



jernbanen

4

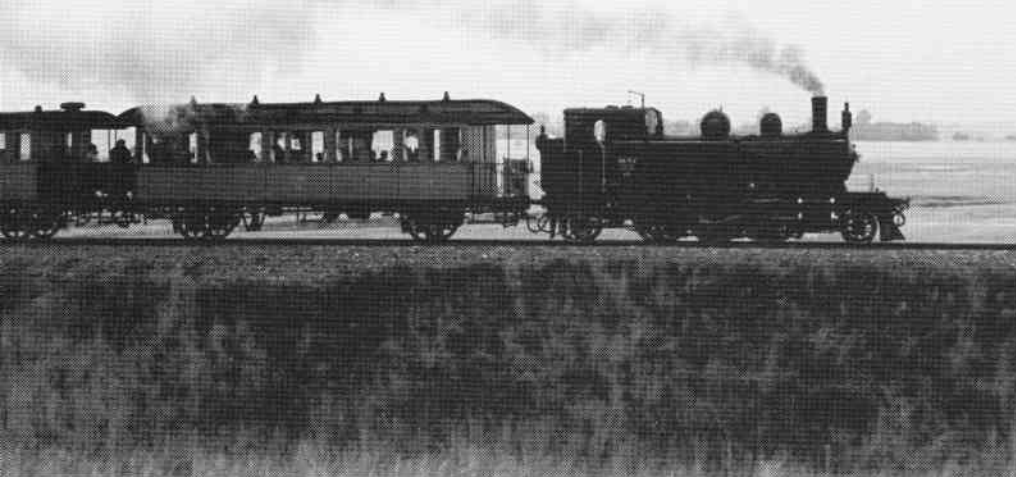
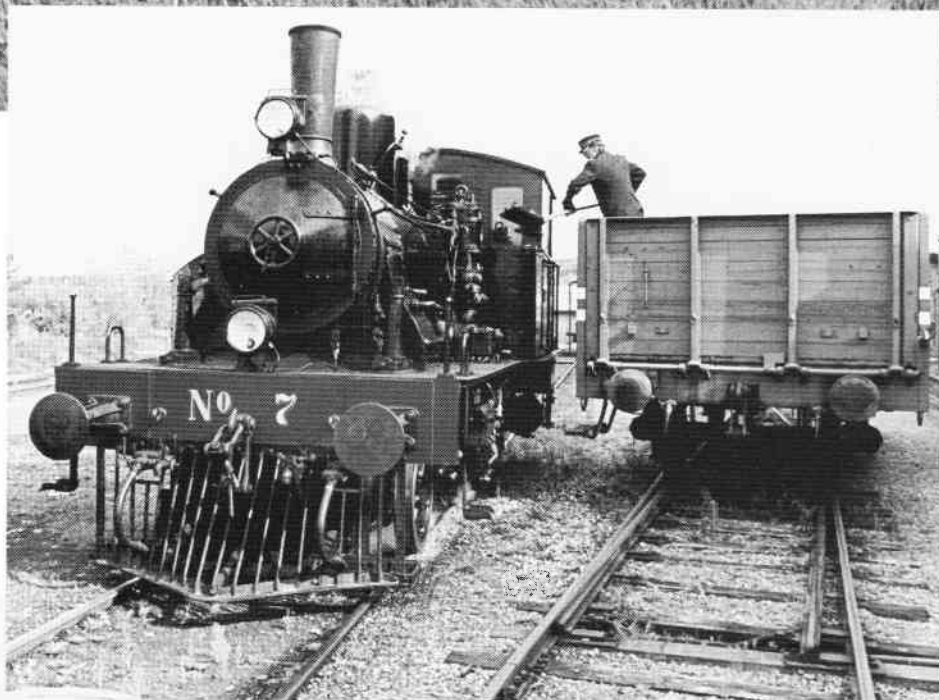
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

AUGUST 1994



34. ÅRGANG

LØSSALG KR. 45,00



Forsiden. I 1961 var Poul Thiesen på udflygt til Fyn: F-maskiner i fuldt vigør i Odense og Nyborg, med Mp over Østfyn - og på en lokomotivkirkegård i Svenborg, hvorfra billedet stammer. Her stod en af de gamle SFJ-maskiner hensat som DSB Df 131, Bagved 3 Hs'ere. Læs videre i artiklen på side 106.

Indersiden. Sommertid er veteranbanetid. Efter vinterens slid i remiserne belønnes anstrengelserne, når materiellet kommer »frem i lyset«. Over det meste af landet har DJK's tog været ude at stråle i sommersolen.

Øverst på siden: Den 22. maj var folkene fra Skælskør-banen i Aalborg med egen skinnibus. Læs beretningen fra dette »skinnibus-træf« inde i bladet. Fra venstre ses SVJ Sm 7, VGJ Sm 6, VLTJ Sm 16. Foto på Limfjordsbanen af Michael Julsrud.

Derunder er vi rykket sydpå, til Mariager, hvor VLTJ 7 »fodres« inden dagens kørsler. Foto fra den gode '93-sæson af Christian Hingelberg. Desværre er det gået knapt så godt i år, især på grund af det dampforbud, der har været gældende i store dele af Jylland som følge af tørken i juli. Den eneste køreklare »stordiesel« i Mariager er AHJ ML 5203, som har måttet holde for det meste af sommeren.

På Museumsbanen har der sommeren igen været flere arrangementer i anledning af MBJ's 125-års jubilæum. Et af de største, kan du stadig nå at deltage i. I efterårsferien samarbejder DJK og Helsingørs Jernbaneklub om at køre særtog fra København til Maribo. Se nærmere om arrangementet på bagsiden. Der køres blandt andet med OKMJ 14, der her til venstre ses for fuld damp ved Brødskov på HFHJ juli '93. Foto: Alf Blume.

D-maskinegruppens eneste køreklare lokomotiv i øjeblikket, ØSJS 6, har gjort god fyldest. På Sjælland var der 21. juli ikke mere tørt, end at man kunne køre særtog på HTJ for den lokale turistforening. Nederst til venstre et blik ind i café-vognen Cu 4130. Som det ses, manglede togene bestemt ikke publikumsinteresse. Foto: Alf Blume.

Men når man ikke har så meget at køre med, må man jo se at skaffe sig det, og rundt omkring i landet arbejdes der ihærdigt med D-maskinegruppens materiel. Et af de steder er Bramming (se også omtalen inde i bladet), hvor Hs 399 på billedet nederst til højre læsses af efter at være ankommet fra Høng. Mo 1848 agerer rangermaskine 26. marts 1994. Foto: Peter Kastrup.



34. årgang nr. 4, august 1994

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund, Wilhelm Frendrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN:
Wilhelm Frendrup og Jan Forslund

For nøjagtig otte år siden tiltrådte den nuværende redaktion, personificeret ved Anders Riis og Jan Forslund. Ved juletid har vi faktisk »50 blades jubilæum«.

Det har været et spændende, men også hårdt arbejde. Spændende fordi det redaktionelle arbejde nu engang giver viden og kontakter, samt det faktum, at der kommer noget blivende konkret ud af det i form af et blad. Men hårdt er det også, betinget af faste udgivelsesterminer, bestyrelsesønsker, forhandlinger med trykkeri, overholdelse af deadlines fra stofleverandører etc. Vi kan dog med tilfredshed kigge tilbage på en otteårsperiode, som med hensyn til udgivelsesterminer og kvalitet fremstår som nogle af de bedste i bladets 34-årige historie.

To ansvarlige redaktører er en beskedent bemanding, også sammenlignet med lignende tidsskrifter, og i mange år har vi været på sporet efter afløsning. Wilhelm Frendrup, der bor i Valby, meldte sig under »fanerne« her i foråret, og vi tror, at vi hermed har fået en redaktionel medarbejder, som på lige fod kan styre bladet i perioder.

Nærværende blad er redaktionelt styret af Wilhelm alene, med erfaren vejledning, støtte og korrektur fra undertegnede.

Tag godt imod den nye redaktion. /JF

Indhold

DJK ledersiden	99
De Bornholmske Jernbaner	100
Krig og fred	103
På udflugt til Fyn	106
Indiens Jernbaner	110
Jernbanenyt - kort fortalt	113
• DSB-nyt	113
• Færgerenyt	118
• Privatbanerne	119
• Veteranbanerne	122
Ordhunden	123
Bog anmeldelser	124
Læserne skriver	125
DJK-nyt	126

Nr. 5 ventes udsendt ca. 25. oktober 1994 under redaktion af Anders Riis.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 5/94 - 1. sept. 94.
Sidste frist for stof til nr. 6/94 - 1. nov. 94.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 16. august 1994.

Maribo- Bandholm Jernbane 1869-1994

Af Carsten Buhl

I år fejres 125-års jubilæet for Danmarks første privatbane med forskellige arrangementer, og der er basis for at fejre det: En spormodernisering er i gang, Lollandsbanen har stadig godstrafik, Museumsbanen har gode passagertal i attraktive tog, et vel fungerende personale, gode bygningsforhold og en sund økonomi.

...Og hvad kan man så lære af banens historie? Ja, visse træk gentager sig åbent i nutidig udgave. Her er nogle eksempler.

Maribo-Bandholm Jernbane blev anlagt af et I/S med Knuthenborg, Privatbanken, Rowan og Garde som deltagere. De lokale brugere såsom kornkøbmænd m.fl. i Maribo deltog ikke i finansieringen af projektet.

Personvognene var af en ny og uprøvet type med gennemgang. Da samme vogntype senere blev anvendt til Falsterbanen og Lollandsbanen, skrev man, at de led af slemme fabrikationsfejl, og det »krævede tid og meget besvær at rette disse fejl, men det skete efterhånden«.

Efter åbningen af Lollandsbanen overtog denne som entreprenør driften af Bandholm-banen. Man prøvede også at overføre Bandholm-banens billetsystem og togbilletter til de øvrige strækninger på Lolland-Falster. Men publikum »var modstræbende og misfornøjet, betjeningen kunne ikke overkomme billetteringen, forvirring opstod i togene...«

Driften mellem Maribo og Bandholm var meget fleksibel med ekstra tog tilpasset behovet, for eksempel ved skisamløb i Bandholm, og det gjaldt både gods- og persontog. Der kom også nye standsningssteder: Da MBJ fik motorvogn, oprettedes en personvogn ved Bandholm Havn, så øboerne fik bekvemme omstigningsforhold mellem tog og rutebåden »Femø Sund«.

Omlægning til busstrafik fik Lollandsbanen til at indstille persontogene mellem Maribo og Bandholm i 1952, mens kørslen med godsvogne fortsatte.

I 1962 skete der noget særligt. Dansk Jernbane-Klub fik Lollandsbanens tilladelse til at trafikere strækningen med Museumstog - landets første veteranbane. Lige fra starten kan man således sige, at infrastruktur var adskilt fra drift.

Kørslen med museumstog var også udtryk for en levendegørelse, som de etablerede museer siden har skelet til som alternativ til udstilling i glasmontrer.

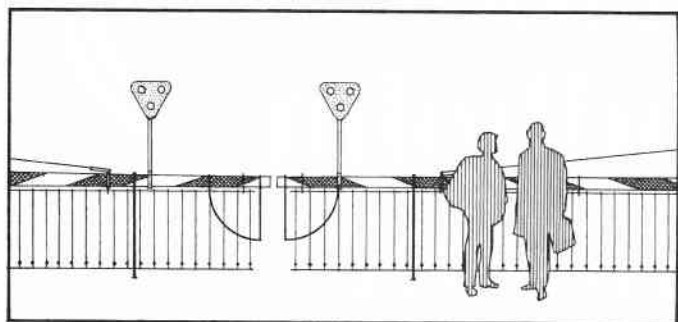
På mange måder er der således tænkt »nye baner« mellem Maribo og Bandholm, mens de gamle jernbanetraditioner oprettholdes.

Museumsbanen bestræber sig på at give turisterne en god oplevelse, når de kører med de gamle tog. Der er også muligheder for at tilføre nye elementer til jernbanemiljøet langs banen. Der er en jævn tilstrømning af turister, så det er efterhånden ikke økonomien, men den frivillige personalestyrke (medlemmer af DJK), der sætter en begrænsning for kørslerne omfang.

Det vil sikkert give anledning til nogle overvejelser i fremtiden.



De Bornholmske Jernbaner - drømmen nærmer sig realitet



Ved bommen (9)

En artikel i serien, hvor redaktionen interviewer en person om et aktuelt emne.

Takket være støtte fra et af EU's uddannelsesprojekter kan der måske igen komme til at køre tog på Bornholm. Vi har talt med formand for foreningen DBJ, Sten Møller fra Svaneke.



◀ Sten Møller foran Projekt DBJ's værksted i Nexø

Tekst og fotos: Anders Riis

Hvad i alverden kan man dog få ud af et par gamle vognkasser, måske en postvogn, et lastvogns-chassis, en motordræsine og et par skinnerbus-hjul?

Ikke så lidt. Hvis man altså kombinerer det med indsatsen fra 13 fuldtidsbeskæftigede i et komplet maskinværksted - samt midler til indkøb af de fornødne materialer.

DBJ var nok den danske jernbane, hvorfra mindst blev bevaret efter en bane-nedlæggelse i 1960'erne. Interessen for at bevare det enestående materiel og en stump af en enestående jernbane i 1968 var minimal, såvel blandt de likviderende myndigheder og befolkningen på øen som blandt jernbane-entusiaster i resten af landet.

Tilbage blev et skoleeksempel på, hvordan det går, når mange græder, men ingen gør noget effektivt. Opgaven med at rekonstruere en smule af forne dages DBJ kan synes blandt de største overhovedet indenfor dansk jernbanehistorie. Men det kyser ikke Sten Møller fra Svaneke. Mens massakren på DBJs trafik, linje og materiel stod på i 1968-69, var Sten Møller »ovre«, som man siger på øen, og da han kom tilbage, var en del af Bornholms historie effektivt udslettet.

▼ Det er ingen let sag at genskabe DBJ. Det lidt materiel, der er bevaret, er som regel i en sørgelig forfatning. Her er det godsvogn nr. 173, som den så ud ved ankomsten til Projekt DBJ's værksted - efter 2 års »renovering« under udlån til en produktionsskole.



Hasle-Muleby banen

- Lige siden dengang har jeg haft tanken: At være med til at genskabe et stykke af DBJ. Men der kom først fart i sagerne i 1988. Da rejste den daværende borgmester i Hasle, Knud Andersen, spørgsmålet om en veteranbane på Bornholm, beretter Sten Møller.

Hasle var den eneste af Bornholms byer, der aldrig havde jernbaneforbindelse. Paradoksalt nok var Hasle samtidig det sidste sted, man kunne køre med tog på Bornholm: Ca. 3 km af en industribane, der tidligere havde sørget for kultransporten til Hasle havn, tjente til midten af 1970'erne som spor-underlag for »sildetoget«, der kørte til Hasles årlige sildefest.

Skinner m.v. blev dog her fjernet for mere end 10 år siden, og Knud Andersens idé

var at anlægge en stump normalsporsbane her - mellem Hasle og Muleby - og skaffe f.eks. Triangel-motorvogne til at befare strækningen.

Ved den tid blev foreningen De Bornholmske Jernbaner stiftet, med det langsigtede formål at retablere en metersporet jernbane på Bornholm - og i mellemtiden søge at bevare de få, eksisterende genstande og materiel-rester fra DBJ.

1993 - projekt DBJ

- Det var en stor opgave. Vi gik i gang med at søge på alle midler, og i 1993 gav det pote, beretter Sten Møller. Som et EF-støttet uddannelses- og opkvalificeringsprojekt startede projekt DBJ under Bornholms Amts beskæftigelses-gruppe.

Projekt DBJ flyttede ind i halvdelen af Espersens fiskerfabrik i industrikvarteret ved Nexø havn, og det lykkedes at finde et komplet maskinværksted, man kunne bruge til formålet.

15. november 1993 ansattes Knud Erik Larsen som projektleder på projekt DBJ, og fra 1. januar har 12 faglærte skibssmede og -tomrere på fuld tid brugt Projekt DBJ som en mulighed for at sætte sig ind i mange andre fag-grene, end de tidligere har haft med at gøre. Blandt andet uddannelse i moderne CAD/CAM-teknik indgår i øvelserne, og, fortæller Sten Møller:

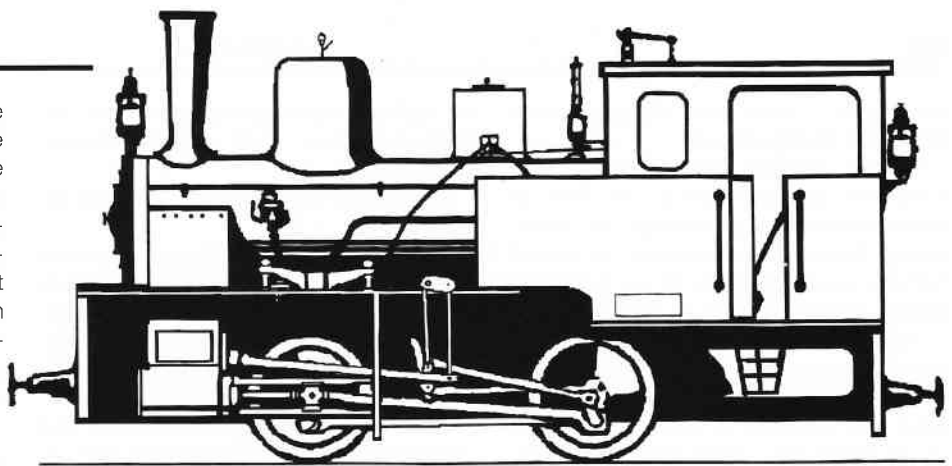
- Projekt DBJ er en kærkommen lejlighed for de dygtige håndværkere til at få andet at rive i end at skrotte gamle og nyere fiskerbåde med ophugningsstøtte.

Det uddannelsesmæssige mål med Projekt DBJ er klart. Det produktions-mæssige mål er at få rekonstrueret så meget materiel m.v. til en kommende veteranbane som muligt.

Jagten på damploko

Jagten på damplokomotiver til en kommende bornholmsk veteranbane har stået på i flere år. Al original bornholmsk trækraft er som bekendt skrottet, og metersporet materiel hænger ikke på træerne. Sonderinger i Tyskland (Selketalbahn) og Polen (det eneste eksisterende danske meterspors-damploko fra ABA eller evt. andre mulige damploko) gav i første omgang ikke noget resultat.

I Sverige gik eftersøgningen efter et egnet lokomotiv bedre. En kontakt til foreningen Östra Skånes Järnvägmuseum i Kristiansstad betød, at man undersøgte muligheden for at omspore et derværende 1067 mm-loko - men det strandede på svenske museale interesser. Fra Anten-Gräfsnäs veteranbanen fik bornholmerne et tilbud om en samlet »pakke« bygget op over et ombygget 802 mm-loko fra Hällefors Bruks AB - en løsning, der imidlertid var uinteressant ud fra målsætningen om at rekonstruere noget så bornholmsk som muligt.



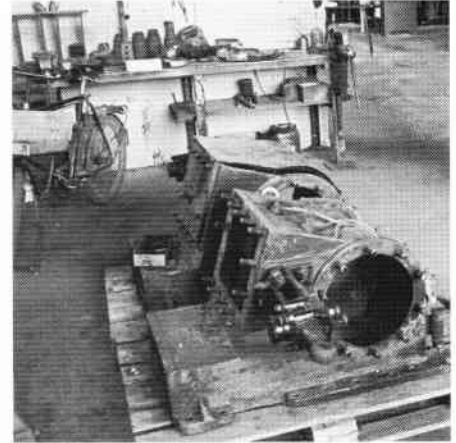
Limhamn-loko'et

Endelig fandt man gennem ÖSJ-forbindelserne det damplokomotiv, som 19. april 1994 ankom til Nexø som det første damplokomotiv i over 40 år. Lokomotivet, troede man, havde sporvidden 891 mm. Men da det blev placeret på en til formålet bygget sporramme, knagede det fælt - sporvidden viste sig at være 900 mm.

Værkstedet i Nexø er straks gået i gang med en adskillelse af lokomotivet, der skal have S-revision, omspores til meterspor og påtænkes ombygget fra hjulstilling 0B0t til 1B1t samtidig med, at kosmetiske ændringer skal bringe lokomotivet tæt på det udseende, BJ nr. 5 (Jung 1902, hjulstilling 1C1t), havde.

- Akselafstanden passer stort set med de to yderste af BJ 5s drivende aksler, og så må vi se stort på, at vi mangler det midterste hjulsæt. Lokomotivet vil kunne bringes til at ligne temmelig godt i øvrigt, siger Sten Møller og medgiver, at det ikke vil kunne blive en 100 procents rekonstruktion.

Det er til gengæld den vognkasse og ramme, der stump for stump i foråret er ble-



Data om damplokomotivet:

Bygget 1908 af Orenstein & Koppel, Tyskland. Senere anvendt bl.a. til udbygning af Göta Kanal. Har kørt cement på industribaner i Limhamn og havnede via ÖSJ i en byttehandel som vartegn for firmaet KAABS i Ängelholm. Herfra købte Projekt DBJ det for 105.000 SEK, svarende til ca. 90.000 DKK.

Øverst på siden en skitse af det svenske damploko, som det så ud ved ankomsten til Bornholm. Siden er det blevet adskilt for at blive renoveret - ovenfor ses cylinderblokkene på værkstedet og kedlen. Nedenfor den sporsatte lokomotivramme.



vet bygget i Nexø som håndværkernes første 100 færdige projekt.

Da DBJ lukkede, overlevede kun fem komplette vogne: Postvogn 26 kom til Bornholms museum, Postvogn 326, bænkevogn 664 og åben godsvogn 708 kom til Aalholm og bagagevogn Sb 41 til Civilforsvaret i Allinge.

Allinge-vognen blev benyttet bl.a. til brandøvelser, og efter mange år med jævnlig ildløs i vognen var kun undervognen tilbage. Den forærede CF til foreningen DBJ, og da projekt DBJ i Nexø startede til nytår, fandt man, at denne undervogn var et rimeligt sted at begynde.

Den ny godsvogn

Hurtigt viste det sig imidlertid, at rammen var for medtaget af udglødning og rust til at kunne bruges, så kun skinnebushjul og -lejer blev renoveret og genanvendt fra Sb 41. I stedet skilte man en anden og temmelig rådden godsvogns-kasse (fra serien 173 til 176) ad og nybyggede alle dele som kopier fra den, rammen inklusive. At det ikke altid er nemt at ramme alle detaljer historisk korrekt, opdagede holdet, da man fik kikket nærmere på gamle fotos af Sb-vognene: Mens Sb 41 er bygget af Scandia 1914 til Frederikshavn-Skagen banen og ombygget med skinnebushjul og indvendige lejer på Bornholm 1949/50, var den grisevogn, man

har kopieret vognkasse og ramme fra, original bornholmsk, 10 år nyere og et nummer større!

Kun hjul og tag er originale, resten er rekonstrueret.

- De bærende dele er som på originalen fremstillet i asketræ. Håndværkerne fandt ud af, at træet er så hårdt, at det kunne bearbejdes med værktøjet, der ellers er beregnet til stål-bearbejdning. Det gik lige i kopfræseren, beretter Sten Møller.

Af andre restaurerings-objekter, der ved »jernbanen«s besøg i Nexø ultimo maj var undervejs, var en motordræsine af Berg & Co's fabrikat, reddet fra skrottyngerne af legesyge knægte i 1968/69. Efter ivrig (og uautoriseret) kørsel på de overgroede skinner mellem Rønne og Nexø i 1969, blev dræsinen med stålørers-stel og lærreds-overdel stillet i garage. Siden har den været udstillet ved Christianshøj trinbræt og på Bornholms museum; i Nexø var man i maj ved at lægge sidste hånd på en total-renovering af den.

En gammel DBJ-lastbil er i projektets varetægt, en køreklar DBJ-bus, en Bedford fra 1940'erne, er vendt tilbage til Bornholm med bl.a. DSB's mellemkomst, og man har lovnning på en velbevaret vognkasse stammende fra en AGJ-bænkevogn, der blev udrangeret 1953.

Budget: 3,0 mio. kr.

EU-projektet løber foreløbig 1994 ud. Det finansieres dels af nationale midler, svarende til understøttelse for de 12 medarbejdere, dels af »B5-midler« fra EU's særlige Bornholmer-ordning, der finansieres fra socialfonden. EU gir 45 øre for hver 50 øre, der finansieres lokalt, og alt i alt betyder det et 1994-budget for Projekt DBJ på knap 3,0 millioner kroner.

- Planen er at projektet skal løbe over tre-fire år, så vi håber naturligvis, at bevillingerne fornyes for 1995, bemærker Sten Møller.

På materielsiden planlægges rekonstruktion af en række DBJ-personvogne,

muligvis med anvendelse af gamle saksiske metersporede undervogne fra boggiepersonvogne. Sådanne findes i rigelig mængde i Polen. Endnu et damplokomotiv påtænkes indkøbt, hvis man kan blive enige med polakkerne om pris m.v.: Et lokomotiv med tender af typen Px 48, der forudsættes renoveret som polsk maskine.

Endelig forhandler man om indkøb af en dansk skinnebus til ombygning til meterspor.

Banestrækningen

Med hensyn til strækning at køre på har man i de seneste år undersøgt en række muligheder. Klemensker-Rø på gamle Rønne-Allinge banen har ligesom Sandvig-Allinge havnebane været i kikkerten, det samme har Åkirkeby-Almindingen. Senest - efter projekt DBJ's opståen i Nexø i år - har lokale kræfter i Nexø, bl.a. i handelsstanden, arbejdet for, at DBJ-rekonstruktionen sker på Nexø-Balka strækningen.

- Vi har i bestyrelsen netop besluttet os for at koncentrere den videre undersøgelse om Åkirkeby-Almindingen og Nexø-Balka, fortæller Sten Møller.

For Åkirkeby-Almindingen (5-7 km) taler strækningens naturskønhed, det naturlige turistmål i Almindingen, at de gamle jernbanemiljøer er bevaret helt ved Almindingen og Christianshøj stoppesteder samt delvis i Åkirkeby, og at en retablering her vil være en retablering af Danmarks eneste »originale« skovtursbane.

Mod placeringen midt på Bornholm taler, at en stor del af strækningen er matrikuleret tilbage til lodsejerne, hvoraf enkelte er stærke modstandere af bane-planerne.

For Nexø-Balka (3-4 km) taler, at tankerne har mødt stor lokal velvilje, at planum eksisterer som cykelsti - en sti, der relativt let kan retableres på andet sted tæt ved - og at strækningen bliver en enestående »strandpromenade på skinner«.

Mod strækningen her taler, at ingen originale bygninger findes på plads - Nexø's flotte station blev nedrevet i begyndelsen af 1970'erne, og også trinbrættet ved Balka strand er udslettet - men foreningen har lovnning på én original bygning, som kan flyttes dertil: Pakhuset fra Allinge, der i dag er overflødig for ejerne i Civilforsvaret.

Tiden vil vise, hvor meget, der forbliver planer, og hvor meget, der realiseres. Men chancen for at se tog rulle på Bornholm indenfor få år har aldrig været større.

□



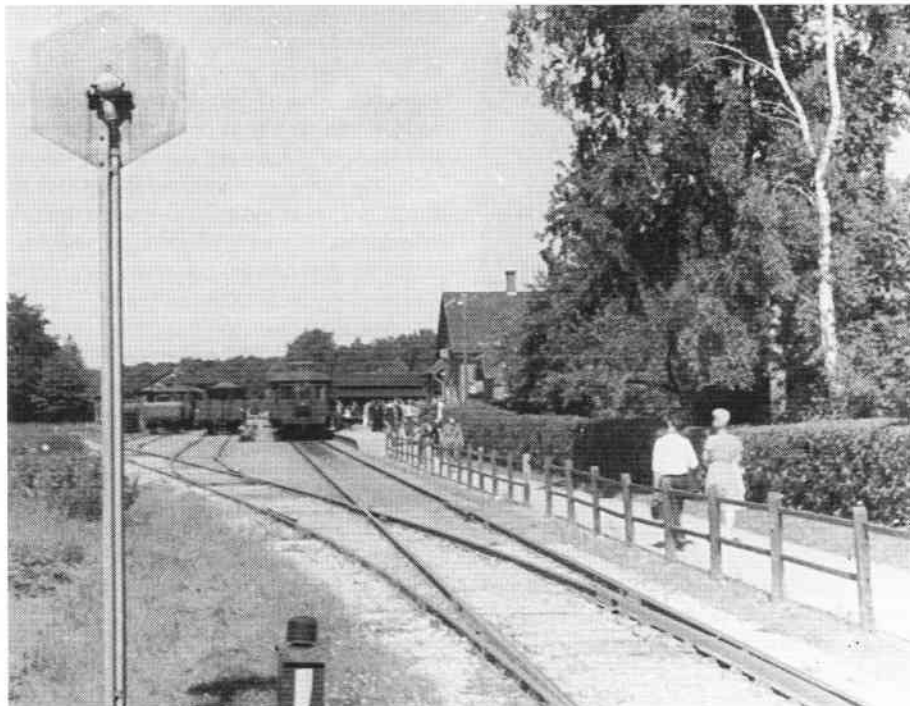
▲ Motordræsinen fra Berg & Co. er næsten klar - kun sæder og sejldug mangler.



► Den rekonstruerede godsvogn i værkstedet.

Rettelse

Et af vore medlemmer, Ib V. Andersen, har gjort opmærksom på, at manden på billedet af Stenlille station i første del af V.J. Rasmussens erindringer (side 69 øverst) ikke er stationsforstander Petersen, men et af DJK's ældre medlemmer, J.E. Schultz. Billedet er taget af Ib V. Andersen.



Den oprindelige station i Nærum (1900-1954), som den tog sig ud i forfatterens første tid ved LNJ.

Krig og fred

Forfatteren fandt blivende sted i Nærum. Her fortælles træk fra det første af i alt fire tiår i tjeneste ved banen langs Mølleåen.

Af V. J. Rasmussen

Reformer og mavesår

Den 1. februar 1938 mødte jeg ved Lyngby-Nærum Jernbane, ansat som togfører, dog skulle jeg også afløse stationsforstander Christensen på Nærum station. Det var ikke helt nemt at komme fra en bane, hvor alt gik, som det skulle, og så til Nærumbanen, hvor næsten intet gik, som det skulle. Det var næsten værre end Ebberød Bank. Lønninger og den slags var i god orden, men ellers gik det, som det bedst kunne, især på kontoret. I togene gik det nogenlunde. Stationsforstander P. Christensen var en flink, god og hjælpsom mand, men han havde gennem mange år haft en dårlig medhjælp. Jeg var vant til, hvor jeg kom fra, at kasserne passede på øre; det gjorde de ikke her, aldrig nogen sinde.

Allerede de første dage, jeg var her, var jeg med til at lave månedsregnskab - og blev hurtigt klar over, at en forbedring var nødvendig, men at disse nødvendige ændringer og forbedringer måtte komme langsomt. Jeg begyndte herefter så lempeligt som muligt at indføre den ene forbedring efter den anden, og det lykkedes også i løbet af et par år at få gjort det helt tåleligt.

Nu gik tiden, dels med togtjeneste og dels med kontorarbejde. I sommeren 1939

var jeg sygemeldt i 6 uger og var indlagt på Københavns amts sygehus i Gentofte, for mavesår. Jeg blev rask igen og har ikke haft mén af sygdommen senere.

Den 1. september 1939 kom krigen. I første omgang mærkede vi ikke så meget til den; vi fik fra ministeriet bestemmelser angående mørklægning af tog og stationer og havde også en øvelse for at se, hvordan det virkede. Ellers skete der ikke noget særligt, men så kom besættelsen den 9. april 1940, og hermed 5 strenge år.

Mørklægning

Vi var blevet gift den 15. maj 1938 og boede i Skodsborg på Solgårdsvej nr. 6. Den 8. april var vi gået i seng til normal tid. Ud på natten ved ca. 5-tiden hørte vi godt nok en del flyvemaskiner, men så dem ikke, da de fløj lige over huset, hvor vi boede. Vi talte også om, at det var en mærkelig tid at holde øvelse på. Vi stod op ved 8-tiden; jeg skulle møde på stationen kl. 9.00. Vi drak morgenkaffe, og først da jeg skulle ud af døren, fortalte viceværtten os, hvad der var sket. Jeg cyklede så på stationen, hvor de ikke vidste ret meget mere end jeg. Togene kørte normalt, hvad jeg havde set i Skodsborg.

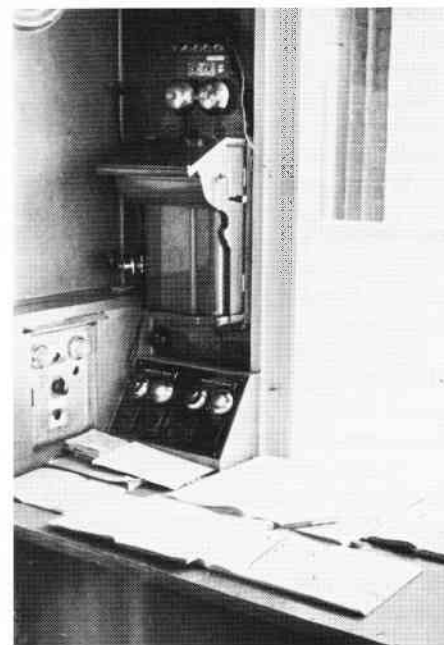
Der kom i løbet af formiddagen mange rygter fra København, det ene værre end det andet. Men det var løgn, det meste af

Dette er en umiddelbar fortsættelse af artiklen Jernbane i blodet, som blev bragt i nr. 3/1994. Scenen er skiftet og mange forhold ændret, men også disse optegnelser rummer en mængde detaljer, som gør fortiden levende og således supplerer den mere formelle historisk-skrivning. Den redaktionelle bearbejdelse og billedudvalget er igen forestået af Povl Wind Skadhauge.

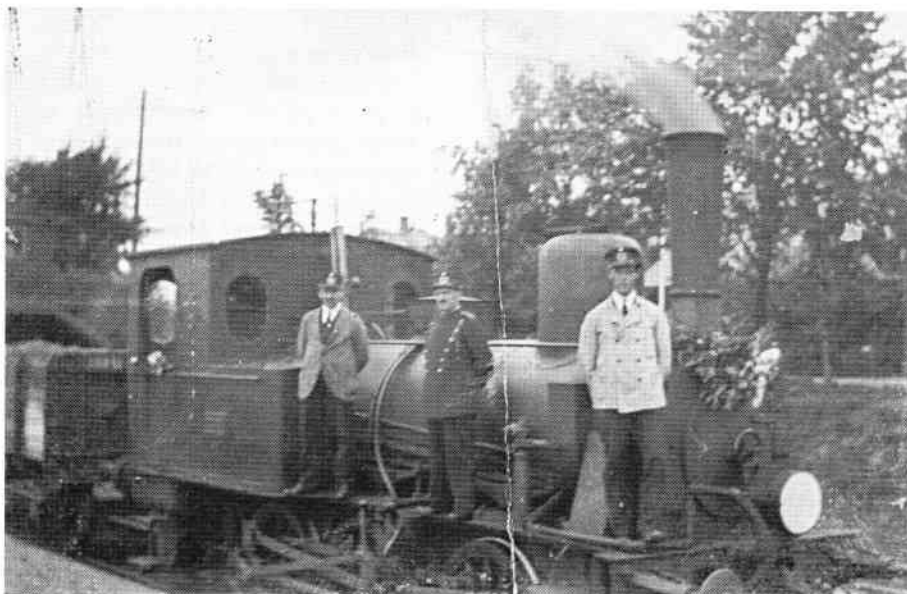
det. Og så om formiddagen kom der ordre til mørklægning af tog og stationer, og så fik vi travlt. Mørklægningsskema blev hurtigt udsolgt, men vi fik dog, hvad vi skulle bruge. Senere fik vi afskærmede lamper på perronen. Engang - jeg mener, det var i 1942 eller 43 - fik vi besøg af en kommission på 4-5 mand, der skulle se og kontrollere mørklægningen. De kasserede det hele; vi fik ordre til at lave det om efter deres anvisning. De rejste så igen, og vi lod mørklægningen være, som den var, og den blev aldrig ændret, før det hele blev pillet ned den 4. maj 1945. I toget blev der sat blå pærer op, så det næsten ikke var til at se, hvad der stod på billetter og kort. Gardiner skulle trækkes for vinduerne, frontlanternerne afskærmes. En pære blev dog glemt, og den sad endda på forperronen på en personvogn. Den lyste ret kraftigt, men der sad den uanstødet til krigen var forbi.

I begyndelsen var politiets folk ellers meget emsige med mørklægningen; jeg fik en bøde på 20 kroner, fordi vi havde glemt at hænge for et lille vindue på Nærumvej 167, hvortil vi var flyttet i 1940.

Havde vi ikke mærket så meget til krigen i 1939, kom det nu; den ene restriktion fulgte den anden: benzinrationering, indskrænkning af køreplan osv.



Blandt særegne detaljer på Nærum gamle station var denne betjeningspult for fjernstyring af krydsningsstationen Ørholm.



Der kendes kun ret få fotos af de små trekoblede damplokomotiver, som var 1. trækraft-generation på LVJ/LNJ. Udelukkende deri ligger begrundelsen for her at bringe dette, desværre på mange måder kritisable billede fra V. J. Rasmussens samling. For det hører egentlig ikke hjemme i sammenhængen; dampdriften var ophørt, da han tiltrådte sin tjeneste ved Nærumbanen.

Alle skulle i mørke gå med hvidt armbind eller andet; den klarede vi ved at udlevere hvide huebetræk til personalet, som så gik med dem både sommer og vinter, så længe krigen varede.

Med bølgebrænde

Efterhånden blev der mangel på mange ting, bl.a. bil- og cykeldæk. Dette bevirke- de, at godsmængden steg betydeligt, lige- som antallet af rejsende steg kraftigt.

Vi var dårligt stillet, da vi kun havde benzinmotorvogne og ingen damplokomotiver. Motorvognene blev (som de første i Dan- mark) på et ret tidligt tidspunkt forsynet med gasgenerator, hvori der skulle fyres med bølgebrænde. Alt dette virkede som regel godt, men trækraften var nedsat be- tydeligt. I de store tog morgen og eftermid- dag måtte vi have 3, somme tider 4 motor- vogne som trækraft. Banen havde selv 3 personvogne, én stor og to mindre, men ef- terhånden som rejseantallet steg, især fra fabrikkerne ved Mølleåen, Schou Ravn- holm, Københavns Emalieværk, Skandina- visk ABC og Lama i Ørholm samt Brede Klædefabrik, måtte vi leje personvogne hos DSB: Vi lejede 2 Fe-vogne, som vi havde længe efter krigen afslutning.

Stykgods og banepakker m.v. blev be- fordret fra og til Lyngby station med lastbil. Denne transport blev i mange år afviklet af vognmand Jacobsen i Nærum. Det gik nor- malt meget godt; men da krigen kom, hav- de vi tit vrøvl med ham; han kunne ikke for- ligen med fru Kruse på Schous fabrikker i Ravnholm, der stod for banepakkerne der- fra, og jeg måtte næsten hver eftermiddag forsøge at forlige dem. Særlig galt blev det, da det efterhånden ikke var til at få auto- dæk; vi har da mange gange lejet heste- vogn for at få banepakkerne bragt til Lyng- by station. Efter krigen anskaffede banen

selv en lastbil og ansatte en chauffør (K. Baier).

For meget gods

Også godsvognenes antal steg betydeligt, især vogne med tørv til Søllerød kommune, købmand Poul Rasmussen i Søllerød, fa- brikkerne i Ravnholm og Ørholm samt Bre- de Klædefabrik, der før havde brugt kul, som også kom med banen, men som nu kun brugte tørv.

Desuden var der mellem Jægersborg og Lyngby Lokalstation anlagt et sidespor til Skandinavisk Emballagefabrik. Hertil kom vogne, ofte i bølger på 10-12 ad gangen,



En af Lyngby-Nærum Jernbanes Triangel- motorvogne - 2. trækraft-generation på denne bane - udstyret med gasgenerator. Det er motorfører O. Holm, der poserer for fotografen.

enten direkte fra Sverige eller fra dansk havn. Disse vogne var læsset med træmas- se til fabrikation af ægbakker. Alle disse vogne krævede megen godstogskørsel, og der var ikke altid lege nemt at få værkme- ster Gudnitz i Nærum, der var en meget vanskelig mand at samarbejde med, til at forstå det. Han voldte os mange kvaler, men det gik dog, indtil vognantallet i krigen sidste tid steg ganske betydeligt. Da måtte vi give op og bede DSB om hjælp.

Vi lejede så godstog hos DSB, der hver nat kom fra Lersøen med læssede vogne til os - og tog tomme vogne fra os med tilba- ge til Lersøen. Denne godstogskørsel varede som regel hele natten fra kl. 1.30 til 6.00 morgen, og det var en dyr historie for LNJ. I stedet for som andre baner at tjene pen- ge, satte vi nærmest penge til; da leje af lo- komotiv og personale hos DSB ikke var no- gen billig fornøjelse. Og vi måtte jo også selv stille personale til rådighed for godsto- get, da DSB-personale ikke var kendt på vores område. Men transporterne blev kla- ret, og det var dengang hovedsagen.

Foruden alle disse ekstraordinære for- hold var de 3 første vintre i 1940'erne meget strenge: megen sne og megen fygning og deraf følgende togstandsninger, ofte flere dage i træk. Sneen og den meget hårde frost samt mange forsinkelser på DSB gjor- de vor toggang meget uregelmæssig, og vi mistede i disse vintre en masse forbindelser i Jægersborg til S-toget til København.

»Kortrejsende«

Den 29. august 1943 blev landet erklæret i undtagelsestilstand. Dette bevirkede (i den første tid), at vi ikke måtte sælge billetter; kun rejsende med kort måtte bruge togene. Vi måtte ikke køre med personer i spærre- tiden fra kl. 19.00 til 6.00. Da vi ikke måtte sælge billetter, og alle ville og skulle med to- get, måtte vi give dem en bestillingsseddel til et ugekort, som vi ellers ikke havde den- gang; når de udfyldte denne og betalte, fik de en foreløbig rejsehjemmel, som gjaldt i 3 dage, og så kunne de rejse, i det mindste til Jægersborg. De bestilte kort blev alle ud- stedt, men kun et fåtal afhentet. Undtagel- sestilstanden varede ca. 14 dage, og så gik det igen nogenlunde, stadig måtte kun køres hver anden dag; vi fik dog som nær- trafik lov til at køre hver dag. Til sidst måtte vi kun køre på hverdage, men ikke på søn- og helligdage.

Efter mange uroligheder i København og hele landet kom folkestrejken i 1944. Det begyndte en lørdag formiddag; da klokken var mellem 10 og 10.30, var vi på stationen klar over, at vi ikke kunne fortsætte, og ved samtaler med DSB blev vi informeret om, hvornår sidste tog kørte fra Jægersborg mod København. Da alle telefoner var af- brudt, så vi ikke kunne underrette fabrikker- ne, tog jeg min cykel og kørte 1/2 time foran toget og meddelte alle fabrikkerne, at hvis personalet ville hjem, så var det nu; vi kun- ne ikke garantere for transport senere på dagen. Toget kom lige efter; vi havde hel-



Forfatteren, efter udnævnelsen til trafikassistent, i kontoret på den gamle station i Nærum.



Sidste tog fra Nærum gamle station 3. oktober 1954. Forfatteren giver som stationsforstander afgang, og foran skinnebussen, som tilhører banens 3. trækraft-generation, ses tillige billettor G. Olsen og motorfører Tage Hansen.

digvis oprangeret et stort tog, og det var godt, for vi fik læs på; alle ville hjem.

Da toget atter kom til Nærum, kørte vi i remise, og personalet gik hjem. Der var dog vagt på stationen under hele strejken. Mandag morgen mødte personalet efter turli-sterne, men der blev ikke udsendt noget tog; vi ville først se, hvordan DSB reagerede. Ved 11-tiden begyndte der at komme S-tog, vi kørte også forsøgsvis med et tog, og fra middag var der atter nærmest normal drift over hele Storkøbenhavn.

Mod lysere tider

Nu gik tiden på sædvanlig vis. Vinteren denne gang var ikke så streng som de forrige. Der var småstrejker og sabotage over hele landet, og vi kunne jo nok se, at tyskerne sang på de sidste vers.

Og så kom den 4. maj 1945. Jeg havde

aftenvagt på Nærum station og blev ved ca. 20-tiden kaldt ind i stationsforstander Christensens lejlighed og hørte dér budskabet om kapitulationen. Da det endnu ikke var mørkt, nåede vi lige at få hejst Dannebrog på stationens flagstang. Det fik lov til at hænge i ca. 10 minutter, hvorefter det blev taget ned. Herefter gik jeg ind på stationen og fandt og tændte alt, hvad der var af lys, uden at rulle for vinduerne. I sidste tog fra Jægersborg (kl. ca. 21) blev der ikke billetteret. Da jeg senere gik hjem til Søllerød, var der sang og fest i næsten alle huse.

Da de første festlige dage var overstået, kom hverdagen igen. Foreløbig skete der ikke ret meget; vi måtte stadig ikke køre med tog på søn- og helligdage; først i 1946 blev dette forbud ophævet. Da der efterhånden kom benzin - dog ikke i store mængder - kunne vi lappe lidt på køreplanen, især i myldretiderne. Der kom stadig

en del tørv, men også dette tog af, efterhånden som der kom udenlandsk brændsel i handelen. Da det atter blev muligt at få cykeldæk, faldt rejseantallet noget, men kom dog aldrig ned på det normale før krigen.

Schous fabrikker i Ravnholm sendte i takt med, at der kom nye varer frem, flere og flere banepakker. Men reklamationerne over forsvunde og beskadigede pakker, der under krigen havde været uhyggelig stort, kom lidt efter lidt ned på det normale, der for øvrigt også var ganske betydeligt; arbejdet hermed var helt og holdent overdraget til mig og tog en ikke ringe del af min tid.

Jeg havde under hele krigen været på stationen og kun få gange, i nødstilfælde, kørt tog.

Stationsforstander

Den 1. april 1946 blev jeg, uden ansøgning, udnævnt til trafikassistent, en udnævnelse, jeg var meget glad for. De næste år skete der, bortset fra små forbedringer i toggangen, ikke de store ting. Men nytårsaften 1947-48 fik stationsforstander Christensen et hjerteanfald. Han var nu sygemeldt og kom aldrig mere til at arbejde; han døde i august måned 1948.

Jeg var under hele sygdommen konstitueret som stationsforstander og postekspeditor.

Direktør Rastrup havde sagt til mig: »Jeg indstiller Dem til stationsforstander Christensens efterfølger«. Jeg skrev derfor ingen ansøgning, men afventede nærmere fra bestyrelsen, når denne havde holdt møde. Den 6. november kom udnævnelsen til postekspeditor, også gældende fra 1. december 1948.

Fru Christensen flyttede først i måneden til en lejlighed i Lyngby, og den 17. december flyttede vi ind på Nærum station (leje 50 kr. pr. måned).

Til sidst

Hermed er den gamle jernbanemands beretning ikke til ende. Men beskrivelsen af de næste tre årtier har en noget anden karakter; den falder lidt uden for erindrings-seriens rammer og bringes derfor ikke her, bortset fra afslutningen:

Jeg er nu pensionist og kan se tilbage på 50 gode år ved privatbanerne. Jeg har altid været meget glad for mit arbejde, haft mange gode og flinke kolleger og chefer, som jeg altid vil mindes med glæde. Men jeg tror ikke, at jeg i tiden, der kommer, vil komme til at savne jernbanen af i dag; den er blevet for teknisk, automatiseret og upersonlig. Jeg er glad for, at jeg fik lov at virke og være med i en tid, hvor dette ikke var tilfældet.

Jeg er også glad for mit virke ved Post- og Telegrafvæsenet; også herfra har jeg mange gode minder, både om arbejdet og om mange gode og hyggelige arbejdsfæller. □

V. J. Rasmussen (i februar 1982).



OKMJ 15, MH og MO. Stedet Odense remise, tiden 1961. Læs her om resten af en Fredericia-drengs tur til Fyn.

På udflugt til H. C. Andersens smilende ø

Tekst og fotos: Poul Thiesen

En dag i sommerferien 1961, da solen stod højt på himlen og fuglene fløjtede lystigt hid og did, tog jeg på udflugt:

Til det fynske - til H. C. Andersens fødeø.

Fyn er dejlig og smilende. Det syngende sprog sætter uvilkårligt humøret et par grader op - og de mange huse med bindingsværk, stråtag og stokroser giver indtrykket af Rødhættes absolutte nærhed.

Nu var det hverken bindingsværk, stråtag eller selveste Rødhætte, der trak. Derimod jernbanen. Ikke mindre end tre steder på fynske statsbanestrækninger var der remiser »in live« - selv om udtrykket ikke engang var undfanget på det tidspunkt.

Over broen

Turen til Odense foretoges med persontog. Trukket af en Mo-vogn plus et par Cp-vogne. Disse storrumsvogne var der, i 1961, så mange af, at det næsten var lyv.

Op ad bakken til Lillebæltsbroen gik det i adstadigt tempo. Tre Cp-vogne var i virkeligheden en anselig last for en Mo-vogn

med kun 500 hestekræfter i de to Frichsmotorer.

På midten af broen, hvor brovagten sad og skuede ned til os, kunne farten - for så vidt - godt sættes op. Men endnu i 1961 var der et trinbræt på den fynske side. Broen, hed standsningsstedet, hvor der ofte holdt meget lange særtog med skolebørn. Det var dengang, at børnene end ikke i de vildeste drømme havde hørt om navnet Mallorca, men hvor Lillebæltsbroen og den grønne Kongebrokov ved Middelfart var et yndet udflugtsmål. Firkantede ispinde fra Slots Fløde ls og en vimpel til cyklen derhjemme var eftertragtede.

Ak ja - det var dengang.

Køreturen tværs over Fyn var unægtelig lidt anderledes end i dag. Der var personale på stationerne. Alle steder kom »stander« ud på perronen med sit kære spejlæg og gav afgang. Kort forinden kunne de rejsende i toget se ham i vinduet til stationens kontor. Her påmonterede han sig behørigt kasket og jakke. Jo, der var stil over sagerne - og det var naturligvis en alvorlig ting at sende et tog afsted.

Dengang, som i dag, var en togtur anderledes end bilturen. Man fik set livets

skyggeside. Eller bagsiden. Også dengang var der husejere, som ikke ville være bekendt at lade deres gamle skrammel ligge ud til vejen. I stedet var det jernbanens passagerer, som måtte se på svineriet.

Underligt.

- Tommerup, råbte togføreren, og naturligvis skulle der kigges ud af vinduet.

Var man heldig, kunne skues ud til en Mo'er eller en Mt'er i Assensbanens spor.

Med gru kunne man tænke tilbage til den frygtelige ulykke nogle år forinden i Tommerup. Et sporskifte var stillet forkert. Et godstog fra Nyborg mod fastlandet, forspændt H 795 fra 1926, røg ind i Assensbanens spor. Det ender blindt ved stationens gavl. Flere mennesker, der sad inde på stationen, blev dræbt, da H 795 med de mange hundrede tons på krogen pløjede sig ind i ventesalen.

Dystre minder - men nå, tiden er gået.

Persontoget, med den vant brummende Mo'er, forlod mig siden på perronen i Odense. Dengang fortsatte alle persontog nemlig til Nyborg. Farvel og tak. Et par dovent blinkende slutlygter var det sidste, jeg så til persontoget mod Nyborg.

Odense station var tom og stille.

Turen over til remisen foregik ikke tværs over sporene. Selv om det var en helt naturlig fugleflugt. Nå, respekt for bestemmelser og autoriteter, om jeg må be'. I stedet valgtes den betydeligt større omvej via tunnelen øst for stationen. Her kørte i øvrigt noget så særpræget som trolleybusser helt frem til 1959. Trolleybusserne i Odense havde i 1939 afløst Odense Sporvejes Skibshuslinie, som var den første sporvognsline, der afgik ved døden i Odense.

Boligkvarterer ved indgangen til Odense remise var dengang forsømte. Gammelt. Brosten på vejen. Huller i gaden. Utroligt. Nærmest slum.

Folk, der i dag gæster Jernbanemuseet, kan næppe forestille sig tiden dengang.

At jeg var på rette spor - for at blive i jernbanesproget - fornemmedes hurtigt. Den velkendte lugt af kulstøv og varm smørelolie gik fluks i næsen. Der var ingen tvivl om, at adskillige arbejdsheste udi dampens interessante verden holdt lige inden for portene og ventede på lige præcis - MIG.

Det første syn, der mødte mig ved et ukrudsbevokset sidespor, var et hensat damplokomotiv. Rød af rust. Jammer og ve.

Det var en gammel sy'fyrer, der stod udendøre, nemlig en DF-maskine. Nr. 129, stod der på siden af den. Den endte i øvrigt sine dage i 1963, da den huggedes op. Et langt romantisk jernbaneliv ad snoede spor i de sydfynske bakker var slut.

Men denne sommerdag i 1961, da solen stod højt på himlen - og fuglene fortsat fløjtede lystigt hid og did - stod den altså ved Odense remise og var et levende minde om dengang, da maskiningeniør Milling i de sydfynske baners værksteder selv konstruerede damplokomotiver.

Han fik, sådan i parentes bemærket, et smerteligt endeligt. Han gik ned med »Titanic«, da den på sin jomfrurejse i 1912 stødte mod et Isbjerg ved New Foundland. 1.600 mennesker omkom - og dermed også Milling.

Et kig ind i mørket

Til brug for diverse godstog på Svendborg- og Fåborg-banen havde Odense maskindepot stationeret en enkelt D-maskine. Der havde oprindeligt været mange, mange flere.

D 874 holdt denne dag uvirksom i remisen, men med masser af kul på »nakken«, så lidt håb var der da.

Dengang, i 1961, var det overvejende nye F-maskiner fra 1949, der var stationeret på Fyn.

Fire ældre F-maskiner var der dog, nemlig nr. 424, 427, 436 og 441. De nye, der var let genkendelige på grund af cylinderpuffer og høj kulkasse, var denne dag nr. 651, 653, 655 og 663.

Der var stor travlhed på Odense maskindepot. Ud over damplokomotiverne holdt der således også et par Mt-diesel-maskiner, som bl.a. blev brugt på Assens-banen. Der var - naturligvis - også de obligate Mo-

vogne. Hvor stodte man dog ikke på dem?

Interessant var Odense remise på anden vis. Det var jo en af de remiser, som også blev brugt af privatbanerne. Således havde Kerteminde- og Bogense-banen råderet over den østlige del af remisen. Her fandt man gamle ferniserede motorvogne fra oldtiden. Der var gerne et par damplokomotiver, f.eks. OKMJ nr. 14 og 15.

Altsammen også »gefundenes fressen« for en jernbaneglad ungervend.



F 654 som 6, rangermaskine i Odense. Til højre og til venstre for F-maskinen skimtes nogle af de fynske privatbaners motor- og andre vogne.

Men alt i alt var det DSB-dampen, der »trak« - og en væsentlig del af en jernbane-interesserets dyder var tålmodigheden. Et par timer måtte man da bruge i Odense. Men så havde adskillige af de små, vævre F-maskiner været en tur ude på drejeskiven, hvor de snøftende blev vendt og drejet. De fik en plads på filmstrimlen til evig fryd og glæde.

Ventetiden kunne også bruges til at studere de hurtigt passerende »papegøjetog«. Det var før fugleflugtslinien, og grønne franske, røde danske, tyske grønne og blå waggon-lits vogne var oprangeret i Nord

Express med gennemgående vogne fra Stockholm i nord til Oostende og Paris i syd.

Man kunne af og til se en NEGER stikke hovedet ud af et kupevindue. Hele verden var minsandten kommet til Danmark.

Ned ad Svendborg-banen

Næste mål var Svendborg.

Naturligvis var jeg ikke så heldig at køre med damptog til det sydfynske. Nej, det var den sædvanlige Mo'er med den velkendte brummen, der holdt ved perronen.

Der var diverse krydsninger ned ad Svendborg-banen. I erindringen står Ringe som en stor station. Med trapper, perrontunnel og meget andet.

Der er - uægtelig - sket en udvikling siden.

Hist og her skulle krydses. Der skulle ventes på modkørende tog.

Der kunne sandelig være langt til Svendborg.

Men omsider - den skønne købstad dukkede op.

En af Danmarks dejligste byer er Svendborg. Ingen tvivl om det.

Tåsinge med Vindeby, Troense og Valdemar Slot. Det utrolig flotte Svendborgsund. Havnen i Svendborg lugter af tjære og bolværk. Her får enhver udlængsel i blodet, når de ser på de dejlige skuder i Peter Mosts by.

Netop ved havnen og stemningernes Mekka - ja, der ligger Svendborg station.

Dengang, i 1961, var Svendborg ikke en blind station. Ved vejs ende. Nej, Nyborg-banen var der endnu. Den blev jo først nedlagt i 1964.

Her ser du...

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



F 661 i selskab med en MH på drejeskiven i Odense



F 653 bakker ud af remisen i Odense - på vej ud til en dont som 4. rangermaskine.

Medens jeg fra Odense blev trukket af den obligate Mo-vogn, så var det fortrinsvis Mp-motorvogne, som kom trillende ned til Svendborg fra Nyborg. Alle med de karakteristiske tremmer for frontvinduerne.

Fra Svendborg station kunne man gå ud ad Nyborg-banen (selv om der stod forbudt, forbudt). På venstre side lå således Svendborg maskindepot. Det havde været livligere engang - indrømmet. Men på den anden side kunne man så i 1961 glæde sig over, at det var der endnu.

Og hvad gemte der sig så i Svendborg remise?

Først og fremmest var der et enkelt lokomotiv i drift. Det var en af de små Hs-maskiner, nemlig nr. 398.

Alt håb lodes altså ikke ude.

Det gjorde det til gengæld udendøre. Her var en lokomotiv-kirkegård. Her holdt tre gamle, aldrende dampmaskiner, som havde kendt bedre dage. Det var de tre Hs-maskiner 384, 391 og 393.

Også et par DF-maskiner fra sy'fynskes storhedstid var endt i Svendborg. Det var nr. 131 og 132. De holdt i en lidet pyntelig stand ved maskindepotet.

Her fløjtede fuglene også hid og did - men det var fra rederne, som de havde bygget i de gamle damphestes førerhuse.

Ingen af de fem maskiner kom nogensinde mere ud at køre. Det varede heller ikke længe, før Hs 398 gled ud. I 1961 var der store leveringer af grønne Mh-dieselmaskiner i gang.

Op ad Nyborg-banen

Nyborg var målet for den sidste del af turen. Rejsen hertil foregik ad Svendborg-Nyborg-banen. Med Mp-motorvogn - samt de uundgåelige Cp-vogne. Med deres enkle, søvnige 60 watts pærer hængende ned fra loftet.

Banen var enkeltsporet. Der var adskillige krydsninger undervejs. Stationerne var

ikke af den normale røde type - der var så velkendte, at en blind mand med sin stok hurtigt kunne fornemme genkendelsens glæde.

Nej, stationerne var derimod meget særprægede. Ret høje, endda.

Skårup, Øksendrup, Gudme, Frørup, Rygård - det var nogle af de stationer, som jeg erindrer.

På en af stationerne kom - ja, ret nu ørerne ud - et damemenneske ud og gav afgang.

Det var, som fortalt, i 1961. Tiderne måtte jo være i forfald. Hvad ville fremtiden dog ikke bringe, når slig dårskab havde vundet indpas på den ellers så veletablerede Svendborg-Nyborg-bane?

Jernbanen gik gennem kuperede landskaber. Her fornemmedes den østfynske idyl. Det var, husker jeg, en sensommerdag.

Kornet stod højt og gult - ventede på høsten.

Det ringede og klingede konstant for mine ører. Først langt borte - så nærmere og nærmere. Det var de talrige bimlerier fra overskæringerne. Pludselig var lyden der, lige uden for øret. På få sekunder vendte billedet, og klokkeklangen blev hurtigt svagere og svagere.

Den lokale befolkning stod på stationerne. Nogle skulle med toget. Andre skulle blot se verden passere. Og verden denne eftermiddag ved 15-tiden blev udgjort af mig, nogle medpassagerer samt Mp'erne og de aldrende Cp-vogne.

Adskillige Rasmus Forkarl'er stod på perronerne. Med deres uundgåelige sixpence på hovedet. Vendte en skrå i munden.

Talrige var de små reklameskilte på stationerne. Skilte, som man dengang så næsten overalt på jernbanenettet. Jeg mindes næsten ikke en station, uden den vante reklame fra Daells varehus var repræsenteret.

Nyborg - omsider.

Indkørslen til Nyborg foregik via havnen. Fra Nyborg syd, i hvis nærhed bilfærgerne »Broen«, »Heimdal« og »Freia« havde lagt til indtil 1956, gik turen tværs over hovedvejen og videre ind til selve stationen. Her ankom vi »omvendt« - med snuden mod Hjulby. Hele herligheden bakkede ned til Nyborg Færgehavn, hvor de velkendte gamle færger med rød-hvide skorstensbånd lå og ventede.

En hylen og skrigen fra lange rangertræk, der skulle ud og ind på færgerne, udgjorde den konstante baggrundsstøj.

Dampfærgerne »Christian IX« - søsterfærge til »Odin« - fra 1908 sejlede som regel ikke. Heller ikke denne dag. Færgeren lå, husker jeg, næsten altid i det sydligste af færgelejerne.

Derimod erindrer jeg tydeligt de gamle



I Svendborg fandtes en hel lokomotivkirkegård, hvor der i flere år holdt tre Hs'ere. Forrest Hs 393, derpå 391 og bagest 384.



Stationerne på Svendborg-Nyborg-banen var høje og ret karakteristiske. Her er vi i byen Langå - men for ikke at forårsage begrebsforvirring fik stationen navn efter det nærliggende gods, Rygård. På det lille plankeværk mellem pissoir-bygningen og selve stationen ses de uundgåelige reklamer på tynde blikskilte. De samme reklameskilte sås overalt.

motorfærger i fuld vigør. »Fyn« og »Dronning Ingrid« var de nyeste og med lukket stævn.

Det var mere morsomt under de talrige ture over Storebælt at sejle med »Korsør«, »Nyborg«, »Sjælland« eller »Storebælt«. De var helt åbne fortil. Man kunne stå ude foran og forestille sig, at man var helt alene i verden - hvis det altså ikke lige var for matrosen, der kunne finde på at underholde lidt på sin brede, vestsjællandske dialekt.

Denne dag var dog ikke til en sejltur - selv om jeg naturligvis altid skævede til »den gyngende bro«, der konstant var i bevægelse mellem Nyborg og Korsør.

Nyborg maskindepot lå - og ligger i dag - ved vandet. Et stenkast derfra blandede lugten af kulstøv sig med lugten af frisk havvand derude fra Storebælt.

I Nyborg var et enkelt lokomotiv hensat. Det var Hs 392, som holdt indendøre. Hs 392 kom aldrig mere ud at køre.

Der var kun stationeret et enkelt tog-maskine i Nyborg. Det var R 936. Jeg erindrer, at R 936 ofte holdt udendøre. R-maskinen kørte næsten aldrig. I 1961 så man den af og til ved højtiderne, hvor alle »mand« var af huse. R 936 var da gerne et par smutture i Fredericia med gods- eller persontog.

Der var stationeret et enkelt gammel F-maskine ved Nyborg maskindepot. Det var

nr. 423. Derimod var der, i lighed med Odense, en mængde nye F-maskiner. Det var nr. 654, 657, 659, 661 og 662.

I øvrigt byttede Odense og Nyborg tit F-maskiner. En F'er, som man den ene dag så i Odense, dukkede dagen efter op i Nyborg og omvendt.

Man kunne godt undre sig over, at der på så stor en færgestation som Nyborg slet ikke var stationeret de kraftige Q-maskiner. Dengang var der kun Q-maskiner i fire byer, nemlig København, Århus, Fredericia og Padborg. Nr. 339 var stationeret i Padborg, nr. 337, 350 og 351 i Fredericia, og resten var fordelt ligeligt mellem København og Århus.

Den dag, i 1961, kom adskillige af Nyborgs små, højskorstenede F-maskiner på fotostrimlen, inden turen atter gik mod det jyske.

I virkeligheden burde Fåborg også have haft besøg. I en lille enkeltsporet remise holdt A 159, som var reserveret Jernbanemuseet - hvor den vitterligt også endte.

Med næsen mod vest

Hjem, hjem - en god plads i en Cc-vogn, som Bg'erne hed dengang. Inden store horder af løbende rejsende strømmede ned ad trapperne oppe fra færgen og indtog

ekspressen. Det var et tog mod Århus. Det kunne man være sikker på, når togstammen overvejende bestod af de moderne Cc-vogne, plus en enkelt Cd med børnekupe. Togene fra Nyborg mod Århus havde altid det nyeste af det nyeste materiel. Derimod, hvis togstammen bestod af f.eks. Cp-vogne og Cm-trækvogne i en stor sammenblanding, kunne man være sikker på, at toget skulle mod Esbjerg eller Sønderjylland.

Afgang - i adstadigt tempo.

På Nyborg H var der mere liv - i 1961 - end nu. Under opholdet på Nyborg H kunne såvel Svendborg- som Fåborg-toget studeres. Et stykke uden for Nyborg måtte vi tage afsked med Fåborg-toget, der i en blød bue svingede mod sydvest - ned mod Ringe.

Snart var det Odense. For anden gang samme dag. F-maskinerne boltrede sig atter, nemlig til venstre for toget mellem bane-gårdens hovedbygning og den første perron. Her rullede de frem og tilbage i stor stønnen med enormt lange rangertræk.

Afsted, afsted. Efter Holmstrup trinbræt, som næsten alle har glemt, nemlig Rønder.

Tommerup, Skalbjer, Bred fuld fart igennem.

Hovedet ud af vinduet. Hele vejen. Naturligvis. Og for tusinde gang, mindst, kunne jernbane-entusiastene læse de kendte og forjættende sætninger indgraveret i vinduesrammen, nemlig:

»Læn Dem ikke ud«, »Nicht hinauslehnen« og »Ne pas se pencher au dehors«.

Snart dukkede Lillebæltsbroens sølvgrå overbygning op ude foran My'eren - og det ville ikke vare længe, før jeg atter var landfast med Sibirien. □

KKAs foredragsrække om jernbaner

Igen i år holder foreningens medlem *Hans True* en række foredrag på Københavns Kursus og Aftenskoie (KKA) over interessante jernbanetekniske emner. Hovedforedragsrækken ligger på tirsdag aftener i tidsrummet 11. oktober 1994 - 7. februar 1995. Emnerne omfatter lysbilled- og filmforedrag over de engelske jernbaners udvikling i det sidste kvarte århundrede, en teknisk gennemgang af moderne elektriske lokomotiver, sporets og overbygningens teknik samt ukonventionelle køretøjer, herunder kurvestyring af vognkasser og TALGO tog. Foredragene i sidste vinter om bogier og jernbanedynamik blev en så stor succes, at de er blevet gentaget for DSBs Projektjeneste og vil blive gentaget i vinter som weekend møder i weekendene 26.-27. november 1994 og igen 14.-15. januar 1995.

Moderne giver deltagerne en enestående mulighed for at få et førstehåndskendskab til den jernbanedynamiske forskning og dens resultater.

Nærmere oplysninger findes i KKAs program eller kan fås på tlf. 33 14 14 61.



F 662 som 7. maskine er her under rangering på Nyborg Færgehavn.

Indiens jernbaner



Metersporstog Jaipur-Agra fremført af YP-maskine på mellemstation. At vedligeholdelsesstandarden ikke altid er lige høj ses af førerhusets mistænkelige bagudhældning. (foto JP 1991)

I 1853 - kun 6 år efter den første jernbane åbnedes i det nuværende Danmark - blev den første bane taget i brug i Indien. Landet var dengang en engelsk koloni. Et af de positive spor, det satte sig var, at landet meget tidligt fik de første jernbaner og med tiden et stort, effektivt banenet.

Af John Poulsen

På grund af Indiens store, relativt fattige befolkning og regeringens bevidste subvention af banerne som billigt transportmiddel, spiller jernbanen endnu i dag en misundelsesværdig central rolle i landet. Jernbanerne står for de altafgørende transportpræstationer både på persontrafik- og på gods-området. Det nationale jernbanenet omfatter over 62.000 km til dels dobbeltsporet banelinje - det er mere end det dobbelte af det nationale hovedvejsnet i det 3,3 millioner km² store land! Mellem de over 7.100 stationer kører dagligt 7.300 tog. Persontogene befordrer hver dag i snit (ekskl. nærtrafikken) 5 mill. passagerer(!), og godstogene tegner sig dagligt for op mod 500 mill. ton/km.

Historie

Som bekendt var Indien fra midten af 1800-tallet under fuldstændig engelsk dominans. Den engelske administration omfattede dengang også det nuværende Pakistan, Bangladesh og Burma. De vigtigste hovedlinjer blev anlagt med bredspor (BG = Broad Gauge: 1676 mm dvs. 5'6" engelsk fod), der var et politisk kompromis mellem det Stevensonske »normalspor« og Brunells 6 fods sporvidde, der midt i 1800-tallet konkurrerede i England. Et af argumenterne for en bredere sporvidde var, at de frygtede monsumstorme dermed ikke så let kunne vælte togene.

En række geografiske forhold gjorde

jernbaneanlæggene vanskelige. Man måtte krydse nogle af verdens bredeste floder, stejle bjergkæder, ufrugtbare ørkener og ufremkommelige jungler. Bl.a. derfor var de bredsporede baner dyre at anlægge, hvorfor der senere i store områder, især mod nordvest, opstod enorme net af metersporede baner (MG = Meter Gauge). Det er imidlertid ikke smalsporsbaner i klassisk forstand; hovedlinjerne er rimeligt kraftigt bygget, og f.eks. køres der eksprestog med 80 km/t på metersporet! I endnu tyndere befolkede områder opstod deciderede tertiærbaner med sporvidder under 1 meter. Disse betragtes i Indien som egentlige smalsporsbaner (NG = Narrow Gauge).

De to hovedsporvidder ses især i den nordlige del af landet, visse steder som delvis parallelle linjer, andre steder som treskinnespor. Skellet mellem sporvidderne er så indarbejdet, at der på store stationer med baner af begge sporvidder - som

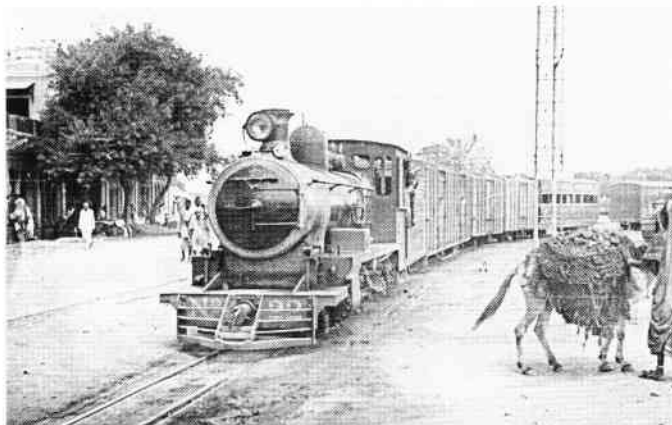
f.eks. på Agra Fort station - kan ses separate billetsalg for hver sporvidde. Så må man håbe, at de rejsende er klar over, hvorvidt de skal gå til billetlugen for »Broad Gauge« eller »Metre Gauge«!

I 1947 fik Indien endelig sin selvstændighed. Samtidigt deltes landet således, at de overvejende muslimske områder udskiltes som staten Pakistan, mens den indiske stat kom til at bestå af overvejende hinduistiske områder. Ved delingen blev en række vigtige jernbanelinjer afbrudt, især i den østlige ende af landet, hvor provinsen Assam jernbanemæssigt blev helt afskåret fra resten af landet, idet de hidtidige hovedlinjer gik gennem Østpakistan (nu Bangladesh). I løbet af kun to år lykkedes det de indiske baner, der nu var samlet i ét statsligt selskab, at skabe en jernbaneforbindelse til Assam gennem den smalle korridor mellem Østpakistan og Nepal. Det skete ved nyanlæg af op mod 800 km bane og ombygning af eksisterende smalsporslinier. Også andre områder af landet var underforsynede med baner, og siden uafhængigheden er der i alt anlagt næsten 10.000 km nye jernbaner (næsten alle bredsporede), ligesom flere tusinde km metersporede hovedlinjer er ombygget til bredspor for at øge deres ydeevne og skabe et sammenhængende jernbanenet.

Mange selvstændige selskaber

I kolonitiden havde englænderne i stort omfang anvendt en »del og hersk«-politik. Det betød, at der især i det nordlige Indien formelt eksisterede en række små fyrstendømmer, styret af hver sin maharaja. Det var især tilfældet i en provins sydvest for Delhi, Radjastan, hvis nordlige del er domineret af Thar-ørkenen. Radjastan hører til et af de kulturelt set mest enestående områder i Indien; befolkningen er farverig, og her er bevaret et væld af pragtfulde paladser og borge.

De lokale maharajaer havde hver sit - oftest metersporede - baneselskab. I praksis blev banerne dog drevet i samarbejde. Efter Indiens selvstændighed indledtes en nationalisering af såvel ejendomme og paladser som af jernbaneselskaberne. Et sidste levn fra denne tid var de mange private salonvogne, der havde tilhørt de forskellige maharajaer; indtil for 2 år siden blev de sammensat til luksustoget »Palace on



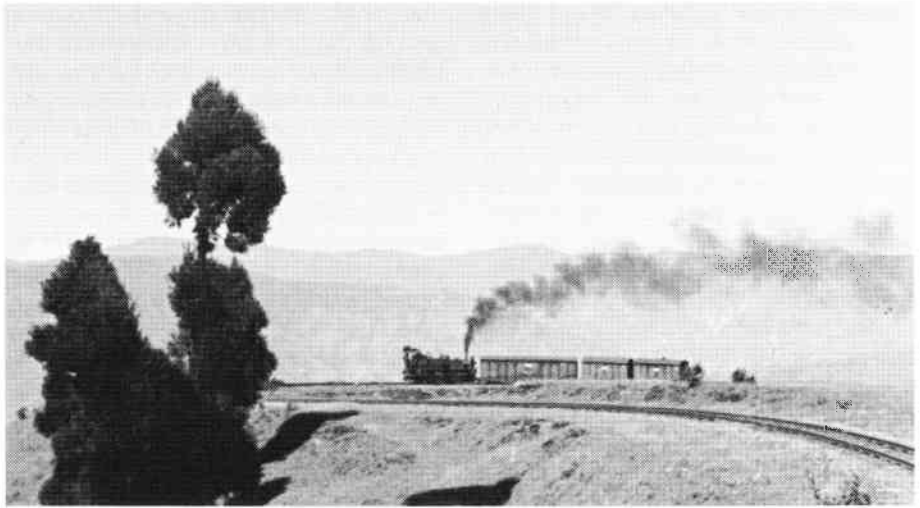
Tog på de 600 mm-sporede Gwalior-baner, mens der endnu var dampdrift. (foto Birger Wilcke 1951)

Wheels«, der kørte ugentlige rundrejser i og omkring Radjastan.

Det var nu ikke alle maharajaer, der var lige velbeslåede. For eksempel var fyrstendømmet Gwalior lille og fattigt, så »Gwalior State Railways« blev anlagt med det billige 610 mm spor. Af det oprindelig 300 km store net eksisterer de 200 km endnu. Maharajaen var en rigtig jernbane-freak og havde sin egen private salon-motorvogn (der i dag er opstillet ved paladset). Allerede før århundredeskiftet var han startet i det små: han havde ladet anlægge en smalsporsbane til paladsets gartnere. I paladset havde maharajaen en modeljernbane, som kunne køre cigarer og cognac rundt til gæsterne!

Før i tiden havde landet mange sådanne billigt anlagte baner. Banerne lever i konkurrence med en næsten ureguleret buskørsel, en fuldstændig anarkistisk rutetaxakørsel og diverse æsel- og kamelkærrer. Mange af banerne er da også nedlagt, men i nogle områder - især i meget bjergrige egne - findes de endnu; her er banerne det eneste økonomisk overkommelige transportmiddel for den brede befolkning. En af disse baner er den 762 mm-sporede bane fra Kalka til Shimla oppe for foden af Himalaya. Banen er en adhæsiionsbane og stiger på den knapt 100 km lange strækning fra 650 meter over havet til mere end 2000 meters højde. Den smukke kurby Shimla ligger omgivet af bjerge til alle sider. Shimlabanen går gennem mere end 100 tunneler, over næsten 900 (ja, ni hundred!) broer og langs stejle slugter. Banen trafikeres i dag med diesellokomotiver, men desuden køres enkelte tog med oldgamle, rutebil-lignende motorvogne af »galloping goose«-type.

Men den mest berømte af Indiens bjergbaner er givetvis Darjeeling-Himalaya-banen, der måske er verdens mest fantastiske jernbane. Banen (omtalt i Jernbanen 2/94) er 610 mm-sporet, 114 år gammel og har udelukkende dampdrift. Ved adhæsiionsdrift, men med talrige »krøller« og »Spitzkehren« - går banen op i mere end 2.300 m's højde til byen Darjeeling, der ligger ufatteligt smukt mellem teplantager og



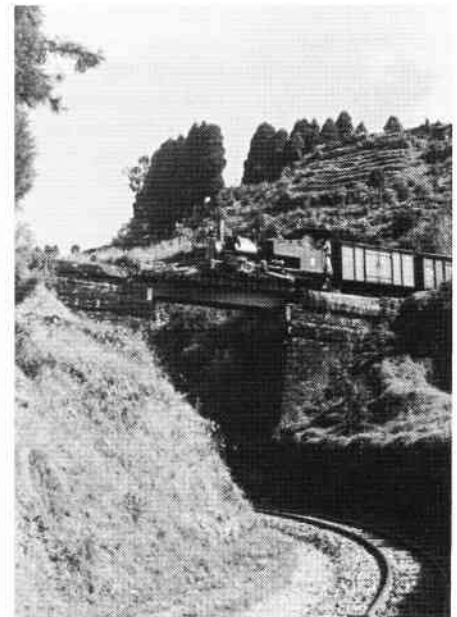
omgivet af bjerge på alle sider. Byen er egentlig ikke typisk indisk, men afspejler med sin sammensatte kultur beliggenheden i en lomme mellem Nepal, Tibet og Bhutan.

Trækkraften

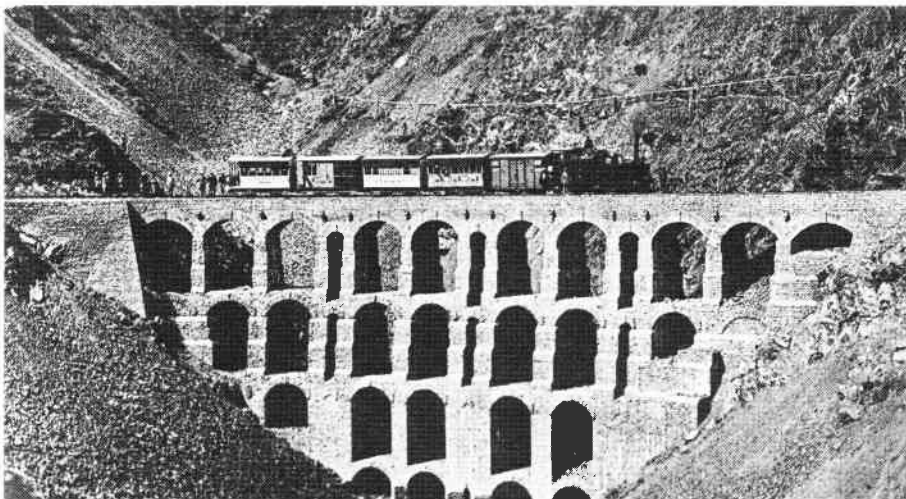
Ved siden af Kina er Indien en af dampdriftens sidste bastioner, men dens dage er talte. Ikke mindst fordi Indien oplever en markant økonomisk fremgang kombineret med en fornyet satsning på udviklingen af infrastrukturen. De sidste damplok byggedes i Indien i 1972, og der er nu »kun« ca. 800 damplok i drift. Men for 5 år siden var der 6000 (!), så afviklingen går uhyggeligt stærkt. På det primære net af bredsporede baner ser det nu ud til, at dampdriften stort set ophører 26. januar 1995 (26. januar er Indiens nationaldag og benyttes ofte af regeringen som skæringsdato for markante ændringer). Også på de store metersporsnet er dampdriften trængt, ikke mindst som følge af hovedlinjernes gradvise ombygning til bredspor; en proces der for alvor er begyndt at gå stærkt i de seneste år, og som sammen med massive diesellok-anskaffelser betyder, at der næppe er mere damp om et par år!

Den engelske indflydelse er tydelig overalt ved Indiens jernbaner - også hvad angår

Den 610 mm-sporede Darjeeling-Himalaya bane med dens enorme stigninger og bjergene som baggrundskulisse, er nok en af de mest fantastiske jernbaner i verden (begge fotos Birger Wilcke 1951).



materiellet. Ikke så meget hvad angår trækkraften, for mht. damplokomotiverne er udviklingen siden 2. verdenskrig gået i retning af amerikanske typer (bygget i USA og Canada, senere også i Europa, men til sidst på indiske fabrikker) og en høj grad af standardisering på både bredsporet og metersporet. Således findes der i dag - med få undtagelser - på bredspor kun to damplokomotivtyper. Den ene er pacific (2'C 1') typen WP, der er delvis strømlinebeklædt og med 755 eksemplarer bygget 1947-67 er den mest byggede pacific-type i verden. Den anden er WG-typen (1'D 1'), der har mange dele (kedel, cylindre mv.) tilfælles med WP; den er bygget i 2.450 eksemplarer i årene 1950-70. Ganske tilsvarende findes der på metersporet to standardtyper, den ene en 2'C 1' type YP og den anden en 1'D 1' type YG. Også her er mange dele fælles for de to typer. YP blev bygget i over 700 eksemplarer 1952-72 og YG i over 1000 i årene 1949-72.



En af de imponerende viadukter på den 762 mm sporede Kalka-Shimla bane (postkort).

Diesellokomotiver indførtes først i større omfang i 1960'erne. De var i mindre omfang engelskbyggede og fortrinsvis amerikanske, men også her har landet efterhånden fået egne fabrikker. Der er ialt op mod 4.000 diesellokomotiver i drift i Indien. Elektrificeringen startede allerede i 1930'erne på forstadsbaner, men på hovedstrækningerne var det først i 1970'erne man kom igang. De første ellok var engelskbyggede, men siden 1980'erne har man haft en national produktion også på dette område, selv om man stadig importerer fra bl.a. Japan. Ialt findes der over 1.700 ellok.

Vognene

Personvognsmateriellet, der omfatter over 28.000 vogne, er tydeligt engelskpræget - omend bygget på indiske fabrikker - med buede vognsider og ofte 3 indgangspartier. På de finere vognklasser er der ofte sidegang til den ene side i den ene halvdel af vognen og til den anden side i resten. Med de enorme transportpræstationer, som de indiske baner yder, er det iøvrigt af gode grunde så som så med komforten: i vore dage er der i princippet kun to vognklasser, men da billetpriserne også er afhængige af en række hurtigtogstillæg, er der i realiteten tale om mange flere. På 1. kl. er man 6 i kupeen om dagen og 4 om natten. På den absolut fineste klasse - 1. kl. med aircondition - er man normalt 4 i kupeen. På almindelig 2. kl. er der i de ældre vogne kun træssæder, mens der i de nyere er plastikbetrukne, let polstrede bænke. Der er i alle vogne - også »sovevogne«, der nærmest er »liggehylder« - vogne - en »skæv« midtergang, så man (mindst!) sidder 2 + 3, på bredsporet oftere 2 + 4.

Prisforskellene mellem vognklasserne er langt mere udprægede, end hvad vi er vant til, og hertil kommer som nævnt tillæg for hurtig- og eksprestog; for eksempel koster en 1000 km lang rejse med eksprestog i aircondition 1. classesovevogn ca. 1250 Rupies, mens den - hvis man har tid og mod på det - kan gøres på 2. kl. i persontog for ca. 70 Rupies (ca. 20 kr.)! Endelig findes der for de langsomme togs vedkommende - trods talrige opslag og appeller - en meget benyttet og i de fleste tilfælde gratis klasse, nemlig på vogntagene eller hvor man ellers udvendigt kan hage sig fast

- uden billet. Da dette generelt kan lade sig gøre når hastigheden er lav, giver det problemer, når man på smalsporsbanerne gerne vil have lidt finere tog. På Gwalior-banerne (600 mm spor) har man således nogle dage et motor-iltog, hvor man - for at undgå gratisterne - har skruet tilspidsede skruer op gennem vogntaget. Så skal eventuelle »blinde passagerer« i al fald også være fakkirer!

Godsvognene var i mange år af den typiske engelske koloni-type: korte, toakslede vogne med vognkasser af jern og for de lukkede vognes vedkommende et svagt hvælvet tag, der går ud i et med vognsiden. Men siden 1960'erne er man gået over til i stort omfang at bygge endog meget store bogiegodsvogne, og godsvognsparken er i dag på over 350.000 vogne.

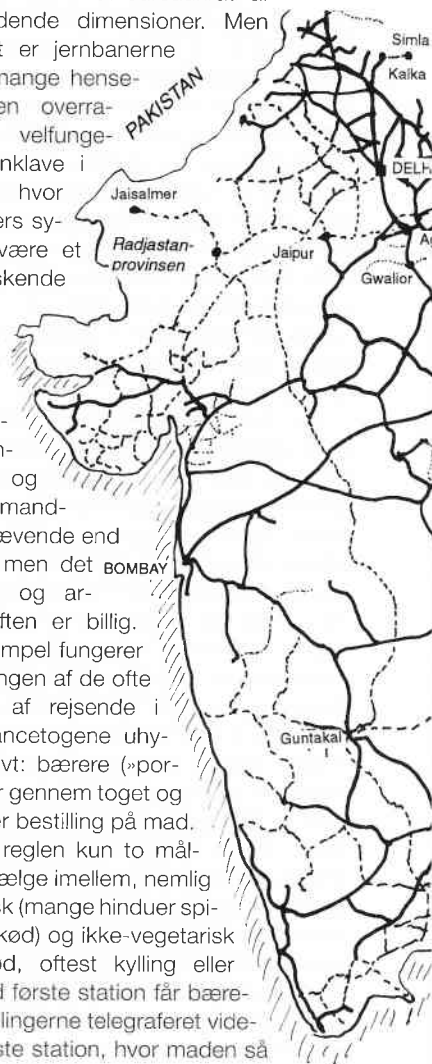
Et godt overblik over materieludviklingen ved de indiske baner kan man få på jernbanemuseet i New Delhi. Indiens stærke jernbanetradition kommer hér til udtryk ved, at museet er det største i hele Asien og større end mange europæiske. Museet er udendørs og særdeles velanlagt, ligesom det udstillede materiel er i ret god stand. Her er udstillet alle vigtige damplokomotivtyper, både fra bred-, meter- og smalsporet. Desuden er her adskillige vogne, især salonvogne. Her er alt fra gigantiske bredsporede Garrat-lokomotiver til besynderlige, små smalsporsmotorvogne. Her er også et af de ældste bevarede driftsklare damplokomotiver i verden - »The Fairy Queen« fra 1855! Et virkeligt kuriosum er et lokomotiv og en vogn fra Patiala State Monorail Trainways, der var et lille net af særegne enskinnebaner, som lukkede allerede i 1927. Banerne var anlagt ud til eksisterende veje; køretøjerne har dels dobbeltflangede jernbanehjul, der kørte på én skinne, dels i den ene side udliggere med store støttehjul, der løb på vejbanen.

De indiske Statsbaner

De indiske Statsbaner (Indian National Railways) er en gigantisk organisation med 1,6 millioner ansatte og 145.000 løsarbejdere! INR er i mange henseender en stat i staten. Benerne driver egne skoler, tjenesteboliger, sygehuse, sports- og fritidsfaciliteter, og har i visse områder egne elektricitetsværker og et selvstændigt telefonsystem. Man har

med stor idérigdom overtaget det engelske, grundige administrationssystem og udbygget det til et bureaukrati af overvældende dimensioner. Men omvendt er jernbanerne også i mange henseender en overraskende velfungerende enklave i et land, hvor kaos ellers synes at være et fremherskende træk.

I mange henseender gøres tingene anderledes og mere mand-skabskrævende end hos os; men det fungerer, og arbejdskraften er billig. For eksempel fungerer bespisningen af de ofte tusinder af rejsende i langdistancetogene uhyre effektivt: bærere (»porters«) går gennem toget og modtager bestilling på mad. Der er i reglen kun to måltider at vælge imellem, nemlig vegetarisk (mange hinduer spiser ikke kød) og ikke-vegetarisk (med kød, oftest kylling eller lam). Ved første station får bæreren bestillingerne telegraferet videre til næste station, hvor maden så kommer ombord og deles ud på bak-



Lokomotiv og vogn fra Patiala State Monorail Trainways. Køretøjerne har dobbeltflangede jernbanehjul der kører på én skinne, og på udliggere til den ene side store støttehjul der løber på vejbanen ved siden af sporet. (Postkort)



Overfyldt markedstog på metersporsbanen nær Agra. (foto JP 1991)

ker. Nogle steder er det med engangsservice i plast, andre steder med små rustfri metalskåle, mens man endnu på nogle stationer kan købe the i det klassiske indiske engangsbæger - af ler. Da mange passagerer simpelthen kyler disse lerkrus ud af vinduet, når toget kører igen er bane-

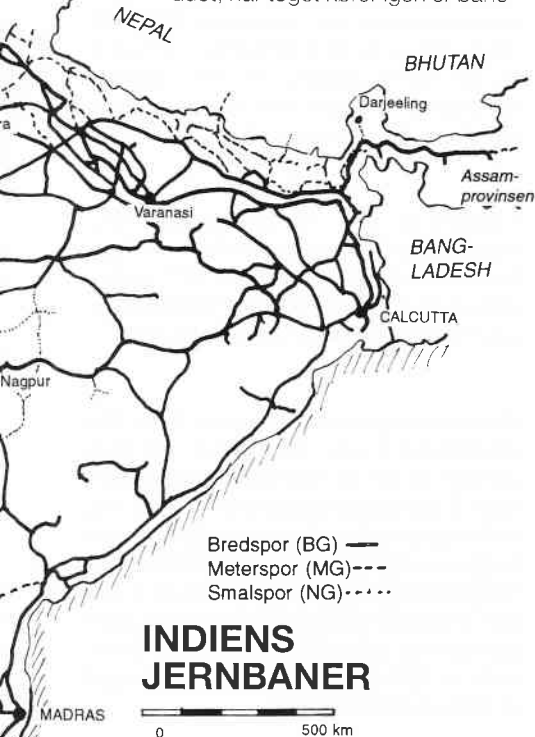
legemet nær stationerne ofte helt rødbrunt af knuste engangskrus!

I de lokale tog går frugt- og madsælgere gennem toget med deres ofte meget dekorative bakker, eller også gør hele toget - for eksempel på Darjeeling-Himalaya banen - et spiseophold ved en station med restaurant. Iøvrigt kan samme bane opvise et overraskende eksempel på mandskabskrævende løsninger: når toget kører opad, sidder der på pufferplanken foran på lokomotivet en mand i hver side og drysser sand på skinnerne fra en bøsse. Det virker absurd, men når turen går nedad, fungerer de som bremser, hvilket er absolut nødvendigt, da togene kun har håndbetjente bremser.

I langdistancetogene - der på metersporet har løb på op mod 1.000 km og på bredsporet helt op til 2.500 km - er der pladsreservation, i al fald til de bedre vognklasser. Selv fra mellemstationerne synes det at fungere, selv om det er en mærkelig modsætning, at reservationen består i en computerudskrevet liste, der med »tapetklister« sættes fast på vognsiden ved dørene. Bureaukratiet kommer bl.a. til udtryk, hvis man i toget ønsker at skifte til en bedre vognklasse; det er ikke gjort med at købe en til-lægsbillet, nej også en blanket med kalkerkopi må udfyldes og underskrives.

Indien er i kraft af sine mange kulturer, sin varierede natur - og ikke mindst den farve-

rige, generelt venlige befolkning - et utroligt fascinerende land. Og jernbanerne, der giver mulighed for at komme tæt på det hele, er også i sig selv en utrolig oplevelse. Kon-trasterne er enorme - på bredsporsstrækningen Delhi-Bhopal droner Shantabdi-ekspressen afsted med 140 km/t trukket af et elektrisk lokomotiv med 4.700 hk. fulgt af airconditionerede vogne med pladsreservation til de indstillelige flysæder. Og når ekspressen passerer Agra, kan man få et glimt af et ankomende metersporstog, trukket af et damplokomotiv - og med op mod tusinde rejsende inden i, udenpå og ovenpå vognene. □



Ikke mærkeligt at DJKs mangeårige formand, Birger Wilcke, der elskede at rejse, besøgte Indien flere gange; første gang var i 1951, og sidste blev desværre i 1992. Vi havde ellers sammen lagt planerne for en Indienstur for jernbaneinteresserede i efteråret 1994 (jf. »jernbanen« 6/93 side 176), men det blev altså ikke Birger forundt at komme afsted igen. Men rejsen gennemføres dog (der er tilmeldinger nok), og skulle læseren have fået mod på at opleve indiske jernbaner, kan man endnu nå (inden 15. september) at tilmelde sig rejsen »Indien for fuld damp« 5.-20. november 1994, pris kr. 16.600. Henvendelse - med svarkuvert - til John Poulsen, Teglgårdstræde 13, 1452, København K.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgernt, Privathbanerne og Veteranbanerne

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

I januar og april kvartaler er der tilgået driften følgende enheder: 5 stk. elektriske 4-vogns-togsæt, litra ER/FR/FR/ER 2005/2206 / 2306 / 2106-2010 / 2210 / 2310 / 2110 - og følgende passagervogne er - som følge af havari - udrangeret: B 20-83, 074, 101, 148 - BD 82-80 025.

Overtagelsen af de fem ER-togsæt skal ses som en hjælpende hånd fra DSB til ABB Scandia A/S, der har brug for likvider, og ikke som en godkendelse af togsættenes tekniske tilstand. Fejlene i ER-togsættenes styringssystem var ikke fundet og rettet ved redaktionens slutning (pr. 1. juli).

S-tog - ny generation

I løbet af sommeren vil »Projekt Nye S-tog« i samarbejde med »Siemens« begynde kø-

rel med det første af de HKT-anlæg, der skal monteres i de nye S-tog.

Det nye HKT-anlæg - beregnet til de nye S-tog - er udviklet af den tyske leverandør, Siemens. I afprøvningsperioden er det planen at montere det i et 2. generations S-tog (vognene 7004 og 7504).

Den første del af afprøvningsperioden vil foregå om natten mellem klokken cirka 01 og 04. Når testtoget senere skal køre med passagerer, vil kupeen nærmest forerrummet blive aflåst for at gøre plads til måleudstyr. Testkørslen vil i alt vare cirka tre måneder og foregå på alle strækninger.

Litrering og nummerering er nu fastsat for de nye S-tog, hvor hvert togsæt som bekendt består af to halvtog, der vil kunne identificeres ved nummerrækkerne 8101...8108 hhv. 9101...9108. Litra består af store bogstaver - som tilfældet er for lokomotiver og togsæt, men man har forladt det traditionsrige system med hovedlitra M eller E og F (motor- eller eldrevet- og påhængsmateriel).

Diagrammet nederst viser togsættene oprangeret nord/syd med 81XX som nordligste vogn, når toget tænkes holdende på Hellerup station.

SA	SB	SC	SD	SD	SC	SB	SA
8101	8301	8601	8801	9801	9601	9301	9101
8102	8302	8602	8802	9802	9602	9302	9102
8103	8303	8603	8803	9803	9603	9303	9103
8104	8304	8604	8804	9804	9604	9304	9104
8105	8305	8605	8805	9805	9605	9305	9105
8106	8306	8606	8806	9806	9606	9306	9106
8107	8307	8607	8807	9807	9607	9307	9107
8108	8308	8608	8808	9808	9608	9308	9108



Også en slags veteran tog.... Efter fiaskoen med litra MJ skal DSB gods til at overveje kommende lokomotivanskaffelser. Thomas N. Olesen fotograferede MJ 506 og 510 på maskindepotet i København 22/1 1994.

Nye lokomotiver

DSB gods skal de kommende måneder arbejde videre med planen om øget anvendelse af strækningslokomotiver til rangering. Det skal herunder afklares, om det vil være mest økonomisk at renovere MY-lokomotiver eller at købe nye lokomotiver. Behovet for nye lokomotiver er bl.a. blevet aktuelt, efter at DSB har opsagt kontrakten om levering af 30 MJ-rangerlokomotiver.

DSB gods skal også fremover bruge MZ/ME-lokomotiver til de store godstog. Nye eller renoverede strækningslokomotiver skal bruges til rangerarbejde og til lokale og mindre godstog. DSBs nuværende rangermaskine, litra MT og Köf-traktorer skal også fremover rangere, og for førstnævntes vedkommende også bruges til at trække mindre godstog. Desuden skal DSB finde en ny type rangermaskine til brug på større terminaler.

MH-rangermaskinerne skal udrangeres, men 25 MH'ere vil blive arbejdsmiljø-renoveret, så de kan bruges endnu et par år. MH'erne skal tætnes og støjisoleres, måtter på vægge og gulv skal dæmpe vibrationer, og de skal desuden udstyres med en bakke til opsamling af spildolie.

Dyre uheld

Uheld og ulykker kan ikke alene gøres op i penge, først og fremmest på grund af de menneskelige omkostninger. Dertil kommer forsinkelser, aflysninger eller omlægning af tog samt dårlig omtale mv. Driftsuheldene koster imidlertid også i ødelagt materiel, oprydning og udbedring af skader på spor mv. På materielssiden har DSB for første gang udarbejdet en samlet oversigt over, hvad samtlige uheld (i 1993) kostede.

Den samlede materieludgift efter uheld var 23,6 mio. kr. Heraf var de knap 15 mio. kr. udgifter i forbindelse med to ulykker i Næstved - 18. januar og 30. marts - og ulykken ved Østerport 29. juni. De mindre ulykker beløb sig til 8,8 mio. kr. i ødelagt materiel. En del af udgiften - 2,7 mio. kr. - fik DSB betalt af andre i form af erstatning.

Et antal vogne blev så beskadigede, at de blev udrangeret, men de fleste dyre skader skete på lokomotiver.

Året 1994 bliver formentlig noget dyrere end 1993 med hensyn til ødelagt materiel som følge af uheld/ulykker. Alene i forbindelse med ulykken ved Mundelstrup løber de materielle skader op i ca. 14 mio. kr. Formentlig må en af de tre vognkasser i det implicerede IC3-tog alligevel udskiftes på grund af skader på vognkonstruktionen. I forbindelse med ulykken i Haslev blev de tre lokomotiver beskadiget for i alt ca. 8 mio. kr., se »jernbanen« nr. 3/94 - side 83.

Faste anlæg

Baneforlægning

1,5 km ny jernbane mellem Hjørring og Frederikshavn blev taget i brug den 10. april. Årsagen er den kommende motorvej fra Aalborg til Hirtshals. Lidt øst for Hjørring føres motorvejen - og en amtsvej - under banen. Den mest praktiske løsning har været at bygge broerne i tilknytning til en nyanlagt banestrækning. Flytningen af togtrafikken fra gammelt til nyt spor er sket uden større gener bortset fra hastighedsnedsættelser. DSB må dog leve med, at der på den nye strækning er en ret kraftig stigning, 8 promille, men det får ingen indflydelse på køretiderne.

Nye sikringsanlæg

DSB har endnu enkelte stationer med mekaniske sikringsanlæg, men de er snart historie, efter at Infrastrukturregion Nordjylland har fået bevilget 15 mio. kr. til udskiftning af gamle anlæg til relæssikringsanlæg DSB type 1954 på stationerne: Ølgod (er udført - se »jernbanen«, nr. 3/94 - side 80), Ulfborg (ibrugtaget 2. august), Lem (forår 1995) og Viborg (efterår 1994). På sidstnævnte station udskiftes et elektro-mekanisk anlæg, hvor de hidtidige to kommandoposter samtidig kan undværes.

De nye sikringsanlæg på den vestjyske længdebane er forudsætningen for, at der kan indføres fjernstyring - i første omgang mellem Esbjerg og Holstebro. De sidste F- og I-signaler af armsignaltypen forsvinder samtidig med moderniseringen. Et kuriosum vil herefter være *Borris* (på strækning-

gen Herning-Skjern), der er forsynet med armsignaler men til daglig er ubetjent; *Borris* fungerer kun som bemandede togfølgestation i forbindelse med kørsel med militære særtog.

De nye sikringsanlæg får ikke personale-mæssige konsekvenser. I Viborg er kommandoposterne kun bemandede ved krydsninger af tog, og de forekommer normalt ikke på denne station. På den vestjyske længdebane kan der først spares personale, når strækningen bliver fjernstyret.

★

I dagene 27. juni - 10. juli blev faste ATC-anlæg taget i brug etapevis på strækningen Hellerup-Helsingør. Herefter er ATC i prøvedrift i brug på strækningerne Helsingør-Korsør, Nyborg-Århus og Snoghøj-Taulov.

★

Sikringsanlægget på Østerport (fjern) blev ændret den 5. juni i forbindelse med etableringen af en ny sporforbindelse mellem spor 0 og opstillingssporene 175 og 176, hvilket giver regionaltog placeret i de nævnte spor mulighed for direkte udkørsel uden rangerbevægelser. Ændringen er en 1. etape i et projekt på Østerport, der skal kompencere for tab af depotspor på København H. (Belvedere) som følge af anlægget af Øresundsforbindelsen.

★

På Åmarken station på Køgebugtbanen blev en ny nødtransversal i stationens sydlige ende taget i brug den 19. juni. Nødtransversalen er den første i en række, der etableres af hensyn til S-banens driftsstabilitet, og tidspunktet falder sammen med starten på bygningen af Øresundsforbindelsen.

Farvel til stangrækker

Stangrækker med luftledninger til DSBs telefon- og radiokommunikation er langs alle banelinier afløst af jordkabler - dog med en enkelt undtagelse: strækningen Aalborg-Hobro.

Men også her er det ved at være slut. Udgifterne ved at vedligeholde stangrækker er store. Specielt i vintervejr kan der opstå omfattende skader for ikke at tale om ubehagelige overraskelser, hvis masterne falder ned på banelegemet. Derfor har Infrastrukturregion Nordjylland truffet beslutning om en løsning, som betyder, at stangrækkerne kan afskaffes inden vinteren 1994-95.

Omlægningen medfører, at kommunikationen via strækningsradio fremover vil ske gennem lyslederledninger, som allerede ligger langs strækningen. Det samme vil ske med DSBs interne telefonsystem, der bl.a. bruges til af- og tilbagemeldinger mellem stationerne. Tidspunktet vil afhænge af den nødvendige bevilling. Som en overgangsløsning vil DSB leje sig ind hos Jydsk Telefon.

Mellem Randers og Hobro er stangrækkerne allerede væk. DSB gik der over til lys-

lederkabel, samtidig med at det nye sikringsanlæg i Hobro blev taget i brug, se »jernbanen«, nr. 3/94 - side 79/80.

De store forbindelser

De to tunnelboremaskiner »Jutlandia« og »Selandia« afsluttede den 17. maj kl. 14.08 boringen af Østtunnelens sydlige rør. Herefter vil der gå cirka tre måneder, inden det endelige gennembrug kan foretages. For det nordlige tunnelrørs vedkommende manglede der ved indgangen til juni mindre end 200 meter tunnel, og alt tegnede lyst, begge maskiner arbejdede, såvel Sprogø-maskinen »Fionia« som Halskov-maskinen »Dania«. Lørdag den 11. juni om morgenen skete der en eksplosion foran »Dania«. Borearbejderne flygtede bagud og undslap til den næsten færdigborede syd-tunnel via en tværtunnel 800 m bag »Dania«. Slukningsarbejdet var på grund af stor røgudvikling overordentlig vanskeligt og risikabelt. Først ved 18-tiden lørdag aften lykkedes det røgdykkere at slukke branden.

Årsagen til eksplosionen antages at være en metangas-lomme i morænelaget. Tunnelrøret blev så beskadiget af varmeudviklingen, at vandet begyndte at sive ind gennem betonen. For at undgå en ny oversvømmelsesulykke er der sat betonpropper i såvel hovedtunnel som en af tværtunnelerne. Boremaskinen »Fionia« borer videre frem mod »Dania«, der for altid er sat ud af spillet. Det hårdt prøvede »A/S Storebæltsforbindelsen« bevarer optimismen og bedømmer, at uheldet kun vil forsinke tunnelens aflevering til DSB i en begrænset periode.

★

Den sidste hindring for etableringen af en fast forbindelse over Øresund synes fjernet, efter at den svenske statsminister Carl Bildt lørdag den 18. juni kunne meddele, at den svenske regering (efter miljøministerens afgang) kunne godkende aftalen om anlægget.

Anlægsarbejdet på de indstillede afsnit på Amager og i Kongens Enghave genoptages i august - på svensk side starter arbejderne først i 1995. Afleveringsterminen er stadig år 2000.

Brovedligeholdelser

Den såkaldte Kollekollebro lige syd for Værløse station var under reparation i de fem uger fra den 24. juni til den 31. juli. Det medførte, at højre spor i køreretningen Hareskov-Farum måtte spærres, og at der etableredes venstresporkørsel mellem de nævnte stationer (sidste sommer blev broen i den modsatte køreretning repareret).

Når det er nødvendigt at etablere sporspærring i så forholdsvis lang tid, skyldes det blandt andet, at selve sporet (skinner, sveller og skærver) må fjernes over broen, medens arbejdet foregår.

Det kan ikke lade sig gøre at afvikle trafikken i ét spor mellem Hareskov og Farum uden forsinkelser. For at så få skulle gene-

DSB præsenterede først i juli prototypen (MR 4088/MRD 4288) på moderniseringen af de 97 MR-togsæt, der skal holdes i drift i en ny 15 års periode (jf. »jernbanen« 6/93 side 196 og 1/94 side 20). Arbejdet skal i EU-udbud, og kontrakt kan formentlig indgås sidst på året. Togsættet er blevet »IC3-farvet«, hvidt med røde dørpartier. Foto: DSB/Presse-sektionen.



res af arbejdet, var arbejdsperioden lagt i skole- og industriferien. Linie H+ kørte til og fra Farum som normalt, dog med ekstraordinært stop i Hareskov, medens linie H vendte i Hareskov, når linie H+ kørte. På øvrige tidspunkter førtes linie H igennem til Farum.

Reparation af broen for Nordre Fasanvej over strækningen Vanløse-Frederiksberg i perioden 9.-19. juli medførte aflysning af linie M på nævnte strækning, hvor der i øvrigt indførtes enkeltspordrift for linie F.

København H. færdigombygget

DSB og DIFKO indviede den 1. juni det nye forretningscenter på Københavns Hovedbanegård. Samtidig markerer DSB og Difko Ejendoms Invest A/S afslutningen på den indvendige restaurering af banegården. Midt i juni gik DSB i gang med den udvendige restaurering og facaderensning.

Ombygningen har givet de ca. 100.000, som dagligt passerer Hovedbanegården, en mere overskuelig og velordnet banegård. Forretningscentret er på 2.250 m² og består af fire pavilloner i glas og stål. Midt i hallen er et bredt torv, hvor mødestedet »Under uret« vil være fremover. Det nye center rummer 25 butikker, fast food forretninger mv. og markedsføres under navnet »Hovedbanegårdens Shopping Center«. Dertil kommer 15 eksisterende forretninger, restauranter, cafeteria mv. på banegården i øvrigt.

Forretningscentret er tegnet af PLH arkitekter A/S med Johs Jørgensen som rådgivende ingeniør. Totalentreprenør er Højgaard & Schultz A/S. Det er Difko Ejendoms Invest A/S, som har bygget, og som skal drive forretningscentret. Difko Ejendoms Invest A/S har investeret knap 50 mio. kr., DSB bruger 40 mio. kr. til restaurering mv.

DSB og DIFKO har desuden udskiftet klinkegulvet i hallen. De nye terrakotta-røde klinker er magen til de oprindelige fra banegårdens indvielse i 1911. Hele belysningen i hallen er fornyet. Dog er et par af de originale lysekrone fra 1911 hængt op igen.

De mindre tilbygninger inde i hallen er fjernet, og facaderne er renoveret. Kundegar- derobe og bagagebokse er flyttet ned til indgangen fra Rewentlowsgade. Sidst men ikke mindst er alle skilte på Hovedbanegården fornyet.

Ombygningen giver blinde og svagtseende bedre vilkår. Der er lagt ledelinier, som kan mærkes gennem skoene, i gulvet. Desuden kan de nu benytte TV-monitorerne med togoplysninger. Ved at trykke på en tast kan de få oplysninger om destination, ankomst/afgangstidspunkt, spor og eventuelle forsinkelser læst højt.

Drift og administration

Internationale tog i K93

Flere tog med IC3-materiel mellem København og Hamburg var en af de væsentligste nyheder i den internationale køreplan med virkning fra den 29. maj. IC3 anvendes nu i tre af fem forbindelser dagligt - mod tidligere to. Samtidig er køreplanen justeret.

Blandt ændringerne er et senere aften-tog fra Hamburg, nemlig kl. 18.26 mod hidtil kl. 17.26. Det giver flere muligheder for direkte forbindelse, når man kommer med tog fra syd. Fra køreplansskiftet kører samtlige dagtog mellem København og Hamburg i øvrigt med dansk togpersonale helt til/fra Puttgarden.

Med den nye køreplan sluttede en epoke i den internationale togtrafik. Kørslen med sovevogn mellem København og Moskva ophørte. To gange ugentligt har der kørt tog til Moskva med russisk materiel. Til ændringerne hører desuden, at »Neptun« fremover kun kører til Berlin (og ikke fortsætter til Prag). I Berlin er der mulighed for at skifte til EuroCity tog for passagerer til Prag. Både i »Neptun« og andre af Berlin-togene er indsat bedre materiel i form af nyere tyske InterRegio-vogne.

»Transittoget« (IP 290/291) »Alfred Nobel« (Hamburg-Stockholm/Göteborg) kører sidste gang den 28./29. august, og dermed forsvinder den sidste direkte forbindelse

mellem Sverige og Tyskland gennem Danmark.

Nye InterCity Ekspres

Fra den 26. september får også Aalborg og Esbjerg daglige InterCity Ekspres-forbindelser.

Rejsetiden mellem København og Aalborg bliver fem timer og 16 minutter og dermed 35 minutter hurtigere end InterCity. Lyntoget skal undervejs stoppe i Høje Taastrup, Odense, Vejle, Århus, Randers og Hobro, og der bliver en daglige afgang i hver retning mandag-fredag. Fra Aalborg (ICE 122) kl. 6.17 - fra København H. (ICE 155) kl. 15.04.

Mellem København og Esbjerg bliver der to daglige forbindelser i hver retning. Fra Esbjerg (ICE 126) kl. 8.41 og (ICE 158) kl. 16.41 - fra København H. (ICE 127) kl. 8.04 og (ICE 159) kl. 16.04. Lyntoget til Esbjerg vil undervejs standse i Høje Taastrup, Odense, Fredericia og Kolding. Rejsetiden fra København til Esbjerg bliver tre timer og 59 minutter - 18 minutter hurtigere end InterCity.

Kystbanen og »Lille Nord«

Pendlerne i Nordsjælland får nye tider at lære, når DSB iværksætter ny køreplan for strækningerne København H.-Helsingør og Hillerød-Helsingør pr. 26. september.

Kystbanen vil blive trafikeret af en linie R mellem København H. og Helsingør og en linie K mellem København H. og Nivå, når linie R kører - og ellers over hele strækningen, jf. minuttallene i parentes i nedenstående køreplan.

	Linie R	Linie K
København H	03 23 43	11 31 51
Kokkedal	30 50 10	45 05 25
Nivå	33 53 13	49 09 29
Helsingør	49 09 29	(06)(26)(46)
Helsingør	18 38 58	(01)(21)(41)
Nivå	34 54 14	17 37 57
Kokkedal	37 57 17	21 41 01
København H.	03 23 43	55 15 35

Linie R, der er gennemkørende Østerport-Kokkedal, kører i dagtimerne frem til kl. ca. 18 på mandage-fredage - og på lørdage fra kl. ca. 09.00 til ca. kl. 14.00. Linie K, der er standsende, gennemføres til og fra Helsingør udenfor de nævnte tidsrum - og således på søndage.

Der køres derudover et antal supplementstog (linie Rx) fra Helsingør om morgenen og fra København H. om aftenen på mandage-fredage, se endvidere »jernbanen«, nr. 3/94 - side 82.

Strækningen Hillerød-Helsingør får den faste timedrift (fra Hillerød i minuttal 20 - fra Helsingør i minuttal 12) suppleret med timedrift på de aktuelle tider mellem Hillerød og Fredensborg (fra Hillerød i minuttal 50 - fra Fredensborg i minuttal 02). I myldretimerne gennemføres »Fredensborg«-togene til og fra Helsingør (30 minutters drift).

Driftsuheld i 1993

Den megen omtale af uheld og ulykker ved DSB afspejler ikke hele sandheden. Rent faktisk faldt antallet af uheld i 1993 i forhold til de foregående år. I alt skete der 473 større og mindre ulykker/uheld. Langt de fleste - 436 - var mindre sammenstød og afsporinger f.eks. i forbindelse med rangering. De seneste fem år har antallet af driftsuheld ligget mellem 455 og 530.

Det er dog typisk de egentlige togulykker - sammenstød og afsporinger under kørsel - samt ulykker i overkørsler - der giver omtale i aviser, radio og TV. I 1993 skete der syv togsammenstød og fem afsporinger i forbindelse med togekørsel. Det er flere end de foregående år.

I alt blev der sidste år dræbt syv passagerer og én DSB-medarbejder ved togulykker, heraf to ved ulykken i Næstved den 18. januar. Tre blev dræbt ved ulykker i overkørsler.

Totalt set skete der 19 uheld/ulykker i overkørsler. Ingen af dem skyldes fejl fra DSBs side. De alvorligste ulykker er sket i dårligt sikrede overkørsler f.eks. overkørsler med lys/advarselsklokke eller helt uden sikring. DSB nedlægger løbende overkørsler eller sikrer dem med bomme. I 1993 blev der nedlagt 24 overkørsler bl.a. på Fyn. Fem andre blev forbedret med bomme mv.

Sikkerhedstøj

1.500 DSB-medarbejdere i rangértjeneste skal fremover være ikklædt orange farvet arbejdstøj med reflekser. Det er et påbud fra Arbejdstilsynet i Århus og skyldes medarbejdernes egen sikkerhed. Det er simpelt hen nemmere at se det nærmest selvlysen-

de tøj end det hidtidige mørke arbejdstøj. Også medarbejdere fra DSB bane, der arbejder i og ved spor, skal fremover være iført orange farvet arbejdstøj. Medarbejdere, som lejlighedsvis færdes i, langs med eller på tværs af spor, skal bære orange farvet sikkerhedsvest.

Kollisionen ved Haslev

DSBs havarigruppe har nu klarlagt årsagen til ulykken den 14. april mellem Haslev og Holme-Olstrup, hvor et regionaltoget og et godstog kolliderede frontalt. Fjernstyringscentralen i Roskilde gav regionaltoget tilladelse til med lav hastighed at køre forbi et signal på »stop« i Haslev - uden forinden i tilstrækkelig grad at have sikret sig, at strækningen mod Holme-Olstrup var fri.

Regionaltoget og godstoget skulle planmæssigt krydse hinanden i Holme-Olstrup. Da regionaletoget efter ophold i Haslev skulle fortsætte mod Holme-Olstrup, viste signalet rødt. Lokomotivføreren kontaktede derfor via sin radio fjernstyringscentralen i Roskilde. Fjernstyringslederen var af den opfattelse, at der var tale om en fejl ved signalet - og han var ikke opmærksom på godstoget på det pågældende tidspunkt. Han undersøgte på oversigtstavlen, om der var tog i Holme-Olstrup, men det var der ikke, da godstoget netop havde passeret stationen. Han gav herefter - uden at kontakte kommandoposten i Næstved eller kontrollere køreplanen - regionaltoget tilladelse til at passere signalet i stopstilling og køre med lav hastighed frem mod Holme-Olstrup. Der er ikke fundet tekniske fejl ved anlæg eller materiel.

Havarigruppens undersøgelser har vist, at det i mange år har været en accepteret kutyme, at kommandoposten i Næstved ikke giver fjernstyringscentralen i Roskilde en telefonisk melding, når et tog kører fra Næstved - og toget i øvrigt kører i overensstemmelse med den rækkefølge, der er fastlagt i køreplanen.

Grundlaget for trafikafviklingen er køreplanen. Men var der kommet en melding fra kommandoposten i Næstved, da godstoget afgik, havde den været med til at henlede fjernstyringscentralens opmærksomhed på godstoget.

DSB har på baggrund af ulykken udarbejdet en instruks, der sikrer, at de nødvendige meldinger udveksles mellem fjernstyringscentralen i Roskilde og kommandoposten i Næstved.

I fjernstyringscentralen i Roskilde er der ikke på oversigtstavlen en markering for eventuelle tog på strækningen fra Næstved til Holme-Olstrup (udstyret med systemblok). Der er ikke krav om en sådan markering, da Næstved styrer udkørslen fra Næstved station. Men havarigruppen peger på, at fjernstyringscentralen i Roskilde måske var blevet opmærksom på godstoget, hvis der havde været en markering. DSB vil nu undersøge muligheden for at etablere en sådan markering på oversigtstavlen i Roskilde.



»Midtsjællands Postcenter« i Ringsted har sporforbindelse ad den gamle banelinie til Frederikssund. På billedet ses ME 1514 + 2 Hbis + 2 Habis som GP 7591. Foto 11. juni 1994. Johnni Lassen.

Regnskabsresultat 1993

DSBs driftsresultat for 1993 blev 102 mio. kr., dårligere end det foregående år - når der ses bort fra to forhold, der skyldes ændret regnskabspraksis. Driftsresultatet blev +1.526 mil. kr.

Det større underskud skyldes færre indtægter: 6.427 mio. kr. i forhold til 6.617 mio. kr. i 1992, medens det er lykkedes at holde omkostningerne i ro. Det er især den svenske devaluering i 1992, der har påvirket rejsetal og godstransport. Færre rejste over Øresund og Østersøen, og salget i de toldfrie kiosker faldt mærkbart.

InterCity fik i 1993 en fremgang på godt 275.000 rejser mellem Øst- og Vestdanmark. Regionaltog og S-tog havde tilbagegang i passagertallet. Inden for gods havde stykgods pæn fremgang, medens hellast gik tilbage.

Rederiet fastholdt stort set sine indtægter sammenlignet med 1992, idet tilbagegang i passagertal og antallet af overførte biler og lastbiler blev opvejet af højere takster. Forpagtningsindtægten til DSB faldt med knap en tredjedel. DSB busser og rejsebureauerne viser indtægtsfremgang.

Antallet af fuldtidsstillinger i DSB faldt i 1993 med 600 til 20.400. En del - ca. 100 - skyldes mindre overarbejde. DSB har med en arbejdsstyrke på 20.400 nået målet i den politiske rammeaftale for 1990-93.

De samlede investeringer var i 1993 2.954 mio. kr., hvilket er 96 mio. kr. mindre end i 1992. De største anlægsgøge er etablering af ATC og elektrificeringen mellem Odense og Padborg. Udgifterne til nyt materiel er steget på grund af »Det nye elektriske Regionaltog« (ER-togsæt) og forudbetaling for nye S-tog.

Nyt busselskab

DSB kan nu gå ind som hovedaktionær i et nyoprettet selskab »Aalborg Omnibus Selskab A/S«, idet Folketingets finansudvalg har godkendt en ansøgning fra trafikministeren.

Aalborg Omnibus Selskab A/S søges oprettet med virkning (tilbage) fra 1. januar 1994. Selskabet skal køre bybusser inden for Aalborg kommune på kontrakt med Nordjyllands Trafikselskab. Selskabet vil få kørslen med 75 busser og beskæftige 250 chauffører, 30 mekanikere og 29 medarbejdere i administration og trafikledelse. Kørslen ventes udbudt i licitation i 1996. Selskabet må først fra 1998 byde på kørsel uden for Aalborg kommune.

Ekspresbusruter

DSB, de tre busvognmænd bag »Danbus« og Amtsrådsforeningen er enige om at arbejde videre med et forslag til nye ekspresbusruter, som alle parter kan leve med. Den endelige afgørelse ligger hos Persontrafikrådet. Rådet har stillet sagen i bero, medens parterne forsøger at finde fælles fodslag.

Forslaget omfatter to ruter diagonalt gennem landet med knudepunkt i Odense og dermed gode forbindelser til og fra InterCity. Den ene rute skal starte i Tønder, fortsætte over Fyn og ende i Helsingør. Den anden skal gå fra Ringkøbing over Fyn via Storebælt til Gedser.

I løbet af sommeren vil de tre parter sammen arbejde videre med den køreplanmæssige sammenhæng med togene, et salgs- og takstsamarbejde samt markedsføring og information. Det er forventningen, at de nye ruter skal starte til K95 sommer. Der skal endvidere gennemføres en fælles undersøgelse af rejsemønstre, motiver for valg af transportmiddel mv. for den samle-

de kollektive trafik. De tre busvognmænd, Poul Erik Thinggaard, Ole Søndergaard og Jens Erik Abildskou, har i deres oprindelige forslag lagt op til et landsdækkende net på 11 ruter. Hvis de tre vognmænd, DSB og amterne når frem til en fælles holdning, vil Danbus droppe forslaget om 11 ruter.

Kort og klart

I forbindelse med »opdelingen« af DSB sneg ordet »division« sig ind i DSB terminologien. Divisioner er de stadig, men har nu i skrift og daglig tale slettet endelsen. Det hedder nu *DSB regionaltog*, *S-tog*, *InterCity*, *gods* o.s.v.



Igen i år kunne et S-tog anno 1934 opleves på de københavnske skinner (jf. »jernbanen« 4/93), hvor de 2 bevarede 1. generations MM-vogne kørte en række særtog i foråret. Foto i Valby 19. april 1994 af Thomas N. Olesen.



Jernbanemuseet i Odense anvendte i år K 563 (1899) fra DSB museumstog i Roskilde til fremførsel af veteranogene, der i højsæsonen i juli kører mellem Odense og Årsløv på Svendborg-banen. K-maskinen blev overført til Fyn 10. juli sammen med S 736. S-maskinen har længe stået i Næstved, men byttede i april plads med G 625, der stod i Roskilde. Billedet viser K 563 ved præsentationen i Roskilde efter den største og mest gennemgribende lokomotivrenovering i Danmark siden den ordinære dampdrift ophørte. Foto: Joen Jensen.



MY'erne kører persontog endnu. Vest for Storebælt kan man stadig se MY-fremførte IR-tog. Øst for bællet dukker der nu og da en MY op i de internationale tog på kystbanen. Her er vi i Helsingør, hvor gammelt og nyt mødes. MY 1158 trækker en chartervogn i land fra færgen, mens EA 3019 er ankommet med tog mod Sverige, og en MH (yderst til venstre) har gjort sig klar til at rangere ombord. Foto 20, marts 1994, Thomas N. Olesen.

Færgenyt



Østersøoverfarterne

DSB rederi og DFO - Deutsche Fährgesellschaft Ostsee - har i foråret arbejdet med flere idéer til ændringer på Gedser-Warnemünde overfarten.

Det drejer sig om ny ruteføring, indsættelse af ny tonnage og et nyt koncept for jernbanedelen på overfarten.

DFO overvejer at erstatte færgen »Warnemünde« med »Rügen«, som i maj har været på prøvesejlads på overfarten.

Kundernes rejsemønstre og ønsker er undersøgt. Bl.a. på baggrund af dette materiale er det besluttet at indsætte »M/F Knudshoved« på ruten Gedser-Rostock Überseehafen fra den 14. oktober i et vist samarbejde med »Europalinjen«. Overførsel af jernbanevogne (passagertrafik) sker fortsat mellem Gedser og Warnemünde. Det har været overvejet at styrke togproduktet ved at indsætte en katamaran i lighed med IC-flyvebåden mellem Kalundborg og Århus.

På »ny« rute

Efter ombygning på Fredericia Skibsværft blev DSB-færgen »Prinsesse Anne-Marie« indsat på Grenaa-Hundested overfarten allerede lørdag den 28. maj - en dag før beregnet. Færgelejerne i både Grenaa og Hundested blev forud afprøvet med acceptabelt resultat. »Knækvinklen« mellem hækport og broklap i Hundested er dog noget problematisk.

Ombygningen af færgen har kostet ca. fire mio. kr. Den væsentligste ændring er indbygning af et ekstra hængedæk, så der er plads til i alt 180 personbiler eller ca. 60 fle-

re end hidtil. Desuden er redningsmidlerne om bord fornyet.

»Prinsesse Anne-Marie« er bemanded med DSB-personale, men dog ikke 100 pct., for der var ikke ansøgere nok, så mandskab fra den hidtidige færgе »Djursland« fik en chance for at besætte nogle af stillingerne. På cateringsiden er det Hundested Kro og Hotel, som sørger for passagererne.

Chartraftalen mellem det kommunale driftsselskab og DSB løber frem til 1. april 1995, men med mulighed for forlængelse på tre måneder, hvis den bestilte hurtigfærgе til overfarten bliver forsinket.

Brandsikring

Allerede inden oktober i år regner DSB rederi med i mindre omfang at skulle forbedre brandsikkerheden ombord på »flåden«. Men det er kun første del af en række omfattende forbedringer på færgerne, der er nødvendige på grund af nye skærpede krav til brandsikring. Første etape af de internationale regler træder i kraft fra oktober 1994 og herefter kommer løbende flere regler til frem til år 2000.

Reglerne er blevet til efter flere større færgeskæbsskader - senest branden på »Scandinavian Star«. De skærpede krav betyder, at der bl.a. skal installeres flere røgdetektorer, automatiske brandspjæld i ventilationskanaler samt sprinkleranlæg på alle færgе. For DSB kan det blive ret omfattende og kostbare forbedringer.

I DSB rederi er man i øjeblikket i gang med at gennemgå færgernes konstruktions tegninger og vurdere, hvilke forbedringer der vil være nødvendige, og hvor meget det vil koste at gennemføre dem.

Fanøoverfarten

Premieren på den nye sejlplan på Esbjerg-Fanø overfarten blev udsat en uge til mandag den 6. juni, fordi forudsætningen for den kortere sejlroute - gennemgravning af »Slunden« - var forsinket, DSB skulle grave mere sand væk end beregnet. I alt er der fjernet godt 110.000 m³ sand.

Sandbanken har betydet, at færgerne hidtil har måttet sejle en stor omvej. Den nye direkte sejlroute forkorter overfartstiden fra 20 til 10 minutter. Derfor kan DSB sejle med 20 minutters drift i dagtimerne i sommerperioden mod hidtil en færgе hvert 30. minut.

Nyt om DSØ

A/S Dampskibsselskabet Øresund, der ejes af DSB, modtog i juni to nye katamaraner fra det norske værft »Fjellstrand«: M/S Kraka Viking (byggenr. 1620) og M/S Sifka Viking (byggenr. 1621), der pr. 1. august har erstattet de hidtidige tre svævebåde på ruten Københavns Lufthavn i Kastrup-Malmö, som drives af SAS med DSØ som entreprenør. Bådene sejler under dansk flag, som stærkt anbefalet af selskabets ejer, trafikministeren. Katamaranerne har »base« i Malmö, hvor driftdøgnet starter og slutter, og da de sejler udelukkende med »svenske« SAS-passagerer, havde det oprindeligt været meningen, at de to fartøjer skulle føre svensk flag. Der hører ca. 50 arbejdspladser til ruten.

DSØ disponerer nu over 8 flyvebåde, hvoraf én (»Søbjørnen«) sejler på InterCity-overfarten Kalundborg-Århus. Nævnte katamaran er i øvrigt købt af leasingselskabet pr. 15. juli og er således nu DSØ-ejendom. Svævebådene er udbudt til salg.

DSØ har indgået aftale med et nydannet datterselskab til Ven-Trafiken AB om drift af en flyvebådsforbindelse mellem Landskrona og København Havnegade. Sejladsen indledtes den 6. juni. I sommerperioden (t.o.m. 14. august) udføres op til syv dobbelture dagligt, i vinterperioden sejles fire dobbelture på mandage-lørdage.

Ruten forventes på årsbasis at betjene ca. 175.000 passagerer, fortrinsvis svenske udflugtsrejsende til København og danske pendlere, bosat i Landskrona. I sommerperioden var der tre gode forbindelser i hver retning med korrespondance til færgefarten Landskrona-Ven. Ruten trafikeres normalt af M/S Lommen, og den har skabt 20 nye arbejdspladser.

DSØ driver - udover ovennævnte aktiviteter - gennem Svenska Rederiaktiebolaget Øresund i et 50/50 joint venture med Swe-Ferry AB: Færgeruten Dragør-Limhamn. DSØ har 324 faste medarbejdere - befordrede i 1993 i alt (på Øresundsruterne) 3,7 mio. passagerer og havde en omsætning på 500 mio. kr.

★

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

Duewag, LHB, AEG og Fiat, meldte sig som interesserede i at bygge de 15 planlagte nye togsæt til GDS/HFHJ, HHJ, OHJ/HTJ og LJ.

Imidlertid valgte Privatbanernes Fællesrepræsentation i foråret 1994 at afholde endnu en EU-licitation om leveringen af de nye tog ud fra en nyt udbudsmateriale. De tekniske forskelle mellem de udbudte tog var så store, at banerne ikke efterfølgende kunne forhandle med togfabrikkerne herom. På baggrund heraf har man altså aflyst de begrænsede tilbud for at foretage tilbud efter forhandling. Ved den nye licitations udløb har ABB Scandia og AEG meldt sig, og ultimo juni 1994 forhandlede der fortsat om, hvem der skal bygge de nye tog.

Vinder bliver den producent, der kan præsentere den mest gennemprøvede teknologi, da det er klart, at privatbanerne ønsker at få leveret et tog, der kan indsættes i driften uden nævneværdige problemer straks efter leveringen, og som ikke kommer til at holde stille for tit på grund af tekniske problemer.

Infrastrukturen

I 1993 blev spormoderniseringen på LNJ og OHJ fortsat, og foruden anlægget af den nye krydsningsstation på Gribskovbanen anlagde Hornbækbanen ny krydsningsstation i Hellebæk og Skagensbanen ny krydsningsstation i Hulsig. På Østbanen afsluttedes sporrenoveringen på havnebanen i Fakse Ladeplads, så banens Mx-lokomotiver nu også kan befare sporene.

Etableringen af nye sikrings- og fjernstyringsanlæg blev fortsat. Bl.a. kan det nævnes, at ved Lollandsbanen blev det nye fjernstyringsanlæg ibrugtaget samtidig med flytningen af fjernstyringscentralen fra 1. sal til stueetagen på Maribo station. Ved HTJ fik stationerne i Stenlille, Store Merløse og Kirke Eskilstrup nye sikrings- og fjernstyringsanlæg. Endelig sluttede Skagensbanen arbejdet med udskiftning af sikrings- og fjernstyringsanlægget.

De mange moderniseringstiltag ved privatbanerne er et udtryk for, at man ved banerne bestræber sig for at være effektive og rationelt drevne lokalbaner, der fortsat kan være attraktive, når folk skal vælge transport på den ene eller anden måde, dels i lokalområdet, dels i forbindelse med den regionale og landsdækkende trafik.

★★

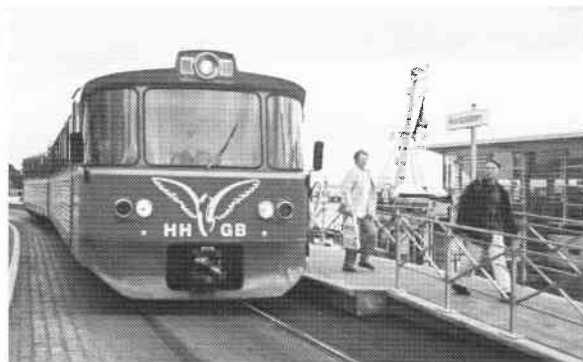
Hads-Ning Herreders Jernbane

Ved køreplansskiftet den 29. maj 1994 åbnedes endnu et trinbræt på Odderbanen, nemlig Kongsvang mellem Århus H og Viby Jylland. Dermed har banen ikke mindre end 5 standsningssteder i selve Århus foruden Århus H, og det nye trinbræt bekræfter Odderbanens betydning som lokalbane.

I slutningen af juni måned kom HHJ Ym 34-Ys 45 hjem efter reparation på ABB Scandia, og det lånte Y-tog, HP Ym 34-Ys 68, kunne sendes retur til Hirtshalsbanen.

HHGB

Det »uofficielle« trinbræt på havnepladsen i Helsingør er nu blevet »cementeret« som standsningssted med nye perronforanker, brolagt perron, hegn og hele 3 stations-skilte i DSB-design. Foto 15. juni: Bruno H. Pedersen.



LNJ

På Nærumbanen er spormoderniseringen ved at være afsluttet. Her skal man til at sætte »hjerdestykket på værket«: det nye omløbsspor skifte på Nærum station. Foto 8. juni: Bruno H. Pedersen.



Høng-Tølløse Jernbane

Mellem DSB og HTJ har der gennem de sidste par år været fort forhandlinger om HTJ's eventuelle overtagelse af strækningen Høng-Slagelse. I foråret 1994 er der skrevet en rapport om de forskellige muligheder, ligesom der er opridset muligheder for udskiftning af det efterhånden temmelig nedslidte spor. Konklusionen i rapporten er, at strækningen Høng-Slagelse overtages af HTJ inden udgangen af 1994, idet der betales et symbolsk beløb for arealet og en nærmere fastsat pris for anlæg og materialer. Banen kan herefter søge om investeringsmidler til en total udskiftning af sporet. I fremtidsplanerne for strækningen indgår

desuden etablering af en krydsningsstation i Havrebjerg.

Strækningen mellem Høng og Gørlev søges afhændet som kommunalt stamspor til Høng og Gørlev kommuner, og den fremtidige vedligeholdelse skal ske af HTJ for kommunernes regning. Godstrafikken mellem Slagelse og Gørlev vil fortsat skulle varetages af DSB, ligesom det har været tilfældet siden DSB ophørte med den ordinære drift på strækningen Slagelse-Værslev-Kalundborg i maj 1971.

I efteråret 1994 vil der blive etableret nyt sikringsanlæg på Tølløse station, og i forbindelse hermed vil den »halve« englænder, der ligger mellem hovedsporet, perronsporet, remiseområdet og DSB blive ombygget til en rigtig englænder, således at der vil kunne stilles togvej direkte fra DSB til remiseområdet. Det nye sikringsanlæg vil blive tilkoblet banens moderne fjernstyringsanlæg, hvortil de øvrige krydsningsstationer gennem de seneste år også er tilkoblet.

Lollandsbanen

Ved Lollandsbanen gør man meget for at få større godsmængder transporteret med banen. I Søllested er der etableret en virksomhed for genbrugsgummi, og formentlig vil LJ kunne få transporter til virksomheden i form af bl.a. gamle bildæk. DLG og Superfos blev ved nytårstid slået sammen, og det nye selskab har vurderet sine anlæg på Lolland med henblik på den fremtidige struktur. Siloanlægget i Bandholm har en høj prioritet, og det skulle skabe muligheder for øgede korntransporter til og fra Bandholm via Lollandsbanen.

Ved Lollandsbanen har man i foråret 1994 ophugget DSB Mx 1034 efter indvindelse af reservedele, mens Mx 1036 endnu henstår i Nakskov.





LJ Ym 61 under foryngelseskuren på banens værksted i Nakskov. Foto af John Hansen 12. november 1993.

Banen har den 1. juli atter indsat togsættet LJ Ym 61-Ys 81 i driften efter gennemførelse af levetidsforlængelsesprogrammet på dette tog. Det er det første af Lollandsbanens tog, der er totalrenoveret. Toget er på banens værksted i Nakskov bl.a. blevet udstyret med nye Mercedes motorer og har fået helt nyt el-skab, og alle rørføringer under toget er udskiftet. Indvendig er sæderne nybetrukket og der er indbygget ventilationsanlæg.

I det tidlige forår har Lollandsbanen fra Nordjylland indkøbt en brugt bus, der ved LJ har nummer 137. Senere er indkøbt tre busser fra Friis i Århus, der er nummereret 138-140. De »nye« busser kører i deres oprindelige bemaling, men med Lollandsbanens navn og logo. Endelig har banen fra Åbenrå Karrosserifabrik indkøbt to helt nye busser, der er nummereret 141 og 142.

På busfronten arbejdes der ved LJ i øjeblikket på at skille busdriften ud i et selvstændigt selskab under Lollandsbanen. På denne måde vil virksomheden blive mere fleksibel og have større muligheder for samarbejde med andre selskaber om busdrift i Storstrøms amt. Man skulle derved stå stærkere, når man i år og de kommende skal byde på den busdrift, som amtet udlitterer.

Odsherreds Jernbane

I maj måned er man begyndt forberedelserne til udskiftning af banens gamle sikrings- og fjernstyringsanlæg. I første omgang flyttes betjeningen af anlægget fra den gamle pult til EDB-skærm på Nykøbing station, og herefter vil Højby station i løbet af efteråret få nyt sikringsanlæg. Det nye sikrings- og fjernstyringsanlæg ved OHJ bliver af typen ABB E80/JZAD 890.

I foråret 1994 er der anlagt ny perron ved trinbrættet i Ny Hagested, og den 2. juli blev

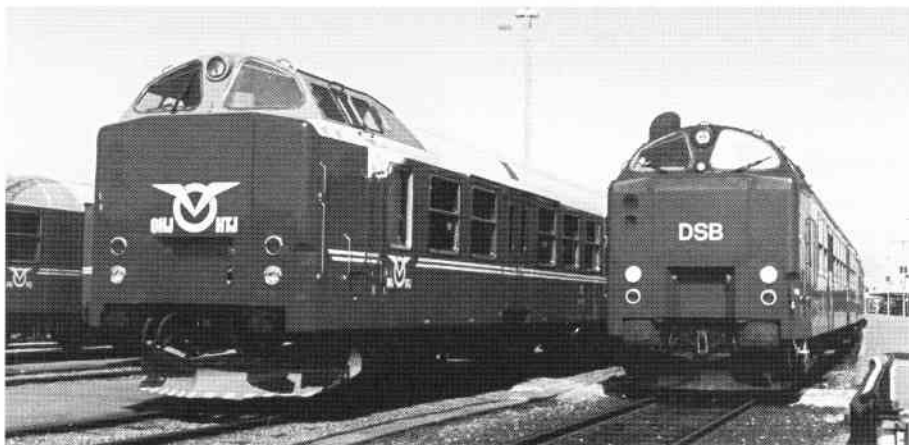
trinbrættet, der ligger kun ca. 500 m fra Holbæk flyveplads, genindvies samtidig med indvielsen af den nye flyveplads. Det blev altså ved OHJ, at Danmark fik sin første flyveplads med »egen« station!

Stenhus trinbræt, der hovedsageligt benyttes af elever til og fra Stenhus gymnasium, bliver totalt fornyet i løbet af sommeren 1994. Omkring Sankt Hans blev det gamle trinbræt delvist fjernet, og banens entreprenør er gået i gang med at opbygge det nye trinbræt, således at det kan stå klar ved det nye skoleårs begyndelse i august.

VLTJ Mx 26 (ex.
DSB 1025) med
godstog mod Vemb
ved Bækmarksbro
13. april 1994.

Foto: Allan Støvring-Nielsen. ▶

OHJ's »nye« styrevogn, Bns 270, i Holbæk sammen med en af »storebrors«. Foto 6. maj 1994 OCMR. ▼



Efter sommerferien fortsætter spormoderniseringen med udskiftning af strækningssporet mellem Gislinge og Mårsø. Endelig i 1995 kan man afslutte spormoderniseringen, der påbegyndtes i 1988, med det sidste stykke mellem Mårsø og Stenhus trinbræt.

Medio maj blev banens anden styrevogn, OHJ Bns 270 (ex DSB Bn 726 og ADns 519), indsat i driften, således at banen nu dagligt har to styrevognstog i drift, nemlig OHJ Mo 26 - Bns 230 (fejlagtigt betegnet Bk 230 i Jernbanen nr. 1/94, side 27), og en Mx-stamme med OHJ Bns 270.

Samtidig med færdiggørelsen af den nye styrevogn, er der monteret kabler på banens øvrige personvogne, således at de frit kan indkobles i styrevognstogene.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Lemvigbanen har planer om at købe de to svenske skinnebusser, OHJ S 48 og S 49, fra Odsherreds Jernbane for at kunne indvinde reservedele til banens to svenske skinnebusser, VLTJ YBM D 16 og 17.

Diesellokomotivet DSB Mx 1025 er efter ommaling i banens nye design, hvori indgår rød og orange samt diverse hvide striber. Banens bomærke er malet på fronten, og lokomotivet er omlitret til VLTJ Mx 26 og har fået navnet »Tørfisken«.

Fra sommerkøreplanens ikrafttræden henter VLTJ selv sit gods i Holstebro hver morgen.

»Privatbanenyt« redigeres af
Ole-Chr. M. Plum



22. maj 1994 var »store skinnebus-dag« i Aalborg. Fra venstre: GDS Sm 5, VGJ Sm 6, AHTJ Sm 1, SVJ Sm 7, VLTJ Sm 16. Foto: Michael Julsrud.

Veteranbanerne

Limfjordsbanen

Selv om det er længe siden, jeg har ladet høre fra mig angående veteranbanelivets gang i Aalborg, er det ikke ensbetydende med, at der ikke sker noget heroppe. Der er faktisk fuld fart over feltet, til tider så meget, at det kan være svært at få det hele med.

Personvogne

Siden sidst er det lykkedes at få hentet den spændende personvogn *SB F3* lidt nærmere de hjemlige himmelstrøg. Vi fortsætter nu den indvendige restaurering af vognen, idet alle sæder og ryglæn er blevet polstret om i løbet af vinteren, og vi har nu fjernet det mest rådne af træværket for at kunne montere nye paneler. Udvendigt er der ikke så meget, der mangler i at gøre vognen driftsklar. Vi vil arbejde på, at vognen igen får et virkende oliefyr samt dynamo. I den forbindelse må vi bl.a. lave en ny batterikasse. Vi forventer at kunne præsentere vognen i forbindelse med juletræskørslerne i år.

AHJ DC 72 er stadig i hi i Hjørring, restaureringen af vognen foregår lidt trægt deroppe. Vi må vist vente et par år endnu, inden der sker noget, der er værd at skrive mere om.

Skinnebusser

Her i foråret er der sket en hel del med vores skinnebus *SVJ Sm7*, idet en tilfældig samtale med Peter Jørgensen ved Skælskørbanen resulterede i oplysninger om, at den manglende stump til gearkassen var på lager i Skælskør. Så kan det nok være, det gav blod på tanden, nu ville vi have *Sm* kørende igen. Gearkassen blev monteret på sin vante plads, motoren startet og ud at

prøvekøre vognen. Gearkassen lyder som om, der er et par tandhjul, der skal slides sammen, men ellers ingen mislyde. Dvs. under igangsætning af vognen kom der nogle mystiske lyde fra undervognen - det viste sig, at gamle Scania får vognen til at lave hjulspin, hvis man er lidt rask med koblingen. Nu kan en gearkasse ikke alene gøre en køreklar *Sm*, så vi har foretaget en omfattende bremserevision på syveren. Alle belægninger er skiftet, og der er monteret nye fjedre overalt, tak til MHVJ.

Ud over den manglende stump til gearkassen gav vor snak med Skælskør også, at vi nu har fået *AHB Sm 8 (VLTJ Sm 16)* tilbage til Aalborg. Vi har overtaget lejemålet af skinnebussen fra Lemvig, idet Skælskørbanen ikke så sig i stand til at forlænge lejemålet, da de ikke længere vil bruge midler til ikke-klubbejet materiel. *AHB Sm 8* er køreklar, og vil sammen med *SVJ Sm 7* blive brugt til at udvide vort kørselsprogram. I første omgang indfører vi et aftentog torsdage i juli måned.

For nu at kunne huse den »nye« skinnebuss måtte vi gøre noget, og løsningen lå så

lige for, nemlig at sælge *AHTJ Sm 1* til Skælskørbanen. Vognen er interessant for dem fordi den har tilhørt OHJ og er af samme serie som deres Vardebus *VGJ Sm 6*. For at få slutbremse på hjemtransporten med den uvirksomme *Sm* måtte vi også »sælge« dem en rumpeged.

Vi havde aftalt med Skælskør, at pinsen var en perfekt lejlighed til at køre Danmark på tværs og langs med skinnebus. Udvekslingen af materiellet foregik uden problemer af nogen art, da *Sm* er robuste og velkørende køretøjer. Skælskør kom til Aalborg pinsesøndag kl. ca. 08:00 efter at have kørt hele natten. Kl. 10:00 afgik så dagens første tur til Aalborg østhavn med *3xSm* i ét tog. Turen var den »officielle« overdragelsestur for *AHB Sm 8* og *AHTJ Sm 1*, der dog ikke var med. Turen foregik med adskillige fotostop og kørsler undervejs i pragtfuldt solskinsvejr.

Efter at have indtaget kartoffelsalat og frikadeller i remisen afgik dagens andet tog til østhavnen, denne gang med *SB M5* som trækraft foran teaktræsvognene. Denne tur blev primært kørt for at Svend fra Skælskørbanen kunne få lidt stordiesellyd i ørene. Pinsemandag afgik så en materieltransport sydpå. For at spare tid i Århus trak vores *Sm 8* så rumpeged, *Sm 1* og Skælskørs *VGJ Sm 6* derned. I Århus skiltes vi og returnerede til Aalborg i god tid forud for den fastlagte køreplan.

Lokomotiver

Ud over arbejdet med skinnebusserne har vi også haft tid til at foretage en hel del forbedringer på *FFJ 34*. Bl.a. er indmader i sikkerhedsventilerne fornyet og der er blevet omlagt en del raslende rør osv.

SB M6 står for tiden med delvis adskilt motor, idet vi forsøger at finde nye lejer til motoren. De gamle er slidte, men kan dog i mangel af bedre bruges, hvis situationen kræver det. En forespørgsel i England viste, at der dér ligger en komplet krumtap med tilhørende lejer, der er bare den hage ved den, at den koster 6000 pund excl. transport og afgifter; det hele sælges kun samlet. Er der nogen, der kan og vil hjælpe?

Endelig har vi fået lakeret vognene, så vi kan være dem bekendt igen, og det sker da, at vi laver noget på vores bygninger.

Ove Thomsen



VØ D 16 får en gang lak. Foto i Aalborg 11. juni 1994: Martin Jakobsen.

D-maskinegruppen



Bramming er et af D-maskinegruppens arbejdssteder, og efter overtagelse af remisen har arbejdsholdet istandsat opholdslokaler og lavet en del sporarbejder. I remisen er stationeret MO 1829 og MO 1848 samt MO 1876, de to førstnævnte er vores driftvogne.

MO 1848 har i lang tid haft en dieselmotor, der havde et afbrændt leje, så den kunne kun betjenes med én motor. MO 1829 fik på turen fra Bramming til Fredericia den 4/12 1993 nedbrud i Vejen, og toget blev transporteret til Fredericia af MZ.

Det viste sig, at den ene generator og den anden dieselmotor var defekte, og derfor besluttede arbejdsholdet sig til at foretage motor- og generatorskift på MO 1829 og MO 1848 i Bramming. Til dette brug skulle der bruges en kran til at løfte vognkassens godt 30 tons, og et af vore medlemmer tog kontakt til et kranfirma i Esbjerg og fik en lempelig aftale i stand.

Ombytningen skulle ske fredag den 3/6 1994, og begge MO skulle være færdige om eftermiddagen. Det gik nu ikke helt, som vi havde planlagt; da lokomotivet til rangeringen ikke kom som planlagt, blev vi forsinket en time. Selve løftene af vognkasserne gik udmærket, og flytningen af motorerne med generatorer gik også, som det skulle, men så begyndte problemerne, da motor og generator skulle skilles ad.

Det endte med, at vi måtte afbryde ar-

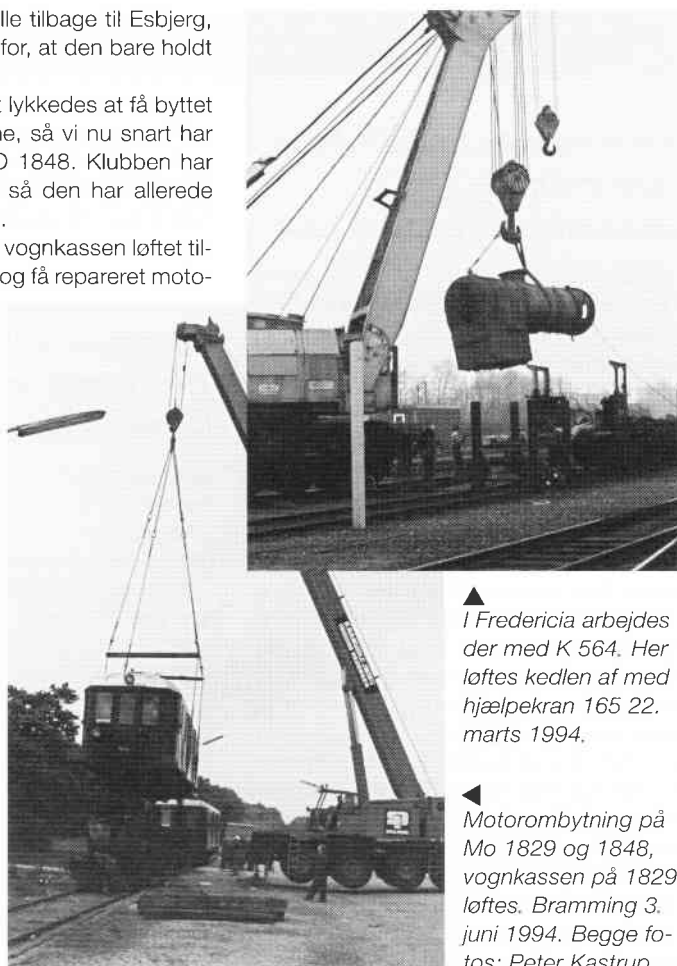
bejdet, da kranen skulle tilbage til Esbjerg, idet vi ikke ville betale for, at den bare holdt i Bramming.

I mellemtiden er det lykkedes at få byttet rundt på generatorerne, så vi nu snart har en duelig bogie til MO 1848. Klubben har fået en trolje foræret, så den har allerede gjort gavn i Bramming.

Tilbage står så at få vognkassen løftet tilbage på motorbogien og få repareret motorerne på den anden bogie. *Der er altid plads til flere hjælpende hænder, så har du lyst til at hjælpe til i Bramming, er du meget velkommen.*

Til sidst vil jeg også reklamere lidt for arbejdet med K-maskinens undervogn, der foregår i Fredericia. Vi er nu klar til at løfte rammen med vore egne løftebukke, så vi kan få hjul-lejerne ud og få støbt nyt hvidtmetal i dem. Har du lyst til at hjælpe til, er du velkommen til at kontakte mig.

Preben Clausen



▲ I Fredericia arbejdes der med K 564. Her løftes kedlen af med hjælpekran 165 22. marts 1994.

◀ Motorombygning på Mo 1829 og 1848, vognkassen på 1829 løftes. Bramming 3. juni 1994. Begge fotos: Peter Kastrup.

Sporhunden



ORD MED STJERNE FORKLARES I TEGNINGERNE.

RÆKKEFØLGEN ER TILFÆLDIG.

13	★	STANG	FÆRGE- TÆNDT	SUOMI- BRIK- LÆRE	23	TÅBE MED- BEJLER	2C	RET- KØLET FUGT	STED- ORD PLAGE	TOGART- RADIUM TAL	KLAGE DYR- PLET- TER LITER- REX	★
★					20					15		
VOGN- RÆKKE	16					HVID VOGN	MÅL FOR- LIGES			MUSE IRER		10 FØR U
17			ANBE- FALET	SY TOV		SMER- TE 2B	2	2C LYDEN	3	1E TRYK- SAG	★	TON FIGUR
18	4	5			6							50 SPIDS
★								GRIN FOR TIDEN		HJALP HOLD- BAR		24
LEDIG	2B1 HOVED- STAD		DYR		19	OPFIN- DER AFTALE					TYKKE MØDES	26
			FREM- MED STED- ORD			DRE- VEN NAVN			FINDES XXX		PRYD ØJNE	
RET- NING UREDE OS				FAT GOD		8	VOKAL NAVN	VÆGT 1C	29	BI- LEN! DRENG		1C2 EFTER 5 TIP
					★		21		25		22	
	FYN	GUD		9	STEM- ME GUD	FORDI	2C1 MO- DERNE	KORT	TRÆ KNUD		KON- SONAN- TER	AR- SEN
	KORT	I DAG										MAS THU- LIUM
STY- RELSE VIND				★								AR- TIKEL A+E
												31
												30

Sporhunden i nr. 3 var, som ganske mange rigtigt havde gættet, på den nedlagte Vrangstrup station samt i Ring, hvor Lollandsbanens lynette gjorde holdt. Forbindelsen var naturligvis, at de begge ligger på Sydbanen fra Ringsted til Vordingborg. Mange læsere havde naturligvis gættet på Herlufmagle og Lov. I lodtrækningen blev Jens Birch, Sorø, den heldige - en bogpakke er afsendt.

Og så er det tid til lidt ordgætteri. Kodeordet på ordhunden skal sendes til redaktionen i Holte inden 15. sept.

Boganmeldelser



Veteranbanen Bryrup-Vrads Flere forfattere VBV/Forlaget Holsund 1994

I Vrads står signalet altid på »kør«, skriver man fra veteranbanen Bryrup-Vrads som indledning til banens 25 års jubilæumsbog. Som anmelder kan man kun gi' »grønt lys« for køb af bogen!

Bygget op stort set som en traditionel jubilæumsbog, udgivet ved en jernbanes runde dag, giver bogen en omfattende information om næsten alle forhold ved den lille bane, som er faldet i mange turisters smag.

Lige fra forhistorien, hvor såvel smalsporstiden i Horsens-Bryrup Jernbane som normalsporstiden i Horsens-Bryrup-Silkeborg banen beskrives, og op til det helt nutidige er historien beskrevet grundigt og tilfredsstillende. Materiellet og dets historie er behandlet lige så grundigt og udtømmende, med fotos af samtlige køretøjer/typer og en oversigt over hvert enkelt køretøjs »levnedslob«. Såvel fra en jernbaneentusiasts som fra turistens synspunkt må man hejse flaget og sige: Her er bogen om Veteranbanen Bryrup-Vrads.

Bogen er skrevet af flere forfattere, og det sætter sit præg. Når det drejer sig om hobby-arbejde, hører det så absolut kun til skønhedspletterne i et smukt skrift, at skribent(erne) ikke ganske mestrer det danske sprog. Især i afsnittet om forhistorien er sproget til tider noget knudret - uden at det dog går ud over et helheds-indtryk af en flot, flot bog.

Andre små-detaller kan vække lidt undren: At man ikke bringer en række fotos fra veteranbane-indvielsen 26. april 1969 er en direkte mangel, som avisernes arkiver - om ikke andre - må kunne råde bod på i næste oplag. Og at man ikke på omslaget må se det flotte HBS-logo i sine fine farver ved siden af Holsunds, kan kun være en fejl.

Læsningen af bogen giver i øvrigt tankevækkende beskrivelser af hverdagen ved en af de mange danske veteranbaner. Beskrivelser, der heller ikke savner sine humoristiske islæt: Julius' flotte tegninger er en klar gevinst for bogen.

Heller ikke i det tekniske, foto-gengivelsen m.v., er der noget at pege fingre af. En noget kraftigere kvalitet karton i omslaget ville dog have været et gode for en bog, der er så brugbar!

Med en så fin beskrivelse af veteranbanen bliver jernbane-entusiastens savn af bogen om Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane - eller måske ligefrem Horsens Privatbaner under ét - endnu større. Kun HJJ og smalspors-epoken er til nu udtømmende behandlet, og en stor og spændende opgave venter her på de rette personer!

Tillykke til Bryrup-Vrads folket med et flot jubilæum og en flot bog, og tillykke til enhver dansk jernbane-entusiast, der indlem-

mer denne perle af en bog i samlingen.

Bog-data: Pris (kun) 90 kroner, 56 sider, format 17x25 cm, illustrationer: 47 sort/hvid fotos, 12 tegninger/plancher, omslag med to farvefotos.

Anders Riis

Banedata '94 Thor Bjerke m.f. Norsk Jernbaneklub

»En ordentlig moppedreng« fra Norsk Jernbaneklub - et topaktuelt værk på 324 sider i det kvadratiske format 21x21, flot indbundet og med et væld af flotte billeder.

Banedata '94 må betragtes som »bibelen« om de norske jernbaner, en minutøs gennemgang af linieføringer, ekspeditionssteder m.m. Via skemaer og statistiske data føres man rundt i det utrolig flotte norske landskab set med jernbanebriller.

Bogen, som må være et must for Norgesinteresserede kan købes gennem Norsk Jernbaneklubs Salgstjeneste, Postboks 1492 Vika, N-0116 Oslo 1.

Prisen er beskedne NOK 210,- samt forsendelse NOK 60,-.

Jan Forslund

Flere forsvundne stationer Af Morten Flindt Larsen Forlaget Banebøger 1994

80 sider + farvetrykt omslag. Salgspris hos Jernbanebøger: kr. 189,- incl. porto.

Peer Thomassens sidste bog var *Forsvundne stationer*, som udkom i 1988 kort tid efter hans død. I forordet blev der allerede bebudet en fortsættelse. Det er den, som foreligger nu.

Det nye bind er ligesom det første en spændende og lærerig billed-rejse rundt i fortidens Danmark - en bog af den slags, som det er en fornøjelse at skulle anmelde, selv midt i sommervarmen. Den har bud til alle, der interesserer sig for danske jernbaners historisk-fysiske miljø. Der er foruden »rigtige« stationer og billetsalgssteder medtaget trinbrætter, godsstationer og firmaspor samt driftstekniske stationer.

Her findes både eksempler på de lidt for prætentiose og på mere beskedne, men i grunden vellykkede bygninger, samt adskillige, som bestemt ikke er nogen af delene. Arkitektens navn er så vidt muligt anført, men er ikke altid kendt, og i visse tilfælde synes det for øvrigt heller ikke muligt overhovedet at spore nogen arkitekt-indsats!

Bogen ligner på mange punkter sin forgænger. I teksterne er der også denne gang koncentreret et væld af oplysninger, og op sætningen er uændret. Dog ses en lille redaktionel forskel, idet de allerede nævnte kategorier er givet hver sit alfabetisk ordnede afsnit. (Ulemperne herved forekommer

imidlertid anmelderen større end fordelene; hele bogen kunne gerne være alfabetiseret under ét, altså være sit eget register, ligesom Thomassens bog.)

Det noteres, at billedgengivelsen fortjener et par stjerner ekstra, og at der blandt illustrationerne er en del, som med rette kan kaldes sjældne. Det bemærkes ligeledes, at den nye bog fortsætter direkte, hvor den gamle slap, med afsnittet *Rettelser og supplement til Forsvundne stationer*. Og i et afsnit med overskriften *Klassificering* kompletteres Thomassens omtale af stationernes ekspeditionsomfang mv.

Det er således lykkedes, trods de seks års mellemrum, at gøre *Forsvundne stationer* og *Flere forsvundne stationer* til en helhed, og det er derfor næppe nødvendigt at anbefale den sidste bog til dem, der allerede har den første. Til alle andre er rådet at handle, for det eventuelt viser sig for sent - med mindre kun fremtiden interesserer.

Povl Wind Skadhauge

★★

Også »jernbanens« anmeldelser er nu gået ind i EDB-alderen...

PC-Rail ver. 5.34

*Computersimuleret
trafikafvikling*

Hvem har ikke hørt om computerspil? Genem nogen tid har det også været muligt at anskaffe forskellige simulatorer af mere realistisk karakter end rene spil, typisk af engelsk oprindelse, og nu foreligger en yderst realistisk »simulator« af en fjernstyringscentral!

Lad det være nævnt med det samme, at for at få det fulde udbytte, er det nødvendigt enten at vide noget om den engelske måde at afvikle jernbanetrafik på - eller at læse en særdeles omfattende og velskrevet brugsanvisning på engelsk.

Installationen af de to disketter forløber problemfrit, og når installationen er afsluttet er det muligt at udskrive oceaner af dokumentation og vejledning - ca. 70 A4-ark - hvor man kan lære lidt om »engelsk jernbanetrafik«.

Skærbilledet består af en sporplan, et vindue med køreplan og diverse informationer om tog og toggang, samt en »control box« hvor man kan betjene sporskifter, signaler m.m. Opgaven i programmet er at sørge for driftens rettidige og sikkerhedsmæssigt forsvarlige afvikling. Enhver bevægelse af sporskifter og signaler skal følge British Rail's reglementer - ellers registreres aktiviteten som en fejl, og det er ikke muligt at stille den ønskede togvej. Betjeningen af programmet i øvrigt er ganske ligetil at gå i gang med.

Det indbyggede ur kan sættes til »virkelig tid« eller hurtigere eller langsommere varianter, afhængig af, hvor trænet man føler sig. Det er også muligt at operere med »time compression«, hvor uret springer over alle togtomme tidsrum! Dermed kan man selv vælge sværhedsgrad.

Blandt de områder, der kan byde på problemer, er togenes nummersystem, samt i visse programvarianter af- og tilbagemeldingsprincipperne. Tognummeret består af fire cifre, hvor det første angiver togarten (express passager, ordinary pasenger osv.), det næste - et bogstav - angiver togets destination, mens de to sidste cifre er løbenumre. Som eksempel gives, at »5D88 = stock to form 1D88«, og det skal man så bare se at få lært sig, eller i det mindste have det på en lap papir ved siden af computeren, hvor man også noterer nyttige små forkortelser som f.eks. at ECS er »Empty Coaching Stock«, WTT er »Working Time Table«, »Sdgs« er »Sidings« m.fl. Men som nævnt, er alt omhyggeligt forklaret på engelsk i brugsanvisningen.

PC-Rail ver. 5.34 er det hidtil bedste jernbane-simulationsprogram. Det er næsten umuligt at slippe computeren, når man først har fundet melodien i afviklingsformen. Prisen er dog i overkanten i forhold til de konkurrerende produkters pris/kvalitet, og man skal have et vist kendskab til engelsk for at kunne læse vejledningerne.

Hardware-krav:

IBM-kompatibel PC med 80386-processor, 420 Kb fri RAM, 2-10 MB ledig plads på harddisken samt DOS 3.1 eller derover. Endvidere er en EGA / VGA-farveskærm eneste reelle mulighed.

Forhandling:

Piil data ks, Åbenrå 25, 1124 København K (tlf. 33 13 04 34 eller 30 31 41 64). Priser fra kr. 399,- (se annonce i »jernbanen« nr. 3/94).

Mogens Duus

Læserne skriver

Ove Thomsen, Aalborg, reflekterer over mulighederne for arrangementer i forbindelse med DJK's generalforsamling.

I referatet af generalforsamlingen 1994 er jeg citeret for at sige, at der skal flere »bolle på suppen« for at aktivere de jyske medlemmer, så de finder det attraktivt at ofre tid og penge på DJK's generalforsamling.

Ole Chr. M. Plum mente ikke at kunne huske, at tidligere aktiviteter havde haft nogen større søgning.

Det kan han for så vidt have ret i, idet for at få medlemmerne op af sofaerne er medlemmerne nødt til at vide, at der foregår et eller andet. Det vil sige, at aktiviteter skal forberedes og tilrettelægges i så god tid, at Jernbanen har en chance for at kunne op-tage det.

Vi har her i det nordjyske, i flere år, set forgæves i Jernbanen efter aktiviteter arrangeret af foreningen DJK, der kunne berettigede en tur til generalforsamlingen. Når vi så har studeret det 6. nummer, uden at der

var udsigt til noget, har vi så været nødt til selv at gøre noget.

Et par år i træk var der initiativ, og ikke mindst økonomi til at arrangere fælles transport med MO 1829. Opslutningen var lokalt her i nord rimelig, men længere syd og øst på kneb det med at få DJK'ere med, fordi vi var for sent ude.

I det sidste par år har vi forsøgt at få hovedforeningen til at arrangere turen til København, men hver gang er det løbet ud i sandet (eller ballasten) på grund af en vis forudindtaget holdning om det økonomiske engagement i forslaget.

Vi har bedt om hjælp til at kunne gøre turen til København for, hvad der svarer til prisen på en rød billet fra den station, hvor man nu engang rejser ud fra. Det var primært ikke et økonomisk tilskud vi bad om, men hjælp til det praktiske, således at dels det økonomiske kan holdes indenfor ovennævnte rammer, og dels at der kan findes steder frem, der kan være et besøg værd.

Det ser nu ud til, at budskabet er opfattet, således har vi formandens ord for, at DJK's Udflygtsafdeling vil være medarrangør næste gang. Bak op om initiativet, vi er et par stykker, der har lovet at hjælpe udflygtsafdelingen, således at der forsøges at få kørt eget DJK tilbringertog i 1995, med et spændende besøg undervejs.

Gennem bestyrelsen har redaktionen modtaget følgende fra Rasmus Valbjørn Nielsen, Aalborg, om generalforsamlingens placering - og (endnu) en kommentar til Wenck-artiklen i nr. 2.

Forst tak for et ualmindelig godt medlemsblad, som jeg læser med stor interesse hver gang det kommer.

Dog vil jeg, af de mange gode artikler, fremhæve artiklen om arkitekt H. Wenck. På grund af denne artikel lånte jeg bladet ud til en bekendt, arkitekt Jacob Blegvad, som har tegnet bl.a. Høje Tåstrup station. Blegvad kunne oplyse at forfatteren til artiklen om H. Wenck var ansat på Blegvads tegnestue.

Jeg forstår at man på generalforsamlingen i DJK har drøftet hvor generalforsamlingerne skal holdes i fremtiden. Jeg forstår også at der er medlemmer der mener at når foreningen har hjemsted i København bør generalforsamlingen også afholdes i København.

Langt de fleste landsdækkende foreninger har hjemsted i København, bl.a. fordi regering, folketing, centraladministrationen er placeret i København, men de landsdækkende foreninger jeg kender holder deres årsmøder centralt i landet, Nyborg, Odense eller Fredericia.

Jeg vil gerne stille 2 forslag til bestyrelsens overvejelse.

1) At man hvert år afholder generalforsamlingen i Odense. Odense bliver den kommende skiftestation. Odense har et jernbanemuseum hvor der ofte er nyheder og Odense er et centralt sted.

2) At man afholder generalforsamlingen skiftende steder i landet, hvor der findes veteranbaner f.eks. Mariager, Maribo, Bryrup, Køge, Aalborg. Ved placeringen af generalforsamlingen disse steder kunne man også besøge anlæggene og bese materiellet.

Jeg mener ikke generalforsamlingen bør placeres i København hverken hvert eller hvert andet år, men København kan indgå i en turnusordning på lige fod med andre veteranbanestationer, hvis der er noget at vise frem.

Jeg har bemærket at de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer, på nær en, er bosat i og omkring København. Jeg håber naturligvis at de pågældende er egnede til at være medlem af bestyrelsen, men måske er der også egnede andre steder i landet.

Jeg mener at bestyrelsen for en landsdækkende forening bør være mere geografisk fordelt fra hele landet.

En af årsagerne til den ulige fordeling kan måske være at generalforsamlingen altid holdes i København.

Bestyrelsens kommentar til indlægget fra Rasmus Valbjørn Nielsen.

Som det fremgår af referatet af foreningens generalforsamling, som blev bragt i forrige nummer af »jernbanen«, var spørgsmålet om sted og tidspunkt for afholdelse af DJK's generalforsamling til debat.

Bestyrelsen vil, som det er refereret, arbejde med spørgsmålet. Måske vil der blive tale om at flytte tidspunktet for generalforsamlingens afholdelse til søndag eftermiddag, således at deltagere fra den vestlige del af landet kan nå frem og tilbage samme dag. At afholde generalforsamling forskellige steder i landet hvert år vil give såvel formelle som økonomiske og praktiske problemer i en forening som vores, men bestyrelsen har ikke lagt sig fast på nogen bestemt løsning endnu.

Det er generalforsamlingen, der vælger bestyrelsen blandt de kandidater, som er villige til at stille op. Det står ethvert medlem frit at tilbyde sin arbejdskraft for foreningen ved at stille op til bestyrelsesvalg - uanset hvor i landet vedkommende er bosat. Blot må man gøre sig klart, at foreningen nu en gang har sit hovedsæde i København. Det er der sekretariatet befinder sig. Derfor er det nu ret praktisk, at i hvert fald hovedparten af bestyrelsen har let ved at mødes og har let ved at komme på foreningens sekretariat, hvor de praktisk-administrative opgaver med at lede vores forening udføres.

Bent Jacobsen

Sætternissen

var på spil i auktionslisten på bagsiden af nr. 3.
Vi beklager de forkerte datoer.

JF/OCMP

DJK-nyt



DJK's Salgsafdeling



NYHEDER

Med »Carolinie« fra Hørve til Vørslev.

Den nye bog om Hørve-Vørslev Jernbane, der udkommer i august 1994, skrives af Ole-Chr. M. Plum. Bogen var nærmere omtalt i »jernbanen« 3/94.

Bogen udgives af Dansk Jernbane-Klub i samarbejde med Odsherreds Trafikmuseum og koster 160 kr. Bestillingsnr. 0047.

Privatbanernes årsberetning, 1993.

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation har i juni udsendt den fælles årsberetning for de 13 privatbaner. Beretningen er igen i år rigt illustreret med farvebilleder. Som nyt i beretningen kan nævnes et portræt af én af de danske lokalbaner: Lemvigbanen. Hæftet, der er på 32 sider, koster 60 kr. (inkl. forsendelse) - Bestillingsnr. 1051.

Privatbanernes fælles årsberetning kom første gang i 1991. Beretning for 1991 (best. nr. 1003) og for 1992 (best. nr. 1050) koster pr. stk. 50 kr. (inkl. forsendelse).

Flere forsvundne stationer

af Morten Flindt Larsen. Fortsættelsen og supplementet til »Forsvundne stationer«, der blev jernbanehistorikeren Peer Thomassens sidste værk. En lang række stationsbygninger m.m., der nu er væk, skildres. Bogen, der er på 80 sider, rigt illustreret, indeholder mange sjældne fotos. Mange ukendte forhold omkring ekspeditionssteder beskrives her for første gang. Pris 189 kr. Bestnr. 0225.

Veteranbanen Bryrup-Vrads

af en række medarbejdere ved VBV. Forlaget Holsund har stået for udgivelsen af 25 års jubilæumsskriftet om Veteranbanen Bryrup-Vrads - banen uden sporforbindelse med det øvrige danske banenet. En spændende bog, der i tekst, gode billeder og ikke mindst flotte tegninger, skildrer veteranbanens første 25 år. Banens rullende materiel er beskrevet i et særskilt afsnit, ligesom der findes et afsnit om Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane, der lukkede med udgangen af marts måned 1968. Bogen, der er på 56 sider med mange illustrationer, kan anbefales til jernbaneentusiasten, der sætter pris på veteranbanerne og deres materiel. Kommer den til at stå på boghylden kunne det måske også hælde, at enten familie eller venner inviterer dig på en tur

med veteranbanen Bryrup-Vrads! Pris: 90 kr. Best. nr. 0524.

Jernbanen i Aalborg gennem 125 år

af Knud Erik Bendixen og Kurt Gudmundsen. Bogen indeholder en beskrivelse af Aalborg banegårds historie gennem 125 år, herunder også privatbanernes anlæg og de nærmeste jernbanestrækninger. Bogen, der er gennemillustreret med mange, hidtil ukendte fotos, bykort m.m., bliver på ca. 150 sider med ca. 250 ill., heraf flere i farver. Pris: 199 kr. Bestnr. 0227.

Nye postkort

Til foreningens veteranjernbaner er følgende nye postkort fremstillet i 1994:

- 5150: MBJ. Diesellokomotivet LJ M 1, bygget af DEVA/ASEA 1921, med tog på Bandholm station, 1993.
- 5151: MBJ. Damplokomotivet ØSJS nr. 2, Kjøge (bygget 1879) ved vandkranen på Bandholm station, 1990.
- 5152: Damplokomotivet ØSJS nr. 6, bygget af Borsig i 1895, med blandetog mellem Høng og Ruds Vedby på Høng-Tølløse Jernbane, 1993.
- 5153: Damplokomotiverne ØSJS nr. 6 fra 1895 og SNNB nr. 3 fra 1910 med udflugtstog mellem Dianalund og Skellevbjerg på Høng-Tølløse Jernbane, 1993.
- 5154: Åbent hus hos DSB Museumstog i Randers, 1993. Ved remisen ses i afstemning damplokomotiverne DSB F 441, R 963, E 991 og F 653.

Postkortene koster 3,00 kr. pr. stk.

*

7925: Tegneren Erling Nederland har for DSB-bladet ladet fremstillet 4 postkort med følgende motiver:

- Erindre 1: 30'er rutebilen afventer togforbindelse.
- Erindre 2: Rangerophold - mælkevogn tilkobles blandetog.
- Erindre 3: Promenadedæk med friluftstorbælskaffe - før IC-tiden.
- Erindre 4: Fra S-banens første år med gennemkørende Nordbanedampstog.

Kortene sælges samlet for 15,00 kr.

7980: PostCarden Forever: Metalpostkort med Aage Rasmussens Lyntogsplakat som motiv. 30 kr.

Ved ordrer på postkort for mindre end 30 kr. skal der tillægges 5 kr. til porto.

Tillæg til DSB, driftsmaterielfortegnelse 1 og 2, 1994.

De medlemmer, der har købt DSB's driftsmaterielfortegnelse gennem DJK, kan mod indsendelse af kr. 20,00 i frimærker (til dækning af kuvert og porto) til Jernbanebøger få tilsendt tillæg 1994 til såvel DRM 1 som DRM 2.

Ønskes der medsendt tillæg fra tidligere år (fra 1981-82 og fremefter; husk at angive år!), må der medsendes ialt 30,00 kr. i frimærker.

Rettelsesblade til DSB SR 1975.

Så er der atter udkommet rettelsesblade til DSB's sikkerhedsreglement, SR 1975, nr. 716-802. Ved indsendelse af kr. 18,00 i frimærker (til dækning af kuvert og porto) til Jernbanebøger, vil de, der har købt DSB SR gennem DJK, kunne få tilsendt rettelsesblade.

Ønskes der tilsendt ældre rettelsesblade er portogebytet 25,00 eller 30,00 kr. alt efter om man bestiller rettelsesblade før eller efter nr. 631.

OBS! For medlemmer, der skal have både tillæg til DRM og rettelsesblade til SR er det samlede beløb i frimærker maksimalt kr. 30,00.

*

Ovennævnte varer bestilles ved indsættelse 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.

BB, HCH og OCMP

D-maskinegruppen



D-maskinegruppen har produceret en ny folder, der henvender sig til medlemmer af DJK, som overvejer en fremtid som aktiv på et arbejdsbold.

I folderen finder du alle relevante oplysninger om gruppens grundlag, arbejdssteder og kontaktpersoner.

Folderen kan erhverves på alle D-maskinegruppens arbejdssteder og i DJKs sekretariat på Vogn-Ex.

HUSK!

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



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

Wilhelm P. Frændrup, Nakskovvej 62 A,
2500 Valby, 36 46 22 55

Medarbejdere

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

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

Bladekspedition

DJK, sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,
1560 Kbh. V. Tlf. 33 93 20 02

Annonceekspedition

DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Jan Forslund, 42 42 04 52. Giro 9 27 58 00

Distribution

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

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen.

»jernbanen« udsendes ultimo: 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 så vidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom med ordet »retur« og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i DJK's arkiv. Indlæg der ikke er signeret af ét 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
30/8	Vogn-ex aften	128
4/9	Udflugt på ØSJS	94/128
6/9	Medlemsmøde i Nykøbing F	128
16/9	Medlemsmøde i Randers	128
21/9	Medlemsmøde i København	128
27/9	Vogn-ex aften	128
4/10	Generalforsamling i Lolland-Falster afdeling	128
12/10	Rundvisning København H	128
12/10	Medlemsmøde i Århus	128
16-17/10	Udflugt til Maribo, jubilæumskavalkade på MBJ	128
25/10	Vogn-ex aften	128
27/10	Medlemsmøde i Herning	128
9/11	Medlemsmøde i København	128



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

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

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

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

Medlemskontingent 1994 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 250,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1994)..... kr. 165,00
Husstandsmedlemmer kr. 165,00
Firmakontingent
(inkl. 6 annoncer å 1/8 side)..... kr. 2000,00

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

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen,
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07
- **Næstformand:** Hans Meyer,
Limfjordsbanen, Blishønevej 9, Godthåb,
9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen,
Solbærvangen 39, 2765 Smørum.
Tlf. 42 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakielski,
Islevbrovej 4D, 2610 Rødovre.
Tlf. 42 91 04 28.
- 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.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen,
Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 31 74 70 32.
- Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trøjborgvej 2C, 3.tv., 8200 Århus N.
Tlf. 86 16 03 08.
- Alf Blume (suppleant),
Paitholmterr. 46D, 3520 Farum.
Tlf. 42 95 53 92.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsinge.
- 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-Christian 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, Blishønevej 9,
Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.

DJKs midtjyske afdeling

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

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

Bent Andersen, Kørhaven 4, st. 19,
5320 Agedrup. 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, Holløselund Strandvej 9,
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Bloustrød Teglværksvej 10, Bloustrød,
3450 Allerød. Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag)
Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise

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

Odense remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

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.

Onsdag den 21. sept. 1994 kl. 19.30

Lernvigbanen - 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.

Onsdag den 12. oktober 1994 kl. 19.00

Besøg på Københavns Hovedbanegård. Vi vil under vejledning af stationschef K.A. Nicolajsen se på Københavns Hovedbanegård »indenfor murene«: Informationskontor, billetsalg, pladsbestilling, kommandopost m.m. Gennem en årrække har banegården været under ombygning, og vi vil også se og høre om dette projekt. Vi mødes »Under Uret«, kl. 19.00 præcis.

Af hensyn til arrangementets afvikling (og begrænset deltagerantal) er tilmelding nødvendig, og den skal foretages *skriftligt inden den 1. oktober 1994* på et åbent brevkort, adresseret til: Dansk Jernbane-Klub, att. Ole-Chr. M. Plum, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Onsdag den 9. november 1994 kl. 19.30

»Fra My til Me - GM-diesellokomotiver ved DSB«. Ingeniør William Oakley fortæller om DSB's diesellokomotiver gennem 30 år.

Vogn-Ex

Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40 (lige ved Dybbølsbro), 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

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

Nordjysk Afdeling

Der afholdes generalforsamling i Nordjysk afd., *onsdag den 23. november 1994 kl. 19.00* i lokalerne på Forchammersvej 7 i Aalborg. Dagsorden i henhold til lovene. Der vil - traditionen tro - blive vist mere eller mindre levende billeder fra året der gik efter den alvorlige del af festen. Søren Gissel

Midtjysk Afdeling

Fredag d. 16. september 1994 kl. 19.30 på Randers station:

Anders Færch Hansen holder foredrag om Vognfabrikken Scandia og fabrikkens »produkter«, herunder »IC2«.

Onsdag den 12. oktober 1994 kl. 19.30 på Hovedbiblioteket i Århus:

»Privatbanerne på vej mod det 21. århundrede«. Direktør Ole Johansen, HHJ, holder foredrag/debatoplæg.

Torsdag den 27. oktober 1994 kl. 19.30 på Herning station:

»Privatbanerne på vej mod det 21. århundrede«, Direktør Knud Vigso, VLTJ, holder foredrag/debatoplæg.

Fredag den 18. november 1994 kl. 19.30 på Randers station:

Midtjysk Afdelings ordinære generalforsamling med efterfølgende »loppemarked« over diverse jernbaneeffekter ved Mariager Remisekomite's foranstaltning.

Alle er velkommen til møderne - også ikke-medlemmer. På gensyn!

Bestyrelsen

DJK udflugter

Østbaneturen den 4. september 1994

I forrige nr. af Jernbanen bragte vi en udforlig beskrivelse af efterårets udflugt, nemlig turen med damplokomotivet ØSJS Nr. 6 på sin gamle hjemmebane, Østbanen, den 4. september. *Desværre glemte vi at gøre opmærksom på betalingsfristen, som er den 25. august 1994.*

Her er chancen for at opleve D-maskinegruppens eneste koreklare damplokomotiv i denne sæson for fuld damp med mange herlige fotostop. Dette er også din chance for at møde uflugsafdelingens medlemmer og give dem din personlige mening om fremtidens udflugter. Vel mødt i Køge.

★

Tilbringertog København-Maribo den 16.-17. oktober 1994

Som varslet i forrige nr. af Jernbanen, arrangerer Udflugtsafdelingen i samarbejde

med Helsingør Jernbaneklub kørsel til festlighederne i Maribo 16.-17. oktober 1994. DJK har simpelthen købt et antal pladser i Helsingørs tog, som fremføres af damplokomotivet OKMJ Nr. 14. På strækningen København-Nykøbing Falster vil der være MY-lokomotiv foran, til dels for at spare de dyre kul. Fra Nykøbing til Maribo køres med damp.

De præcise tider er ikke endnu aftalt, men der er afgang fra Hovedbanegården den 16. om morgenen og ankomst i Maribo ved middagstid. Returrejsen starter den 17. oktober i Maribo sidst på eftermiddagen med ankomst på Hovedbanegården først på aftenen. For oplysninger om præcise afgangstider og om mulighederne for påstigning undervejs, henvises til DJK's telefonavis, 33 33 86 97, hvor den præcise rejsebeskrivelse vil være indtalt efter den 15. september.

Prisen vil være 250 kr. retur og 150 kr. enkelt. Indbetaling kan foretages allerede nu på Giro 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafd., Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbhv. V, og man bedes anføre ved betaling for enkeltrejser om det er tilrejse eller frarejse man ønsker (rejsedato er nok som klar besked). Indbetaling skal være foretaget inden 1. oktober.

Klubbens medlemmer bedes støtte det samarbejde mellem Museumsbanen, Udflugtsafdelingen og Helsingør Jernbaneklub, men skulle enkelte medlemmer ønske anden transportform henvises endnu en gang til DJK's rejseordning, hvor man kan få en god rabat. Kontakt Birger Bruun på Vogn-Ex, tlf. 33 93 20 02 i god tid for rejsedagen. Medlemmer der ønsker at overnatte i Maribo må selv træffe aftale med vandrerhjem, hotel eller andet.

Alf, Keld og Preben