarve», er opgivet. Det gælder også de renoverede MR-togsæt, hvor MR 4088/ MRD 4288 er sat i drift som prototype på renoveringen. Vognkasserne er nu hvide med røde dørpartier, omend netop dette togsæt en overgang var forsøgsmalet i grønt.

Erstatningskrav

DSB har krævet et millionbeløb tilbage fra den belgiske fabrik CMI, som skulle have leveret det nye rangerlokomotiv, litra MJ, til DSB. Desuden har DSB varslet et erstatningskrav på ikke under 50 mio. kr. for sine tab i øvrigt. Modsat har den belgiske fabrik stævnet DSB med krav om erstatning på 65 mio. kr. Begrundelsen er påstand om «uberettiget ophævelse af kontrakten».

DSB har betalt den belgiske fabrik i alt 46 mio. kr. DSB har - efter at kontrakten blev annulleret - hævet de 36 mio. kr., som der var bankgaranti for. DSB kræver desuden de resterende 10 mio. kr. samt dagbøder og renter. Dertil kommer erstatningskravet.

Efter annulleringen af MJ-kontrakten overvejer Godsdivisionen det fremtidige behov for rangerlokomotiver og undersøger mulighederne for renovering af MH-lokomotiverne samt leje eller køb af nye eller renoverede lokomotiver.

De nye S-tog skal være lidt lysere rød end de nuværende snart 30 årige veteraner. Foto fra Bernstorffsvej 18. april 1994; John Hansen.



Faste anlæg

ATC, fjernstyring m.v.

ATC (i prøvedrift) blev taget i brug den 21. marts på strækningen København H.-Hellerup - samt på stationerne Østerport, Helligoland og Hellerup. På den resterende del af Kystbanen (Hellerup-Helsingør) forventes de faste ATC-installationer at være klar til brug i efteråret.

★

ATC-anlægget blev koblet ud i MR-togsæt på grund af driftsproblemer bl.a. i forbindelse med linieledere, som giver løbende informationer til toget og derfor placeres på meget trafikerede strækninger, jf. «jernbanen», nr. 2/94 - side 51.

Leverandøren «Siemens» har nu i samarbejde med DSB foreløbig løst problemet ved at aflyse en række linieledere. Andre linieledere er blevet forkortet. De mobile ATC-anlæg kunne derfor retableres i MR-togsættene fra begyndelsen af april - i en takt af otte pr. uge. Siemens har erkendt fejlen i linielederkomponenten og vedstår ansvaret. Siemens og DSB regner med at finde den endelige løsning på problemet i løbet af 1994, så de midlertidige foranstaltninger på de faste ATC-anlæg langs skinnerne kan fjernes.

★

DSBs første fuldelektroniske sikringsanlæg (DSB type 1990) blev taget i brug den 13. marts. Det er placeret i Hobro og styrer i første omgang trafikken på strækningen Randers-Hobro. Installationsarbejderne udførtes i 1990, men først efter en række vanskeligheder kunne teknikerne sige god for anlægget. Med det nye anlæg er der ikke længere behov for det hidtidige betjeningspersonale i Hobro og Fårup, derved sparer DSB en mio. kr. årligt.

Sikringsanlægget er dimensioneret til også at kunne klare strækningen Hobro-Aal-

PC-RAIL Computer simulation

Annonce

Fjernstyringscentral på pc!

Tro kopier fra British Railways.
Timers fornøjelse.
Advarsel: Vanedannende.
Vælg f.eks. en af følgende stationer:
Crewe, Westbury, Trent
for henholdsvis 449, 399 eller 429 kr.
Betales/bestilles på giro 1 02 10 95,
eller sendes via postopkrævning
med gebyr på 30,- kr.
Leveres på 3,5" diskette. Krav: Pc
med harddisc og 640 KB RAM.

FORHANDLER:

Piil data ks

Åbenrå 25, 1124 København K.
Tlf. 33 13 04 34 eller 30 31 41 64

Find dine tegninger, fotos, sporplaner m.m.

Annonce

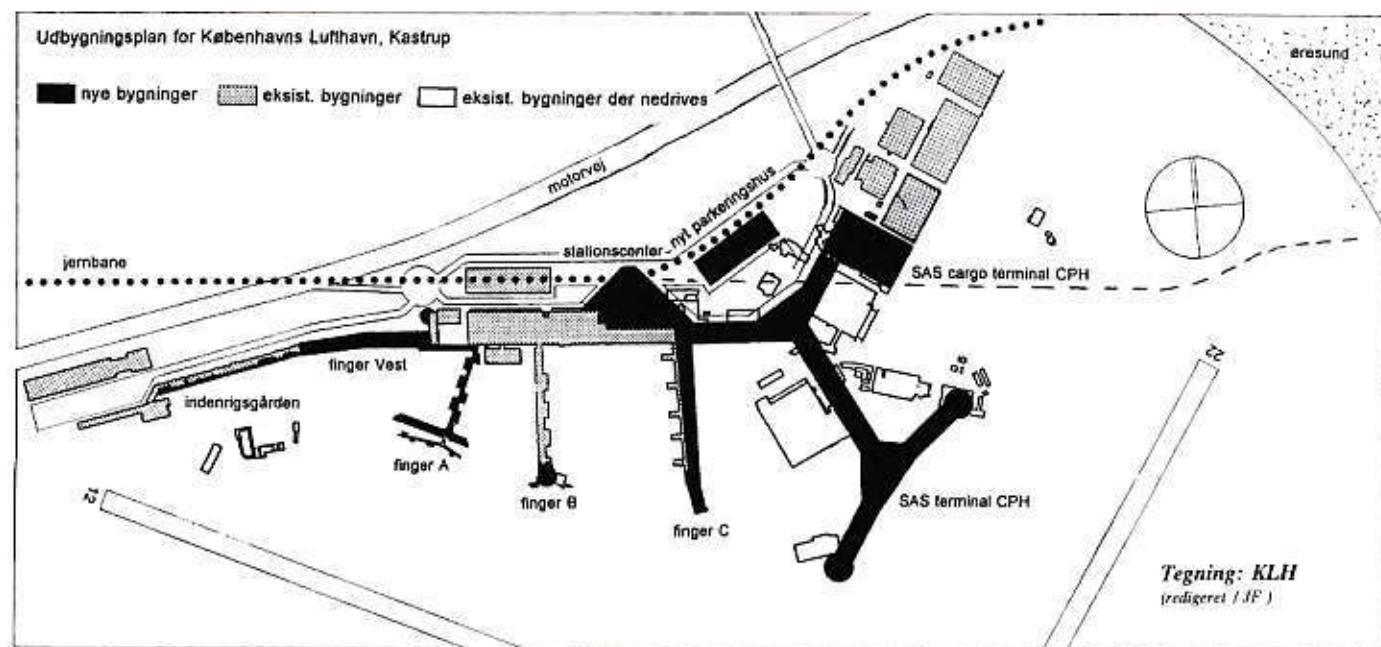
Jeg har registreret mere end 12.000 referencer til tegninger, fotos, sporplaner og beskrivelser vedr. danske jernbaner samt modelbyggebeskrivelser og -tips fra næsten alle udgivelser fra Signalposten, Lokomotivet, Modelbanenyt, Modelbyg, Sidesporet, UK-modelinformation, DJK og BaneBøger. Noget af det ældste mangler. Herudover en række andre bog- og bladudgivelser. Der medfølger simpelt, men hurtigt søgeprogram. Kører på IBM-kompatibel PC. Stiller ikke særlige krav. Ajourføres løbende.

Leveres portofrit ved tilsendelse af 75 kr. til:

Girokonto 3 08 70 93 - Henrik Knudsen,
Argentinavej 6, Brede, 2800 Lyngby.

HUSK at notere ønsket disketteformat.

Jernbane-index på PC



borg, men det er endnu ikke afgjort, hvornår den kommer med. Et tilsvarende fuld-elektronisk sikringsanlæg vil blive etableret på strækningen Korsør-Nyborg under/ over Storebælt.

★

Som den sidste af stationerne på strækningen Odense-Fredericia er Holmstrup den 21. marts overgået til fjernstyring fra Fredericia. Den samme proces har de øvrige stationer på Vestfyn været igennem i det seneste års tid. Samtidig med opgaverne er der flyttet seks arbejdspladser fra Odense til Fredericia.

FC Odense står fremover alene for betjeningen af Odense station samt fjernstyringen til henholdsvis Svendborg og Nyborg. For strækningen Odense-Nyborg gælder det, indtil den faste forbindelse over Storebælt tages i brug. Til den tid skal RFC Roskilde fjernstyre strækningen helt frem til og med Odense.

Fjernstyringscentralen i Fredericia blev fra etableringen i 1989 dimensioneret til også at klare de vestfynske stationer gennem brug af den nyeste teknologi, det vil sige skærmbetjening.

På Ølgod station blev det mekaniske sikringsanlæg afløst af et relæsikringsanlæg (DSB type 1953) den 26. april. Stationens armssignaler afløstes samtidig af daglyssignaler.

Overkørslerne på Fyn

De sidste to vejoverkørsler i niveau mellem Nyborg og Middelfart forsvandt ikke som ventet til sommerkøreplanen. Forsinkelser i arbejdet med at skaffe erstatning for overkørslerne betyder, at tidspunktet må udskydes til eftersommeren.

De omtalte steder er Gelsted og Kavs-lunde, medens overkørslerne er sløjfet i Ullerslev, Langeskov, Holmstrup, Skalbjerget og Bred. I de fleste tilfælde er der bygget en stitunnel læt ved det sted, hvor overkørslen lå, og bilerne skal bruge en tunnel eller bro lidt uden for byområdet. Den samlede udgift har været på ca. 100 mio. kr.

Klargøringscenter udvidet

IC3 klargøringscentret på Københavns Hovedbanegård er udvidet. Der er blevet mere plads til selve klargøringen. Desuden er

der tilvejebragt et nyt servicecenter og bedre personalefaciliteter. Udvidelsen var klar til køreplansskiftet i maj og har kostet 37,5 mio. kroner.

Selve klargøringshallen er blevet forlænget med 45 meter og når nu helt ud til Dybbølsbro. Det betyder, at det bliver muligt at klargøre to tog på henholdsvis fire og fem togsæt ad gangen. DSB vil køre med fem IC3 sæt koblet sammen, når den faste forbindelse over Storebælt tages i brug. I dag køres med højst fire togsæt.

På den anden side af Dybbølsbro har DSB bygget et servicecenter. Her kan IC3 tog få foretaget forskellige mindre reparationer af højst 6-8 timers varighed. Større reparationer foregår som hidtil i Århus. I servicehallen er der installeret hydraulisk løft, der kan hæve vognene op til en meter over gulvet.

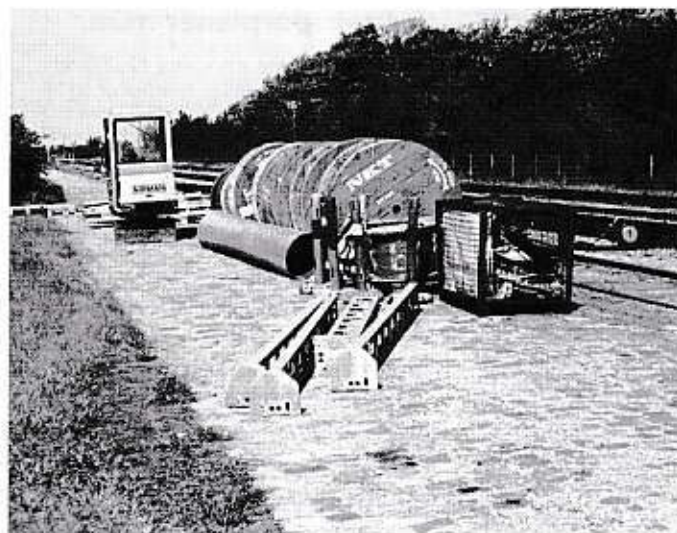
I forbindelse med tilbygningen er der indrettet flere kontorer samt spisesue og omklædningsrum til personalet.

Den oprindelige del af klargøringscentret blev taget i brug i maj 1991. DSB har imidlertid måttet erkende, at IC3 toget kræver mere klargøring og vedligeholdelse end forventet.

Byggestart på jernbanetunnel

Den 21. marts 1994 gik A/S Øresundsforsbindelsens entreprenører på den 1,6 km lange tunnel i Sydhavnsgade i gang med gravearbejdet.

Arbejdet udføres af det dansk-svenske konsortium Siab-NPL. Tunnellen udføres som en totalentreprise, hvor det er entreprenøren, der udfører såvel detailprojekteringen som grave- og byggearbejderne. Gravearbejdet begynder i vestenden af anlægsområdet ved Enghavevej og Sydhavn station, og entreprenørens skurby er etableret i Sydkrogen. Hovedparten af byggeaktiviteterne vil i begyndelsen være koncentreret på strækningen mellem Sydhavn station og Scandiagade. I takt med at tunnelen bliver færdig og vejene ovenpå gene-



I Ølgod er vingesignalerne revet ned. I Ulfborg er forberedelserne godt i gang, her den 11. maj 1994. Foto, Flemming Søeborg.

tableres vil gravearbejdet flytte mod sydost ned langs Sydhavnsgade. Tunnellen ventes færdig i december 1996.

Længden fra underføringen ved Sydhavn station til tunnelportalen ved Fiskerhavnen: 1,6 km. Bredden er 12 m, højden 6,5 m, skinnerne ligger i ca. 10 meters dybde og tunnelen dækkes med et ca. 10 meter tykt jordlag. For at bygge tunnelen skal der udgraves 250.000 m³ jord og kalk. Det svarer til indholdet af 38 gange Rundetårn. Tunnelen bygges som et firkantet rør af stålarmet beton. Der skal bruges 6.500 tons stål til armeringen og 65.000 m³ beton. Det svarer til 9 gange indholdet af Rundetårn.

Byggeriet vil give arbejde til ca. 120 mand i de knap to år, opgaven varer. Heraf vil de ca. 15 komme fra Slab i Sverige. Entreprenøren Siab-NPL er et konsortium sammensat specielt til opgaven med tunnelen i Sydhavnsgade. «Siab AB» blev grundlagt i 1945 og er en af Sveriges største entreprenørkoncerner. I 1992 havde Siab en omsætning på 11,4 mia. svenske kr. og ca. 9.000 ansatte.

★

Med udgravningen til tunnelen i Sydhavnsgade i København har A/S Øresundsforbindelsen nu byggeaktiviteter hele vejen langs det 18 km lange anlægsområde (primo juni).

Ved Københavns Lufthavn i Kastrup er der etableret fire byggepladser, hvor store tunneler til rør og ledninger næsten er bygget færdige. De indledende arbejder i lufthavnen er nu mere end 70 pct. færdige. Mellem lufthavnen og Tårnby midt på Amager har entreprenørerne ryddet pladsen til trafik anlægget. Først byggedes en ny vej til de store transporter af jord, så jordtransporten kan foregå adskilt fra den øvrige trafik, og der er bygget støjvolde og hegn ud mod naboerne.

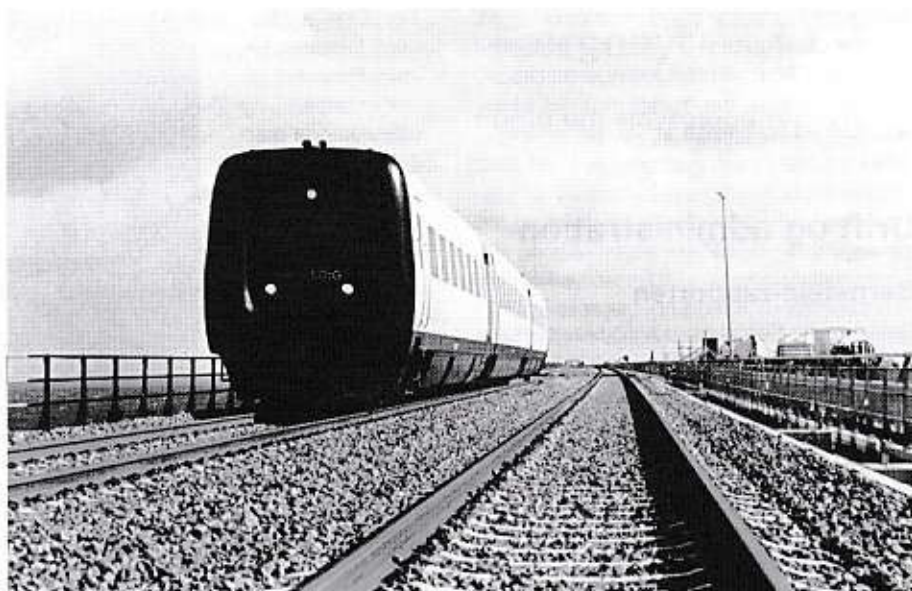
Midt i Tårnby er udgravningen til den kommende station og til overdækningen i gang, og videre mod vest er selve byggepladsen gennem byen etableret. På Københavnsiden er bygningen af tunnelen i Sydhavnsgade - som ovenfor nævnt - begyndt, og omlægningen af sporene inde på DSBs arealer syd for Hovedbanegården indledtes i april.

Med udgangen af 1993 havde A/S Øresundsforbindelsen tegnet ca. 20 procent af den samlede kontraktsum. I løbet af 1994 vil der være indgået kontrakter for ca. 80 pct. af det samlede anlægsbudget.

Den danske regering besluttede 20. januar 1994 at stille alle anlægsarbejder med direkte tilknytning til kyst-kyst forbindelsen i bero. Det drejer sig om den ca. 500 meter lange strækning nord for Københavns Lufthavn og den 4,2 km lange dobbeltsporede godsbane mellem Kalvebod og Vigerslev på Sjællandssiden.

Lufthavnsmodernisering

Københavns Lufthavn A/S - flertal, fordi statselskabet driver såvel lufthavnen i Ka-



Første tog på Vestbroen den 10. marts 1993 i forbindelse med at A/S Storebælt skulle have et par filmpoptagelser i kassen. Foto, Jan Valeur.

strup som i Roskilde (Tune) - har indledt et omfattende udbygningsprogram, der strækker sig frem til 2005. Trafikken stiger, så der er behov for flere moderne flystandpladser, hvorfor «Finger A» i løbet af det kommende år erstattes af en helt ny finger. Antallet af store fly med et vingespænd på mere end 60 meter er også stigende. Hidtil har kun tre pladser ved «Finger C» kunnet honorere kravet på særlige faciliteter til sådanne fly, men i april blev et nyt panoramaloungeområde (med tre tilhørende standpladser til mellemdistancefly - eller alternativt to af jumbo-typen) taget i brug for enden af «Finger B».

I perioden vil en helt ny terminal for SAS og en forbindelsesfinger mellem indenrigs- og udenrigsterminalen se dagens lys, samt udover en ny cargo terminal og et nyt parkeringshus - et helt nyt stationscenter (som tilbygning til hovedterminalen) til ibrugtagning i 1998 - fast forbindelse eller ej!

Udbygningsetaperne fremgår af skitsen på side 80. Kun personbanen er indtegnet («prikkerne» - den stiplede linie angiver den oprindelige linieføring i tunnel under «air-side»). Hverken Københavns Lufthavn (KLH) eller DSB er særligt entusiastisk over den ændrede placering af stationen med krumme perroner, men A/S Øresundsforbindelsen har erklæret, at den krævede nye linieføring af hensyn til den mindre halve såvel som de øgede omkostninger som følge af de mange miljøkrav kræver besparelser, hvor disse kan findes, og den nu anviste løsning er billigere end den oprindelige.

Storebæltforbindelsen

På Jernbanebroen (Vestbroen) nåede skinneudlægningen helt frem til Ny Sprogø den 6. maj (samme dag, som Euro Tunnelen under Kanalen officielt åbnede). Den 31. maj var DSB bane klar med sporet på selve Ny Sprogø (3 km) frem til ca. 400 m før tunnelmundingen.

Ved månedsskifte april/maj manglede

der nøjagtig 100 m før den første af Øst-tunnelens to hovedrør er boret færdig. Det er de succesfulde Sprogø-maskiner «Jutlandia» og «Fionia», der endnu engang har boret bedre end forventet. Begge maskiners skæreværktojer har været underkastet en meget grundig overhaling, for de ingen skulle bore fra den lettere håndterbare mergel til den vanskeligere moræneler.

«Dania» har fået sine skæreværktojer udskiftet under en «paraply» af frossen ler, således at denne maskine kan bore sine sidste 100 ringe. Selv om maskinerne på boremaskinerne nu kan se en ende på selve boringerne, varer det alligevel en tid, før der bliver skabt forbindelse mellem de to maskiner, der står overfor hinanden, henholdsvis «Selandia» og «Jutlandia» i det sydlige og «Dania» og «Fionia» i det nordlige rør. Da sammenkoblingen nu vil ske i overgangszonen mergel/moræne, skal der fryses en «paraply» over alle maskinerne, og det er midsommer, inden den er fast og sikker. Yderligere skal der støbes en betonring mellem skjoldene på hver af de to maskiner, for der virkelig er skabt fast forbindelse mellem Sjælland og Sprogø under havet.

Den 17. maj «mødtes» så endelig de to tunneler, idet «Jutlandia» standsede ved mødet med «Selandia». Nu forestår den beskrevne sammenkobling inden man «kan gå igennem» (ca. 15. juli).

Kostbar sløjfning

Det kan nemt blive en dyr omgang for DSB at forlade Korsør og Nyborg, for begge byers kommuner forventer at overtage arealerne kvit og frit - samt ryddet og rensat.

I Nyborg betyder det fjernelse af havneanlæg i Knudshoved og det gamle stationsanlæg med færgeløjer. Et projekt, inkl. ejendomsværdien, der beløber sig til 124 mio. kr. I Korsør vil nedrivning af broer og forlægning af veje samt rydning og rensning af stationsanlæg (inkl. ejendomsværdi) løbe op i 146 mio. kr.

De to kommuner har stærkt markeret, at de ikke ønsker at deltage i noget, der giver omkostninger. Man vil udelukkende modtage, bl.a. fordi begge kommuner rammes af arbejdsløshed som følge af den faste forbindelse.

Drift og administration

Bernstein-rapporten

Det såkaldte Bernstein-udvalg blev nedsat i september sidste år af daværende trafikminister Helge Mortensen. Departementschef i landbrugsministeriet Nils Bernstein blev udpeget som formand. Udvalget bestod desuden af direktør Erik Elsborg, DSB, kontorchef Kurt Bligaard Pedersen, Finansministeriet og planlægningschef Kurt Lykstoft Larsen, Trafikministeriet.

Udvalget havde til opgave at redegøre for en række bevillingsmæssige og forretningsmæssige forhold hos DSB.

Udvalget afleverede sin rapport i slutningen af marts måned i form af tre delredegørelser:

1. DSBs færgedrift mellem Kalundborg og Århus.
2. DSBs økonomistyringssystem
3. Visse større anlægsinvesteringer og materielanskaffelser i DSB.

Delrapport nr. 3 har særlig interesse for dette tidsskrifts læserkreds:

Bernstein-udvalget har undersøgt DSBs arbejde med investeringer i ATC, sikringsanlæg i Ringsted, Hobro og Århus, fjernstyringscentral for S-tog (DIC-S), transmissionsanlæg, elektrificering og rangerlokomotiver (MJ). To forhold går igen i samtlige projekter: Alle er i varierende og ofte betydelig omfang ramt af dels forsinkelser, dels fordyrelser i forhold til DSBs oprindelige tidsplaner og budgetter. For flere projekters vedkommende »ud over det acceptable«.

Som årsager nævner Bernstein-udvalget en række forhold, der går igen - omend ikke med samme styrke og i alle projekter: Projekternes tekniske stade, projekternes organisation og arbejdstilrettelæggelse, kravspecifikation og forhold til leverandører.

DSB har opgivet to projekter - nemlig MJ-lokomotivet og sikringsanlæg Ringsted. To andre er efter adskillige års planlægning endnu ikke kommet i gang - nemlig sikringsanlæg Århus og DIC-S. De øvrige projekter befinder sig nu »i en gænge, der gør det troligt, at de vil blive ført til ende med nuværende leverandører med et teknisk tilfredsstillende resultat«.

DSB gennemførte ved årsskiftet 1990-91 en ganske omfattende reorganisering og personalemæssig forstærkning af de elektrotekniske projekter for at få bragt projekterne på ret kol igen. »Disse tiltag forekommer formålstjenlige og synes at have styrket projektstyringen og arbejdstilrettelæggelsen«, skriver udvalget.

Ny køreplan for Kystbanen

Brugere af kollektiv trafik i Kystbane-områ-

Fra vinterkøreplanen indføres 20-minutters drift på Kystbanen - og udelukkende med EA-fremført materiel i egne lukkede omløb. Såvel Lille Nord som Hornbækbanen er af samme grund tvunget til »passende« ændringer. Foto ved Klampenborg 23. juli 1993 af Jan Forslund.



det kan se frem til overgang til K94v, den 25. september, som vil betyde markante forbedringer for næsten alle passagerer. Der bliver flere tog- og busafgange, bedre sammenhæng mellem tog og bus og en enklere køreplan.

På Kystbanen indføres 20 minutters drift, så alle stationer får mindst tre tog i timen i hele driftstiden. I myldretimerne suppleres med ekstratog.

Kokkedal station, der passagermæssigt er en af de største stationer på Kystbanen, bliver nyt knudepunkt. I dagtimerne på mandage-fredage (og lørdage delvis) vil seks tog passere i hver retning, idet der genindføres adskillige standsende Nivå-løb og Helsingør-løb, der er gennemkørende Østerport-Kokkedal. Den nye køreplan bliver mindre sårbar overfor forsinkelser, idet Kystbanens tog igen kommer til at køre i eget lukket omløb.

HTs busnet tilpasses Kystbanens nye knudepunkt i Kokkedal. Linje 300S forlænges, så der køres fra Hundige via Glostrup, Herlev, Lyngby til Kokkedal, og der bliver 20 minutters drift. Linje 500S omlægges fra Rungsted Kyst til Kokkedal og forlænges fra Ballerup til Glostrup station.

Køreplanen på Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen tilpasses den ny køreplan på Kystbanen, og Lille Nord (Hillerød-Helsingør) får en helt ny køreplan. I øjeblikket er der timedrift og halvtimes drift i myldretimerne på strækningen. Men fra vinterkøreplanen vil der være halvtimesdrift mellem Hillerød og Fredensborg i dagtimerne alle dage. Det er mellem de to stationer, at de fleste passagerer rejser.

Lille Nord har i de sidste år oplevet nedgang i passagertallet. De gode erfaringer, S-togsdivisionen har haft med at tilbyde flere afgange, skal nu afprøves på Lille Nord i håb om at få flere passagerer. De ekstra af-

gange betyder ikke de store udgifter, da der ikke bliver brug for mere materiel. Turen til Fredensborg bliver klaret af de tog, der nu har en »vendetid« på 40 minutter i Hillerød inden de returnerer til Helsingør. I den nye køreplan udnyttes dette tidsrum til en »svip-tur« til Fredensborg og tilbage.

Sammenlægning af terminaler

DSBs kommende stykgodsterrminal i Taulov er klar til brug den 1. september og erstatter de nuværende terminaler i Kolding, Esbjerg og Horsens. Terminalerne i Odense og Padborg fortsætter stort set uændrede.

Beslutningen om at lade den nye terminal i Taulov erstatte de tre nuværende skyldes ønsket om, at Godsdivisionen skal være så konkurrencedygtig som mulig. Den nye terminal, der koster 80 mio. kr., vil bestå af et 12.000 m² stort pakhuis og knap 2.400 m² velfærds- og kontorfaciliteter og vil beskæftige ca. 80 medarbejdere. Dertil kommer ca. 50 administrative medarbejdere, fordi en række regionale funktioner fra alle godsvirksomhederne flyttes til Taulov.

September måned bruges til at opbygge rutiner på pakhuis og kontor, så alle er dus med den nye terminal, når hele produktionslæggelsen om til Taulov 1. oktober. DSB vil forsøge at udnytte stykgodsterrminalbygningerne i Esbjerg og Horsens som »godshoteller«, hvis der er marked for dem.

»Indian summer« på godsbanen

Trafikken på godsbanen Aabenraa-Røddekro vil i det kommende årstid blive mangedoblet. Ikke færre end 260.000 tons skærver skal transporteres på denne strækning. Det skyldes beslutningen om, at skærverne ved anlæg af det ekstra spor mellem Vojens og Tinglev sejles med skib

fra Sverige til Aabenraa havn. DSB etablerer et anlæg til rensning af skærverne på havnen, hvorefter de med jernbanevogne køres til den sønderjyske hovedbane. Pr. dag vil det dreje sig om ca. 40 vogne. For Aabenraa havn betyder denne opgave en indtægt på ca. 2 mio. kr. Hertil kommer, at transporten af skærver fra skib til vaskelanlæg giver beskæftigelse til fire-fem medarbejdere.

Togkollisioner

Fem personer blev alvorligt kvæstede, da et MF-togsæt (nr. 61) tirsdag den 1. marts kort før kl. 13 kørte op i et holdende MR-tog (MR 4008/MRD 4208). I alt 42 blev kort til to sygehuse i Århus. Onsdag morgen var 16 fortsat indlagt, heriblandt lokomotivføreren og togtogføreren på IC-toget. Der var ca. 130 passagerer i de to tog.

Politi og redningsmandskab havde på grund af sne store vanskeligheder med at komme frem til ulykkesstedet og med at gennemføre redningsarbejdet.

Togtrafikken mellem Randers og Århus blev straks efter ulykken indstillet, og DSB satte i stedet busser ind. Det lykkedes at få enkelte tog igennem natten til onsdag, og onsdag morgen kl. 05.15 kunne trafikken genoptages i begge spor.

IC3-toget (IC 125) skulle efter køreplanen køre fra Århus mod Aalborg kl. 12.19, men var på grund af sneproblemer syd for Århus 11 minutter forsinket, da det kørte fra Århus. Derfor kørte MR-toget (Re 3825 til Struer over Langå), som efter planen skal køre kl. 12.23, først fra Århus. MR-toget var gået i stå lige nord for Mundelstrup, hvor det blev påkørt bagfra af IC-toget.

Årsagen til ulykken var, at lokomotivføreren i IC-toget fejlvurderede afstanden til et signal, der viste stop. Derfor fik han bremset for sent. Medvirkende hertil har formentlig været, at lokomotivføreren på samme tidspunkt fik et opkald på det interne radiosystem, hvilket kan have bevirket, at han er blevet distraheret.

Strækningen mellem Århus og Langå er udstyret med automatiske linieblokanlæg med signaler for hver ca. to km. Lokomotivføreren har oplyst, at han i Mundelstrup fik forvarsel (et grønt lys), om at næste hovedsignal (et AM-signal) måtte påregnes at vise »stop«. Af havari-loggen fremgår imidlertid, at hastigheden øgedes efter forvarslene. En mulig forklaring er, at toget skulle forcere nogle snedriver. Lokomotivføreren har ikke kunnet supplere med oplysninger på dette punkt.

Lokomotivføreren nåede at iagttage AM-signalet (på »stop«), der stod ca. 200 meter bag det holdende regionaltoget, men han kunne ikke nå at bremse. Hastigheden i sammenstødsejeblikket var 85 km/h. Togs bremselængde var forøget på grund af vejret, men lå inden for de godkendte bremse-normer.

De materielle skader var størst på MR-togsættets vogne. Skaderne er foreløbig opgjort til 4-5 mio. kr. Det er overvejende sandsynligt, at regionaltogetsdivisionen be-

slutter sig for at reparere materiellet. IC3-toget klarede tilsyneladende kollisionen uden de store skader.

★

Torsdag den 14. april stødte Re 2441 (Roskilde-Næstved) sammen med G 6726 (Rødby Færge-Køge-København G.) på fri bane på den enkelsporede strækning mellem Haslev og Holme-Olstrup.

Der var kun få passagerer i Re-toget og som følge heraf kun et par lettere tilskadekomne. Lokomotivførerne nåede henholdsvis at hoppe af og løbe bagud i respektive maskine.

Re 2441 var oprangeret: ME 1523-Bnv 954-B 101-Bno 780-ABns 523. G 6726 fremførtes af MZ 1442 og 1439; toget bestod af 25 godsvogne, hovedsagelig læsset med kævler; togvægt 1.806,4 t.

Der skete omfattende materielle ødelæggelser, bl.a. vil de tre diesellokomotiver være ude af drift i en meget lang periode. Anslået reparationsomkostning: 15 mio. kr.

DSBs havari-gruppe havde ikke udsendt rapport om årsagen til sammenstødet ved redaktionslukk.

Graffiti-plagen

Antallet af S-togsvogne, der bliver udsat for graffiti, steg i 1993 med tyve procent. De 600 S-togsvogne var i alt til rensning for udel eller indvendig graffiti 30.000 gange. I gennemsnit var hver vogn til rensning 50 gange i løbet af 1993. Året før måtte 25.000 S-togsvogne renses for graffiti.

Graffiti, hærværk og andre ødelæggelser på både bygninger og tog kostede i 1993 DSB 30 mio. kr. Graffiti er et S-togs- og dermed et hovedstadsproblem. Regional- og fjerntog er af og til udsat for graffiti, men slet ikke i samme grad som S-togene.

Busrute-licitationer

DSB busser har i de udbudsrunder, der blev afgjort i februar/marts, vandt en række nye ruter og tabt andre. Totalt set kører DSB efter køreplansskiftet den 29. maj med 20 flere busser end hidtil.

Fire trafikelskaber har afholdt licitationer. DSB busser fik kørslen med 17 busser i Vejle Amt, 45 busser i Sønderjyllands Amt og kørsel med 35 busser i Nordjyllands Amt. DSB båd på, men fik ikke bybuskørslen i Esbjerg (Ribe Amt).

I Vejle Amt mistede DSB bybuskørslen i Kolding, men fik til gengæld nye regional- og lokalruter. Netto blev der tale om otte færre DSB-busser i amtet. I Sønderjyllands Amt fortsætter DSB sin hidtidige kørsel med 45 busser. I Nordjyllands Amt har DSB hidtil kørt med syv busser syd for Limfjorden. Fremover skal DSB køre med 35.

DSB busser kom ud af udbudsrunder i Ringkjøbing Amt - uden at vinde eller tabe. DSB vandt sin »egen« hidtidige kørsel med 14 busser. Ringkjøbing Amt havde sendt regional-kørsel med 38 busser i udbud. DSB bød på de 29 og fik 14.

Færgenyt



Forlig om »mytologifærgerne«

DSB har indgået forlig med »Aktivbanken« og »Topdanmark Garantiforsikringsselskab« om færgerne »Ask« og »Urd«. Forliget betyder, at bankerne overtager de to færger og indtræder dermed i charteraftalen med DSB. Blæsbjerg-gruppens to kommanditselskaber »Arka Marine« og »Arka Marine II«, der har stået som ejere af de to færger, er gået konkurs. Forliget mellem DSB og bankerne er betinget af konkursboets medvirken.

Parterne er enige om at etablere en langtidfinansiering af færgerne, så DSBs charterhyre kan sættes ned.

DSB får koberet til færgerne. Forliget udvider koberetten, så DSB kan bruge sin købsoption når som helst. Desuden noteres både optionen og charteraftalen i Skibsregistret med prioritet forud for bankernes pantegæld. Hermed falder grundlaget for en verserende sag om registrering af charteraftalen bort.

Bankerne frafalder med forliget en del af det beløb, de krævede af DSB, medens DSB betaler et kontant forligsbeløb. Trods forliget forbeholder DSB sig ret til at rejse krav mod bankerne om et beløb, Blæsbjerg og et Blæsbjerg-relateret selskab efter DSBs opfattelse uberettiget har modtaget af det polske værft, der ombyggede færgerne. Men da politiet for øjeblikket behandler sagen, venter DSB med at modregne beløbet i charterhyren indtil efter en eventuel straffesag.

Østersø og Kattegat

DSB rederi må opgive sine drømme om fortsat sejlads på Østersøen. Trafikministeren ville ikke give rederiet de 12 mio. kr., der skulle indskydes i et fremtidigt samarbejde med »Dan Transport A/S«, »Let Line A/S« og »International Shipping Partners A/S«.

De nævnte tre selskaber fortsætter nu driften uden DSB-færger og har chartrt trailerfærgerne M/F »Bassro Star«, som er under norsk internationalt skibsregister (NIS), men ejes af Amtssparekassen Fyn! DSB mister 100 arbejdspladser - og håbet om på sigt at komme tilbage med tonnage og sej-lende medarbejdere.

»Bassro Star« blev sat i trafik Køge-Karlshamn-Riga ruten den 11. maj, men forinden var M/F »Prinsesse Anne-Marie« frigivet for ombygning på reparationsværftet i Helsingør for indsættelsen på ruten Grenå-Hundested den 29. maj. Færgeren sejler her med DSB-besætning på en charter-aftale med »Driftsselskabet Grenå-Hundested A/S«, hvor charter-aftalen kom i stand efter at Grenå kommune gik ind i driftsselskabet i stedet for Grenå Havn. Det hidtidige fær-geselskab trak M/F »Djursland« ud af ruten den 30. april; der var således ingen overførselsmuligheder mellem de to havne det meste af maj måned.

På tysk værft

12 DSB-færger har fået eller skal have et større værftseftersyn her i foråret/sommeren. Færgerne var/skal på danske værfter - med én undtagelse: M/F »Prinsesse Elisabeth«.

»Prinsesse Elisabeth« er i maj/juni på planlagt værftseftersyn i Rendsburg. Reparations- og vedligeholdelsesarbejdet beløber sig til godt 10 mio. kr. Færgeren, der sejler mellem Helsingør og Helsingborg, skal blandt andet have helt nyt hoveddæk.

Det tyske værft lå ca. 10 procent under det næstbedste bud - og kunne tillige klare opgaven hurtigere end de tre danske værfter, som gav tilbud. Efter et EU-direktiv, der trådte i kraft i september 1993, skal værftseftersyn af bilfærger i EU-udbud.

Ny sejlrende for Fanø-overfarten

Arbejdet med at grave en ny sejlrende mellem Esbjerg og Fanø ved »Slunden« har gennemgået en grundig miljøvurdering. Undersøgelserne viser, at konsekvenserne vil være særdeles begrænsede, og færgernes energiforbrug og luftforurening vil falde, fordi færgerne sejlrende bliver kortere.

Gravearbejdet vil stort set kun kunne mærkes 100-200 meter fra renden. Her vil arbejdet påvirke de lokale blåmuslingebanker, men samlet vil det ikke få nævneværdig

betydning for de strandskader, der lever af muslinger. Sejlrenden vil i øvrigt ikke ændre strømforholdene, fordi den går på tværs af tidevandsstrømmen.

Fordelen ved den nye og kortere sejlrende er, at DSB får mulighed for at sejle tre afgange i timen mod i øjeblikket to. Det betyder kortere ventetider for passagererne, specielt i weekender og ved ferier. Den nye sejlrende bliver ikke så følsom over for lavvande, så der vil blive færre aflysninger.

Trafikministeriet gav tilladelsen til gravearbejdet i marts, og efter en licitation blev arbejdet overdraget til et Padborg-firma. Efter en uges arbejde opdagede Søfartsstyrelsen, at de to pramme og spandkædemaskinen, der i øvrigt har arbejdet i danske farvande under hollandsk flag i de seneste 10 år, faktisk var statsløse, idet der ikke fandtes certifikater af nogen art ombord.

Søfartsstyrelsen beordrede materialet til kaj i venten på en afklaring. Gravestoppet kan betyde en alvorlig bet for Projektjenssten hos DSB, der valgte det billigste tilbud uden at tage forbehold og dermed sikre sig en passende kvalitet. Ved redaktionsslut ser det ud til, at problemerne løses, således at arbejdet kan afsluttes inden sommerkøreplanens iværksættelse. Overfartstiden halveres fra 20 til 10 minutter.

★

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

Annonce

NY VIDEO FRA

KRABBE & RASMUSSEN FILM DANMARK!

GM gruppen Norge.

En video om G 12 7707, MY 1104 og MX 1040, der alle ejes af GM gruppen i Norge. Der vises klip optaget i Norge og Danmark fra perioden 1991-94. På videoen vises forspandskørsel med Norsk MY (Di 3) og videoen indeholder masser af rå GM-lyd i flot norsk natur. Desuden er der klip med MY 1104 og MX 1040 i ordinære godstog under OL (feb. 1994) med masser af sne.

Varighed ca. 60 min.

VHS med super HIFI lyd.

Pris kr. 199,- + porto og eksp.

Endvidere video med R 963, som var omtalt i jernbanen nr. 1 1994.

Begge videoer kan bestilles hos:

**KRABBE & RASMUSSEN
FILM DANMARK
LUNDEN 43, 5320 AGEDRUP**



Privatbanerne

Nærumbanen (LNJ)

Midt i maj måned afsluttedes den gennemgribende modernisering af Nærumbanens strækningsspor - et treårigt projekt er færdigt. Odsherredsbanens banekolonne var igen i år begunstiget af varmt og tørt vejr, og arbejdet skred hurtigere frem end ventet. Tilbage resterer nu sporarbejde på Nærum (som får omløb) og Ørholm station, som skal have en fællesperron i stedet for de eksisterende 2 perroner med 150 meters afstand. Samtidig med moderniseringen arbejder Nærumbanens banetjeneste med at forhøje og modernisere perronerne, bl.a. er Lyngby Lokal (bemærk navneforandringen), Fuglevad og Brede netop renoveret.

Privatbanerne fik et godt 1993

Tallene fra de 13 privatbaners årsrapporter er offentliggjort, og en sammenstilling følger i næste nummer af »jernbanen«. Kort fortalt er der »status quo«, hvilket i sig selv må siges at være ganske flot skuldreret i betragtning af dels privatbanernes konkurrencesituation med vejtransporten - dels set i lyset af et fortsat aldrende og lidet fleksibelt materiel. Af de positive ændringer i passager-tallet kan nævnes, at Gribskovbanens steg 1,6%, Skagensbanen 1,5% og Lemvigbanen hele 4%. Den samlede godstransport på privatbanerne steg 1% i forhold til 1992.

Brede station 22. marts under arbejdet med at løfte perronen. Foto, Bruno H. Pedersen.



Hjemtransport af HP YM efter endt renovering (jernbanen nr. 2/93). Foto, Hans Kjærgaard.



»Privatbane-nyt« skrives af Jan Forslund og redigeres af Ole-Chr. M. Plum.

Veteranbanen Bryrup-Vrads fylder 25 år!

- og her er muligheden for at læse om banen, som i 1968 blev oprettet på en lille rest af HBS. Den 4. november sidste år kunne foreningen fejre sit 25 års jubilæum, og i den anledning udgives en jubilæumsbog den 1. juli.

Bogen er i format 17x25 cm og på 56 sider. Foruden en gennemgang af de væsentligste træk i HBS' historie, fortælles om veteranbanens tilblivelse og eksistens. Ligeledes findes et fyldigt afsnit om det rullende materiel. Bogen er rigt illustreret med såvel gamle som nyere fotos, ligesom tegneren »Julius« illustrerer sin opfattelse af en række begivenheder gennem årene.

Prisen er kr. 90,-. Bogen tilsendes portofrit ved indbetaling af beløbet på giro 2 99 88 66, **Forlaget Holsund, Burholt 20, 9560 Hadsund**. Husk tydelig angivelse af, hvad beløbet dækker. Bogen kan også bestilles direkte hos forlagets ekspedition v/ **Jan Forslund, Vasevej 19A, 2840 Holte** (42 42 04 52).

Benyt lejligheden til at læse om nogle kapitler i dansk jernbane- og veteranbanehistorie, som ikke før er blevet beskrevet!

Bog for 90 kr.

HOLSUND

Sporhunden



Krydsordoppgaven fra nr. 2 var åbenbart noget lettere end normalt...er læserne ved at lære Skadhauges små finurligheder? Vinder af en bogpakke med jernbanebøger blev **Kim Vandrup, Lyngby**.

Og så er hunden atter ude på de lange skinner, og sender hermed læserne to stationer... af den vist nok lidt svære kategori, så derfor er der to muligheder for rigtigt gæt. Øverste billede er optaget af Jan Forslund i foråret 1994, mens Ole Jensens billede nederst er fra juli 1980, hvor lokaltog gør holdt på en lille holdeplads, hvor det korte stationsnavn er overstreget. Da læserne er skrapere end vi tror, er det måske hjælp nok at antyde, at de to stationer har en vis forbindelse med hinanden... tja? Send blot et af stationsnavnene til redaktionen i Holte inden 15. juli, og du er med i næste lodtrækning. □



12	I	M	F	P	L	R	A											
L	O	K	O	M	O	T	I	V	R	E	M	I	S	E	P	O	R	T
E	S	K	E	R	O	D	A	R	O	T	T	E	E	G	O			
N	E	R	A	G	E	R	E	T	E	A	N	E	G					
U	G	E	R	E	A	L	S	O	R	T	E	R	F					
D	R	A	B	E	F	O	S	E	R	I	S	O	M	O				
D	E	T	Y	O	G	O	D	S	F	R	O	E	R					
P	S	Y	K	E	A	G	E	F	A	E	N	I	V	N	E			
R	O	D	R	E	N	D	R	U	S	T	N	E	R					
P	O	L	E	R	I	N	G	I	N	G	H	U	A	S	K			
F	O	S	K	K	T	E	M	U	F	K	O							
I	S	C	E	N	E	S	Æ	T	T	E	O	S	O	D	I	N		
O	L	A	L	I	E	R	G	O	I	S	K	R	O	N	E			

STOREBÆLTSPORBINDELSESTUNNELER 12

Boganmeldelser



Pressemeddelelse

Der kommer kun een

»På sporet af 19xx« fremover!

Forlagene bane bøger og Holsund har i marts indgået en aftale, der indebærer at der fra i år kun udkommer een jernbanebog - under titlen »På sporet af 19xx«.

Begge parter har gennem lang tid - ligesom mange anmeldere og købere af bøgerne - fundet situationen med to i mange henseender ens bøger for uhensigtsmæssig. Konkurrencesituationen mellem de to bøger har ganske vist gennem årene betydet, at der skete en differentiering af de to årbøger. Men da emnet trods alt fundamentalt var det samme, var der naturligvis ikke i længden basis for to bøger.

Derfor har de to forlag i februar taget et initiativ, der nu har båret frugt. Man har valgt en løsning, der indebærer at det er forlaget Holsund, der fremover står for udgivelsen af årbogen, ligesom bogen forfattes af Mogens Duus og Jan Forslund.

»På sporet af 1994« bliver teknisk set en videreførsel af 1993-årgangen fra Holsund, dvs. med 64 sider og farvefotos inde i bogen. Vejledende udsalgspris bliver kr. 120,-. Bogen kan som hidtil købes direkte fra forlaget Holsund, gennem boghandelen eller gennem jernbaneklubbernes handelsafdelinger. Holsundbogen vil fremover af bane bøger blive tilbudt medlemmerne at bane bogklubben.

Det er forlagenes ønske, at der med den indgåede aftale er skabt bred opbakning om een årbog på markedet. Dermed vil det fortsat være muligt at arbejde i retning af det bedst tænkelige resultat og med en større skare af bidragsydere/fotografer. □

Jernbanehistorisk Årbog '94 Redigeret af Eigil Christensen og John Poulsen Forlaget Banebøger

Årbogen er nu udkommet for sjette gang. Længere behøver en anmeldelse af Jernbanehistorisk Årbog vel i virkeligheden ikke at være. I hvert fald vil de, der er bekendt med de foregående årgange, næppe betænke sig på at anskaffe '94. Serien har etableret sig som en institution, dette forstærket absolut positivt. Fortrinsvis til orientering for »nye læsere« noteres alligevel følgende:

Der er denne gang hele ni artikler, men ingen nye forfattere - og navnet Birger Wilcke, der gennem de første fem år prægede forfatterfortegnelsen, figurerer selvfølgelig heller ikke. Artiklerne er meget forskellige af omfang; de to i bedste forstand dominerende er *Randers-Aalborg banen* af Asger

Christiansen og *Jernbaneflovene i 1894* af Lars Vinholt-Nielsen. Disse redegørelser giver samtidig en form for kontinuitet, idet de begge på naturlig måde tager tråden op fra den foregående årgang.

Endvidere er de begge på 12 sider, og det er meget inden for en ramme, der fortsat kun beløber sig til 64 sider. Flere af de andre artikler er således ret korte, men ligefrem klemte virker dog ingen af dem.

Udstyret følger den tidligere lagte linie, men man kan ikke undgå at bemærke adskillige små tekniske smuttere undervejs. Af dem kan flere formentlig føres tilbage til, at de af forfatterne benyttede tekstbehandlingsprogrammer mv. ikke taler helt samme »dialekt« som programmerne i det apparatur, der er anvendt ved bogens sats. Det må kunne lade sig gøre at »komme til forståelse« inden produktionen af næste bind - som ganske sikkert kommer.

Bogen kan erhverves hos *Jernbanebøger* for 149 kroner.

Poul Wind Skadhauge

Læserne skriver

Flere læsere har rost den store artikel om arkitekt H. Wenck. Redaktionen efterlyste evt. tilføjelser, og her følger fire medlemmers bidrag. Først fra Niels Erik Jensen, Vanløse...

Mine kommentarer/rettelser til listen bygger på egne notater for de seneste 25 år, studier i tjenestekoreplaner, samtaler med og notater fra Peer Thomassen, nærlæsning af bogen »Forsvundne stationer« af Peer Thomassen, samt oplysninger samlet fra diverse bøger og tidsskrifter.

I spalten med »Andre arbejder« skal de to sidste linier (om Funder-Bramming-banen og Skjern-Videbæk-banen) vel flyttes til selve listen over arbejder. Eller er der en naturlig forklaring på, at de står for sig?

Generelt ville listen blive mere overskuelig, hvis privatbanestationerne blev forsynet med banens forkortelse, idet forveksling med DSB-stationer derved undgås (se under selve rettelsenerne).

Til selve liste over arbejder har jeg følgende tilføjelser/rettelser:

Aulum:

Stationen åbnet i 1904, bygningen passer godt i stilen til at være den oprindelige.

Engesvang:

Sidesporet ophøjet til station i 1914, derfor regner jeg med at bygningen er fra samme år.

Farum:

Åbnet 1906, nedrevet 1977.

Järnvägarna i Sverige Af Oskar Fröidh Stenvalls forlag

Man kunne kalde det den svenske udgave af »På sporet af 80'erne«, som udkom i Danmark i 1990 - en tiårskavalkade på de danske jernbaner. Men denne bog går lidt videre, i hvert fald på det fotografiske plan - idet samtlige billeder på de 128 sider i format 265x215 er i farve.

Teksten i bogen er fyldestgørende billedtekster, men naturligvis langt fra dækkende for alt hvad der er sket i Sverige i firserne. Man kunne måske nok have ønsket sig en kronikagtig tekst, der i bredere strøg fortalte om det forgangne årti.

Bogens styrke ligger så absolut på det fotografiske plan. Jeg har ikke set nogen nordeuropæisk jernbanebog som i den grad har turdet gengive »de svære motiver« - dvs. fotos under ekstreme lys- og vejrforhold, og hvor motivet i mange tilfælde er set ud fra originale kompositoriske overvejelser.

Flot bog fra »Stenvalls, Föreningsgatan 67, 21152 Malmö«, hvortil evt. bestilling og information kan stiles. Jan Forslund

Fasterholt:

Åbnet 1914, nedrevet 1980.

Stenløse:

Stationsbygningen opført i 1912.

Vipperød:

Stationen åbnet i 1906.

Bur:

I 1875 opførtes et vogterhus, der fungerede som billetsalg. I 1909 opførtes en rigtig stationsbygning, der blev nedrevet i 1970. Så den linie burde være: »1909 Bur 2 1970«.

Stevnsrup:

Billetsalg fra 1876, i 1905 om/nybygges en stationsbygning i stil med Vipperød, der nedrives i 1979. Jeg hælder mest til den tro, at der er tale om en nybygning, så den linie skal vel være: »1905 Stevnsrup 2 1979«.

Hillerød 1 og 2:

Her ville en »(GDS)« være på sin plads, for ikke at forledes til at tro, at det er DSB stationen. Er man hovedsagelig interesseret i privatbaner, kender man sikkert til de særlige forhold omkring GDS i Hillerød, men hvis man som hovedinteresse har DSB, ja så vil man få problemer med at få årstallene til at passe.

Bjerregrav:

Ny stationsbygning opført i 1905 i forbindelse med, at stationen blev ophøjet til »rigtig« station. Linien må derfor hedde: »1905 Bjerregrav 2 1986«.

Vordingborg:

Der er vel tale om den på KB?

Vandløse:

Nedrevet 1939, eller måske rettere »fjernet«. På læssevejen stod i årene op til ca. 1970 en bygning der blev brugt af bane-/sikrings-tjenesten, og som lignede den gamle stationsbygning temmelig meget. Om der er tale om en flytning og lettere ombygning, eller man har revet stationsbygningen helt ned, og kun brugt nogle af delene til denne bygning ved jeg ikke.

Holte:

Den oprindelige stationsbygning blev i 1900 forsynet med en større tilbygning, og den oprindelige bygning gennemgik en del ændringer. Da det er denne bygning der stadig står, bør linien vel være: »1900 Holte, ombygning -«.

Vildbjerg:

Åbnede som station i 1904, men det kan godt være at bygningen først blev færdig i 1905!!

Lygten:

Udgår, da den er identisk med Kbh. L.

Amagerbro:

Nedrevet 1938.

København 2:

Det skal vel være »3«.

Grejsdal 2:

Skulle være opført i forbindelse med Statens overtagelse af banen i 1914. Nedrevet i 1978.

Vesterfælledvej (Enghave):

Åbnede i 1911 med et billetsalg i en mindre bygning, i 1914 udvidet med en »ventesal«. Er det den oprindelige bygning eller udvidelsen der er tale om?

Vinderup:

»Trinbrædt« fjernes, da stationen i det meste af sin levetid har været andet end trinbrædt (det vil vist også være for omfattende at blande ekspeditionsførem ind i billedet i denne liste). Billeetsalget lukkede i 1973, og efter kort tid lukkedes ventesalen i bygningen, og bygningen blev solgt til en privat person. Omkring 1985-87 blev der igen indrettet ventesal i selve bygningen (jeg er ikke klar over ejerforholdet, måske er det kommunen der er ejer). Da jeg ikke fra familien i byen har hørt om en nedrivning af bygningen går jeg ud fra, at den stadig står.

Blåhøj:

Nedrevet 1984.

Norreport:

»Suppeterrinerne« blev nedrevet i 1932.

Tåstrup:

Nedrevet allerede i 1979 i forbindelse med anlægget af endnu et perronspor for S-to-gene.

Vejen 2:

Opført 1916.

Jeg håber disse oplysninger kan gøre listen mere fyldestgørende, og at jeg får en tilbagemelding, hvis jeg er helt forkert på den med mine oplysninger.

Fra Vigand Rasmussen har vi modtaget følgende tilføjelser...

Fasterholt er indviet 1914 og nedrevet 1980. Nørre Kollund indviet 1914 og eksisterer stadig. Grejsdal 2 indviet 1915 og nedrevet 1976. Grindsted indviet 1916.

Vandtårnet i Grindsted taget i brug 1919, nedrevet, men jeg ved ikke hvornår. Det var iøvrigt ret utypisk for Wenck.

Fra Asger Christiansen, Århus, disse ord...

Jeg har med glæde læst artiklen om arkitekt Wenck. Jeg har et par kommentarer til oplysningerne på side 42, spalte 1 om bygningerne på ØJJ.

I en avisnotits fra 1877 nævnes, at bygningerne på Århus-Ryomgård er tegnet af N.P.C. Holsoe. En anden notits fra 1877 nævner, at der er benyttet samme tegninger som på strækningen Randers-Grenå.

Det tyder altså på - hvis man tror på aviserne - at Holsoe tegnede bygningerne på Randers-Grenå og genbrugte dem til Århus-Ryomgård. Jeg har ikke set Wenck nævnt i den forbindelse.

Jeg fandt artiklen interessant, men for almindelige dødelige - mig selv inklusive - savner jeg en argumenteret gennemgang af de store linier og detaljer, der viser Wenck som en stor arkitekt. Hvori består hans talent? Hvor adskiller han sig fra andre arkitekter? Det er måske indlysende for folk med kendskab til arkitektur. Men kan det ikke forklares for vi andre?

Det er jo et spændende emne, idet ba-

nernes rullende materiel forsvinder efterhånden, men de fleste bygninger består - også efter nedlæggelser.

William Bay, Randers, afslutter kommentarerne til artiklen om stationsbygningerne...

I anledning af den udmærkede artikel om Wenck i nr. 2 af jernbanen, vil jeg gerne komme med et beskedent besyv til artiklen.

Wenck var særdeles aktiv ved det i 1902 indviede værksted og den oprindelige remise ved Aalborg Privatbaner og samtidig også med den oprindelige hovedbygning nær ved DSBs og APBs store rangerterræn. Det oprindelige værkstedsbyggeri for Maskinafdelingen virkede efter hensigten lige frem til 1953, da vi byggede det om og lidt til, en ombygning som kostede den formidable sum af 700.000 kr.!

Det er meget inspirerende, at betragte den beskedne men i højeste grad konsekvente brug af teglstensdetaljer, som er anvendt. Det taler sit tydelige sprog som et særkende for Wenck.

Hvad glaspladen gemte

Også artiklen om LJ M 1 har affødt adskillige henvendelser fra læserne. Mange er blevet usikre på det svenske flags »lyse farver«, og at der måske er tale om en finsk færge. K.B. Hansen, Sakskøbing, konkluderer, at der nok må være tale om en svensk færge - og at der er tale om LJ M 1, omend HHGB ML 1 jo næsten er samtidig (nærstudie af udluftningslemmene er afslørende).

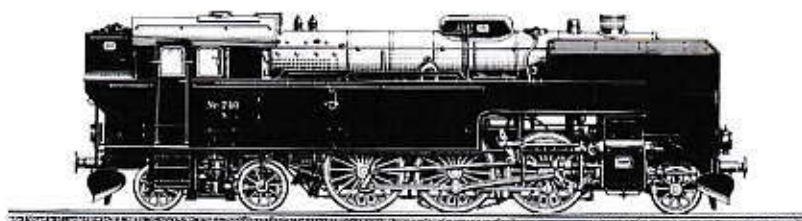
Thomas Norgaard Ofesen mener at kunne bestemme færgen til »Malmö« - SJ's gamle skruefærge.

Tak for de mange refleksioner!

/JF

Announce

Litra S Nr. 740 - tilbage til Danmark



Helsingør Jernbaneklub har fået en enestående mulighed for at købe damplokomotivet DSB S 740 af den nuværende ejer i England.

Støt indsamlingen for at få en dansk S'er tilbage hvor den hører hjemme. Ring til Jørgen Nielsen på tlf. 31 18 28 26 og få tilsendt kampagnefolder og girokort, eller indsæt dit bidrag direkte på giro 713-0368, Helsingør Jernbaneklub, Nygårdsvej 52, 2.th., 2100 København Ø.

Alle beløb modtages med tak og bidrag på 500 kr. eller derover belønnes med vort nummererede gavebevis og plakat.

Yderligere oplysninger på ovennævnte nr. eller hos Hans Ronlev, tlf. 42 45 27 18.

Køreplaner 1994

DJK - landsdækkende i lange baner



D 826

Dansk Jernbane-Klub

Dampetog med 400 pladser kan udlejes til byfester, byjubiler og lignende i det meste af landet.

Steam train for hire.
Vermietung von
Dampfzüge.

INFORMATION
Preben Clausen
Vandværksvej 9
Bregning
7080 Børkop

☎ 75 86 21 20

En usædvanlig udflugt?

Vil du have dit eget tog, er det D-maskinegruppen, du skal henvende dig til. Vi er specialister i at lave usædvanlige udflugter med dampetog. Henvend dig frygt på ovenstående telefon, og vi vil give dig et uforbindende tilbud. Skal du have mad i toget, har vi de rette forbindelser.

Kørsel mellem Køge, Rødvig og Faxe Ladeplads 3/9 og 4/9.

Præsentation af ØSJS no. 6 på Østbanen 3/9.

Medlemsudflugt med ØSJS no. 6 på Østbanen 4/9.

Rundt om København 13/8, 14/8, 20/8, 21/8 10/8, 11/8

København H	afg.	11.10	12.10	13.10	19.10	20.40
København H	ank.	12.02	13.03	14.02	20.30	21.30*

Alle tog starter på Østerport og Nørrebro.

* ank. Frederiksberg

Priser: Voksne 33,- kr., børn 16,- kr.

17/12 kørsel mellem Aabenraa og Rødekro.

Aabenraa	afg.	9.30	11.00	13.30	15.10
Rødekro	afg.	10.10	11.40	14.10	



Information og
bestilling af særtog:
Museumsbanen
Maribo station
4930 Maribo

☎ 53 88 85 45
Remisen: 53 88 05 49

	P 51	P 55	P 57		P 52	P 56	P 58		
	(a)	(b)	(c)		(a)	(b)	(c)		
Maribo	afg.	10.30	13.40	15.40	Bandholm Havn	afg.	11.25	14.30	16.30
Grimstrupvej		10.39	13.49	15.49	Bandholm	ank.	11.28	14.33	16.33
Maglemer		10.45	13.55	15.55					
Merritskov		10.51	14.01	16.01	Bandholm	afg.	11.35	14.40	16.40
Bandholm	ank.	10.57	14.07	16.07	Merritskov		11.41	14.46	16.46
					Maglemer		11.47	14.52	16.52
Bandholm	afg.	11.12	14.22	16.22	Grimstrupvej		11.53	14.58	16.58
Bandholm Havn	ank.	11.15	14.25	16.25	Maribo	ank.	12.02	15.07	17.07

(a) = søndage 5/6 til 28/8 og torsdage 7/7 til 28/7.

(b) = søndage 5/6 til 28/8 og daglig 7/7 til 24/7. Endvidere 2/7, 28/7 og 30/7.

Togene fremføres som dampetog, dog er togene på mandage, tirsdage, onsdage og fredage normalt motortog i perioden 8/7 til 22/7.

Specialarrangementer i anledning af Bandholmbanens 125-års jubilæum finder sted 2/7, 30-31/7 og 28/8.

Takster	Voksen	III kl.	I kl.	Familie III kl.	Børn (4-11 år)
Enkelt	20,00	25,00			halv pris.
Dobbelt	30,00	35,00	80,00		Cyklar og barnevogne medtages gratis i alle tog, når pladsforholdene i togets pakvogn tillader det.



**BLOVS RØD
BANEN**
DANSK JERNBANE-KLUBS AFD.
FOR SMALSPORSMATERIEL

Blovsrød Teglværksvej 1
Blovsrød
3450 Allerød
☎ 42 27 08 18

Kørselsdage: 29-30/4, 21/5, 30/7, 27/8, 19/10 og 22/10 1994.

Billetpriser: Voksne 6,- kr., Børn u. 12 år 3,- kr.

Smalsporet bane (700 mm) under anlæg. Nuværende længde ca. 1 km.

Kørsel med teglværks- og roebanelog (ikke damp).

Drej fra Kongevejen ad Sortemosevej og ad Blovsrød Teglværksvej til skilt.

Så er det atter tid til at planlægge sommerudflugterne med DJK's tog som nu mere end nogensinde har strakt sit vingefang ud over hele landet. Blovsrødbanen er nu også med på enkelte køredage.

Som du sikkert ved, giver et gyldigt medlemskort (girokvittering) dig adgang til en gratistur på hver af vore

tre stambaner - Aalborg, Maribo og Mariager. På alle »fremmede« bane-strækninger gælder denne ordning ikke.

Sidste år brugte flere end sædvanligt denne medlemsgestus. Pak skovturkurven og tag familien og mormor med...det bliver med garanti en uforglemmelig oplevelse... red/JF



Dampetog nærmer sig Mariager. Foto 1993 af Christian Hingelberg.



DANSK JERNBANE-KLUB
NORDJYSK AFD.

Ove Thomsen
Nøddevej 27, Staa
9310 Vodskov
☎ 98 25 63 25

Martens · 98 81 10 46

a	b	a	c	d		a	b	a	c	d
10.30	13.30	13.30	14.00	19.00	af	Aalborg	an	12.00	15.00	18.00
x 13.10	x 14.10	x 14.10	19.10	af	Gug	af	x 14.45	x 15.45	20.25	
10.50	x 13.50	x	x	an	Gistrup	af	11.30	x 14.30	x	
	13.40	14.40	19.35	an	Grønlandshavnen	af	14.05	15.05	20.00	

a = kun 10. og 11. dec. 1994. b = kun 16. og 23. okt. 1994.
c = alle søndage 19. juni t.o.m. 4. sept. 1994.
d = kun torsdage i juli - køres med skinnelub.

Priser (retur):
Voksne 40,- kr.
Børn 20,- kr.

Alle tog køres med damplokomotiv.



MHVJ
Ny Havnevej 2
9550 Mariager

☎ Mariager station 98 54 18 64
Best. af særtog 86 21 51 21

(Randers) - Handest - Mariager og omvendt

NYHED!

Søndage i juni, juli og august (fede tal = dampetog)	Tirsdage i juli	Torsdage i juli	Søndag 22/5 og 29/5
Randersbro af afg. 55			
Randers DSB af afg. 04			
Fårup af afg. 30			
Handest af afg. 40	11.35	12.25	14.00
True af afg. 1	11.55	12.43	14.22
Handest af afg. 15	12.15	13.00	14.40
Mariager af afg. 10.35	11.35	13.10	14.00
True af afg. 11.00	11.56	13.28	14.30
Handest af afg. 11.20	12.13	13.44	14.45
Fårup af afg. 10.35	11.35	13.10	14.00
Randers DSB af afg. 10.35	11.35	13.10	14.00
Randersbro af afg. 10.35	11.35	13.10	14.00

a = kun i juli
Billetpriser: Randers - Mariager retur kr. 50,-, Mariager - Handest retur kr. 40,-, børn halv pris.
Cyklar og barnevogne medtages gratis i det omløb, der er plads.

Nørre Nebel - Nyminddegab og omvendt (Veteranmotortog)

Lørdage 6/6, 13/6, 20/6, 27/6				Søndage 7/6, 14/6, 21/6, 28/6			
Varde vest	af 09:20	17:50	73:50 75:50	09:10	11:10	12:10	15:10
Nørre Nebel	af 10:05	12:40	14:40 16:40	10:05	12:05	14:05 16:05	
Lønne	af 10:20	12:55	14:55 16:55	10:20	12:20	14:20 16:20	
Nymindegab	af 10:40	13:15	15:15 17:15	10:40	12:40	14:40 16:40	
Nymindegab	af 12:00	14:00	16:00 17:50	11:25	13:25	15:25	x
Lønne	af 12:20	14:20	16:20 18:10	11:45	13:45	15:45	x
Nørre Nebel	af 12:35	14:35	16:35 18:25	12:00	14:00	16:00	x
Varde Vest	af 13:25	15:25	17:25 19:15	12:45	14:45	16:45	x
Billetpriser Voksen, enkelt bil. 15,- Barn, enkelt bil. 10,-							

Billetpriser: Voksen, enkelt kr. 15,-, Børn, enkelt kr. 10,-.

DJK-nyt



*Referat af ordinær
generalforsamling, søndag den
13. marts 1994 kl. 10.30
på Niels Steensens Gymnasium
i København.*

Foreningens formand Bent Jacobsen bød de fremmødte velkommen og foreslog - som det nu tilsyneladende skal til at være tradition - Erik B. Jonsen som dirigent; et forslag som forsamling omgående og med akklamation ophøjede til et »valg« (dagsordenens punkt 1).

Jonsen takkede forsamlingen for den største tillid, konstaterede at generalforsamlingen var lovligt indvarslet og gav derefter atter Bent Jacobsen ordet for aflæggelse af beretning (dagsordenens punkt 2).

Formandens beretning

Bent Jacobsen startede med at konstatere, at der fortsat er behov for en indsats for at hæve medlemstallet, der ultimo 1993 lå på 1568; der havde været en afgang på 20 og en tilgang på 63, men kontingentindtægten faldt, idet en del ældre medlemmer overgår til pensionistkontingent.

Atter i 1993 har foreningen måttet tage afsked med medlemmer, der er afgået ved døden. I juli døde DJKs mangeårige formand Birger Wilcke, kort før han ville være fyldt 70 år; sammen med formanden mindedes forsamlingen Birger Wilcke.

Foreningens udmærkede blad Jernbanen er udkommet de sædvanlige 6 gange med et fyldigt og righoldigt indhold. Beklageligvis har regulariteten et par gange ladet noget tilbage at ønske, men det er der flere grunde til, og det er ikke altid redaktørernes skyld. Hovedbestyrelsen forhandler med redaktørerne om en rammeaftale for bladets drift, der bl.a. tager sigte på at sikre, at bladet kommer rettidigt ud, samt at der kommer klare retningslinier for redaktionens kompetence m.h.t., hvad der skal bringes i bladet, og hvad der er hovedbestyrelsens ansvar og beføjelser i den henseende. Bent Jacobsen roste redaktørerne og de mange bidragsydere for bladet; med den givne økonomiske ramme, og det at bladet udfores som fritidsarbejde, kan det vist ikke gøres meget bedre!

Sagen omkring kulafgiften og ønsket om fritagelse fandt mirakuløst og ganske pludselig sin løsning i foråret 1993. Stor var glæden, da den nye skatteminister Ole Stavad i forbindelse med regulering af kulbrinte-afgiftslovene stillede forslag om fritagelse af kul til brug ved veteranbanedrift for afgift. Forslaget blev vedtaget af Folketinget, uden at nogen af ordførerne hæftede sig ved

lempelsen. DJK har selvfølgelig sendt ministeren et takkebrev; der er ingen tvivl om, at det giver en lettelse i driftsøkonomien, der medfører mulighed for at bruge flere penge til restaurering og vedligeholdelse.

Foreningens baner er alle kommet ud med driftsoverskud, og der er ikke sparet på vedligeholdelsen. Limfjordsbanen har fået nr. 34 på skinner igen, og SB M 6, som nu er overtaget til ejendom på lempelige vilkår, er renoveret.

MHVJ er langt fremme med revisionen af HV 3 - et arbejde, som Bent Jacobsen havde »inspiceret« i september. I Handest foretages terrænopfyldning og sporændringer som forberedelse til opførelse af en vognhal, som er hårdt savnet, og i Mariager samarbejdes med kommunen om en større ombygning af stationen, der betyder, at banens tog fremover skal holde nærmere havnen ved den gamle kulkran.

Museumsbanen har fået »liv« i verdens ældste diesellokomotiv LJ M 1 fra 1921. Det har kørt flere gange i efteråret, og i sommeren 1994 vil det blive præsenteret i forbindelse med festlighederne ved MBJs 125 års jubilæum. Lollandsbanen har påbegyndt en sporombygning med tiloversblevne 45.-skinner og gode brugte træsveller.

D-maskine Gruppen har haft en god sæson og tjent helt pænt på særtogene, selvom ikke alle kørsler har været lige tilfredsstillende. Lokomotivsituationen er noget anstrengt, idet D 826 har måttet tages ud af drift for reparation, samtidig med at K 564 undergår en større revision. Kedlen reparerer i Hong, hvor man netop i sommeren '93 afsluttede en af foreningens største restaureringsopgaver med idriftsættelsen af ØSJS 6.

I Bloustrød er der også sket en del. Man arbejder stort fremad med anlæg af en helt ny smalsporbane fra remiseområdet til Bloustrød Hallen. Takket være stor hjælp og støtte fra Allerød kommune og Gribskovbanen er der etableret et komplet automatisk overkørselsanlæg ved krydsningen med en ny vej.

DJKs lokalafdelinger er desværre ikke så meget i søgelyset, som de burde; der sker faktisk meget, hvilket vil fremgå af »Foreningsnyt« i Jernbanen. Bent Jacobsen fortalte, at han i september havde deltaget i eet af Midtjysk Afdelingsmøder, og han konstaterede, at han nu vist blot mangler at besøge Lolland-Falster. Han opfordrede til at slutte op om de lokale arrangementer og møder, og han oplyste, at hovedbestyrelsen netop har udarbejdet en standardvedtægt for lokalafdelingerne, som efter behov og ønske kan suppleres med lokale regler.

Også i København har der været afholdt flere gode og velbesøgte møder. Der arbejdes med at finde et nyt og mere centralt beliggende mødelokale til erstatning for Niels Steensens Gymnasium.

Udflugtsafdelingen har flere udflugter på »tegnebrættet«, men hvis der skal mere gang i udflugterne, skal der bruges nogle villige personer, der har lyst og evner til at arbejde med udflugtsplanlægningen. Der vil formentlig blive lavet et arrangement i forbindelse med Bandholmbanens jubilæum i november.

Salgsafdelingen er et af foreningens bedste »kort«, både når det gælder udbredelse af kendskabet til foreningen og jernbaneinteressen, men også når det gælder om at skaffe penge.

Afdelingen bidrager med halvdelen af huslejen til Vogn-Ex. Med overgangen til nyt regnskabssystem er arbejdsgangen blevet lettere, og der er bedre overblik over tingene. Afdelingens position som vel den største formidler af jernbanelitteratur i Danmark styrkes yderligere i kraft af et samarbejde under navnet »Jernbanebøger« mellem DJK og forlaget Banebøger, hvorefter foreningen varetager salget af forlagets bøger, bortset fra det, der går gennem forlagets bogklub. Bent Jacobsen udtrykte stor glæde over dette samarbejde, og over at det nu vil være muligt at tilbyde kunderne både i og udenfor foreningen endnu bedre service.

Aftalen med DSB om billetkøb er fornyet, og ordningen må siges at være blevet en succes, som flere og flere medlemmer benytter.

Bent Jacobsen afsluttede med at konstatere, at samarbejdet med de øvrige jernbaneklubber som sædvanlig har været godt.

Flemming Jakielski supplerede med at oplyse, at de hidtidige regler for skattefradrag for foreningsbidrag er bortfaldet med skattereformen. Han oplyste, at foreningen i lighed med andre arbejder på at fastslå, at dette er en urimelig og formentlig også utilsigtet »bivirkning«, som må omgøres.

Jan Eriksen bad om redegørelse for DSBs planer for fremtiden nok måtte betegnes som ret uforudsigelige, og Preben Clausen oplyste, at man forsøger at få det bedste ud af situationen i forbindelse med opbygningen af DSBs nye struktur. Han fastslog, at klubberne nok vil få det svært prismæssigt, men at man nok på længere sigt vil få det lettere rent praktisk i kraft af nye EU-regler. Bestyrelsen vil søge at få aftalt en »rabatordning« med DSB, men p.t. er der ikke varslet prisforhøjelser.

Herefter godkendte forsamlingen formandens beretning.

Regnskab

DJKs regnskabsfører Hans Meyer forelagde årsregnskabet (dagsordenens punkt 3) og konstaterede, at regnskabsåret 1992-93 havde været et »godt år« uden større problemer; banerne havde gennemgående forbedrede regnskabsresultater i forhold til for-



Dirigent Erik B. Jonsen studerer dagsordenen inden klokken lyder. Foto den 13. marts 1994 af Jan Forslund.

rige år, og særligt glædeligt var det, at det ikke skyldes, at der er sparet på eksempelvis restaurerings- og vedligeholdelsesomkostningerne, men at indtjeningen er øget. Da bortfaldet af kulafgiften tillige gjaldt afgift på lagerbeholdningerne, havde dette også haft en gunstig indflydelse på resultatet.

Finn Beyer Paulsen udtrykte på vegne af revisorerne stor anerkendelse af regnskabet - også teknisk, og han roste alle regnskabsførerne for deres arbejde.

Lindstrøm forespurgte, om en indtægtspost i regnskabet benævnt »Forsikringer« skyldtes, at der var opsagt forsikringer, og han manede til forsigtighed i den retning.

Hans Meyer kunne berolige Lindstrøm og andre med, at der er tale om en rent »teknisk« postering i forbindelse med afregning af korselsforsikringspræmien med de enkelte baner.

Ole Chr. M. Plum tilføjede, at foreningen i øjeblikket på årsbasis betaler kr. 70.000 i forsikringspræmier.

Hans Meyer og Ole Chr. M. Plum forklarede, at salgsafdelingens noget beskedne resultat skyldes, dels at afdelingen i 1993 har anskaffet nyt regnskabssystem til kr. 18.000 over driften, dels at afdelingen hvert

år betaler halvdelen af huslejen på Vognex, aktuelt kr. 24.000.

Derpå kunne forsamlingen godkende regnskabet.

Kontingent

Bent Jacobsen forelagde på hovedbestyrelsens vegne forslag om uændret kontingent for næste år (dagsordenens punkt 4), og forslaget blev godkendt - omgående og uden afstemning!

Indkomne forslag

Henning Møller havde stillet forslag om, at generalforsamling 1995 henlægges til vest for Storebælt, eventuelt i Odense (dagsordenens punkt 5).

Bent Jacobsen mente langt henad vejen at være enig i motivationen, men at bestyrelsen i stedet ville foreslå, at generalforsamlingen blev flyttet til kl. 13.00, således at medlemmerne ville kunne nå ud og hjem samme dag. Den skulle så stadig holdes i København, som er foreningens hjemsted; Bent Jacobsen mente endvidere, at det er gældende selskabsretlig praksis, at generalforsamlinger henlægges til hjemstedsby-

en, hvis ikke andet er angivet i vedtægterne.

Jan Eriksen oplyste, at forslagsstilleren desværre på grund af arbejde ikke havde kunnet komme til generalforsamlingen, og han tilføjede, at der om få år(!) vil være en tunnel under Storebælt, så det ikke er noget praksis problem at komme fra Sjælland til eksempelvis Odense.

Lars Henning Jensen fastslog, at han ved gentagne lejligheder havde talt for en flytning af generalforsamlingen, men at han ikke kunne støtte det foreliggende forslag. Beslutningen om flytning af generalforsamlingen fra København skal enten blot træffes af hovedbestyrelsen eller alternativt ved at generalforsamlingen godkender et forslag fra hovedbestyrelsen til ændring af foreningens love. Han mente i øvrigt, at det ikke med rimelighed måtte kunne forventes af foreningens københavnske eller øvrige sjællandske medlemmer, som udgør det overvejende flertal på foreningens generalforsamling og af foreningens medlemmer i det hele taget, at de umiddelbart ville afgive det privilegium, som det er, at generalforsamlingen afholdes i København.

Ole Chr. M. Plum påpegede, at banernes repræsentation i hovedbestyrelsen rent faktisk gav de jysk-fynske medlemmer to stemmer til bestyrelsen.

Anders Riis var enig i, at beslutningen ikke umiddelbart horte hjemme på generalforsamlingen, men mente derimod at generalforsamlingen var det rette forum for en DEBAT om emnet. Han mente ikke, at den geografiske skævhed, som placeringen af generalforsamlingen medfører, havde betydet at DJK havde udviklet sig til en »Københavnklub«, men han foreslog en model à la SJK, der på skift afholder generalforsamling i forskellige svenske byer. Sluttelig afviste han, at banernes 4 repræsentanter skulle være udtryk for nogen geografisk balance; idet de (som i øvrigt udpeges af banernes driftsudvalg) ved den seneste ændring af foreningen slove erstattede lokalafdelingernes 5 repræsentanter (der var valgt af medlemmerne).

Oscar Meyer mente nok, at generalforsamlingen var det rette sted både at debattere emnet og træffe beslutning.

Jakob Stilling mente, at foreningens nuværende struktur er god nok, men at hovedforeningen i nogen grad forsømmer at »drive forening« for i stedet at »drive jernbane«. Han efterlyste flere »losere« medlemsaktiviteter, og han mente, at den »svenske model« for placering af generalforsamlingen nok ville være en overvejelse værd. Han kunne ikke støtte det foreliggende forslag, men nok tanken, der lå bag.

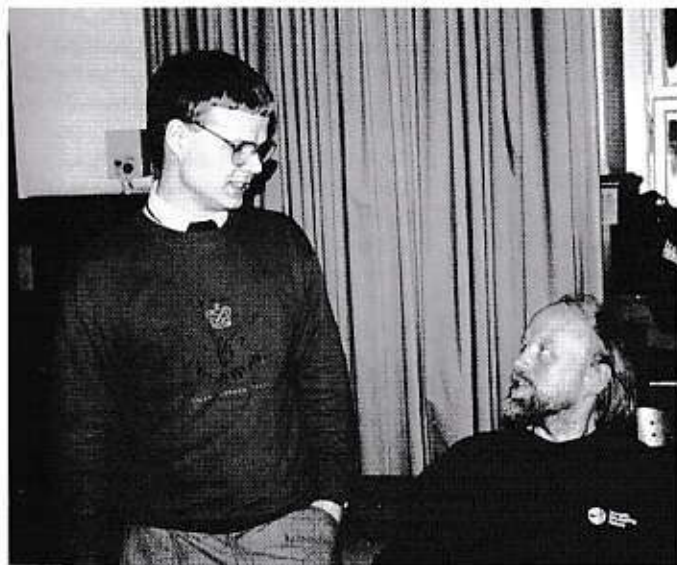
Ove Thomsen var ligeglad med generalforsamlingens placering, men ønskede »boller på suppen«, dvs. aktiviteter i tilknytning til generalforsamlingen.

Jan Eriksen ønskede også, at hovedbestyrelsen lavede aktiviteter i forbindelse med generalforsamlingen, og han mente samtidig, at generalforsamlingen fortsat skal ligge søndag formiddag.

Ole Chr. M. Plum mente ikke at kunne

En årlig tilbagevendende foreteelse - der samles stemmesedler af Corfitzen, klubbens æresmedlem. Foto Jan Forslund.





De to nyvalgte til bestyrelsen; Søren Bay (tv) og Alf Blume. Foto på generalforsamlingen, Jan Forslund.

huske, at tidligere medlemsarrangementer i forbindelse med generalforsamlingen havde haft større søgning.

Jonsen mente, at den i øvrigt efter hans opfattelse »sobre« debat burde munde ud i, at den nyvalgte hovedbestyrelse skulle overveje sagen.

En afstemning ved håndsoprækning om tidspunktet for generalforsamlingens afholdelse viste klart flertal for søndag kl. 10.30.

Tendens afstemning!?

En efterfølgende »tendensafstemning« om hvorvidt det bør overvejes at henlægge generalforsamlingen til Jylland/Fyn eksempelvis hvert andet år gav følgende resultat: 32 »Ja«, 39 »Nej«, mens 25 ikke tilkendegav nogen holdning til spørgsmålet.

Jonsen konkluderede på baggrund heraf, at ændring af den hidtidige praksis bestemt bør overvejes i den nye hovedbestyrelse. Han indrømmede samtidig, at man i hvert fald i hans periode i hovedbestyrelsen havde haft lidt dårlig samvittighed over foreningens geografiske »skævhed«, men han mente dog nok, at foreningen i sin »politik« havde kompenseret herfor.

Ved afstemningen om Henning Møllers forslag tilkendegav ingen af de tilstedeværende at kunne støtte dette, og forslaget var dermed forkastet.

Bent Jacobsen tog til efterretning, at der nok var flertal for at bevare generalforsamlingen i København, men samtidig et meget stort mindretal for ind imellem at henlægge den til provinsen. Han lovede, at der vil blive arbejdet med spørgsmålet.

Valg

Under »valg til hovedbestyrelsen« (dagsordenens punkt 6) var Bent Jacobsen, Preben Clausen, Gunner W. Christensen, Ebbe Makholm og Poul Kaspersen (suppleant) alle villige til genvalg. Hovedbestyrelsen foreslog derudover Knud Thomsen og Ole Olsen, mens medlemmer af foreningen endvidere foreslog Alf Blume og Søren Bay.

Der var uddelt 93 stemmesedler, og ved

afstemningen, i hvilken 91 deltog, om de 4 hovedbestyrelsespladser, fordelte stemmetallene sig således:

Bent Jacobsen	79
Gunner W. Christensen	73
Preben Clausen	43
Søren Bay	39
Ebbe Makholm	31
Knud Thomsen	23
Alf Blume	22
Ole Olsen	18
Poul Kaspersen	17

således at de 4 førstnævnte valgtes.

Ved afstemningen om de 2 suppleantpladser fordelte stemmetallene sig således:

Poul Kaspersen	43
Alf Blume	36
Ebbe Makholm	31
Knud Thomsen	31
Ole Olsen	25

således at de 2 førstnævnte valgtes.

Som revisorer hhv. suppleanter genvalgte forsamlingen med akklamation Finn Beyer Paulsen, Niels K. Pedersen, E. de Neergaard og Mogens Levin.

Eventuelt

Under »Eventuelt« (dagsordenens punkt 7) redegjorde Jakob Stilling for kommende udflugtsarrangementer m.v. i og udenfor foreningen.

Bent Jacobsen efterlyste idéer til medlemsmøder.

Jonsen funderede over foreningens tilsyneladende stabile - men fortsat for lave - medlemstal. Han mente, at vi bør være mindst 4.000!

Ole Chr. M. Plum oplyste, at der netop er lavet en ny udgave af foreningens hvervebrochure. Han efterlyste flere aktive til arbejdet i og omkring Vogn-ex og erklærede sig i øvrigt tilfreds med en medlemsfremgang til blot 1.800.

Bent Jacobsen takkede afgående hovedbestyrelsesmedlemmer og bød de nye velkommen. Dernæst takkede han dirigenten, stemmetællerne samt ikke mindst de

ialt 96 fremmødte medlemmer for deres deltagelse i generalforsamlingen.

Dirigenten afsluttede derefter generalforsamlingen.

Referat: Lars Henning Jensen

Dirigent: Erik B. Jonsen

Nyt fra Hovedbestyrelsen

»Nyt« lokomotiv til DJK

Et af punkterne på den nye hovedbestyrelses første møde d. 27. marts 1994 var, at kunne fremsætte tilbud til ejerkredsen omkring Maarum Teglværk Nr. 3 om DJK's overtagelse af lokomotivet. Maarum Nr. 3 er et smalsporet dieselmekanisk lokomotiv bygget i Hundested 1950.

Som sædvane er, blev tilbuddet givet således, at ejerkredsen kunne få dækning for de udgifter de selv har haft, i forbindelse med lokomotivets fremskaffelse i Sverige, ca. 11.000,- kr. Det aftaltes at indkalde ejerkredsen til forretningsudvalgsmøde godt to uger efter for at høre resultatet af deres overvejelser på DJK's tilbud.

På forretningsudvalgsmødet d. 13. april blev handelen afsluttet, checken skrevet ud, og DJK blev ejer af et »nyt« lokomotiv. Det må i skrivende stund formodes at lokomotivet, der har været under istandsættelse i Blovstrød i nogle år, vil være at se i drift i løbet af kortere tid, da kun få ting mangler for at det kan være køreklart.

En fyldig redegørelse om lokomotivet, dets historie og dets istandsættelse i Blovstrød vil fremkomme i et senere nummer af Jernbanen.

Alf Blume

DJK's Salgsafdeling

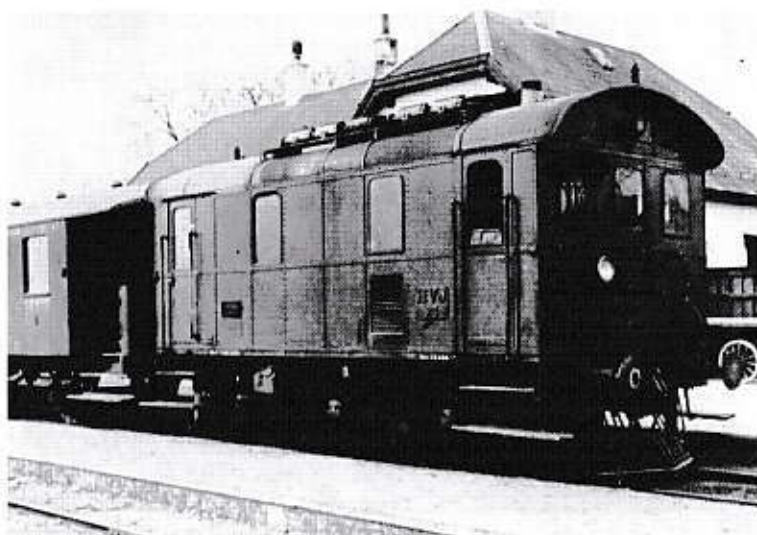


NYHEDER

Med »Caroline« fra Hørve til Vørslev

I samarbejde med Odsherreds Trafikmuseum udgiver Dansk Jernbane-Klub omkring den 1. august en bog om Hørve-Vørslev Jernbane. Banen ville i maj 1994 være blevet 75 år, hvis den fortsat havde eksisteret.

Dansk Jernbane-Klub har tidligere stået for to bøger om Hørve-Vørslev Jernbane. Forfattere til disse to bøger var nu afdøde Peer Thomassen og Birger Wilcke. Den første bog udkom som klubbens bogudgivelse nr. 3 allerede i 1963, og den efterfulgtes af den anden bog om banen i 1968. Begge bøger blev fremstillet i ret små oplag, og blev hurtigt udsolgt.



HVJ M 23 i
Hørve 1943.
Foto, Birger
Wilcke.

Den nye bog om banen skrives af Ole-Chr. M. Plum, der i forbindelse med indsamling af materialet til bogen er blevet bistået af John Olsen fra Odsherreds Trafikmuseum. Sammen har de to stået for museets særudstilling i 1994, der meget naturligt omhandler Hørve-Værsløv Jernbanes historie.

Bogen vil indeholde afsnit om banens forhistorie, bygningen, og driften fra 1919 til 1956, hvor banen lukkede nytårsaften. Desuden vil der være liniebeskrivelse samt afsnit om banens rullende materiel.

Det er lykkedes at finde en del billeder fra banen, der ikke har været offentliggjort tidligere, og bogen bliver på ca. 80 sider med ca. 70 illustrationer.

Glæd dig til en ny bog om en af de privatbaner, der ikke fik nogen lang levetid, men hvis historie fortsat lever - ikke mindst i den egn, hvor banen var.

Bestil bogen gennem »Jernbanebøger« ved inden den 10. august 1994 at indbetale kr. 130,- kr. på nedenstående girokonto. Ved bestilling efter 10. august 1994 er prisen 160,- kr.

DSB litra A, K og C, Busses danske amerikanere

af Steffen Dresler. Lokomotivet udgiver i foråret denne spændende bog, der indeholder et stor afsnit med mange hidtil ukendte informationer fra bl.a. tidligere DSB-medarbejdere, der oplevede lokomotiverne i drift. I bogen er der desuden tekniske beskrivelser af hver type og lokomotivdata gennemgået af lokomotivførere, stationeringsoversigter m.v.

Bogen, der er på 76 sider i A4-format, er rigt illustreret med mange fine fotos fra DSB's Jernbanemuseum og en række jernbanefotografier. Desuden vil der være tegninger i 1:45 af hver lokomotivtype.

Pris: 230,- kr. (inkl. forsendelse).

Givebanen 1894-1914-1994

Vejle Museum markerer Givebanens 100 års jubilæum med udgivelsen af en bog om banen skrevet af Vigand Rasmussen. I bogen fortæller om den strid østjyske jern-

banekrig mellem Horsens og Vejle, og om anlæggelsen af banen samt dens liv gennem 20 år.

Privatbanens endeligt skildres i form af statsbanernes overtagelse og ombygning af strækningen, der således blev en del af banen til Herning.

Strækningen Give-Herning, der runder de 80 år i 1994, er også med i bogen i form af beretning om denne banes historie bl.a. med omtale af jernbaneknudepunktet Brande samt den intense brunkulstrafik.

I stedet for et nedlæggelseskapitel, der ikke er aktuelt, fortælles historien om en ny østjysk jernbanefejde, nemlig en påtænkt sidebane til Givebanen fra Jelling til Billund.

Bogens ca. 120 sider bliver rigt illustreret med tegning, sporplaner og mange hidtil ukendte fotografier, heraf 8 sider med farvefotos.

Pris: 158,- kr. (inkl. forsendelse).

DSB's tjenestekøreplan 1993-94

Atter i år kan vi tilbyde DSB's tjenestekøreplan for hele landet fra den afvigte køreplansperiode (maj 1992-maj 1993). Antallet af sæt, der kan leveres, er ret begrænset og koster kr. 52,00 + 23,00 i porto.

★

Nyt samarbejde

Fra Svend Jørgensens samling af jernbanedias er der indtil nu udbudt/udbydes ialt 7 serier. Serierne udbydes således, at et evt. overskud går til Støtteforeningen Danske Dampvenner, som Svend Jørgensen stiftede.

Dansk Jernbane-Klub's Salgsafdeling har indgået aftale med Jan Niemann, der står for salget, om at serierne fremover også udbydes gennem Salgsafdelingen, og i forbindelse hermed er der mulighed for at bestille også de tidligere fem annoncerede serier. Imidlertid vil der kun blive fremstillet det antal diaskopier, der er modtaget forudbetaling på inden den nedenfor anførte dato.

Prisen pr. serie (hver med 10 dias) er kr. 65,- (inkl. forsendelse).

Serie 1,

DSB-damplokomotiver på Sjælland

1. Tre S-maskiner foran remisen i Helsingør, opfyrede til morgentrafikken 21.04.61.
2. DSB K 582 på drejeskiven i Roskilde.
3. S-maskine med gennemkørende persontog, Lyngby station 1964.
4. E-maskine med seks personvogne i Klampenborg på vej nordpå, sommer 1963.
5. DSB C 710 med hjælpevogn ved overskæringen Trekronergade i Valby, 1963.
6. DSB Hs 415 med lave godsvogne ved rampen til Stenindustrien i Hedehusene, 1958.
7. P-maskine med sydgående persontog og F-maskine under rangering i Helsingør, 1960.
8. E-maskine med persontog set fra Dybbølsbro, 1960.
9. E-maskine med persontog mod vest - set fra modkørende E-maskine, Roskilde.
10. DSB G 611 rangerer med SJ-vogne på Bøvedere, 1959.

Serie 2, Jylland-Fyn

1. DSB H 800 med godstog i Odense, en vinterdag 1967.
2. DSB R 963 kører på drejeskiven i Nyborg, 1959.
3. DSB N 203 med brunkulstog i Silkeborg, 1959.
4. DSB Pr 921 med godstog i Brande, 1963.
5. DSB N 207 med brunkulstog i snefog, Silkeborg, 1959.
6. DSB D 845 med tog 845 i Skive, 20.05.1960.
7. DSB Df 132 som selvkørende varme-maskine i Fåborg, 30.08.58.
8. Mo-er eller Mp-er på Mørmærk station, 25.04.60.
9. DSB D 898 og anden D-maskine med godstog på vej østpå fra Silkeborg, 1958.
10. OKMJ-motorvogn med to personvogne i Odense.

Serie 3, Privatbaner på Sjælland

1. KB damploko med udflygtstog på Kalvehave havn, 22.03.59.
2. KB skinnebus Sm 2, Mønboen, 07.03.59.
3. KB Scandia skinnebus, Vordingborg slotsstation, 07.03.59.
4. NPMB skinnebus i Præsto (med arm-signaler), 24.05.59.
5. OSJS, to Scandia skinnebuser på Hårlev station.
6. KRB Sm 5 i sol og sne ved Yderholm, januar 1963.
7. KRB Sm 5 ved indkørslen til Ringsted, maj 1962.
8. HHGB Scandia skinnebus ved Marienlyst, vinter 1970.
9. HHGB Scandia skinnebus på havneka-jen i Helsingør.
10. HTJ Scandia skinnebus ved indkørslen til Tollose.

Serie 4, DSB damplokomotiver i vintervejr.

1. E-maskine ved afgang fra Københavns Hovedbanegård, januar 1963 (kraftig røg).
2. To E-maskiner på Godsbanegården.
3. S-maskine mellem Hillerød og Allerød - taget fra en anden S-maskine.
4. DSB S 733 med godstog på Godsbanegården.
5. D-maskine med godstog ved indkørslen til Kalundborg. Taget fra Hs 388 i 1963.
6. DSB C 712 med godstog ved Aunsoegaard, marts 1962.
7. D-maskine med godstog fra Kalundborg til Slagelse, 1963.
8. To D-maskiner med godstog ved Værsløv, 1963.
9. DSB D 849 i Silkeborg, dec. 1959.
10. DSB H 800 med godstog.

Serie 5, Industribaner

1. DdS B 3 med roevogn, Høleby, 23.04.61.
2. Sakskøbing B2, »Lange Maren«, med mange roevogne, 1963.
3. Sakskøbing 3-koblet lokomotiv passerer pløret vej, 09.11.63.
4. Sakskøbing 3-koblet lokomotiv i stemningsfyldt lys, 09.11.63.
5. DdS 5, solo i sol og sne, 18.11.65.
6. Gørlev 2 med en roevogn holder på lille bro, 1959.
7. Gørlev, tre opfyrede maskiner foran remisen, 08.10.59.
8. Gørlev 3 og ? ved remisen, 25.10.59.
9. Assens 8 med langt tog, oktober 1960.
10. Hårby, Assens 3, ? og traktorer, landlig idyl, oktober 1960.

Serie 6, Privatbaner, Jylland

1. SKRJ Triangelmotorvogn med to godsvogne under indkørsel til Silkeborg, juli 1958.
2. SKRJ skinnebus på gaden i Silkeborg, juli 1958.
3. APB, Frichs diesellokomotiv (Marcipanbrød) og skinnebus i Aalborg.
4. FFJ M1 1209 i Aalborg, 1959.
5. HP skinnebus (orange bemaling) ved perron.
6. SVJ Sm 7 på drejeskiven i Spøttrup, 21.04.64.
7. ETJ Triangelmotorvogn med rejsegodsvogn.
8. TKVJ Df 130 med ballasttog i Grindsted, 13.03.61.
9. OKMJ nr. 14 med roetog i solskin, 15.11.62.
10. NFJ nr. III med udflygtstog, 11.10.64.

Serie 7, DSB damplokomotiver på Sjælland

1. S-maskine med persontog ved Espergærde, juni 1960.
2. S-maskine med godstog ved Springforbi, juli 1960.
3. S-maskine på Strandmøllebroen.
4. DSB P 916 med persontog i Slagelse, marts 1959.

5. E-maskine med persontog i Roskilde, september 1960 (Armsignaler).
6. DSB Q 343 rangerer på Godsbanegården i København.
7. DSB C 717 og D 825 med særtog ved km 107 på Nordvestbanen, jan. 1962.
8. DSB F 478 rangerer i Helsingør, 1963.
9. Assens 8 med langt tog, oktober 1960.
10. F-maskine på bro ved Enghave i København, 1958.

Serierne vil altså kun blive fremstillet i det antal serier, der modtages bestilling på. Bestilling ved forudbetaling skal ske til Jernbanebøger senest den 1. juli 1994. Serierne påregnes leveret i august måned.

Bog om Veteranbanen Bryrup-Vrads

Forlaget Holsund markerer 25 års jubilæet af Danmarks næstældste veteranbane med

udgivelsen af en bog skrevet i samarbejde med banens personale.

Bogen på 56 sider og farveomslag indeholder tillige afsnit om den hedengangne bane fra Horsens til Silkeborg. Rigt illustreret. Pris kr. 90,-.

Ovennævnte varer bestilles ved indsendelse af beløbet for de ønskede varer på

postgirokonto 3 17 91 76,

Jernbanebøger, Kalvebod Brygge 40,

1560 København V.

Husk på talon til modtageren at anføre bestilling samt DJK-medlemsnummer/kundenummer.

Ved alle vore ekspeditioner vedlægges folderen »Veteraner på skinner« - så længe oplag haves. Du kan også få den ved at indsende 5,- kr. i frimærker til Jernbanebøger.

BB, HCH og OCMP

Ny forretningsorden for DJK's lokalafdelinger

Hovedbestyrelsen har på bestyrelsesmødet den 20. november 1993 vedtaget en forretningsorden for lokalafdelinger.

Forretningsordenen gælder for alle lokalafdelinger af DJK og indeholder de minimumskrav til afdelingerne, som hovedbestyrelsen må forlange for at kunne godkende en afdelings eksistens.

Bemærk den særlige bestemmelse om, at et medlem, der foretrækker at være aktiv i en anden lokalafdeling, end den han naturligt hører til, kan få tillagt stemmeret i den afdeling, hvor han er aktiv, (»sognebåndsløsning«, kan man kalde det). Til gengæld kan man så ikke også stemme i sin egen hjemafdeling.

Der kan lokalt være behov for at supplere forretningsordenen med egne vedtægter alt afhængig af, hvor stor aktivitet der er i en afdeling og hvilke opgaver, man har lyst til at tage op. Sådanne lokale vedtægter kan afdelingerne selv bestemme, men de må naturligvis ikke være i modstrid med DJK's love eller med forretningsordenen. Eventuelle afvigelser kan kun finde sted, hvis de er godkendt af DJK's hovedbestyrelse.

Forretningsordenen er trådt i kraft straks.

Bestyrelsen vil nu tage fat på en gennemgang af banernes regulativer, som nok også trænger til en revision.

BJ.

Forretningsorden for lokalafdelinger i DJK

1. DJK's lokalafdelinger varetager i henhold til § 7 i DJK's love foreningens lokale medlemsaktiviteter så som møder, udflygter, agitation m.m.
2. Afdelingernes geografiske virkeområde fastsættes ved postnumre og fremgår af bilag godkendt af hovedbestyrelsen. Kun medlemmer af DJK kan være medlemmer af en lokalafdeling.

DJK-medlemmer, der bor i afdelingens virkeområde har stemmeret i lokalafdelingen. Afdelingens bestyrelse kan efter anmodning for et år ad gangen tillægge aktive medlemmer stemmeret, selv om de bor uden for afdelingens område. Et medlem kan kun udøve stemmeret i én afdeling.

3. Afdelingernes aktiviteter skal være i overensstemmelse med DJK's love. Afvigelser fra denne forretningsorden skal godkendes af DJK's hovedbestyrelse.

4. Der erlægges ikke særskilt kontingent til lokalafdelingen, men evt. gebyr for deltagelse i arrangementer kan vedtages af afdelingens bestyrelse. Afdelingens regnskabsfører er med hensyn til midler og regnskabsførelsen alene ansvarlig overfor DJK's hovedbestyrelse.

5. Afdelingen holder årsmøde hvert år i en større by i området. På årsmødet vælges afdelingens bestyrelse. Bestyrelsen konstituerer sig med formand og regnskabsfører. Indkaldelse til årsmødet skal ske i bladet »Jernbanen« med 4 ugers varsel.

6. Lokalafdelingens formand holder hovedbestyrelsen samt »Jernbanen« orienteret om afdelingens aktiviteter - herunder om valg af formand og regnskabsfører - ved indsendelse af bestyrelses- og årsmødereferater til DJK's sekretariat og »Jernbanens« redaktion senest 4 uger efter mødet. Referater af DJK's hovedbestyrelses- og forretningsudvalgsmøder tilsendes lokalafdelingerne til orientering.

7. Såfremt lokalafdelingens aktiviteter må indstilles, overlades alt - værdier og genstande - i hovedbestyrelsens varetægt, til lokalafdelingen igen kan etableres eller hovedbestyrelsen træffer anden afgørelse.

København den 20. november 1993

Bent Jacobsen, formand
Flemming Jakobsen, sekretær

DJK udflugter

Udflugt den 04.09.94 under temaet: »Gennemgående vogn til Privatbanen«

Der er nu mulighed for at vores medlemmer kan opleve DJKs første damplokomotiv, nemlig ØSJS nr. 6 på hjemmebane. Det bliver ØSJS nr. 6's første besøg på Østbanen siden det forlod »hjemmebanen« for 41 år siden. ØSJS nr. 6 var primært en godstogsmaskine, men i de svære år efter besættelsen kørte den en del weekend-personotog med gennemgående DSB-personvogne. Det er netop et sådant tog vi forsøger at oprangere.

Udflugten udgår fra Køge kl. 11:15. Der køres til Hårlev med fotostop undervejs, og derfra til både Faxe Ladeplads og Rødvig, overvejende med fotostop med lokomotivet retvendt. I Faxe Ladeplads rangeres der på havnesporet i forbindelse med vandtagningen. Turen slutter i Køge kl. 18:50. Toget bliver oprangeret af ØSJS nr. 6 + DSB EH + DSB CY + DSB CU + DSB CU.

Prisen for udflugten med ØSJS nr. 6 er 125,- kr. for voksne og 75,- kr. for børn (u. 12 år). Fotografer i egen bil bedes indbetale 50,- kr. pr. bil, hvorefter nærmere oplysninger om køreplan tilsendes. Tilmelding til turen sker ved at indbetale turprisen på postgirokonto 8 11 10 06, Udflugtsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. For tilrejsende vest for Storebælt vil der kunne opnås rabat med DJKs rejseordning.

★

Udflugtsafdelingen arbejder med at arrangere et tilbringertog København H-Maribo i forbindelse med jubilæumskavalkaden

på Museumsbanen d. 16.10.-17.10.94. Tilbringertoget bliver oprangeret af privatbanemateriel og fremføres dels af diesellokomotiv og dels af damplokomotiv. Nærmere oplysninger om dette arrangement i næste nummer af Jernbanen. □

ALF, PC, KH.

Udflugt til Skånska Järnvägar

Søndag den 7. august har Lolland-Falster afdelingen udflugt til Skåne, og medlemmer af DJK og deres familier fra andre egne på landet er velkomne til at deltage.

Turens mål er »Ångtåget på Österlen«. Det er strækningen Sct. Olof - Brösarp i det østlige Skåne. Her bliver lejlighed til at rejse med damp og med Scandia skinnebus. Senere skal vi se Hallamölle vattenfall, og vi besøger den idylliske, tidligere industrilandsby, Andrarnum, hvor man i 1700- og 1800-tallet fremstillede alun af skifer, der blev gravet ud af jorden. Så det bliver kultur- og naturoplevelser for hele familien.

Turen er med bus med start fra Nykøbing F. omkring kl. 7.00, og hjemkomst ved 22-tiden. Påstigning på Sydsjælland og i Dragør kan aftales. Prisen bliver omkring kr. 240.

Endeligt og udførligt program med tilmeldingskupen tilsendes ved henvendelse til Ole Jensen, Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 54 79 17 99 (dag) - 53 92 73 37 (aften).

O.J.

HUSK!

DJK's billetteratordning.
Henvendelse til sekretariatet
33 93 20 02

Vil du med på udflugten med ØSJS nr. 6 og diverse vogne?

Foto i Tølløse 11. juli 1993 af Keld Haandbæk.

Møder i DJK

Møder i København

Medlemsmøder på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø. Møderne er fra maj 1994, arrangeret i samarbejde med Helsingør Jernbaneklub.

For at gøre møderne mere hyggelige for medlemmerne vil der være mulighed for at købe vand, øl, kaffe og the ved møderne til rimelige priser.

»Jernbanebøger« DJKs salgsafdeling, vil normalt også have et udvalg af såvel gamle som nye titler fremlagt til salg. Vi åbner sæsonen med møde...

Onsdag den 21. sept. 1994 kl. 19.30

Lemvigbanen - en af Danmarks ældste privatbaner - har gennemgået en næsten total fornyelse både af spor og rullende materiel. Direktør Knud Vigso, VLTJ, vil fortælle om banens udvikling.

Denne gang håber vi, at der ikke kommer noget i vejen for arrangementet.

Vogn-Ex

Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, hvor foreningens salgsafdeling og bibliotek holder til, holder åbent hver sidste tirsdag i måneden fra kl. 19.00 til kl. 22.00, dvs. den 28. juni, 30. august, 27. september, 25. oktober og 29. november. Vi holder lukket i juli og i december.

BJ.

Lolland-Falster afdelingen

Søndag den 7.8: Udflugt til Skånska Järnvägar. Fra Nykøbing F. 6:50 (se omtalen i bladet).

Tirsdag den 6.9: Medlemsmøde i Nykøbing F. 19:00.

Tirsdag den 4.10: Generalforsamling i lokalafdelingen kl. 19:00 i Nykøbing F.

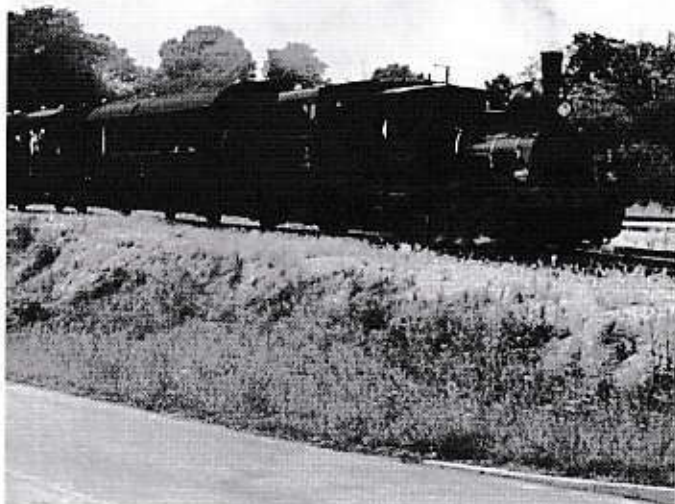
Ole Jensen

Dødsfald

Fhv. politiasistent Verner Erik Johansen er afgået ved døden d. 12. marts 1994 i en alder af 78 år.

Verner Erik Johansen tilhørte den kreds af jernbaneinteresserede, der i 1961 var med til at stifte Dansk Jernbane-Klub og var gennem alle årene en ivrig deltager i foreningens møder i København. Han har skrevet flere artikler til foreningens medlemsblad og interesserede sig navnlig for banerne i Nordsjælland.

BJ.





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

Enk. B. Jensen *Ole-Chr. M. Plum*
(DSB) (Privatbanerne)
Esthersvej 19, Holmevej 8,
2800 Hellerup 4340 Tølløse

Bent Jacobsen (DJK-nyt)
Maj Allé 62, 2730 Herlev

Bladeksposition

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 Bladekspositionen. Reklamation af fejledekspositioner og fejledeksplarer sker ligeledes hertil.

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen. «Jernbanen» udsendes ulimo: februar, april, juni, august, oktober og december til medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof og fotos

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom med ordet «retur» og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i DJK's arkiv. Indlæg der ikke er signeret af et eller flere bestyrelsesmedlemmer tegner ikke nødvendigvis DJK's holdning.

Oplag: 2.400 eksemplarer.

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 16

ISSN 0107-3702

Det sker i DJK:

Tid	Sted og sag	Se side
28/6	Vogn-ex aften	94
Juni	Kørsler i DJK	88
Juli	Kørsler i DJK	88
Aug.	Kørsler i DJK	88
7/8	Udflugt til Skåne	94



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Flemming Jakobsen, 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
Husstandsmember 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, Blichonevej 9, Godthåb,
9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen,
Solbærvangen 39, 2765 Smørum.
Tlf. 42 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakobsen,
Islebrovej 4D, 2610 Rødovre.
Tlf. 42 91 04 28.
- Søren Bay, Koldinggade 17, 3.tv.,
2100 København Ø. Tlf. 31 38 46 79.
- 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,
Bregning, 7080 Borkov. Tlf. 75 86 21 20.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen,
Hogholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 31 74 70 32.
- Ole-Christen Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trojborgvej 2C, 3.tv., 8200 Århus N.
Tlf. 86 16 03 08.
- Alf Blume (suppleant),
Paltholmterr. 46D, 3520 Farum.
Tlf. 42 95 53 92.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingør.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- betyder valgt af banerne.

«Jernbanebøger»

Salgsafdelingen i DJK

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

Ved: Ole-Christen Munk Plum, Birger Bruun
og H.C. Halvard.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsudvalget

V. Alf Blume, Keld Haandbæk og Preben Clausen
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 8 11 10 06.

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

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

DJKs midtjyske afdeling

Troels Lorchler 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 Agdrup. Tlf. 66 10 79 51.

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen, Skovvænget 4,
4900 Nakskov. Tlf. 53 92 73 37.

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog,
arbejdshold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

Arbejdshold i Mariager, Århus, Viborg og
Frederikshavn.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

Oscar Meyer, Holleselund 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,
Staa, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Martins, 98 81 10 46.

D-maskine gruppen

Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Bregning, 7080 Borkov. Tlf. 75 86 21 20.

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Hong remise

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

Odense remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

HENNING LADEFOGED KNUDSEN

TINGLYKKE 4

9210 AALBORG SØ



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

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brev kort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der 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 brev kort/ brev med »Auktion, sommer 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.

Omkring den 1. august 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,
Ole-Chr. M. Plum*

Giv et rask bud på én eller flere varer senest mandag den 11. juni 1994.

- | | |
|--|---|
| 101. DSB, tjenestekøreplaner IA, IB og II, 29. maj 1960.....kr. 20,- | 139. Railways af Howard Loxton, 1963, 152 sider, rigt ill.....kr. 5,- |
| 102. DSB, tjenestekøreplaner IA, IB og II, 1961-62.....kr. 20,- | 140. Spårågen i Malmö af Börje Carlén, 1972, 200 sider, rigt ill.....kr. 20,- |
| 103. DSB, tjenestekøreplaner IA, IB og II, 1962-63.....kr. 20,- | 141. Spår av ett sekel, Frank Stenwalls Förlag 1977, 168 sider, rigt ill.....kr. 20,- |
| 104. DSB, tjenestekøreplaner IA, IB og II, 1966-67.....kr. 15,- | 142. DSB, vor virksomhed, 10. udg. 1972, 128 sider, ill.....kr. 10,- |
| 105. DSB, tjenestekøreplaner IA, IB og II, 1967-68.....kr. 15,- | 143. DSB, vor virksomhed, 11. udg. 1975, 156 sider, ill.....kr. 10,- |
| 106. Odense-Svendborg banen, 1987-1976 af Lars Vinholt-Nielsen: 278 sider, rigt ill.....kr. 30,- | 144. Jahrbuch des Eisenbahnwesens, folge 14, 1963, ca. 220 sider, ill.....kr. 25,- |
| 107. På sporet af 1987, 48 sider, rigt ill.....kr. 50,- | 145. Jahrbuch des Eisenbahnwesens, folge 16, 1965, ca. 220 sider, ill.....kr. 25,- |
| 108. På sporet af 1988, 48 sider, rigt ill.....kr. 50,- | 146. Jahrbuch des Eisenbahnwesens, folge 19, 1968, ca. 220 sider, ill.....kr. 25,- |
| 109. DJK 10: Kolding-Egtved Jernbane, 64 sider.....kr. 20,- | 147. Jahrbuch des Eisenbahnwesens, folge 25, 1974, ca. 220 sider, ill.....kr. 25,- |
| 110. DJK 18: Maribo-Torring Jernbane, 60 sider.....kr. 20,- | 148. DSB's årsberetning for 1965/66 til 1969/70 (5 årg.).....kr. 25,- |
| 111. DJK 22: Dansk jernbaners motormateriel, 48 sider.....kr. 20,- | 149. Amtliches Taschenfahrplan, Saarbrücken, sommer 1960.....kr. 5,- |
| 112. DSB, Sikringsanlæggene og deres betjening, 1949 tekst og planer.....kr. 30,- | 150. Amtliches Kursbuch, Süddeutschland, sommer 1954.....kr. 10,- |
| 113. Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane, 1917-1942, 48 sider, ill.....kr. 30,- | 151. Amtliches Kursbuch, Nordwestdeutschland, sommer 1963.....kr. 10,- |
| 114. Dansk Jernbaneforbund, 1899-1924, 320 sider, ill.....kr. 15,- | 152. Køreplan, Sverige, gyldig fra 1. september 1967.....kr. 5,- |
| 115. Dansk Jernbaneforbund, 1899-1949, 416 sider, ill.....kr. 15,- | 153. Privatbanemateriel 1, tegninger og fotos, Kurlands Forlag.....kr. 10,- |
| 116. DSB, årshæfter 1960-1970, rigt ill. (11 stk.).....kr. 25,- | 154. Scandia Randers 1861-1961 af Georg Nørgaard, 190 sider, ill.....kr. 50,- |
| 117. Danmarks Jernbaner i 125 år, 200 sider, rigt ill.....kr. 250,- | 155. Deutsche Eisenbahnen im Bild 1976, 112 sider, rigt ill.....kr. 10,- |
| 118. Danmarks Jernbaner, Køreplan gyldig fra 3. oktober 1948.....kr. 100,- | 156. Kystbanen 1897-1972 af P. Thomassen, 312 sider, rigt ill.....kr. 40,- |
| 119. DSB's togplan (Den blå), gyldig 1951-52.....kr. 30,- | 157. The locomotives of the Danish State Railways af William Bay, 1962, ill.....kr. 80,- |
| 120. DSB's togplan (Den blå), gyldig sommer 1959.....kr. 25,- | 158. 250 banemærker fra danske jernbaner.....kr. 25,- |
| 121. DSB's togplan (Den blå), gyldig 1961-62.....kr. 25,- | 159. 100 billetter fra Aalborg privatbaner.....kr. 15,- |
| 122. DSB's togplan (Den blå), gyldig sommer 1964.....kr. 25,- | 160. 100 billetter fra Randers-Hadsund Jernbane.....kr. 15,- |
| 123. DSB's togplan (Den blå), gyldig sommer 1965.....kr. 25,- | 161. 100 billetter fra Horsens Privatbaner.....kr. 15,- |
| 124. Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1958.....kr. 30,- | 162. 100 billetter fra sjællandske privatbaner.....kr. 15,- |
| 125. Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1960.....kr. 25,- | 163. DSB, Vingehjulet, årgang 1963.....kr. 15,- |
| 126. Danmarks rejseforbindelser, sommer 1970.....kr. 15,- | 164. DSB, Vingehjulet, årgang 1964.....kr. 15,- |
| 127. Jernbane-Bladet, 22. årg., 1965.....kr. 25,- | 165. DSB, Vingehjulet, årgang 1965.....kr. 15,- |
| 128. Jernbane-Bladet, 23. årg., 1966.....kr. 25,- | 166. DSB, Vingehjulet, årgang 1966.....kr. 15,- |
| 129. Jernbane-Bladet, 24. årg., 1967.....kr. 25,- | 167. DSB, Vingehjulet, årgang 1967.....kr. 15,- |
| 130. Jernbane-Bladet, 25. årg., 1968.....kr. 25,- | 168. DSB, Signalreglement 1944, rettet til omkring 1965.....kr. 15,- |
| 131. Jernbane-Bladet, 29. årg., 1972.....kr. 20,- | 169. DSB, Sikkerhedsreglement 1935, rettet til omkring 1965.....kr. 15,- |
| 132. Jernbane-Bladet, 30. årg., 1973.....kr. 20,- | 170. Vognskilt, liber: »Aros, Frederikshavn-København« og »Østjyden, København-Ålborg«.....kr. 15,- |
| 133. Jernbane-Bladet, 31. årg., 1974.....kr. 20,- | |
| 134. DSB, Betjeningsvejledning for MH 301-420, 1980.....kr. 35,- | |
| 135. DSB, Betjeningsvejledning for Mx, My, Mv, 1984.....kr. 40,- | |
| 136. DSB, Betjeningsvejledning for MY 1201-1202, tekst og planer, Sjælden!.....kr. 100,- | |
| 137. DSB, Tjenestekøreplanens indl. bemærkninger, 1982-83.....kr. 15,- | |
| 138. The world's railways and how they work, 1947, 320 sider, rigt ill.....kr. 20,- | |