



jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

FEBRUAR 1995





DSB Unimog, politi-nr. PE 47 386, som togmaskine foran rangertræk Odense-Tommerup-Glamsbjerg. Her fotograferet af Sven Gade på vej fra Tommerup til Knarreborg, 12. august 1994.



Sidste tog i 1994 på Tommerup-Assensbanen blev 2. september dette KLK-udflugtstog for svenske jernbane-entusiaster, fremført af VNJ 11 (Frichs 1932). Det gør her holdt på Nårup station og er fotograferet af stationens ejer, Sven Gade, der er mangeårigt DJK-medlem.

Tommerup-Assens banen

er for tiden nok den mindst trafikerede af de 10 tilbageværende DSB-godsbaner: Der kører siden 1993 ikke regelmæssig trafik på den fynske godsbaner. Men det betyder ikke, at det er umuligt at adressere forsendelser til banen. Sidst det skete, var 12. august 1994, da en svejtsisk godsvogn med landbrugsmaskiner skulle til

Glamsbjerg. Det gav anledning til et noget usædvanligt rangertræk Odense-Tommerup-Glamsbjerg, med oprangeringen: PE 47 386 (Unimog)-SBB Kbs!

DSB Banes Unimog'er må, efter hvad »jernbanen« erfarer, trække indtil to to-akslede godsvogne, men det sker normalt kun i forbindelse med baneafdelingens aktiviteter. Fremførsel af rangertræk er enestående...

Årets sidste tog på banen til Assens var et udflugtstog for Kolding Lokomotivklub 2. september 1994. Toget var bestilt af svenske jernbaneentusiaster og fremførtes af VNJ 11.

Forsiden

Godsbanen Viborg-Løgstør har været i fokus de seneste år. I modsætning til andre DSB-godsbaner, der mest kan karakteriseres som »hvilede« - se de øvrige fotos på denne side - er der daglig og til tider livlig trafik på Løgstørbanen. Her et glimt fra den grønne, danske vinter, »fanget« af Mogens Duus ved Skringstrup 18. november 1994 med MT 159 forspændt det daglige godstog. Læs Mogens Duus' og Frits Sørensen debatindlæg først i bladet - i deres analyse når de til overraskende resultater...

Det gamle fotografi (15)

Da Skagensbanen fik Y-tog...



»Det gamle fotografi« er denne gang noget nyere end sædvanligt. Skagensbanen var ligesom VLTJ tilbageholdende med at skrotte damploko, men i slutningen af 1960'erne kom skærebrænderne også i gang i Nordjylland: Her har Preben Bech forevigtet de en gang så smukke SB 2 og 3, der efter 15-20 års total uvirksomhed i november 1968 blev skrottet i Jerup. I baggrunden skimtes de to enestående motorvogne, teaktræs-spøgelset M 7 (ex. HBS) og Scania/Maybach personvogns-ombygningen M 3, der forsvandt ved samme lejlighed. Sådan forgår alverdens herligheder... men man kan så glæde sig over, at »soster« SB 1 i 1994 kom under DJK/MHVJs vinger til en fremtid under damp.

Anders Riis



35. årgang nr. 1, februar 1995

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Wilhelm Frændrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN:
Anders Riis

Delvis farvel

Med dette nummer af »jernbanen« er det en realitet, at Jan Forslund, der tiltrådte som ansvarshavende redaktør i august 1986 sammen med undertegnede, og som fortsatte som medredaktør, da jeg i oktober 1990 overtog styret som ansvarshavende redaktør, siger farvel til posten som aktiv redaktør. Redaktørhvervet er på mange måder en post som frontkæmper, og man kan være sikker på, at enhver har sin mening om den måde, man forvalter det på - ikke mindst i DJKs bestyrelse, der - set fra redaktionens synspunkt - måske ikke altid har forstået at værdsætte det arbejde, der ydes fra bladets redaktion.

Nu er klimaet imidlertid mildnet, men det ændrer ikke på Jan Forslunds beslutning om at trække sig tilbage fra den udsatte post i bladets hovedredaktion. Heldigvis har han indvilget i at fortsætte med visse administrative opgaver, ligesom han fortsat står bag »Sporhunden« og bladets annonce-ekspedition. Heller ikke bladets officielle adresse flyttes som følge af ændringen.

Jeg vil gerne her takke Jan Forslund for det kæmpemæssige arbejde, han har gjort med først at rette op på det skrantende blad, efter at bestyrelsen ved årsskiftet 1985/86 måtte træde til som en nødløsning, og siden være med til at lægge en linje og lægge Danmarks største tidsskrift for jernbane-entusiaster i støbeskeen som et moderne, men klassisk jernbane-tidsskrift, og det er ikke mindst hans fortjeneste, at de negative medlems-tilkendegivelser om bladet fra midten af firserne nu i vidt omfang er afløst af positive.

Det har været et hestearbejde, men resultaterne er højst synlige. Tak for det, Jan!

Anders Riis

På udflugt med DJK - også i fremtiden

Af Preben Clausen

Udflugtsafdelingen i DJK har ført en omskiftelig tilværelse siden starten for mange år siden. I begyndelsen var afdelingen faktisk bestyrelsen, der entusiastisk lavede udflugter til de mange spændende steder, der fandtes dengang.

Mange forskellige personer har været involveret i udflugtsafdelingen, og de har alle haft en idé, som de har gået efter.

Engang var det meget givtigt at lave udflugter, og der var mange mennesker med på de spændende ture.

Nu er det sværere at få mange mennesker med på turene, men der er stadig mulighed for at lave spændende ture. Hvis man spørger klubbens medlemmer, er der ingen ende på de spændende ture, der blot ligger og venter på at blive lavet. Problemet er deltagerantallet, og det er nu den nuværende udflugtsafdelings triumviratsopgave at kæde de spændende udflugter sammen til et passende antal deltagere.

Vores politik er i princippet at lave to udflugter hvert år, én i foråret og én i efteråret. Derudover prøver vi at lave en eller to ture om året i samarbejde med andre udflugtsarrangører, enten i udlandet eller herhjemme. Fælles for alle ture er, at de skal kunne bære sig økonomisk eller med et mindre overskud. Vi kan ikke lave udflugter, der altid ender med et negativt resultat, for hvem skal betale? Der er jo kun medlemmerne til det.

Derfor er vores opgave bl.a. at få et større deltagerantal på turene. Og til en rimelig pris, men dér er også en øm tå, for hvad er rimeligt? Er det 90 kr. for en hel dag med to damplokomotiver og tilrejse inkluderet, eller er det 900 kr. for det samme?

Jeg tror, at vore medlemmer skal være villige til at give dét, udflugterne koster, for vi kan ikke få alt til udsalgs- eller dumpingpriser.

Personerne i udflugtsafdelingen er Alf Blume, Keld Haandbæk og Preben Clausen, og vi vil gerne yde et stykke arbejde i foreningen, så vi kan få en udflugtsafdeling, der er livskraftig, men det kræver også, at medlemmerne bakker op om og deltager i udflugterne.

Hvis udflugternes kvalitet ikke er i orden, skal vi have det at vide, men det er medlemmerne der skal deltage. □



Indholdsfortegnelse

Ophugning på Skagensbanen (Det gamle fotografi).....	2	Bogameldelser	28
DJK lederen.....	3	Møder i DJK	30
Løgstørbanen - regnefejl	4	Udflugter	30
Med rælsbuss gennem Danmark.....	8	Jernbanebøger	32
NJKs jubilæum	10		
Sporhunden	11	Nr. 2, 1995 ventes udsendt ultimo april 1995 under redaktion af Anders Riis.	
Nyt fra DBJ.....	11		
At bygge bro.....	12	Tidsfrister:	
Nye persontog til privatbanerne	16	Sidste frist for stof til nr. 2/95 - 1. marts 95.	
Vogn-Ex - DJKs samlingssted	18	Sidste frist for stof til nr. 3/95 - 1. maj 95.	
Jernbanenyt - kort fortalt	20		
• DSB-nyt.....	20	<i>Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 22. februar 1995.</i>	
• Færgenyt	25		
• Veteranbanerne.....	26		

Regnefejl lukker måske



Løgstørbanen..!

**Af Frits Sørensen og
Mogens Duus**

I efteråret 1994 aflagde »Løgstørbaneudvalget« rapport om trafikken og mulighederne på banestrækningen. Udvalget skulle primært afdække mulighederne for at opnå støtte til en modernisering af banen, og rapporten synes ganske seriøs i sine analyser af mulighederne for at finansiere en gennemgribende modernisering af strækningen. Rapporten ledsages desuden af dels en redegørelse for banens driftsresultat, dels af en såkaldt »Rentabilitetsmodel« for Løgstørbanen. Rapporten drager ingen konklusioner, men bilagsmaterialet fra DSB synes at være fremstillet udefølgende med nedlæggelse for øje.

Det er almindeligt kendt, at DSB Gods gennem mange år har betvivlet banens eksistensberettigelse og måske endda modarbejdet banens muligheder. I godsdivisionsens plan for 1992-95 anføres direkte (cit. p. 28!) at »Der gøres i 1991/92 endnu et forsøg på lukning af Viborg-Løgstør banen«. Der har imidlertid også gennem flere år været stridigheder, hvor DSB hævder at

Læserne skriver

Godsbanen Viborg-Løgstør har gennem en længere årrække levet en truet tilværelse. Lokale kræfter har modsat sig en nedlæggelse, og senest på et møde i september 1993 nedsatte trafikministeriet, Nordjyllands Amt og Løgstør kommune et udvalg til undersøgelse af støttemulighederne for at opnå midler til en modernisering. Denne modernisering skulle skabe den nødvendige infrastruktur, for at banen har en chance for at blive konkurrencedygtig.

kunderne ikke vil benytte banen, mens kunderne omvendt hævder, at DSB intet gør for at gøre jernbanetransporten attraktiv.

Problem: Ringe spor

Rapporten konkluderer bl.a., at det store problem er sporets ringe stand, idet det kun kan bære 16-18 tons akseltryk mod 22,5 tons på det øvrige banenet. Samtidig trænger større vedligeholdelsesarbejder sig på, og det skønnes, at der skal investeres op mod 55 mio. kr., hvormed spor m.m. kan bringes i en stand, hvor det matcher standarden på det øvrige banenet. Rapporten anviser veje til finansiering, hvor det dog ikke er muligt at opnå dækning for de sidste 20 mio. kr.

Baggrunden for tallene i den såkaldte rentabilitetsmodel er for en dels vedkommende stort set udokumenterede i rapporten. Bilaget er gengivet nedenfor, og opererer med en »i dag« annon 1993-model og et af DSB Gods beregnet »Optimum«.

Rapportens rentabilitetsmodel har vi tillige suppleret med en kolonne, kaldet »1993 + 230%«, idet Løgstørbaneudvalget også vurderer, at såfremt strækningen udbygges, vil det være realistisk at øge transportmængden i dette forhold. Tillige har vi forsynet modellen med de to nederste rækker, der tager højde for den samlede indtægt af

Næste side: Løgstørbanen giver rig lejlighed til stemningsbilleder - her er ikke blevet ændret mere end højst nødvendigt gennem tiderne. Her er dagens godstog på vej gennem Hornum mod Løgstør 18. november 1994. Foto: Mogens Duus. Ovenfor har samme fotograf »fanget« MT 163 i Østrup, nogle år tidligere, 17. februar 1989.

godstransporten. Rapportens tal indeholder nemlig ingen vurdering af værdien for det øvrige banenet af det gods, Løgstørbanen bidrager, hhv. kunne bidrage med.

Nedenfor gøres der rede dels for 230%-modellens indhold, dels argumenteres der for, at beregningen af »Optimum«-kolonnen er fejlbehæftet i så voldsom grad, at den på ingen måde bør have konsekvenser for banens fortsatte beståen.

Vores mål er at dokumentere, at en eventuel nedlæggelse af Løgstørbanen IKKE kan dokumenteres i manglende mulighed for at gøre driften rentabel. En sådan beslutning vil snarere bunde i DSB's reduktion af godsbetjeningen i mange tyndt befolkede områder, idet fokus først og fremmest er på gods i hele »bloktog« mellem udlandet og nogle få, indenlandske godsterminaler. Denne politik er efter vores opfattelse ikke rigtig, og direkte i modstrid med EU's intentioner om at overflytte muligt gods fra bil til bane - intentioner, der også findes i den danske trafikplan »Trafik 2005«...

Kritik af »Optimum«-modellen

Som anført ovenfor, synes Optimum-modellens talmateriale i høj grad at være udkomenteret. Det gør det vanskeligere at påpege, hvor beregningerne er gået galt, men et par bud på alvorlige kalkulationsbrist skal alligevel gives:

Banens ombygning til større akseltryk

Skal der foretages en seriøs vurdering af strækningens økonomiske muligheder, bør det naturligvis ske på baggrund af forventningerne til en nødvendigt moderniseret jernbane. Modellen tager ikke højde herfor, idet det ses at det kalkulerede akseltryk ikke er hævet. Antal tons pr. læsset vogn er nemlig holdt uændret.

Trækraftbehov

I modellen - også den for 1993 opstillede - angives en afskrivningsperiode på 10 år samt en investering på 750.000 kr. - for 0,3

lokomotiv anvendt i 1993. Da der næppe er grund til at drage afskrivningsperioden i tvivl er de angivne beløb totalt forføjede, da de aktuelt anvendte lokomotiver er bygget omkring 1960 og dermed forlængst afskrevne. Og det kan næppe nogetsteds forsvares blot at skulle repræsentere en værdi på 3/4 mio. kr.! Betvivles dette, kan man blot sammenligne med, hvad tilsvarende eller kraftigere lokomotiver af samme alder handles til på det danske marked i dag. Eksempelvis solgtes tre langt kraftigere lokomotiver (MY-lokomotiver) til kunder i Sverige ved årsskiftet 1993-94 for ca. 300.000 kr./stk.

Optimum-modellen kalkulerer tillige baglæns, at der bliver behov for 2,4 lokomotiver til driftens afvikling - og iøvrigt at man kører fire dobbeltture om dagen af hensyn til den større belastning af lokomotivet i det enkelte tog på grund af den øgede trafik. Dette er forkert. Efter en spormodernisering vil strækningen kunne bære også DSB's kraftigste lokomotiver. Disse vil kunne fremføre det anførte antal vogne i to togpar pr. dag (med ca. 2000 t belastning pr. tog). Behovet er altså betydeligt mindre - og de kraftigere lokomotiver vil også være fuldt afskrevne i dag under anvendelse af den samme afskrivningsperiode.

Lokomotivføreromkostning

Når kørselsomfanget øges fra 1 til 4 daglige dobbeltture, forudsættes der åbenbart anvendt to mindre lokomotiver til hvert tog. Men som ovenfor påvist, vil der kun skulle anvendes maksimalt 2 lokomotivførere pr. dag mod modellens 8. Også behovet for rangerpersonale vil være væsentligt reduceret - dvs. 2 mand pr. tog; ialt 6 mand.

I optimum-modellen er der regnet med en 8-dobling af lønomkostningerne, dvs. 24 mand, i forhold til en 4-dobling af driften. Dette er paradoksalt, idet ovenstående - forkerte - teori ganske vist fordrer en fordobling af lokomotivførernes antal pr. tog (to lokomotiver pr. tog), men der vil fortsat kun være behov for eet sæt rangerpersonale (2 mand) pr. tog. Med andre ord vil det

kun være nødvendigt med et personale på 4 mand pr. tog, dvs. ialt 16 personer, hvis modellens iøvrigt uhensigtsmæssige lokomotivanvendelse for en stund antages at holde stik. men det reelle behov er altså på 6 mand, ved en fornuftig anvendelse af trækraft.

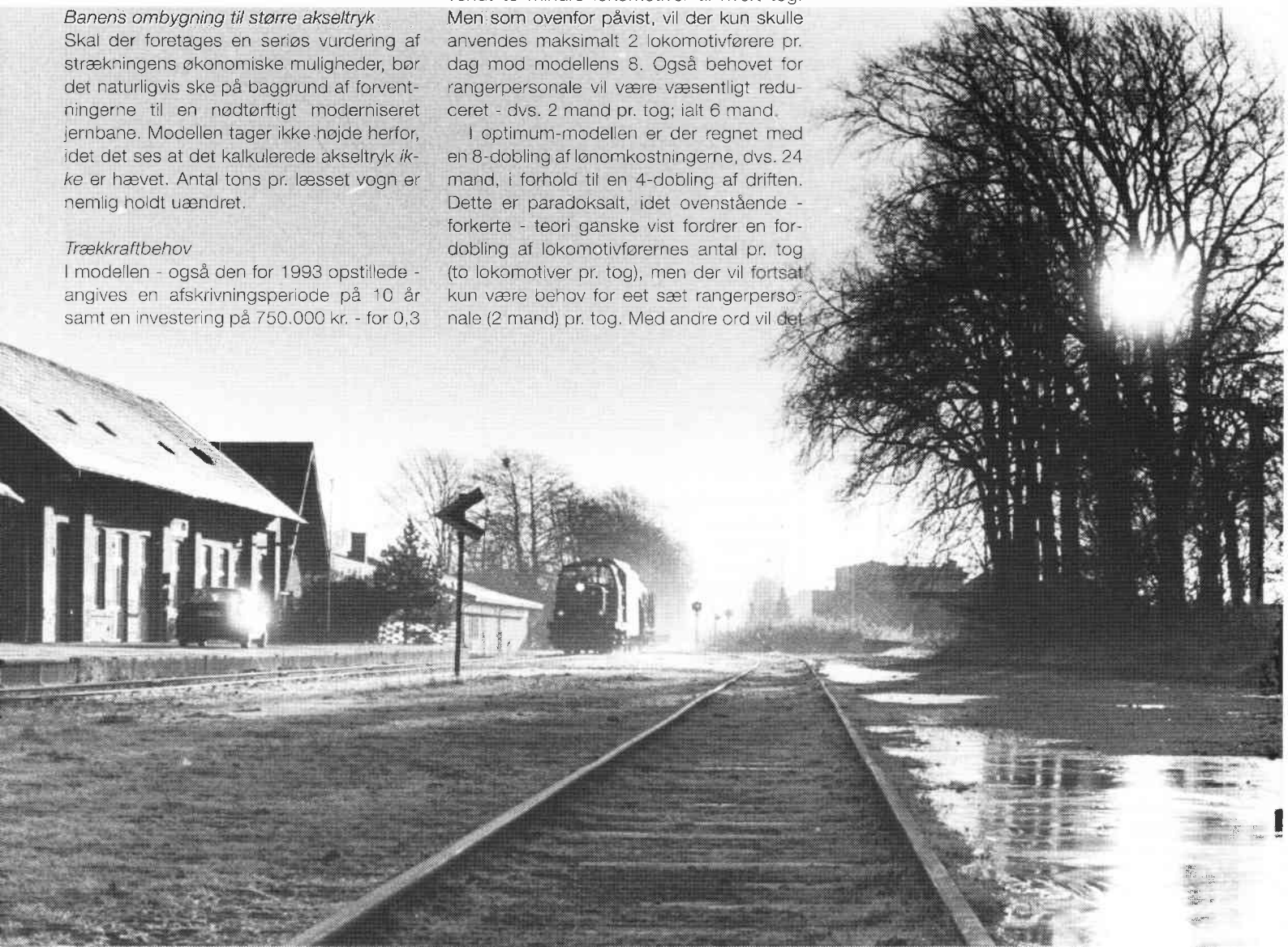
Baggrund for 1993 + 230%-modellen

Modellen er justeret for fejl, Optimum-modellen er kritiseret for i det ovenstående, og tager iøvrigt udgangspunkt i forholdene for en moderniseret banestrækning.

Banens ombygning til større akseltryk

Det er naturligvis ikke sandsynligt, at alle vogne kører med maksimalt læs. Men en stigning i den gennemsnitlige vægt er absolut realistisk jfr. rapportens referencer til undersøgelser hos erhvervslivet. I 1993 var den gennemsnitlige godsvægt pr. vogn 28 tons med et tilladt akseltryk på 16, hhv. 18 tons, hvor sidstnævnte er givet på dispensation ved særlige transporter.

I 230%-modellen er vægten af gods pr. vogn i 1993 justeret med en faktor, svarende til forholdet mellem det hidtidige tilladte akseltryk (18 t) og det gældende efter en eventuel ombygning (22 1/2 t), idet den gennemsnitlige godsmængde pr. vogn forventes at stige med en tilsvarende faktor.





Den enlige MT'er i Viborg remise gøres klar til dagens dobbelttur til Løgstør.
Foto 2. september 1992: Mogens Duus.

befordring med jernbane. I virkelighedens verden må det antages, at størstedelen af godset vil være tabt for DSB.

Ifølge rapporten er DSBs samlede indtægt af gods til og fra strækningen i 1993 anslået til ca. 1,8 mio. kr. Heraf er 0,5 mio. kr. indtægtsført i rentabilitetsberegningen for strækningen Viborg-Løgstør. Løgstørbanen tilfører således resten af virksomheden DSB en meromsætning på 1,3 mio. kr.

Læserne skriver

hvor stor en del heraf, der er direkte fortjeneste for DSB, er vi ikke i stand til at give noget bud på. Imidlertid er det givet, at en nedlæggelse af Løgstørbanen vil betyde ringere udnyttelse af DSBs øvrige transportberedskab - godstogene ad hovedstrækningerne skal rulle alligevel - og omkostningerne hertil påvirkes næppe meget af, at der kan ses bort fra 5-6 daglige vogne til/fra Løgstørbanen.

Der kan iøvrigt næppe være tvivl om, at havde DSB i midten af 1960'erne anvendt

Kommentarer iøvrigt

Det er fascinerende at se en kalkulation, der skal prøve at dokumentere, at Løgstørbanen er et fallitbo, medmindre man kan nå en godsmængde på 780.263 tons om året...! Det er fascinerende, fordi det samtidig er muligt i DSB's årsberetning for 1991 at læse, at den samlede godsmængde (bortset fra transittrafik) dette år udgjorde 5.611 tus. tons. Med andre ord: Når Løgstørbanen tegner sig for ca. 14% af den samlede indenlandske godsmængde på skinner, vil den være rentabel. Med et sådant regnestykke in mente, er det næppe rentabelt overhovedet at drive godstrafik, når der bortses fra en transitrute mellem Skandinavien og Tyskland! Regnestykket kan omvendt også anvendes til nedlæggelse af trafikken på en vilkårlig jernbanestrækning efter forudtænkende.

Ser vi bort fra denne sammenligning, der forhåbentlig kan medvirke til at stille modellen i det lys, den fortjener, kan man erindre sig, at en overflytning af godsmængderne fra bane til bil også har omkostninger, bl.a. til øget vedligehold af vejnettet og til en generel »miljøbelastning« - som desværre er så umulig at prissætte.

Og så den helt store regnefejl...

Den store og principielle fejl i beregningen er dog endnu ikke nævnt. Det er, at Løgstørbanen betragtes som en isoleret enhed, som ikke må være tabsgivende, uden hensyntagen til hvilke konsekvenser en nedlæggelse vil have for det samlede regnskabsresultat i virksomheden DSB.

Skal optimum-beregningen tages for pålydende, må det forudsættes, at al gods transporteret over strækningen i 1993 - i tilfælde af en nedlæggelse - transporteres på bil til/fra Aalborg, Hobro eller Viborg for

Korrigeret rentabilitetsmodel for Løgstørbanen

	1993	Optimum	1993 + 230%
Fysik			
Længde i km	80	80	80
Driftsdage pr. år	251	251	251
Antal lokomotiver	0,3	2,4	0,3
Antal tog pr. år	503	2.019	503
Antal togkm pr. år	40.206	161.545	40.206
Antal vogne pr. tog	3	23	8,3
Antal vogne pr. år	1.558	46.444	4.186
Antal læssede vogne pr. år	935	27.867	2.512
Antal tomme vogne pr. år	623	18.578	1.674
Antal ton pr. år	26.641	780.263	87.915
Antal ton pr. vogn (læsset)	28	28	35
Indtægter			
Pr. ton i kr.	19	19	19
Ialt pr. år	500.000	14.644.030	1.670.385
Udgifter			
<u>Kapitalomkostninger</u>			
Lokomotiver			
investering (kr)	750.000	6.026.838	0
Afskrivning (år)	10	10	0
Forrentning (% p.a.)	7%	7%	-
Årlig kapitalomkostning (kr)	106.783	858.086	0
<u>Driftsomkostninger</u>			
Infrastruktur	1.740.000	1.740.000	1.740.000
Lokomotiv			
Energikr. (kr. pr. km)	4	4	4
Vedligehold (kr. pr. km)	5	5	5
Lokofører pr. år	746.172	5.996.077	746.172
Vogne			
Vognleje (pr. dag)	100	100	100
Driftsomkostninger ialt	2.991.768	13.785.944	3.266.626
Ialt pr. år	2.991.768	13.785.944	3.266.626
Resultater			
Dækningsbidrag ved Løgstørbanen	+2.598.551	0	+1.596.241
Samlet indtægt ved den totale transportopgave	Ikke beregnet	Ikke beregnet	5.940.000
Bruttoindtægt til »resten« af DSB	Ikke beregnet	Ikke beregnet	2.673.374



Et usædvanligt jubilæum

Løgstørbanen kunne 25. januar i år passere en rund dag, som vist ingen anden dansk jernbane i drift har kunnet gøre den efter: 60-året for fremsættelsen af det første forslag til banens nedlæggelse. Næsten samtidig var forfatterne af vedstående debatindlæg kaldt til konference om banens fremtid sammen med kommunerne langs Løgstørbanen. Her deltog Frits Sørensen og Mogens Duus som uvildige eksperter og gjorde i den forbindelse overfor kommunalpolitikere og inviterede folketingspolitikere rede for baggrunden bag deres resultater.

Mærkatet på denne side blev fremstillet i 1930'ernes kamp om banen, men temaet er fortsat aktuelt. Nedenfor et uddrag af, hvad trafikminister Friis-Skotte IKKE fik lov at gennemføre i 1935 - blandt andet fordi man ikke fandt det økonomiske baggrunds-materiale tilstrækkeligt:

Uddrag af:

FORSLAG TIL LOV om Nedlæggelse af Banen Viborg-Aalestrup samt om Nedlæggelse af Statsbanen Hobro-Løgstør m.m.

(Fremsat i Folketinget den 25. Januar 1935 af Minister for offentlige Arbejder Friis-Skotte).

§ 1.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statskassens Regning fra et af Ministeren fastsat Tidspunkt:

- 1) at erhverve Privatbanen fra Viborg til Aalestrup paa de i § 12 i Koncession af 28. Maj 1890 for Viborg Amtsråd til Anlæg og Benyttelse af nævnte Bane nærmere fastsatte Vilkaar, og
- 2) at nedlægge den foran under Punkt 1) nævnte Bane fra Viborg til Aalestrup, naar denne er erhvervet af Staten, og den Staten tilhørende Jernbane fra Hobro til Løgstør.

§ 2.

Den til Erhvervelse af Viborg-Aalestrup Banen nødvendige Kapital udredes af Statsbanerne, hvis Anlægskapital forhøjes med Overtagelsessummen, men ved Nedlæggelsen af Viborg-Aalestrup Banen og Hobro-Løgstør Banen nedskrives med 2,5 Mill. Kr.

samme form for rentabilitetsberegning, ville også godstrafikken være nedlagt sammen med persontrafikken i 1966. Det skete ikke, fordi DSB på daværende tidspunkt var klar over, at en nedlæggelse godt nok betød farvel til en isoleret set underskudsgivende strækning, men samtidig gav mærkbart mindre gods til befordring mellem f.eks. Viborg og Padborg. Vi står uforstående overfor hvilke motiver, der får DSB til at ændre beregningspraksis.

Konklusion

Formålet med Optimum-modellen virker »tåget«, og kan kun anvendes til eet, nemlig at dokumentere, at banen uden en spor-modernisering sandsynligvis fortsat vil give et negativt dækningsbidrag. Optimum-modellen er i sin grundsubstans aserios og direkte vildledende for ikke-fagfolk på en lang række punkter. En *serios* gennemgang af banen fordrer imidlertid også en vurdering af 230%-modellen, som vi har søgt opstillet ovenfor. Og netop denne model dokumenterer, at banen - *forudsat at den moderniseres* - vil kunne give et *betydeligt, positivt dækningsbidrag* til DSB's samlede drift.

Nærværende dokument viser dermed, at Løgstørbanen fortsat har sin berettigelse. Det ikke blot gennem en miljømæssig og EU-målsætningsvis anskuelse, men også gennem en økonomisk betragtning. Det er naturligvis et spørgsmål om at finansiere den nødvendige spormodernisering, men med banens mulighed i erindring kan det kun være relevant at påbegynde dette arbejde hurtigst muligt. Et sådant arbejde vil være helt i tråd med ånden i planen »Trafik 2005«.

Samtidig peger gennemgangen på, at DSBs kalkulationer i relation til lukning af baner og stationer generelt bør underka-



Nå at opleve dampdrevne, smalsporede skovbaner i en overvældende smuk og uberørt natur. Besøg tre af de mest interessante systemer: Moldavita, Visius de Sus og det helt særegne Commandauesystem (se artiklen i Jul på hjul). Tilrejse og en god del af rundturen med tog - oplev en masse østeuropæiske jernbaner og tag afsked med Gedser-Warnemünde (indst. K95vinter).

**Afrejse fredag 1. september 1995,
hjemkomst mandag 11. september.
Pris ca. 6.700 kr.**

Bemærk at sidste tilmeldingsfrist er 1. april 1995, så skynd dig at få programmet! - Send straks en frankeret (5 kr) A4-svarkuvert til: John Poulsen, Nørregade 21, 4690 Haslev.

stes en nøjere gennemgang, for ikke at forlede de ansvarlige beslutningstagere i stat, amt og kommune til at drage forkerte slutninger. □



Banearbejde i sving på Løgstørbanen, ved Østrup. Moderniseringen til 22,5 tons akseltryk er afgørende for, om et opland svarende til fem-seks procent af Danmarks areal også i fremtiden skal have adgang til miljøvenlig godstransport. Foto: Mogens Duus, 17. februar 1989.



VL TJ OHJ S 48 (forrest) og S 49 kører i land i Nyborg fra M/F Kronprins Frederik.

Ved roret uden slinger i valse sad VL-TJs motorfører, Michael Clemmensen, her i S 48 under opholdet i Holstebro.



Danmark på tværs - med rælsbuss..!

Vellykket november-udflugt Holbæk-Lemvig med DJK, Midtjysk Afdeling

Af Anders Riis

»Tænk, hvis vi havde haft mulighed for at invitere medlemmerne af Svanska Motorvagnsklubben... De var blevet helt elektriske (X16)...!«

Stemningen var gemytlig, grænsende til det overstadige, da Midtjysk Afdeling 20. november 1994 pludselig fik lejlighed til at gennemføre en veteranogts-udflugt lidt ud over det sædvanlige: En heldags-tur Holbæk - Høng - Slagelse - Korsør - Nyborg - Snoghøj - Taulov - Fre-

dericia - Vejle - Brande - Herning - Holstebro - Vemb - Lemvig...

Anledningen var, at Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane havde købt de to af Holbæk Privatbaners sidste »dadelæsker«, S 48 og 49, der for egen kraft skulle køres til Lemvig. VLTJ havde intet imod, at DJK-



Rejsende udveksles med ordinært IC-tog under krydsning på Gadbjerg station.



Hans Henrik Larsen kikker interesseret op fra sin madpakke, mens Dan S. Larsen studerer billeder - undervejs.

midtjysk afdeling lavede turen til en veterantogs-udflugt og med skinnebusser, der er bygget til hastigheder op til 115 km/t, kunne det tillige gøres indenfor en overskuelig tid.

Med godt tre ugers varsel blev udflugten kundgjort, og en snes deltagere meldte sig, de fleste med påstigning i Nyborg eller Odense.

Undertegnede stod på i Nyborg, og det var med forventning, vi så M/F Dronning Ingrid nærme sig færgelejet. Men ak! Færgeren var som blæst for svenske »dadelæsker«. En hurtig telefonisk forespørgsel fra lodsen på den jyske side, Peter Nygaard Jensen, godtgjorde, at toget var med den næste færge: Lodsen på Sjællands-siden var blevet ramt af pludselig sygdom, hvilket havde forsinket afgang med en time.

Imidlertid er svenske skinnebusser kvikke køretøjer, og inden Middelfart var nået, var det meste af den tabte time indvundet. Turen mod Fredericia gik ad »nærmeste omvej«, nemlig Danmarks nyeste jernbane Snoghøj-Taulov, der med interesse blev studeret i for-bifarten.

Turen gik planmæssigt videre mod Brande, selv om der blev konstateret kardan-støj fra S 49, der som den ringeste af skinnebusserne ikke havde kørt i tre år forud for udflugten. På grund af utæt tag m.v. foretrak udflugtens deltagere da også den tætte og pæne S 48 som opholdssted.

Et længere ophold blev a.h.t. krydsning/overhaling gjort i Brande, hvor man havde lejlighed til at studere remisen, der bl.a. indeholder en veteran-skinnebil, MHVJs hen-

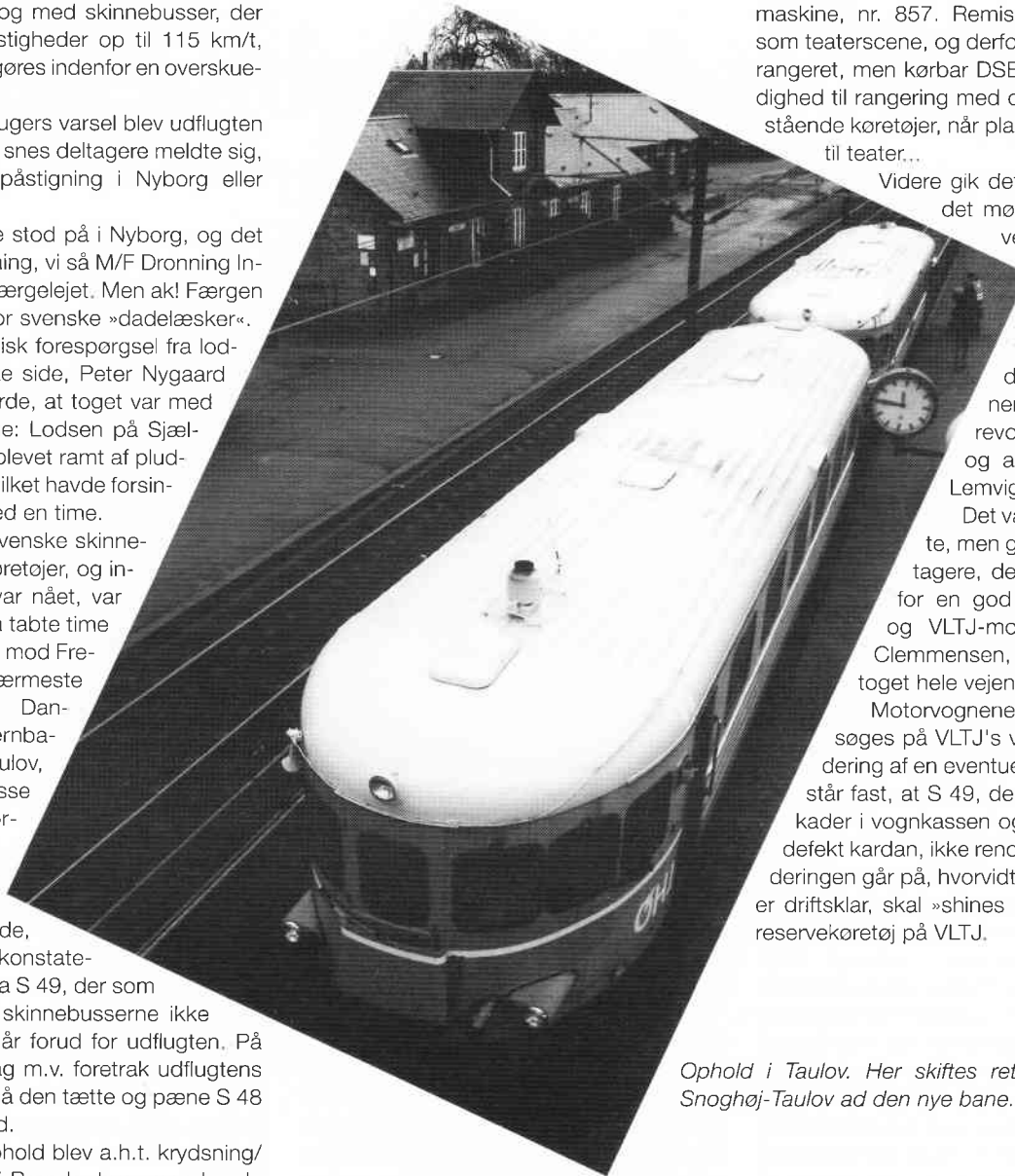
satte Frichs-firkanter SB M 4 samt KLKs D-maskine, nr. 857. Remisen bruges tillige som teaterscene, og derfor har man en ud-rangeret, men kørbare DSB-sideretter til rådighed til rangering med de i remisen henstående køretøjer, når pladsen skal bruges til teater...

Videre gik det mod nordvest i det mørke og regnfulde vejr. Mellem Herring og Holstebro opgav S 49's kardan definitivt, men heldigvis kunne vognen køre som »styrevogn« til Holstebro og atter fra Vemb til Lemvig.

Det var en række trætte, men glade udflugtsdeltagere, der kunne sige tak for en god tur til hinanden og VLTJ-motorfører Michael Clemmensen, der havde kørt toget hele vejen fra Holbæk.

Motorvognene skal nu undersøges på VLTJ's værksted for vurdering af en eventuel renovering. Det står fast, at S 49, der har store rustskader i vognkassen og nu desuden en defekt kardan, ikke renoveres, mens vurderingen går på, hvorvidt S 48, der faktisk er driftsklar, skal »shines op« til brug som reservekøretøj på VLTJ. □

Ophold i Taulov. Her skiftes retning efter turen Snoghøj-Taulov ad den nye bane.



▲ Turens yngste deltager, Mikkel på to år, ta'r sig en »blunder« i S 48's bageste førersæde.

Vel ankommet til Lemvig i skumringen - efter en 372,6 km lang tur gennem (næsten) hele Danmark. ►



Rapport fra et jubilæum

Norsk Jernbaneklubb fejrede 25 års jubilæum den 1. oktober 1994



NJK's damplokomotiv 236, type 24b med udflugtstog på Krøderbanen ved NJK's 25-års jubilæum 1. oktober 1994. Foto BJ.

Af Bent Jacobsen

DJK's søsterforening i Norge, Norsk Jernbaneklubb, kunne den 1. oktober 1994 markere, at der var forløbet 25 år, siden foreningen blev stiftet. Jubilæet blev fejret med reception, særtogskørsel og festmiddag, hvortil også var inviteret repræsentanter for SJK og DJK.

Lørdag formiddag holdt et jubilæumstog oprangeret på Oslo S. Toget var forspændt et elektrisk lokomotiv El 8.2060, bygget af Thunes mekaniske Verksted i 1941. Lokomotivet blev udrangeret fra NSB i 1987 og overladt NJK efter aftale med jernbanemuseet i Norge. Toget bestod iøvrigt af fem flotte træbyggede og fint lakerede boggievogne, hvoraf især den bagerste tiltrak sig Deres udsendtes opmærksomhed. Det var nemlig ABo 118, en salonvogn udstyret med en stor åben endeperron, en fornem salon, luxuriøse sovekupeer, køkken og brusebad. Vognen var bygget som repræsentationsvogn for de norske statsbaner i 1926 og den har også tjent som kongevogn for Kong Håkon den 7., bl.a. ved åbningen af flere jernbanestrækninger. I 1978 blev vognen udrangeret og overladt til NJK. Efter en stilfuld reception med champagne, kage og diverse taler afgik særtoget med kurs mod Vikersund. Undervejs gjordes et kortere ophold i Drammen, hvor den til lejligheden indforskrevne sang- og dansetrup »Drammensrallerne« underholdt med gamle jernbanearbejdersange til harmonikamusik.

Ud på Krøderbanen

I Vikersund skiftede vi maskine, idet NJK's

store damplokomotiv 236 af type 24b, bygget hos Thune i 1912 skulle trække toget videre ad Krøderbanen. Lokomotivet, der er en stor 4-koblet maskine, blev udrangeret i 1970 og er stillet til rådighed for NJK efter aftale med Jernbanemuseet.

Krøderbanen blev anlagt i 1872 som smalsporet bane og udgjorde en vigtig forbindelse op til den lange så Krøderen, hvor der tidligere var skibsforbindelse til Hallingdal og Vestlandet. Inden Bergensbanen blev fuldført på strækningen mellem Gulsvik ved nordenden af søen og til Roa, hvilket først skete i 1909, gik rejseruten fra Kristiania til Bergen over Krøderen. Det var Krøderbanens korte guldalder. Selv om banen blev ombygget til normalspor i 1909 mistede den dog efterhånden sin trafikale betydning. I 1958 gik det sidste ordinære persontog og i 1985 indstillede NSB al yderligere trafik. Det lykkedes at få bevaret banen, idet den blev overdraget til en stiftelse, som består af NJK og kommunerne Mo dum og Krødsherad. Siden 1977 har NJK kørt veteran tog i fast plan på sommersøndage.

Banen forløber sine 26 km gennem et meget afvekslende og naturskønt næsten uberørt kulturlandskab frem til endestationen Krøderen, hvor hele stationsanlægget ligger som det så ud, dengang der var ordinær trafik på banen. Hele stationsanlægget er som det første af sin art i Norge fredet.

Fest i forsamlingshuset

Jubilæumsfestlighederne fortsatte i forsamlingshuset i Kløftfoss, hvor næsten 200 mennesker var bænket til festmiddag (Elgsteg à la Morud og hjemmelavet kara-

melbudding samt vin og kaffe). Der blev holdt 13 festtaler og overrakt adskillige gaver. Som DJK's repræsentant nævnte jeg i min tale bl.a., at NJK og DJK på mange måder ligner hinanden strukturelt. NJK har således ligesom DJK et udmærket medlemsblad »På sporet«, der udkommer 4 gange årligt. Man har bibliotek og salgsafdeling, flere lokalafdelinger, driver flere veteranbaner og har en særlig toggruppe, der ligesom vores egen D-Maskine Gruppe tager sig af togkørsler uden for de faste veteranbaner. Her har NJK nærmest en særstilling, idet der ikke i Norge findes en NSB-institution svarende til DSB Museumstog, hvorfor som nævnt en del materiel er overladt NJK efter aftale med Jernbanemuseet i Hamar. På et andet væsentligt punkt adskiller NJK sig fra DJK. NJK har flere medlemmer, 1805 for at være nøjagtig, og medlemstallet har været konstant stigende siden 1987, hvad vi godt kan misunde dem. På DJK's vegne overrakte jeg NJK en gave bestående af bogen: Danske Jernbaner samt en platte med lokomotivet Kiøge som motiv.

Jubilæumsdagen sluttede med en stemningsfuld damptogskørsel under en stjerneklar himmel tilbage til Vikersund, hvor El 8.2060 atter overtog toget. På vej tilbage til Oslo serveredes kaffe og cognac for de indbudte gæster i salonvognen. Noget forsinket men i munter stemning nåede selskabet frem til Oslo S. kl. ca. 01.15.

En tættere kontakt de nordiske jernbaneklubber imellem kunne nok være nyttig, ikke mindst hvis det kunne udvikle sig uformelt på baneniveau, hvilket jeg da også slog til lyd for i min tale ved jubilæumsmiddagen. □



Sporhunden

Redaktionen modtog rigtig mange julehilsener i forbindelse med ord/sporhund i Nr. 6/1994. Stationen, der skulle gættes var Sønder Bjerge på Skælskørbanen. Vinder blev Ove Scheel, Frederikssund, en bogpakke er afsendt.

Denne gang lusker Sporhunden rundt på en lille station, hvor regionaltoget jævnligt gør ophold. Foto af Jan Forslund den 10. 1988, i dag køres med noget ændret materiel.

Send dit svar til »jernbanen«s hovedadresse i Holte inden den 15. marts, og du er med i lodtrækningen. *red.*



14		N		E	S		O		S	O		G		A	L	S					
☆	V	I	G	N	O	L	E	S	S	K	I	N	N	E	R		V		K	☆	
	I	D	O		L	Y	N	T	O	G		D		N	A	R		G	O	K	
	T		D		B	O			M		Ø		K	E	L		D	U		R	
☆	A	F	S	T	A	N	D	S	M	Æ	R	K	E	R		L		F	L	Y	
K	L	O		A	D		E	E	E	E	E		N	E	D	E	N	☆	U	D	
	I	R	A	N		L		L		R		I	D		E	G	O		E	S	
☆	S	T	A	T	I	O	N	E	N	⇨	U	B	E	T	J	E	N	T		M	
Ø		E		E	R	G	O			O	N	D		L	O		T	E		L	Æ
L	E		S		A	E	R			R	O	S	S	I	N	I			T		R
☆	V	A	N	D	K	R	A	N		T	E		G	E	N			B	A	S	K
	A	N	E	R		E		☆		R	A	N	G	E	R	G	R	Æ	N	S	E

DESTINATIONSSKILTEMALERFIDUSER

14

De bornholmske Jernbaner

Fra Bent Hansen, Nr. Bjert, har vi modtaget flg. data på Foreningen DBJ's nyindkøbte damploko (se »Ved bommen 9«, 4/1994).

Lokodata:

O&K 2525/1908, OB0T, 900 mm, 140 hk.

1909	E. Bomke, Senftenberg ¹⁾
1912-1914	Arthur Koppel. Udlejet til NJAB som nr. 12 ²⁾
1914-1917	NJAB ²⁾
1917-1917	AB Järnvägsmateriel, Stockholm ³⁾
1917-1965	Skånska Cement AB, Malmö ⁴⁾
1965-1994	Köper Allt AB, Ängelholm ⁵⁾
1994-	De bornholmske Jernbaner ⁶⁾

- 1) Køber og anvendelse ukendt.
- 2) Udlejet til NJAB. (Nordiska Järnvägsbygnadaktiebolaget, Stockholm, ejet af Bröchner-Larsen & Krogh A/S, København). I 1917 købt af NJAB. Indsat ved omlægning af SJ-strækningen Stockholm-Göteborg mellem Rönninge og Ström.
- 3) Havde forinden været tilbudt Gottländska Cement AB, Rute. Stod på det tidspunkt i Södertälje.
- 4) Indsat i Limhamn som nummer 15.
- 5) Lokoet var opstillet som denkmål.
- 6) Foreningen hedder De bornholmske Jernbaner og forkortes DBJ. Akkurat som privatbanerne i sin tid.

Annonce

NY VIDEO FRA

KRABBE & RASMUSSEN FILM DANMARK!

NSB litra Di3 602-633 og 641-643

I serien om NOHAB/AFB lokomotiver med motorer af typen GM 16-567 kommer nu den anden film, som handler om NSBs litra Di3.

Filmen indeholder klip fra lokomotivernes dagligdag hos NSB i flot norsk natur med optagelser både fra sommer og vinter. Der vil blive vist klip med person- og godstog fra Østerdalen, Solørbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen.

Ved bestilling inden 1/4-95 pris

kr. 220,- incl. porto.

Herefter kr. 220,- + porto.

Varighed ca. 1 time.

Udkommer medio april

Endvidere til levering nu!

DSB Litra MY 1101-1159

(se annonce i Jernbanen nr. 5/94)

Pris kr. 220,- + porto.

GM-gruppen Norge

(se annonce i Jernbanen nr. 3/94)

Pris kr. 199,- + porto.

Alle videoer i

VHS med super HIFI lyd.

Bestilles hos:

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

At bygge bro

Indledning til en række artikler om små og store jernbanebroer og -viadukter

Af Povl Wind Skadhauge

Udtrykket »at bygge bro« bruges så ofte i overført, positiv betydning, at dette indirekte også siger noget væsentligt om det betydningsfulde i den konkrete side af sagen: at føre en færdselsvej over vand eller et lavere liggende terræn. Det har mennesker - til hinandens fordel, undertiden dog også det modsatte - givet sig af med så tidligt i udviklingen, at begyndelsen aldrig vil kunne opklares fuldt ud. I de artikler om broer og brobygning, som her indledes, tager historien imidlertid først for alvor sin begyndelse med jernbanens indtog i forrige århundrede. Og emnet indskrænkes i hovedsagen til sporbærende broer, således at der kun vil blive givet forholdsvis få eksempler på bygningsværker, hvis opgave er at føre anden trafik over en jernbane. Alligevel gives der ingen garanti om at komme hele vejen rundt i emnet; det er simpelt hen for stort.

Bro eller viadukt

Pudsigt nok er det måske især gennem den forestilling, ordet viadukt fremkalder hos de fleste, at tanken om at betragte broer som arkitektur dukker op. Imidlertid er der god

mening i at opfatte alle slags broer som bygningskunst - herom senere - og der gives desuden så mange, til dels modstridende definitioner, at det ikke er muligt konsekvent at skelne mellem begreberne bro og viadukt. Der er ikke så mange tilfælde, hvor kun det ene eller det andet ord er absolut rigtigt, men man kan fx næppe tale om bevægelige viadukter. Meget ofte er ordene brugt i flæng, og det vil de derfor også uden nærmere begrundelse blive i »jernbanen«s kommende brobygningsartikler.

De, der ikke vil lade sig nøje med den forklaring og - ligesom forfatteren - gerne opholder sig ved den sproglige side af sagen, kan til gengæld henvises til emnets behandling i tidsskriftet »Signalposten« nr. 3/ 1983 under overskriften »Hvad er en viadukt?«

Fast eller bevægelig

Når der ses bort fra de indledende faser, hvor teknologien endnu ikke tillod bygning af bevægelige brofag, har et af de primære valg for broer, der krydsede vand, drejet sig om, hvorledes man skulle sikre passagen af skibe med deres overbygning, skorstene og navnlig master.

Et nærliggende eksempel på, hvilke sådanne valg der er gjort, og hvorledes pro-

blemerne er blevet tacklet, haves i Nord-Ostsee-Kanal (»Kielerkanalen«), der i sin første skikkelse blev anlagt 1887-95. For to af de fire krydsende jernbanelinier indbød terrænforholdene til bygning af højbroer, som selv store fartøjer kunne sejle under. Det var ved Grünental (strækningen Neumünster-Heide) og Levensau (Kiel-Neumünster). For de to andre, Neumünster-Rendsborg og Itzehoe-St Michaelisdonn, byggede man derimod drejebroer. Men da kanalen senere blev udvidet og uddybet, havde trafikken udviklet sig så meget, at man så sig tvunget til at gå bort fra bevægelige broer og bygge højbroer i stedet, uagtet disse på grund af terrænforholdene skulle forsynet med lange og kostbare opkørselsramper, der gjorde den samlede bro længde mange gange større. Det skete ved Rendsburg, hvor broen blev trafikeret fra oktober 1913, og Hochdonn, hvor det store bygningsværk som en følge af 1. verdenskrig først stod klar til indvielse 1. juni 1920. Sidstnævnte ligger ret langt fra det oprindelige brosted ved Taterpfahl, idet man for dog at kunne udnytte terrænets højdeforhold bedst muligt gav banen en ny linieføring og opgav den gamle banestrækning nærmest drejebroen.

Flydende bro

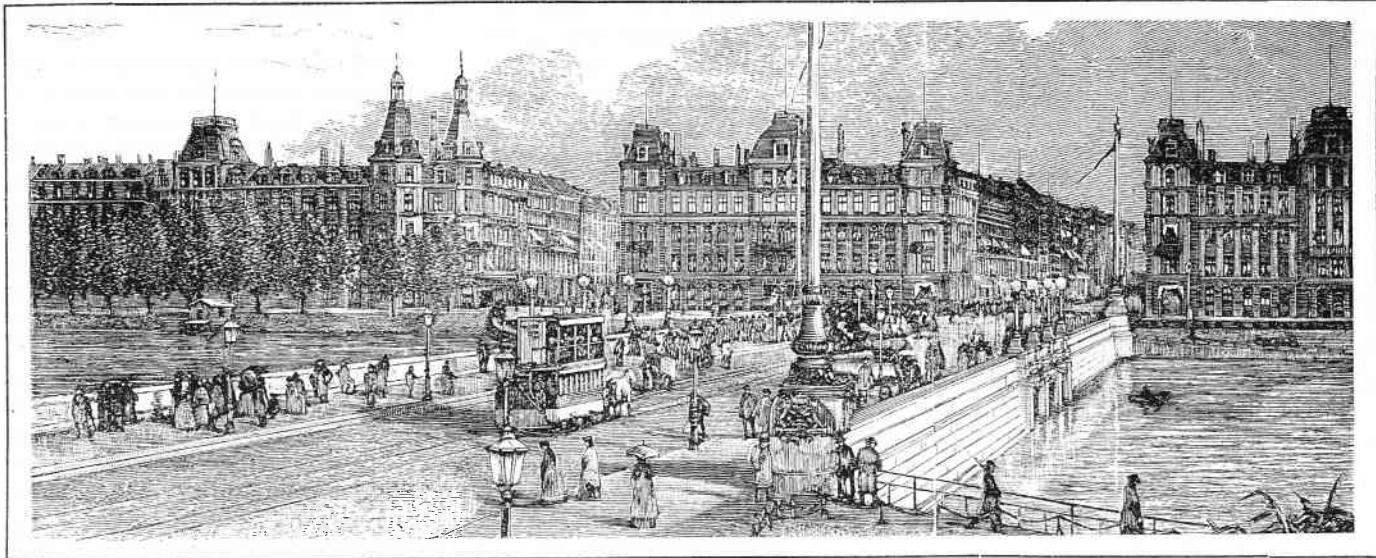
En særstilling indtager pontonbroerne. De har fra oldtid til nutid spillet en rolle i militær sammenhæng, fordi de var velegnet som transportable og interimistiske konstruktioner. Og i hvert fald fra 1800-tallet blev pontonbroer af mere permanent karakter også benyttet en del til civile formål. Bundeforhold, vanddybde, trafikunderlag og dermed økonomi var afgørende.

Skønt man næppe tror det muligt, har der endog gennem en lang årrække eksisteret mere end én jernbane-pontonbro. Den første blev etableret i 1865 og førte over Rhinen ved Maxau ca 10 km nordvest for Karlsruhe som en af forbindelserne mellem banerne i Baden og Pfalz. broen, der afløste en ren vej-pontonbro af årgang 1842, tjente også den øvrige trafik og blev først selv afløst af en i 1934-38 bygget fast bro på stedet. De oprindelige træ-pontoner var udskiftet til jernpontoner i 1893-95. Den anden kendte jernbane-pontonbro lå længere nede ad floden, ved Speyer, og var lidt yngre; den blev ligeledes afløst i 1938. (Men hvor stor betydning disse broer i deres levetid reelt havde for jernbanetrafikken, dvs. overførsel af godsvogne, er ikke opklaret; nok så ydedygtige, faste broer over Rhinen blev der efterhånden mange af.)

Også i Danmark blev der i forrige århundrede etableret en del pontonbroer på gamle færgesteder, fx over Limfjorden ved Aalborg og Alssund ved Sønderborg, men alle kun til vejtrafik. Illustrationen, der bedre end mange ord forklarer, hvad en pontonbro er, og tydeligt demonstrerer nogle af de til typen knyttede problemer, viser dog Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund (med navn efter den senere Frederik VIII og



Kronprins Frederiks Bro over Roskilde fjord, fotograferet ca. 1910. Forfatteren har en særlig grund til at vælge dette billede til illustration; det er hans oldefar, parcellist Peder Hansen (1846-1916), der med »Tulle« for vognen er på vej fra Frederikssund hjem til Lyngerup (godt 5 km syd for Jægerspris). Når familien fra København var på besøg, var det også på denne måde, han bragte gæsterne fra og til toget i Frederikssund. Engang blev det efter et søndagsbesøg et så voldsomt vejr om aftenen, at brovagten måtte henstille til oldefar blot at sætte gæsterne af hurtigst muligt ved stationen og skynde sig tilbage, hvis han ville nå hjem den nat; det var på tide at slippe fortøjningerne og »lade broen gå«. Det gik lige!



Dronning Louises Bro i København, der afløste en smallere træbro, stammer fra 1887 og var sporbærende i mange år; den hører altså med til emnet. I forfatterens drengetid var det en stående vits at undskylde sit forsinkede fremmøde til et eller andet med, at »Dronning Louises bro var oppe; en af svanerne skulle forbi«. Forestillingen om et oplukkeligt parti her er tilpas skør, men vitsen strejfer også noget, der virkelig er væsentligt i sammenhængen. For trods sit navn er Dronning Louises Bro snarest en dæmning med en lille gruppe gennemløb - stenkister - i midten. Til gengæld er den i usædvanlig grad opfattet og bearbejdet som en arkitektonisk opgave; projektet skyldes Vilhelm Dahlerup, og hvor har den implicerede ingeniør i det hele taget sat sine fingeraftryk? Det store bygningsværk, der vakte berettiget beundring ved sin fremkomst (året før den berømte nordiske industri-, landbrugs- og kunstudstilling i København) er formmæssigt gennemarbejdet i alle detaljer. Strandlygter og flagmaster m.m. indgår i kompositionen, og samspillet med den i en periode forkætrede, men igen værdsatte bebyggelse, der flankerer udmundingen af Gothersgade, Frederiksborggade og Vendersgade i Sotorvet, finder ikke sin lige ret mange steder. - Efter titelbladet til hæfte VII af Theodor Siersted: »Danske Billeder for Skole og Hjem«, 1899.

indviet på hans fødselsdag 3. juni). Den var i funktion fra 1868 til 1935 - og det bør retfærdigvis bemærkes, at den hverken var nær så lang eller nær så bred som foranvænte broer over Rhinen.

Emnet pontonbroer vil ikke blive behandlet i nogen af de følgende artikler. Men inden det her forlades, bør det være nævnt, at man også for pontonbroers vedkommende må skelne mellem faste og bevægelige broer, idet nogle (men altså ikke alle) pontonbroer som helhed eller i et bestemt parti var beregnet på midlertidigt at kunne sejles til side for at lade skibe passere og/eller lette presset på konstruktionen under særlige strøm- og vindforhold (jf. billedtekst), eventuelt isgang.

Ren jernbanebro eller...?

Med omtalen af pontonbroen ved Maxau er allerede berørt et andet af de grundlæggende valg: Hvilke trafikarter skal broen tjene? Der skelnes mellem 1) rene jernbanebroer, 2) jernbanebroer, hvor der gives vejtrafikken adgang uden for togtid, 3) kombinerede broer, hvor jernbanetrafik og vejtrafik kan ske samtidig, enten side om side eller i hver sit niveau.

Historisk set er tendensen, at tilfælde 2 til at begynde med, dvs. navnlig i forrige århundrede, var hyppigt forekommende, men senere er blevet forholdsvis sjældent - som en naturlig konsekvens af den øgede samfærdsel.

Et farligt sted

Det er typisk, at man ved rene jernbanebro-

er har nægtet offentligheden adgang og ofte indskærpet forbudet ved iøjnefaldende skiltning med behørig trusler om straf. Baggrunden har ved træbroer bl.a. været brandfaren. Men helt bortset fra den, som

ved andre konstruktioner ikke er fremtrædende, må broerne betragtes som nogle af en jernbanelinies farligste steder. Talrige er de alvorlige ulykker, som er sket på eller ved broer, ikke mindst i 1800-tallets USA. Der er



En af 1800-tallets mange ulykker på og med jernbanebroer over amerikanske floder indtraf 17. oktober 1884 ved Little Miami River i Batavia, Ohio. Da toget kørte over, gav konstruktionen efter med det resultat, at lokomotiv, tender, pakvogn og den forreste af togets to personvogne faldt ned i floden, fra ca. 15 meters højde. Til held for passagererne i bageste vogn blev denne derimod hængende i hårfin balance for enden af den stadig intakte (?) del af konstruktionen, således som det ses på dette største billede - et fotografi i en samtidig, særdeles kompetent xylografisk gengivelse.

betalt dyre lærepenge. Blandt de typiske årsager er for det første sammenstyrning ved overbelastning under et togs passage, enten som følge af fejlagtig dimensionering

af den bærende konstruktion og/eller mangelfuld udførelse af byggearbejdet og/eller svigtende vedligeholdelse. Et rystende eksempel er den skotske Tay-katastrofe; se

artiklen »Borte med blæsten« i »jernbanen« nr. 2/1980.

Videre må nævnes dæmningsskred eller selve broens bortskylning som følge af, at man ikke har taget tilstrækkelige hensyn til de årstidsbestemte ændringer i en flods vandføring. (Et af midlerne til at undgå farlig opstuvning har vist sig at være forlængelse af broen med ekstra fag i stedet for dæmninger på randområder, der under normale forhold er tørre, men som i særlige tilfælde oversvømmes.)

Også afsporing er på en bro langt farligere end de fleste andre steder - selv om broen er i fuldt bæredygtig stand. Ud over, at lokomotiv og vogne falder ned, er (eller måske navnlig var) der ved visse konstruktioner yderligere den risiko, at afsporede køretøjer med bøjning eller brud til følge rammer en eller flere gitterstænger i hoveddragerne og således sætter en sammenstyrning i gang.

Endelig må nævnes det særlige faremoment ved bevægelige broer, at et tog kører frem på trods af, at broen er åben for skibspassage. Hverken effektiv signalering eller afløbsskifter på rette sted har kunnet hindre, at den internationale jernbanehistorie rummer adskillige katastrofer i denne særlige kategori.

Materialer og konstruktion

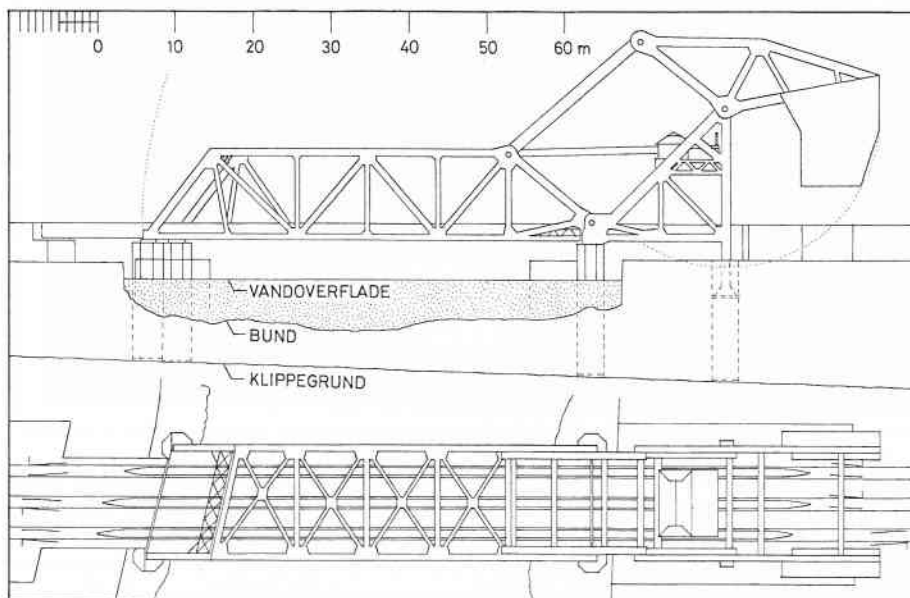
Valg af materialer og konstruktionform hører nøje sammen; de afhænger i den grad af hinanden, at man kun inden for meget snævre grænser kan ændre sit valg på det ene område uden også at måtte gøre det på det andet. Og det tilføjes lidt drilagtigt, at sekundære forhold som mulighederne for materialernes eller komponenternes tilbringning samt - i videste forstand - montageforholdene på stedet kan have afgørende betydning for de nævnte valg.

Af brobygningsmaterialer, anvendt alene eller, hvad der er det mest almindelige, i forskellige kombinationer, kan til foreløbig oversigt nævnes træ af mange arter (både til interimistiske og »permanente« broer - og ikke mindst til pælefundering under såvel murede som støbte fundamenter), murværk (af natursten, brændt tegl eller kombineret), jern og stål (støbejern, smedejern og diverse stålsorter) samt uarmeret beton (med naturcement eller portlandcement) eller armeret beton (tidligere oftest kaldt jernbeton).

Ret eller krumt forløb

Det er billigst og enklest at bygge broer med en retlinet tracé. Men der findes mange eksempler på, at linieføringen har krævet broen lagt i en kurve, og ved visse konstruktionstyper, fx murede buebroer, er problemet ret overkommeligt (men ikke billiggørende).

En overraskende enkel (men i sig selv også omkostningsforøgende) løsning er ofte benyttet ved stålbroer med gitterdrager; trods dragernes retliniede forløb har man



Et eksempel på arrangement af beskyttelsesskinner og afløbsskifter ses på denne skematiske tegning af Chicago & North Western Railroad's tresporede klapbro over floden Chicago midt i storbyen af samme navn. Københavns interimistiske Langebro (i brug helt fra 1930 til 1954!) havde en flygtig lighed, men var ikke som Chicago-broen skævt afskåret i den ende, der går til vejs - en løsning, de projekterende sikkert gerne havde undgået, hvis der havde været mulighed for det. Men selv om det var lykkedes, kan man næppe tænke sig nogen mere udpræget modsætning til Dronning Louises bro. Til trods for, at der var mange berømte arkitekter i Chicago, var der næppe engageret nogen her; hvad kunne han også have stillet op?

»Vom Fehmarnsund Zum Nordkap«

af Richard Latten

Første bind af værket »Vom Fehmarnsund zum Nordkap« giver et indholdsrigt overblik over jernbanerne i Danmark og Norge. Udviklingen af jernbanenettet påvirket af økonomiske, politiske og geografiske omstændigheder, bliver udførligt behandlet, på samme måde som rullende materiel, køreplaner og interessante ting fra den daglige drift. I 98 farve- og sort/hvid fotos, optaget mellem 1984 og 1993, bliver der ikke kun vist lokomotiver og vogne, men også jernbanens omgivelser - det pragtfulde nordiske landskab. Blandt andet er der også optagelser af rullende materiel og strækninger, som må være informationer for enhver, der selv vil opdage og opleve Skandinaviens jernbaner. Tysk tekst. Bind 2, som udkommer i februar 1995, vil behandle jernbanerne i Sverige og Finland.

Bind 1 - Dänemark/Norwegen, 98 sider, 98 fotos.

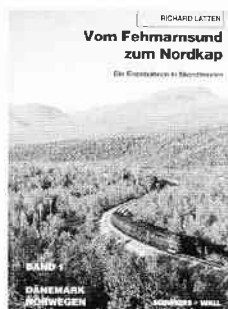
Bind 2 - Schweden/Finnland, 120 sider, 150 billeder.

Pris: Bind 1: Dkr. 225,-. Bind 2: 260,-. Samtidig bestilling af begge bind: Dkr. 450,-

Tilbud: Ved bestilling inden 20. marts 1995 er prisen for bind 2 kun 225,- Dkr., og samtidig bestilling af begge bind: Dkr.: 400,-.

Kan bestilles hos autoren

**Richard Latten,
P.O.-Box 1893,
NL 3000 BW Rotterdam,
Holland,
Dansk girobank 749-4084**



ved at øge afstanden mellem dem kunnet lægge sporet i kurve over broen - med andre ord skaffet plads til sideværts forskydning af fritrumsprofilen.

Spor på bro

Jernbanespor kan være ført over en bro med eller uden sædvanlig ballast. Det første foretrækkes principielt og forekommer 1) altid ved murede broer, 2) som regel ved jernbetonbroer, dog betinget af konstruktionsens type, og 3) i nogle, men ikke alle, tilfælde ved stålbroer, hvor ballasten da lægges i en kasse af jernbeton eller specielle jernplader. I alle tilfælde etableres dræn, så der ikke ophobes vand i ballasten.

Spor på tværseller direkte fastgjort til brokonstruktionen forekommer både ved træ- og jern- eller stålbroer.

Men det samme gælder spor på langsveller, der er brugt i udstraks grad, og det synes så vanskeligt i få ord at sammenfatte det historisk-geografiske forløb i valget af den ene eller den anden type, eller udviklingen af alternative principper for montage af skinnerne, at det ikke skal forsøges her.

Beskyttelsesskinner

Det har i stor udstrækning været og er stadig praksis at forsyne spor på broer med beskyttelsesskinner. Deres formål er at begrænse de forannevnte mulige konsekvenser af en afsporing. Til beskyttelsesskinner er hyppigt brugt almindelige skinner, som er kasseret til deres egentlige formål på grund af slid.

Fra Storbritannien kendes i forbindelse med brugen af stolskinner eksempler på, at man lagde en beskyttelsesskinne vandret uden for og højere end køreskinnen, fastholdt sammen med denne i specielle stole. Et hjul, der var »hoppet op« og kørte med flangen oven på køreskinnen, var derved forhindret i at fortsætte bevægelsen udad og falde ned på den forkerte side af køreskinnen.

Ved de i Danmark og de fleste andre steder kendte skinneprofiler med fod er beskyttelsesskinner sædvanligvis placeret mellem køreskinnerne og fastgjort direkte til svellerne ligesom disse. Ved afsporing kommer det ene hjul i et hjulstød da til at køre i en slags rille, hvis bund man i nogle tilfælde har forsøgt at udforme med denne situation for øje.

Som eksempel på en stor jernbaneforvaltningsdifferentierede regler for anvendelse af beskyttelsesskinner gengives lidt af indholdet på Pennsylvania Railroad's standardblad 61324 fra juni 1906, som revideret 1914:

På træbroer og stålbroer uden ballast skulle alle spor have beskyttelsesskinner (guard rails), og der skulle yderligere lægges beskyttelsestømmer (guard timber) i dimension 6x8" uden for køreskinnerne, således at begge hjul på et afsporet sæt kørte i en slags rille. Svellerne var lagt med så små mellemrum, at der faktisk var bund i ril-

lerne. På industri-sidespor kunne man nøjes med beskyttelsestømmer.

På sten-buebroer og ballasterede stålbroer skulle kun de yderste spor have beskyttelsesskinner (intet -tømmer), og under forskellige betingelser kunne de undlades helt ved de murede broer.

Standardbladet indeholdt desuden bestemmelser om beskyttelsesskinnernes fastgørelse til svellerne og placeringen af deres afslutninger, hvor de blev bøjet ind mod sporets midte og eventuelt samlet med et hjertestykke.

At gavne og fornøje

Ingeniørens og arkitektens adskilte roller er berørt i to af billedteksterne. Imidlertid findes der fra 1800-tallets midte mange lykkelige eksempler på, at den ansvarlige for begge fagområder var en og samme person. Lad blot tre af de meget karakteristiske være nævnt, alle britiske:

- 1) David Moccatta's viadukt over Ouse Valley på hovedlinien til Brighton, der blev taget i brug i sin fulde udstrækning i 1841.
- 2) Britannia-broen, projekteret af Robers Stephenson, færdig 1850.
- 3) Royal Albert Bridge, Saltash, som skyldtes Isambard Kingdom Brunel og stod klar i 1859.

Men er broer da arkitektur, bygningskunst? Ja, efter forfatterens mening ganske på samme måde som huse, selv om man ikke tager de to kategorier i »besiddelse« i helt samme forstand; der er dog i begge tilfælde en klar forskel fra både fri (billed) kunst og kunsthåndværk/industri. Imidlertid er (selvfølgelig?) ikke alle broer god arkitektur; der findes i den aktuelle betydning gode og dårlige broer på ganske samme måde, som der er gode og dårlige huse.

Endvidere er der mening i ligesom ved huse at skelne mellem »forgrundsarkitektur« og »baggrundsarkitektur«. Det første er de store og de i enhver forstand offentlige bygningsværker, dem med en særlig status. Det andet er alle de almindelige bygninger - huse eller broer - som man ikke uden videre kan stille de samme krav til.

Endelig må funktionalisme - opfattet ikke som en bestemt stilart »funkis«, men som arbejdsmetode eller etisk holdning - have samme gyldighed for broer som for huse. Bygningsværket skal både gavne og fornøje, men vel at mærke således, at det er den måde, det er bragt til at gavne på, der bringer fornøjelsen med sig.

Oftentimes har man ikke indset dette, dvs. den tekniske løsning blev trods omhyggelig gennemarbejdning og udførelse betragtet som så utilstrækkelig i sig selv, at man måtte tilføje nogle formmæssigt uvedkommende (og stort set unødvendige), men en mere »arkitektoniske« bygningselementer for at blive tilfreds. Rundt om i Europa er fx mange falske ridderborge sat op som portaler ved begge ender af en stålgitterbro (eller tunnel, for den sags skyld). Men der er også eksempler på, at man på mere behæn-

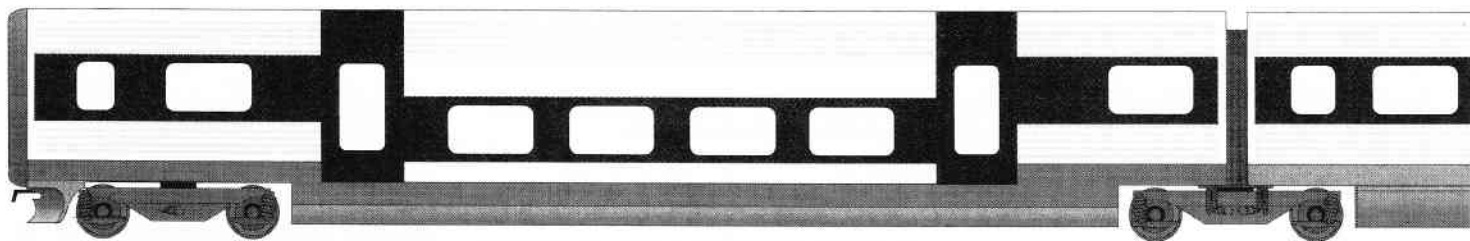


1800-tals annoncer som disse vidner om, hvorledes leverance og opførelse af jernbanebroer blev et industrielt speciale. Mange firmaer konkurrerede om markedet, i USA ikke mindst med standardtyper; man genkender endog samme illustration i to forskellige firmaeers annoncer! Også i Europa var der en mængde foretagender, der specialiserede sig; engang meget kendte firmaer var fx Brückenbauanstalt i Gustavsborg, for nu blot at nævne nogle få. Sidstnævnte var grundlaget og i begyndelsen ledet af Heinrich Gerber, hvis navn vil dukke op igen i en eller flere af de kommende artikler.

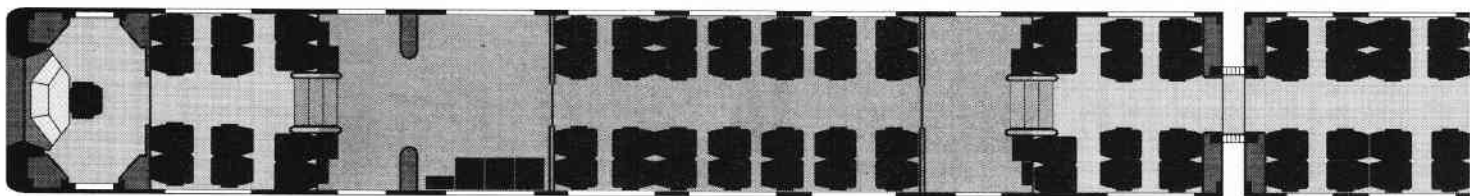
★

dig vis har kunnet formidle overgangen mellem stålbro og landskab, fx ved at indskyde et eller flere ekstra murbue-brofag som en forlængelse af vederlagene for hovedkonstruktionen.

Så meget til indledning. Eller lidt. For, som læseren muligvis har bemærket, mangler en af de vigtigste indfaldsvinkler til emnet. Og det oplyses derfor allerede her, at der blandt de planlagte brobygnings-artikler er en »Statik for uindviede«. □



Nye persontog til privatb



Med forliget mellem regeringen og SF fra juli 1993 om privatbanernes fremtid skabtes der politisk og økonomisk grundlag for anskaffelse af nyt persontogsmateriel til privatbanerne. Inden da havde flere privatbaners primærkommuner og amtskommuner givet tilsagn om at deltage i investeringerne med deres andel i.h.t. privatbaneloven fra 1984.

**Tekst: Ole-Chr. Munk Plum
Fotos/tegning: ABB Scandia**

I løbet af sommeren 1993 annonceredes der i EF-tidende om licitationen over det nye materiel, og medio august skulle firmaer inden for EF oplyse, om de ønskede at være med i den endelige licitation. Privatbanernes Fællesrepræsentation stod samtidig for udarbejdelsen af et omfattende licitationsmateriale, som blev til ved et samarbejde mellem direktørerne og andre medarbejdere ved de interesserede privatbaner: GDS-HFHJ, OHJ-HTJ, LJ og HHJ.

Den 26. oktober 1993 åbnedes for de fem tilbud, der var indkommet i forbindelse med EF-licitationen om nye persontog (i et antal af 12, 15 eller 18 stk.) til de nævnte baner. De fem producenter var det danske firma ABB Scandia i Randers, de tyske virksomheder AEG, Düewag og Linke Hoffmann Busch samt endelig FIAT fra Italien. De fem tilbud blev herefter nøje gennemgået og analyseret. Fra banernes side var der stillet store krav med hensyn til miljø, indretning for handicappede, krav til teknik m.m. Ved de seks privatbaner havde man håbet, at kontrakten om levering af de nye togsæt kunne underskrives inden udgangen af 1993, således at de første nye tog kunne leveres i 1995, men sådan blev det ikke!

De fem tilbud viste sig hver for sig at afvige fra de i udbudsmaterialet ønskede tekniske specifikationer. Privatbanerne var blevet anbefalet at lave et udbud med be-

grænset forhandling. Det viste sig imidlertid, at denne udbudsform ikke gav mulighed for forhandling med den enkelte leverandør om funktionsmæssige ændringer af væsentlig karakter og pris. Derfor så man sig i Privatbanernes Fællesrepræsentation nødsaget til at lukke det første udbud i foråret 1994. Derefter afholdtes endnu en EU-licitation om leveringen af de nye tog ud fra et nyt udbudsmateriale og med en mulighed for efterfølgende at forhandle med togtfabrikkerne. I det nye udbudsmateriale stilledes bl.a. krav om, at togene kunne leveres med vandkølede dieselmotorer og redundante el- og tryklufsanlæg (el-anlæg og tryklufsanlæg på begge motorer). Ved den nye licitations udløb i slutningen af maj 1994 meldte der sig kun to interesserede firmaer, nemlig ABB Scandia i Randers og AEG i Henningsdorf ved Berlin i Tyskland.

Herefter fulgte en travl periode for de respektive privatbaners direktører og værk-mestre, en ansat teknisk konsulent samt Tilsynet med Privatbanerne. De to omfattende tilbud på nye tog blev gennemlæst og gransket, så man kunne stille spørgsmål til producenterne om deres foreslåede tog og de mange komponenter, der indgik i dem. Mange af disse spørgsmål krævede fra producenterne side ofte flere ugers undersøgelser, vurderinger og endelig besvarelse. Målet med undersøgelserne af de to tilbud var, at fremtidssikre banernes nye tog bedst muligt. Der har i hele processen været taget højde for nytænkning og fremtidsvisioner for de nye tog. Begge tilbud viste sig meget interessante, men ingen af dem opfyldte fuldt ud de mange kravspecifikationer, som privatbanerne havde opstillet i udbudsmaterialet. Netop derfor har drøftelserne med de to producenter også trukket ud - endda længere end oprindelig planlagt.

Endelig så det i slutningen af november ud til, at privatbanerne den 26. november ville træffe beslutning om, hvorordren på de nye tog skulle placeres. I sidste øjeblik måtte afgørelsen udsættes på grund af nye tekniske undersøgelser. Først mandag den 5. december blev det på et pressemøde hos

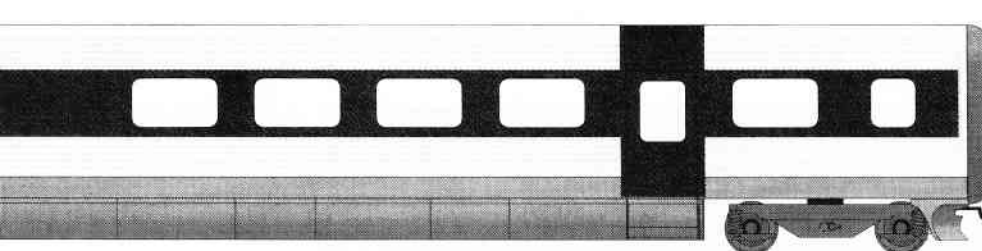
Fællesrepræsentationen i Tåstrup meddelt, at de nye privatbanetog bygges hos ABB Scandia i Randers. Ved privatbanerne valgte man den producent, der på beslutningstidspunktet kunne præsentere et tilbud baseret på kendt og gennemprøvet teknologi. Dermed ville man have en vis sikkerhed for at få leveret nye tog, der uden nævneværdige problemer vil kunne indsættes i driften straks efter leveringen, og som ikke kommer til at holde stille for tit på grund af tekniske problemer.

En væsentlig grund til, at banerne har valgt IC2-toget, er, at dette tog er baseret på en kendt og færdigudviklet teknik. AEG's tog var bl.a. baseret på enkelt akslede bogier, en teknik, der endnu ikke var endelig udviklet og afprøvet i praksis. Gennem forhandlinger med ABB Scandia har man fra banernes side bestræbt sig på, at funktioner, der har vist sig svage i IC3-togene og andre tog til DSB er erstattet af kendte og afprøvede komponenter, som det er muligt at vedligeholde på privatbanernes værksteder.

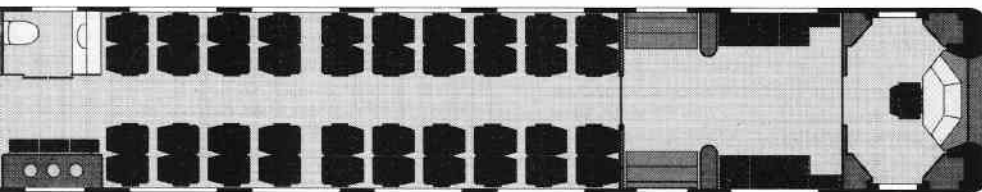
De 13 nye tog koster knap 18 mio. kr. pr. togsæt, og de leveres i 1997 til de nævnte privatbaner - undtagen Odderbanen. Når Odderbanen i sidste øjeblik valgte at sige nej tak til IC2-togene, skyldes det, at man ved banen ikke mener, at IC2-toget er det optimale tog for HHJ. Med 18 standsningssteder på den kun 26,5 km lange strækning ville man bl.a. aldrig kunne udnytte IC2-togets tophastighed på 140 km/t.

IC2-togsættet

Privatbanernes nye persontog, IC2, bliver et 2-vogns dieseltog, som specielt er udviklet til lokal og regional trafik af ABB Scandia A/S. For at sikre let adgang til toget, er der lav gulvhøjde i den ene vogn, og det bliver således det første lavgulvstog på danske spor. I den foreslåede udformning får toget 110 siddepladser på sofalignende sæder, 19 pladser på klapsæder, og i flexarealerne bliver der plads til 60 stående passagerer samt barnevogne og cykler. Kupeafdelingerne er opdelt med glasvægge,



banerne IC/2



som giver personalet mulighed for at man kan overskue en stor del af togsættet på én gang. Tillige kan passagererne være i visuel kontakt med hinanden. Den fleksible opbygning af togsættet med tre indstigningsdøre i hver side, opdeler toget i et naturligt antal delafsnit, der giver banerne mulighed for at differentiere antallet af siddepladser m.m. i toget.

IC2-togsættet består af en motorvogn (MF) og en styrevogn (FS), hvis samlede længde bliver på 41 m, og vægten bliver ca. 63 tons. Vognkassen laves i ekstruderet aluminium ligesom DSB's IC3-tog. Motorvognen får 2 vandkølede 6-cylindrede dieselmotorer hver på 275 kW, svarende til ca. 465 hk, og der bliver traktion på en aksel i motorvognens frontbogie samt på den ene aksel i fællesbogien (Jacobsbogien) mellem de to vogne. Styrevognens frontbogie bliver udelukkende løbebogie. Et stort antal systemer i IC2-toget er dublerede, således at selv om det ene motoranlæg stopper på grund af en fejl, vil toget kunne fortsætte korslen - omend med indskrænkede præstationer (redundans)).

Togsættene kan samkøres såvel mekanisk som pneumatisk med DSB's IC3 og IR4, idet IC2's gummifront er identisk med fronten på de to andre togtyper. Bygningen af de nye IC2-tog på ABB Scandia i Randers vil ske i 1996-97, således at alle 13 tog skulle blive leveret i løbet af 1997.

Privatbanetog med fremtidsvisioner

Endnu en gang bliver det de danske privatbaner, der sammen med en dansk producent af jernbanemateriel, står for indførelsen af nyt epokegørende persontogsmateriel til styrkelse af den kollektive trafik på skinner.

Allerede i 1921 præsenterede De forenede Automobilfabrikker, Triangel, sit første forsøg med en jernbanemotorvogn, da man forsynede en landevejsbus med skinner. Den kom til at køre på de Sydtyenske Jernbaner. Dette blev starten på udviklingen af den benzin-mekaniske jernbanemotorvogn, der frem gennem tyverne i forskellige udgaver blev indsat i driften ved de danske privatbaner. Først fra 1925 kom DSB med, da man anskaffede motorvogne af litra Ma.

De 23 dieselelektriske lokomotiver med udvendige pladerammer, som Frichs A/S i Århus byggede i årene 1932-38 til de danske privatbaner var også epokegørende for danske jernbanetrafik. De »firkantede« lo-

komotiver betød, at privatbanerne i mellemkrigsårene kunne rationalisere og effektivisere godstrafikken samt fremføre store persontog billigt med de dengang relativt moderne dieselelektriske lokomotiver.

Hvor DSB efter 2. verdenskrig valgte at indkøbe den »nye« udgave af Mo-vognen, der var udviklet i 1930'erne, til indsættelse bl.a. på sidebanerne, valgte privatbanerne - efter svensk forbillede - at anskaffe »privatbane-lyntoget« i form af de danskbyggede skinnibusser med stålkarosseri. Der leveredes mere end 100 tog fra Scandia A/S i Randers i to serier gennem årene 1947-1952 efterfulgt af 4 to-akslede bivogne i 1954 og 1956. De små lette dieseldrevne privatbanetog blev yderst populære hos både passagerer og personale ved banerne, bl.a. på grund af de bedre indstigningsforhold i forhold til de høje motorvogne fra 1920'erne og 1930'erne.

Skinnebussens efterfølger, Y-togene fra den tyske fabrik i Uerdlingen, har også vist sig at være epokegørende ved at have været et godt tog til driftsformen ved privatbanerne. I årene 1965-84 er der i syv serier bygget 68 motorvogne (Ym), 58 styrevogne (Ys) og 20 mellemvogne (Yp). DSB fik først i 1984 leveret 7 motorvogne og 7 mellemvogne af Y-togs typen til brug på strækningen Hillerød-Helsingør. De driftssikre tog har i snart 30 år udført et stadigt stigende antal tog ved banerne, hvor man gennem mange år har øget produktiviteten næsten udelukkende ved at sætte sin lid til at Y-togene »havde det bedst, når de var på farten hele tiden«. Først gennem de sidste år har man måttet iværksætte et levetidsforlængelsesprogram for disse tog, så de kunne holde til næste generation af privatbanetog leveres.

Med den nye generation privatbanetog, IC2, får privatbanerne ganske givet et tog, der er egnet til deres lokaltrafik. Lavgulvsdelen i toget giver gode ind- og udstigningsforhold - også for ældre og bevægelseshæmmede, og med de nye perronanlæg, der finder sted ved de fleste privatbaners standsningssteder, vil privatbanerne om få år kunne præsentere muligheden for ind- og udstigning i togene med kun ét trin - et publikumstiltag, der allerede i dag spiller en væsentlig faktor i den kollektive bus- trafik.

IC/2-data

(kilde: ABB Scandia A/S's prospekt på togene november 1994)

Længde: 41 m.

Hjulstilling (regnet med motorvognen forrest):
(1A)'(A1)'2'

Passagerer:

110 sofablader, 19 klapsæder, 60 ståpladser.

Motorer:

2x275 kW vandkølede dieselmotorer.

Max. hastighed: 140 km/h.

Udstyrer med togradio, forberedt for havarilog og ATC.

Vægt tara 63 tons, max. last 16 tons.

Max. akseltryk 16,5 tons.

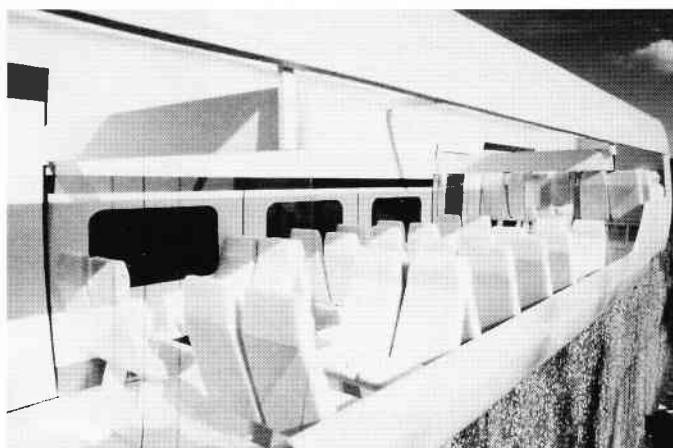
Sammenkobling af op til 5 togsæt.

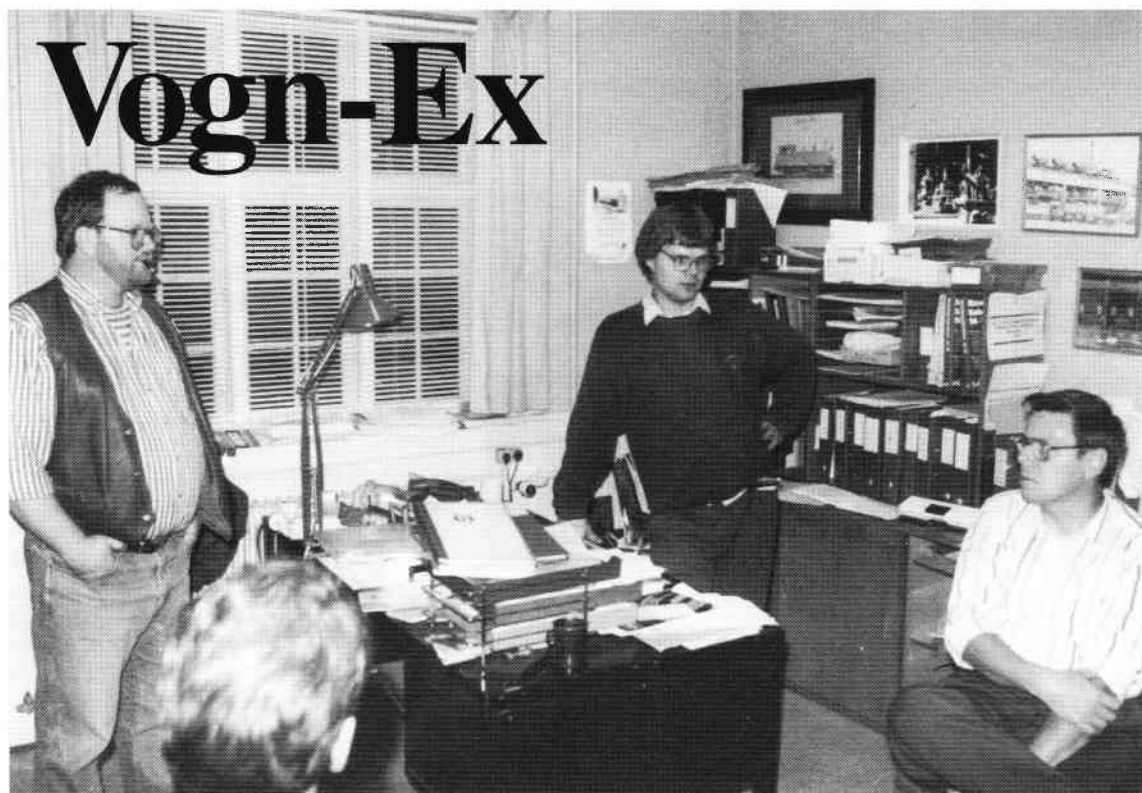
Option for samkøring med andre

Flexliner produkter (IC/3).

Bremser: Elektrisk/pneumatiske skivebremser samt magnetisk skinnbremse suppleret med sandingsanlæg.

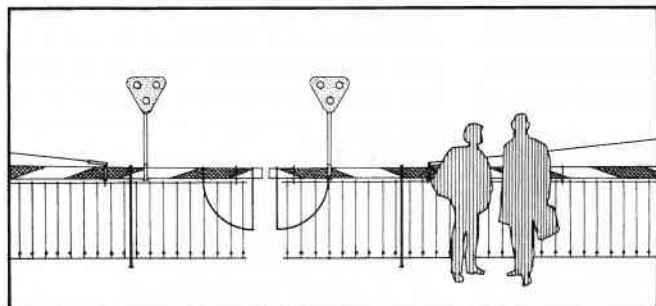
IC/2 findes - naturligvis - endnu kun som designmodel. Billedet her viser modellen af styrevognen (af Scandia benævnt litra FS). Der ses tydeligt den særlige indretning med lav indstignings- og gulvhojde i vognens midte (0,6 m over skinneoverkant). Vognens gulvhojde iverigt er 1,3 m over skinneoverkant.





Sekretariatet: Søren Bay, Gunnar W. Christiansen, John Rasmussen og Keld Trandbæk holder »minibestyrelsesmøde«.

et stadigt vigtigere arbejdssted



Ved bommen (10)

»Jernbanen« kikker indenfor i DJK's »hovedkvarter« på Kalvebod Brygge.

Her findes såvel sekretariat som arkiver og medlemsbibliotek, ligesom DJK's Salgsafdeling »bor« her.

Tekst og fotos: Alf Blume

Stadig flere og flere medlemmer finder ud af, at foreningen har et aktiv, som hedder Vogn-Ex. I denne bygning er samlet foreningens arkiv, bibliotek og sekretariat. Her er mødestedet for mindre sammenkomster i Københavnsområdet, bestyrelsen - med diverse udvalg - har deres gang her og holder jævnligt møder, og salgsafdelingen har her sit lager og sit kontor/udsalg.

Idet hele taget er der i Vogn-Ex med tiden opstået et helt arbejdshold, og man må efterhånden titulere stedet et arbejdssted i DJK. Der er folk, der sørger for orden i arkiverne, rydder op på lageret af gamle effekter og udstillingsgenstande. Salgsafdelingen er efter dannelse af »Jernbanebøger« kommet i faste rammer, og her kører en lille gruppe de faste rutiner med afgivelse af ordrer, modtagelse af bestillinger, afsendelse af bøger og tidsskrifter m.m. til medlemmer og boghandlere og andre større og mindre opgaver.

Disse aktiviteter antager en stadig større betydning for foreningen, da indtægterne fra disse ting i høj grad bidrager til huslejen i Vogn-Ex.



Køkkenpassiar på Vogn-Ex sidste tirsdag i nov 1994. Her købes kaffe, sodavand med m.m.

Salgsafdelingens hylder studeres grundigt af »kunderne«. Denne dag er det Vagn, der er butiksbestyrelse. 29. november 1994.

Bibliotek og læsesal - her studeres blandt andet de seneste tidsskrifter fra ind og udland.



Vogn-ex aftner:

Tirsdag 28. februar 1995
Tirsdag 28. marts 1995
Tirsdag 25. april 1995
Tirsdag 30. maj 1995

Som det ses af tegningen nedenfor, er Vogn-Ex centralt beliggende - i jernbane-rigtige omgivelser!

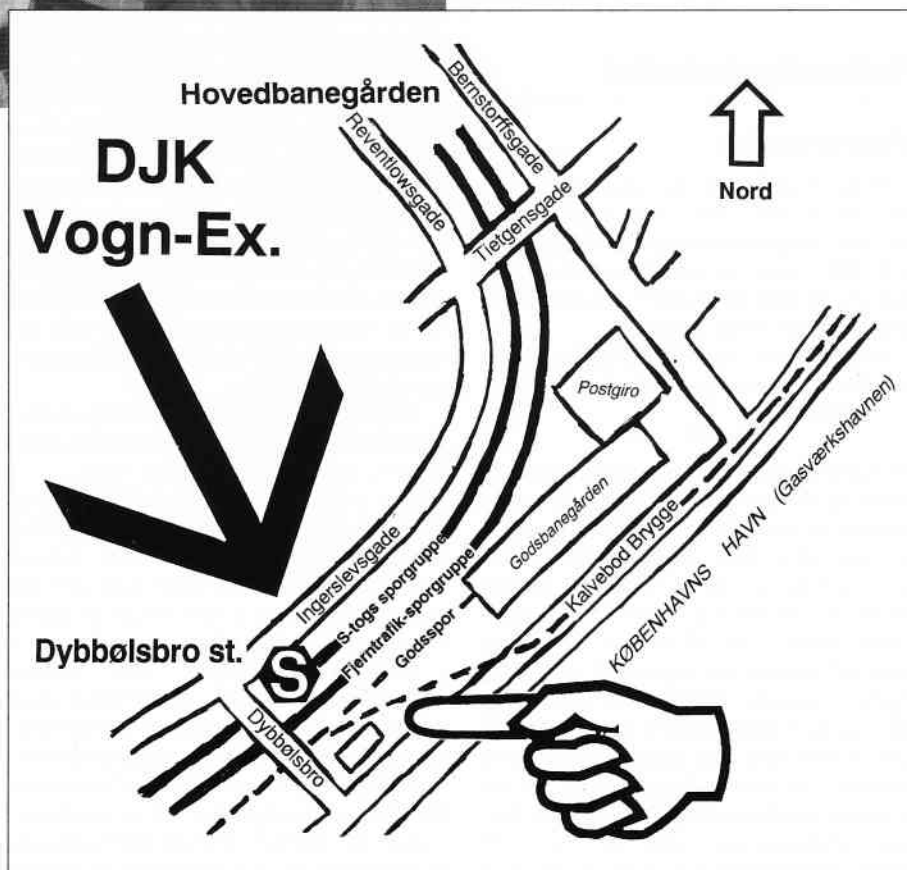
Ved de månedlige Vogn-Ex aftener - sidste tirsdag i hver måned - er der for foreningens medlemmer mulighed for at besøge salgsafdelingens lokaler, samt at benytte bibliotek/læsesal, hvor der er fremlagt utallige forskellige tidsskrifter fra ind- og udland.

En stor fordel for medlemmerne er, at man her kan få personlig kontakt med flere af bestyrelsens medlemmer, og på den måde også kan holde sig orienteret om foreningens aktiviteter i nær og fjern.

Disse faciliteter er selvfølgelig mest til glæde for medlemmer i Københavns-området, men man skal være opmærksom på de fordele, der er for hele foreningen ved at have et velfungerende sekretariat, arkiv og bibliotek.

I forbindelse med foreningens generalforsamling den 19. marts 1995 arrangeres der fælles transport fra Jylland/Fyn til København, og her får foreningens fjernboende medlemmer mulighed for at bese og benytte Vogn-Ex for en aften. Jeg håber, mange vil benytte denne mulighed for at opleve et af foreningens »nye« arbejdssteder.

På gensyn!



Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgerne og Veteranbanerne



Dansk, grøn vinter? Ja, på en måde: På grund af undervisning i brug af sneplove, kørte ME 1529 Næstved-Holme-Olstrup og retur som M 6435/6430. Foto 5. december 1994 Johnni Lassen.

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

I oktober kvartal 1994 er udrangeret 4 stk. lokomotiver: MY 1108, 1111, 1114, 1124 - og 4 stk. rangerlokomotiver: MH 308, 351, 357, 390 - samt de to prototype S-togsæt (G.E.C.): FC/MC 6001/6501-6004/6504 og passagervogn B 20-83 082.

I «jernbanen», nr. 2/95 bringes en mere omfattende status over driftsmateriellet pr. 31.12.1994.

★

ER-togsættenes færdiggørelse, godkendelse og idriftsættelse har været en meget belastende »sag« for DSB i 1994 og vil også blive det i 1995. Ved redaktionens slut (primo januar) ser det ud til, at DSB vil godkende »en lille løsning« inden for den nærmeste fremtid. Det vil betyde, at en halv snes ER-togsæt kan frigives til drift, ABB Traction arbejder intenst med en endelig løsning, som skal medføre, at alle ER-togsæt kan/må køre i drift samtidig, uden at de udsender så mange støjstrømme, at det forstyrrer »andre anlæg« (lokomotiver, togsæt, sikringsanlæg, telefoner mm.). En sådan idriftsættelse kan realistisk set først

forventes ved slutningen af 1995. Anskaffelse og ibrugtagning af nye rangerlokomotiver trækker også ud. For tiden vurderes de indkomne tilbud (fra fem udvalgte mulige leverandører) fra den udbudsrunde, der var konsekvensen af den ophævede MJ-kontrakt. Selv om det meget vel kan tænkes, at DSB vælger en »fra hylden« løsning denne gang, betyder det, at der tidligst kan sættes nye rangerlokomotiver i drift engang i 1996. Den igangsatte lille levetidsforlængelse (arbejds miljørenovering) af et antal MY og MH (25 stk.) fortsætter derfor. Renoveringen af de 15 nyeste MY-lokomotiver, der skal anvendes en 10-12 år endnu, forventes påbegyndt i foråret 1995.

Projektanskaffelsen af nye S-tog skrider fortsat planmæssigt henimod, at DSB modtager 1. togsæt i slutningen af 1995.

Den meget længe forberedte totalrenovering af MR-togsæt indledes i begyndelsen af 1995. Desværre for DSB materiel skal renoveringen ikke ske i eget ombygningsværksted, da et tysk firma har afgivet et mere fordelagtigt tilbud - se nedenfor.

Et andet stort projekt i DSB materiel, som indledes i 1995 og gennemføres på et par år, er en koncentration af komponentværksted øst i og omkring personvognshallen i København (tidl. Cvk). Der forhandles for tiden om muligheden for, at lokomotivhallen, der dermed rømmes, kan overtages af Teknisk Museum med henblik på at flytte

dette foretagende fra Helsingør til København.

MR-renoveringen

De 97 MR-togsæt skal nu renoveres af den tyske virksomhed PFA (Partner für Fahrzeug-Ausstattung) i Weiden - som er delvis ejet af Deutsche Bahn AG.

Det er resultatet af et EU-udbud i sommer, hvor i alt seks virksomheder fik lov at afgive tilbud. Fire benyttede sig heraf og gav endeligt tilbud. Det var - udover vinderen - det hollandske NS Materieel, ABB Scandia og DSB materiels eget ombygningsområde i Århus.

PFAs tilbud indeholdt bl.a. et godt forslag til løsning af varmegenindvindingsproblematikken fra motor og gear, hvorved der opnås en stor miljømæssig gevinst.

MR-renoveringen vil vare et par år. Togsættene skal gennemgå en gennemgribende teknisk opdatering, og de skal - som tidligere beskrevet - opmales i hvid farve med røde dørpartier. Indvendigt kommer der bl.a. ny belysning, nyt sædebetræk og gardiner i lysere farver. Midt i toget indrettes vestibule med klapsæder. Der gennemføres forskellige støjdæmpende foranstaltninger, og der indrettes lukkede toiletsystemer.

De ældste togsæt er leveret i 1978 og har kørt omkring 2,5 mio. km. De er således midtvejs i deres levetid.

IC/5 til Iran

DSB har solgt de to såkaldte prototype-tog (i alt ti vogne) til de iranske jernbaner. Vognene blev istandsat på værkstedet i Århus efter den lange hensættelse i Rødby Færge, før de i februar blev afsendt på egne hjul gennem Europa og Tyrkiet til Iran. De 33 stk. B-/Bk-vogne, som IRR tidligere har købt, se »jernbanen«, nr. 2/94, side 50, er sat i drift under de nye himmelstrøg.

Kvalitetsstempel

De syv vedligeholdelsesområder og den centrale stab i DSB materiel har sat sig et fælles mål: Senest den 1. juli 1995 skal hvert af de otte områder stå med en ISO 9000-godkendelse i hånden og dermed et færdigt kvalitetsstyringssystem.

Der arbejdes med at fange flere fejl og dermed forebygge problemerne på materiel. Alle vedligeholdelsesområder vil f.eks. føre ind- og udsyn på materiel. Indsyn betyder, at medarbejderne går vognbøger og fejlmeldesedler igennem for alle lokomotiver, der opholder sig mere end én time på et værksted. Udsyn betyder, at der checkes en ekstra gang om alt i orden. Hver medarbejder skal fremover med sit eget stempel kvittere for de reparationer og kontroller, han har udført. Hidtil har de 6-8 medarbejdere, som f.eks. har foretaget et 25.000 km eftersyn af et lokomotiv, kvitteret som gruppe.

De skærpede rutiner for vedligeholdelsen kan være med til at afbøde DSBs akutte mangel på lokomotiver og vogne. Ved årsskiftet var tre lokomotiver og fire vognsæt til reparation efter sammenstød og andre uheld. DSBs »traktionskrise« hidrører også fra de manglende 25 stk. ER-regionaltogsæt, som der var regnet med ved planlægningen af K94 vinter.

Faste anlæg

Udbygningen i Sønderjylland

Det bliver intet problem for DSB at færdiggøre udbygningen af den sønderjyske hovedbane til den dag, den faste forbindelse over Storebælt står klar. Tidsplanen holder. Det gælder både elektrificeringen hele vejen fra Odense til Padborg til en udgift på 740 mio. kr. og etableringen af et 2. spor mellem Vojens og Tinglev til 500 mio. kr. I disse beløb indgår også fjernelse af samtlige overkørsler på den 36 km lange strækning Vojens-Tinglev. Her er der samtidig foretaget udretning af kurver, alt sammen med det resultat, at hastigheden kan sættes op fra 120 km/h til 200 km/h. Reelt bliver der dog tale om 180 km/h, for det er den maksimale hastighed for de elektriske regionaltog, som skal køre mellem København og Sønderborg/Padborg.

Med i anlægsudgifterne er en række miljøinvesteringer. Det gælder etablering af støjskærme og støjvolde samt facadeisole-

ring af huse. Desuden tages der hensyn til fredede områder, og ved Uge bæk lige nord for Tinglev bygges der for tiden en såkaldt faunapassage.

★

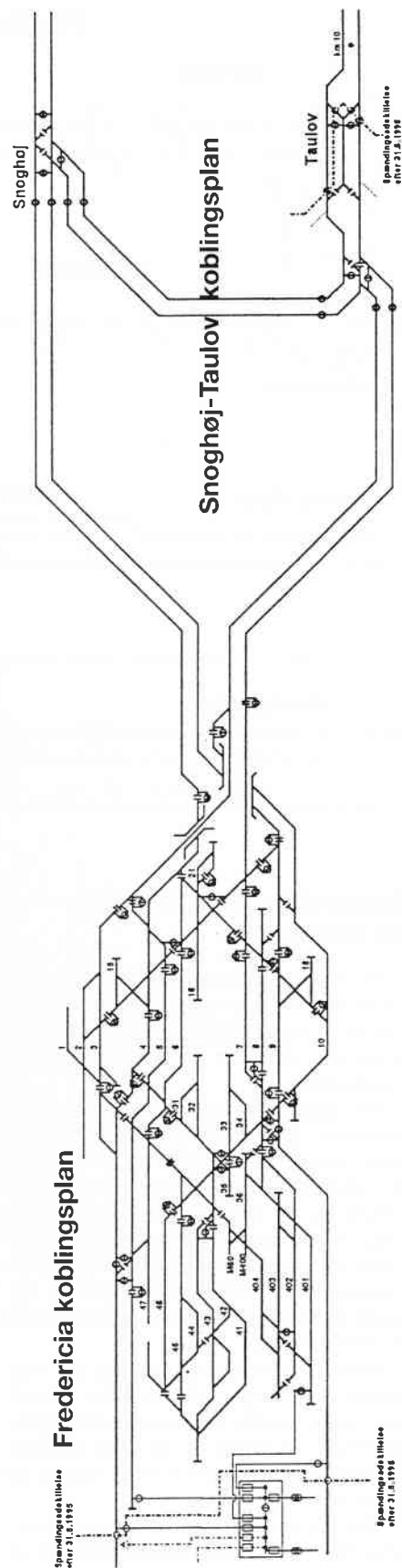
Status for elektrificeringsarbejderne ved Storebælt pr. primo januar 1995 var: Sprogø-Fredericia afsluttet (med undtagelse af tilslutningen ved »Ny Nyborg«, der afventer ibrugtagningen af den faste forbindelse; endvidere ca. 3 km omkring Kavslunde og perronsporene 1-10 på Fredericia station, der er under udførelse), Snoghøj-Taulov og Fredericia-Kolding (ekskl. selve stationen) afsluttet, Kolding station og Kolding-Vamdrup under udførelse, Vamdrup-Vojens afsluttet (inkl. visse forberedelser for fremtidigt 2. spor), Vojens-Tinglev under udførelse; 1. hovedspor mellem Hovslund-Tinglev dog afsluttet (med undtagelse af arbejder i nordenden af Tinglev, der afventer tilbageflytning af traceen ved Uge bæk); Tinglev station afsluttet, Tinglev-Padborg (inkl. stationen, men ekskl. visse tilslutningsarbejder til DB-strækningen) afsluttet.

Adskillelsen på Padborg station mellem DBs 15 kV, 16 2/3 Hz og DSBs 25 kV, 50 Hz strømforsyning sker ved etablering af en neutralsektion på tværs af såvel person-togs- som godstogs-sporene på banegården - en såkaldt »Brenner-løsning« efter systemet på den østrigsk-italienske grænsestation, som medfører, at »fremmed« trækraft skal hentes og bringes ved hjælp af dieseltrekraft. En mere trafikal venlig løsning, som f.eks. den i Aachen (DB/SNCB) benyttede, hvor strømforsyningen i visse spor kan omkobles mellem de to systemer, ville i Padborg have medført en forøgelse af anlægsomkostningerne på ca. 30 mio. kr. I en periode frem til kørestråmsanlæggets endelige ibrugtagning på den jyske længdebane gennem Sønderjylland (antagelig i forbindelse med Storebæltsforbindelsens åbning i eftersommeren 1997) vil hele Padborg stations køreledningsanlæg blive strømforsynet fra tysk side, således at stationen kan trafikeres af tyske el-lokomotiver uden begrænsninger. Ved en senere indførelse af tostrøms-lokomotiver forsvinder de ovennævnte problemer.

Fordelingsstationerne (elforsyning) i Marslev og Fredericia er etableret, medens anlægget i Jegerup (Vojens fordelingsstation) er under udførelse.

Køreledningsanlæggene mellem Ullerlev-Fredericia-Taulov og Snoghøj-Taulov bliver sat under spænding den 31. maj 1995 (jf. de vedstående koblingsplaner over strækning og stationer, der viser hvilke spor, der er forsynet med køreledning) af hensyn til afprøvning og uddannelseskørsel med litra EA og (forhåbentlig) ER-togsæt; 120 lokomotivførere i vest-området skal til indøvelse.

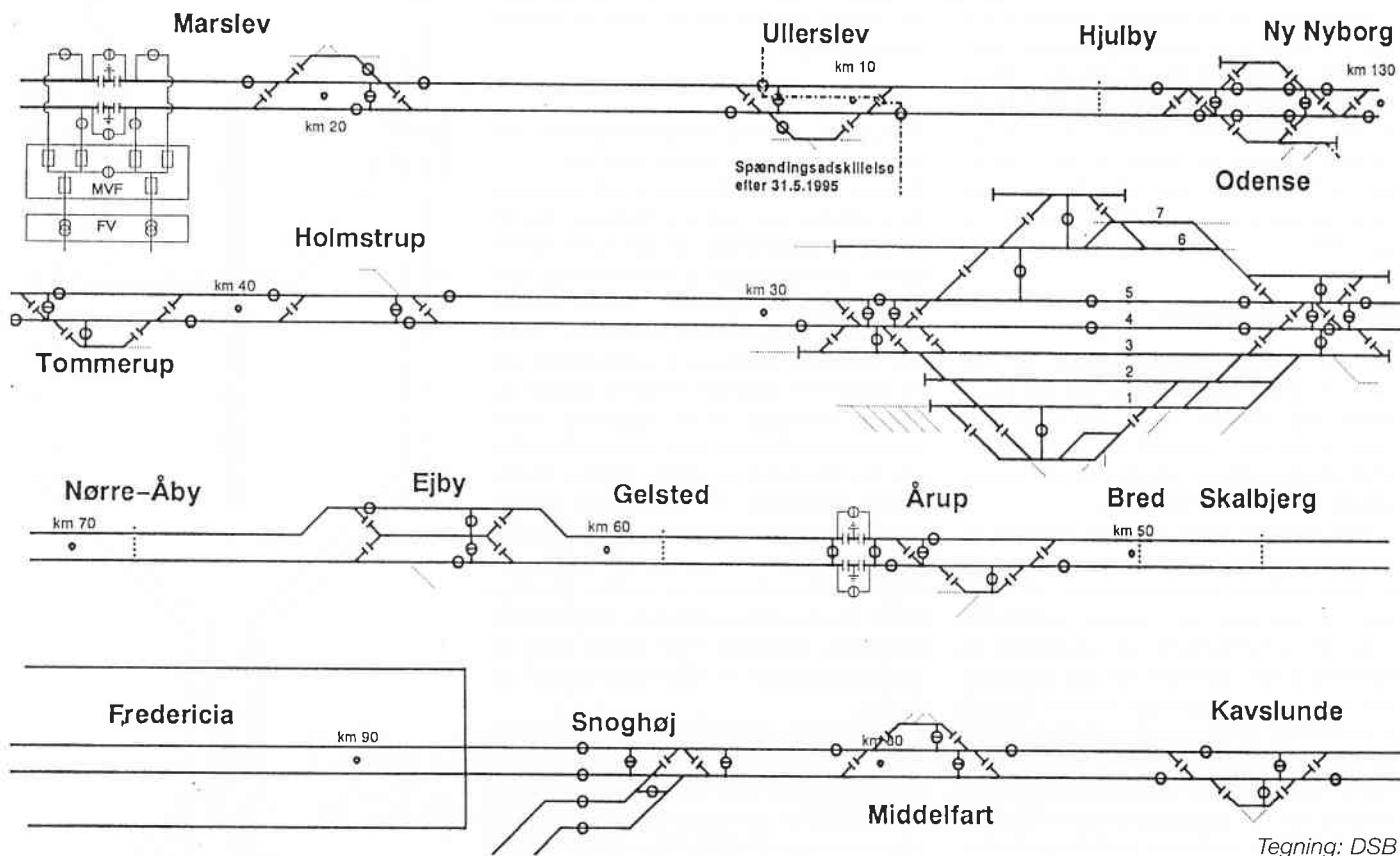
Der opstilles i alt 6.351 master (inkl. søjler på de større stationer), og der vil blive ophængt 463 km køretråd og 387 km retuleleder.



Tegning: DSB

Elektrificeringen af den 41 km lange strækning mellem Tinglev og Sønderborg indledes senere på året og vil være udført i 1996. Omkostningerne forbundet hermed udgør ca. 90 mio. kr., som er optaget i DSBs rammeplan.

Nyborg-Fredericia koblingsplan



Godstrafik over Lillebælt og Storebælt

Hverken Lillebæltsbroen eller den faste jernbaneforbindelse under/over Storebælt kommer til at lægge begrænsninger på DSBs godstrafik, som det har været antydnet i dagspressen.

For den faste forbindelse under/over Storebælt gælder, at selv de forholdsvis stejle ramper ikke sætter begrænsning på størrelsen af godstog. Et EA-lokomotiv kan trække op til 1.400 ton. Godstog med en vægt derover skal trækkes af to EA-lokomotiver. Storebæltsforbindelsen er teknisk dimensioneret til 2.000 ton pr. spor, og det svarer til maksimum-belastningen på DSBs hovedstrækninger.

Kravet til lokomotiverne er, at de skal kunne trække toget ud af tunnelen, uanset hvor toget holder på tunnelstrækningen. Stigningen i tunnelen er på 15,6 promille, hvilket er mere, end der normalt tillades på DSBs hovedstrækninger.

DSB har netop fra et eksternt konsulentfirma fået en foreløbig bekræftelse på, at der kan køres over Lillebæltsbroen med godstog på op til 2.000 ton. Den eneste begrænsning for Lillebæltsbroen bliver, at når der kører et tungt godstog over, må der ikke samtidig være et tungt godstog i det andet spor.

DSB er i øvrigt ved at rette én af pillerne på Lillebæltsbroen op. Pillen har gennem årene sat sig til siden. De seneste to år har DSB med held løbende trukket pillen på plads. Genopretningen vil være færdig in-

den åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt.

ATC som sikkerhedssystem

Torsdag den 12. januar blev ATC-systemet sat i endelig, sikkerhedsgodkendt drift på strækningerne Helsingør-København H.-Korsør, Nyborg-Fredericia-Århus H.-Århus Rbg., Snoghøj-Taulov, Århus H.-Århus Rbg. (Rbg.=Rangerbanegård).

DSBs ATC-system har været længe undervejs. Det system, som nu er under indførelse, har der været arbejdet med siden midten af 80-erne, og før den tid har der været undersøgt flere andre systemer, som ikke blev fundet gode nok. Selv om ATC er købt som et i forvejen udviklet system i Tyskland, har det krævet et meget stort arbejde at få det tilpasset danske forhold, f.eks. for at kunne bruge danske signaler som grundlag for informationerne fra systemet til toget. ATC har været gennem en omfattende afprøvning (siden april 1992) for at kunne få det »blå stempel« som et sikkert system.

Togkontrolanlæg er den nye fællesbetegnelse for ATC og HKT (på S-banen). I SR (Sikkerhedsreglement af 1975) er nu optaget grundreglerne for kørsel med ATC, og de mere detaljerede regler overføres efterhånden hertil fra den tidligere udsendte ATC-instruks.

Pr. den 1. januar 1995 var 1.552 lokomotivinstruktører/-førere og 398 andre medarbejdere, der deltager i sikkerhedstjeneste (tationsbestyrere), uddannet i systemet. Der

var indbygget 370 (af 406 planlagte) mobile anlæg i rullende materiel - og de faste anlæg dækkende i alt 1.394 (af 1.806 planlagte) km strækning.

Udbygningen fortsætter på strækningen Vordingborg-Rødby Færge, hvor ATC forventes ibrugtaget i slutningen af 1995, samt mellem Fredericia-Padborg (i forbindelse med elektrificering, spormodernisering og etablering af 2. spor) samt mellem Lunderskov-Esbjerg (ved etablering af strækningssikringsanlæg).

Ny base i Korsør

DSB har fundet en rummelig bygning med en ideel beliggenhed for bl.a. opgaverne med at vedligeholde jernbanetunnel og Vestbroen på Storebælt. Bygningen er den tidligere »Kodak-bygning« i Korsør. Trafikministeren har søgt Finansudvalget om tilladelse til at købe ejendommen for 6 mio. kr.

Kodak-bygningen er ideel, fordi den ligger kun ca. 500 m fra Korsør ny station og tæt ved shuntan mellem de eksisterende og de nye jernbanespor. Desuden ligger bygningen noget isoleret, så der skulle ikke fås problemer med naboer, selv om troljer og andre maskiner støjer.

Hvis købet går i orden, ventes ca. 100 medarbejdere at få tjenestested i Kodak-bygningen. 45 medarbejdere skal vedligeholde spor, sikringsanlæg og øvrige tekniske anlæg i tunnelen og på Vestbroen. Der til kommer 20 medarbejdere, som vedligeholder strækningen Borup-Korsør mv. Og så de 10 medarbejdere, som skal betjene

det døgnbemandede SRO-anlæg på Korsør ny station, får hjemsted i Kodak-bygningen (SRO står for styring, regulering og overvågning i tunnelen). Endelig er det planen at flytte elektronikværkstedet fra Halskov til bygningen, og det værksted beskæftiger 25 ansatte.

DSB har planlagt at bygge om og lægge spor til den ny »infrastruktur-base« for 5 mio. kr. i 1996.

Udvidelse af Århus kombiterminal

Kombiterminalen i Århus er ved at blive udvidet for 12 mio. kr. Udvidelsen skal sikre, at terminalen kan klare de kommende års forventede stigninger i container- og veksellad-trafikken. Det gælder både trafikken til Tyskland og den fremgang, som følger med den faste forbindelse over Storebælt.

Inden udvidelsen var der problemer med kapaciteten i Århus. Antallet af enheder på terminalen er steget fra 6.000 i 1988 til 25.000 om året (1994). Med udvidelsen kan den klare en stigning til det dobbelte.

Udvidelsen giver først og fremmest mere plads til henstilling og håndtering af containere, og der etableres en særskilt terminal til veksellad. Ombygningen fordobler det hidtidige areal, og sporkapaciteten øges. Hele udvidelsen finder sted på arealer, som DSB i forvejen råder over.

En anden ændring inden for kombitrafik i Jylland er, at terminalen i Kolding er nedlagt pr. 25. november. Inden for de seneste år er der sket en etapevis udflytning til Taulov, og der har kun været enkelte medarbejdere tilbage i Kolding til ekspedition af veksellad. Medarbejderne er flyttet med til Taulov.

Ny Dybbølsbro

Der er nu sat gang i byggeriet af en ny vejbro over banearbejdet ved Dybbølsbro station. Hermed opfyldes et gammelt løfte til og længe næret ønske fra Københavns kommune. Vesterbro indbyggere får forbedret deres adgang til det overordnede vejnet, og der skabes et bedre grundlag for den planlagte fornyelse af områderne langs Kalvebod Brygge og ved Fisketorvet.

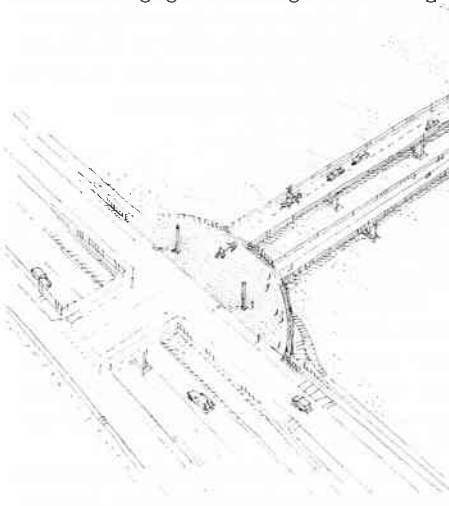
Arbejdet blev sat igang efter sommerferien 1994 og broen ventes færdig i midten af 1996. Forbindelsen vil indebære en omfordeling af biltrafikken på Vesterbro og fjerne en del omvejskørsel. Brolængden af den ny vejbro er ca. 200 meter og bredden er 10,5 meter.

Den ny vejbro, der placeres vest for og parallelt med stibroen, udføres med en tosporet kørebane og en cykelsti for sydgående trafik. Fodgængere og nordgående cykeltrafik skal benytte den eksisterende stibro. Forholdene omkring Dybbølsbro Station vil blive forbedret, bl.a. vil der blive oprettet en ny cykelparkering i forbindelse med stationen, og der vil blive udført forbedrede adgangsforhold til stationens perroner.

Den gamle Dybbølsbro blev bygget år

1900 med baggrund i overenskomst af 4. marts 1893 mellem Københavns kommune og staten. Efter denne overenskomst skulle staten bl.a. etablere en 60 fod (ca. 18,8 m) bred trafikforbindelse tværs over det nye banearbejde - den gamle Dybbølsbro. Broen blev etableret i en bredde mellem rækværkerne af 14,00 m hvoraf de bærende dragere optog 1,68 m. Den 2. juni 1979 måtte DSB spærre broen for biltrafik på grund af nedstyrtningsfare, og broen blev ikke siden åbnet for denne trafik. På grund af broens tilstand var man nødsaget til at nedrive den godt 80 år gamle broforbindelse.

I den forbindelse blev der af Københavns kommune og DSB nedsat en arbejdsgruppe med henblik på at fastlægge det principielle, tekniske grundlag for udarbejdelse af et projekt til en ny Dybbølsbro. Der blev herefter opnået enighed om, at tilvejebringelse af en ny broforbindelse over baneterrænet til erstatning for den gamle Dybbølsbro bestående af en fem m bred gang- og cykelbro, der opførtes i 1984 samt til en 10,0 m bred vejbro, der nu er påbegyndt. Herudover er overenskomsten af 4. marts 1893 mellem Københavns kommune og staten herefter i øvrigt gældende og omfatter beg-



ge de nye broer, således at den fremtidige vedligeholdelse af brokonstruktionerne inkl. brorækværker påhviler DSB, medens vedligeholdelse af broernes slidlag på fortov, cykelstier og kørebane samt belysning, skilte og signalanlæg for vejtrafikken påhviler Københavns kommune.

Til opførelsen af den ny vejbro er reserveret 70 mio. kr. Initiativet skal først og fremmest ses som et led i regeringens planer om fremrykning af offentlige investeringer for at skabe øget beskæftigelse fra 1994 og frem. Samtidig opnås en tiltrængt forbedring af områdets trafikforhold. Vejdirektoratet er bygherre, Rambøll Hanne-mann & Højlund A/S er rådgivende ingeniører og Højgård & Schultz A/S er hovedentreprenør på byggeriet.

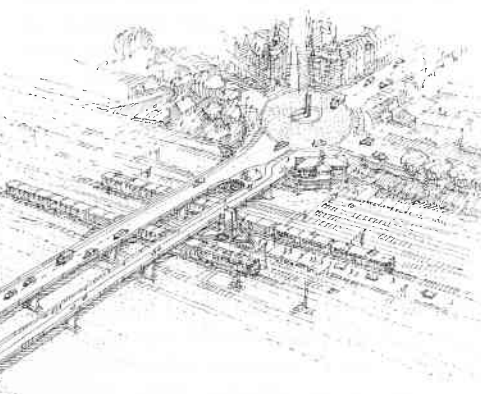
Der vil i hele byggeperioden være mulighed for at gå og cykle over jernbaneterrænet, enten via den eksisterende stibro eller den ny vejbro, så der skulle være gode muligheder for at følge med i byggeriet i den to-årige anlægsperiode.

Tietgensbro renoveres

Den gamle Tietgensbro i den sydøstlige del af Københavns Hovedbanegård står over for omfattende forbedringer og reparationer. De skal ske i perioden fra marts til november 1995.

Udgangspunktet er et fælles ønske fra HT, DSB og Københavns Kommune om at forbedre adgangsforholdene til og fra Hovedbanegården, især for at gøre overgangen mellem bus og tog bedre.

Broen skal gøres 2-3 m bredere ved hjælp af såkaldte udkravninger. Det giver plads til busstoppesteder på selve broen - tæt på bl.a. S-togene, og der anlægges også cykelsti. Samtidig forbedres forholdene for fodgængerne, og der etableres trapper til perronerne på begge sider af broen, så det ikke bliver nødvendigt at krydse selve



Den ny Dybbølsbro.
Tegning: Vejdirektoratet.

Tietgensgade. Cykelstativerne på broen forbedres for får overdækning. HT og DSB bidrager med henholdsvis fire og seks mio. kr. til projektet. Københavns Kommune betaler anlæggelsen af cykelsti og ny vejbelægning, i alt én mio. kr. Samtidig med forbedringerne benyttes lejligheden til at udføre tiltrængte reparationer af broens bærende dele. Udgiften hertil på seks mio. kr. betales af DSB.

Arbejdet er en delvis realisering af planer, som blev udarbejdet af HT, DSB og Københavns Kommune i februar 1993. Det overordnede ønske var at forkorte de meget lange gåafstande mellem busser og tog ved Hovedbanegården. Derfor har der også været tanker om at samle flere busstoppesteder ved et nyt »storstoppested« på forpladsen i Bernstorffsgade. Forpladsen skulle forbinde stoppestedet direkte med perronerne via en ny gangtunnelforbindelse. Den er dog meget bekostelig, og derfor arbejdes der alene videre med »storstoppestedet«.

Udbygning af Kastrup

Med de kommende lettere trafikforbindelser til Københavns-området - Storebæltsforbindelse, Øresundsbro, tog, minimetro m.v. - er vækstdynamoen begyndt at dreje så meget, at SAS ser kraftigt stigende passagertal for sig. Selskabets bestyrelse

har derfor besluttet at gøre Københavns Lufthavn i Kastrup til sit trafikknudepunkt med rådighed over egen terminal, og Københavns Lufthavne A/S følger straks trop ved at hente sine ti år gamle udbygningsplaner med plads til en Terminal 2 op af skuffen.

Der er tale om et kæmpeprojekt til mindst tre mia. kr. med hele 40 flystandpladser og et samlet areal i størrelsesordenen 160.000 kvm. Projektet forudsætter, at SAS' nuværende fragtterminal flyttes, og et fælles oplæg angiver 1997 som året for byggestart, men begge parter har dog et ønske om at komme i gang tidligere. Det står klart, at lufthavnen finansierer byggeriet, hvorefter SAS kommer til at betale som bruger af terminalen.

Den nye Terminal 2 vil øge lufthavns passagerkapacitet til mellem det dobbelte og tredobbelte af de 14 millioner passagerer, man i dag betjener. I den oprindelige udbygningsplan var det forventet, at en Terminal 2 skulle opføres i slutningen af dette århundrede, hvor passagermængden ifølge prognoserne skulle vokse fra 14 mio. til 18 mio. SAS vurderer i dag, at lufthavnen i år 2000 når helt op på 20 mio. passagerer, hvilket nødvendiggør en hurtigere start på projektet. Hvis projektet gennemføres på én gang, vil byggetiden være fire år.

Den nye stationsterminal, der udformes som en kæmpe papirflyver, opføres i tilknytning til den nuværende ankomstbygning, og den indvies i efteråret 1998, i forbindelse med ibrugtagningen af jernbanestrækningen til København H.

De totale investeringer i udbygningen af lufthavnen i Kastrup i de kommende ti år andrager 5,5 mia. kr.

Grønne støjvolde

De første støjvolde på landanlæggene til Øresundsforbindelsen bliver grønne i løbet af 1995.

A/S Øresund har skrevet kontrakt med Skelskør Planteskole & Anlægsgartnere A/S om at tilplante 2.500 meter støjvolde og stier på ydersiden af trafikkanlægget (jernbane og motorvej) i Kastrup og Tårnby. Dermed er plantningen af i alt 350.000 træer og busek på de danske landanlæg gået i gang. I alt plantes på et område svarende til en 80 hektar stor skov. Ydersiden af anlægget tilplantes, så det passer med de områder, det går igennem. Indersiden domineres af egetræer, som der plantes 75.000 af.

Den første entrepris har en samlet værdi af en halv million kroner. Entreprisen om-

fatter den sydlige side af trafikkanlægget fra Tårnby Staaion til Amager Landevej og den nordlige side fra Vinkelhusene til Kastrupvej samt fra Kastruplundgade til Amager Strandvej. Arbejdet udføres i løbet af foråret i 1995.

Drift og administration

Køreplan 1995/96

DSB overvejer køreplansændringer i den regionale trafik fra overgang til sommerkøreplan, den 28. maj 1995, for at afhjælpe den dårlige regularitet.

På strækningen København H.-Roskilde-Holbæk sammenlægges et antal tog, og der ændres på standsningsmonstret. Køreplanen på Kystbanen ændres, således at der sker en udtyndning mellem myldretiderne (ca. kl. 9-14), hvor der køres som om aftenen, d.v.s. 20 minutters drift med standsning ved alle stationer. Og lørdagen køres principielt som nu på søndage, men selvfølgelig med en tidligere driftsstart om morgenen. (Denne reduktion af kørselsomfanget iværksættes allerede fr.o.m. den 20. februar). Et tog i timen i systemtogene mellem Roskilde og København H. vil igen blive videreført i et tog til Helsingør og v.v. for at reducere antallet af tog i »røret«.

★

Med virkning fra vinterkøreplan 1995 gennemføres ikke længere internationale tog mellem København og Berlin via Gedser-Warnemünde ruten.

Hidtil har der været tre gennemgående forbindelser, to dagtog, heriblandt »Nep-tun«, og ét natto, »Østersø Express«. I stedet bliver der forbindelse via Rødby-Puttgården til Hamburg og togsift her til togene mod Berlin.

Trods den længere afstand vil rejsetiden kun blive forøget med 20 minutter. Det skyldes dels udbygningen af strækningen Hamburg-Berlin, dels de hurtigere forbindelser mellem København og Hamburg i kraft af IC3-togene. Fra Hamburg køres der til Berlin Zoologischer Garten, medens man via Gedser har haft Berlin Lichtenberg som endestation.

Der er ikke taget stilling til, hvorledes den lokale betjening mellem Nykøbing F. og Gedser i fremtiden skal være.

Ny strukturændring

Regionaltogsddivisionen er nu delt. Med virkning fra 15. december udskiltes produktion

fra DSB regionaltog og overførtes til DSB materiel.

»Det har vist sig at være en dårlig idé at lade én division, DSB regionaltog, have ansvaret for den samlede produktion, d.v.s. også for produktionen til andre dele af DSB«, har administrerende direktør Henrik Hassenkam udtalt. »Nogle af de problemer, der har været i den daglige drift, kan spores til denne struktur. Derfor tager vi nu konsekvensen. Første skridt er at flytte produktion ud af DSB regionaltog. Næste skridt er at etablere en ordning, så medarbejderne i produktion knyttes til de enkelte produktenheder. Målet er at få en ordning på plads den 1. januar 1996«.

Den nye og mindre regionaltogsddivision har fået ny chef. Henrik Nørgaard forlader posten som regionaltogschef. Han knyttes i stedet til DSB bane, hvor han bl.a. vil få til opgave at koordinere en række af DSBs aktiviteter i relation til Øresunds- og Storebælts-projekterne.

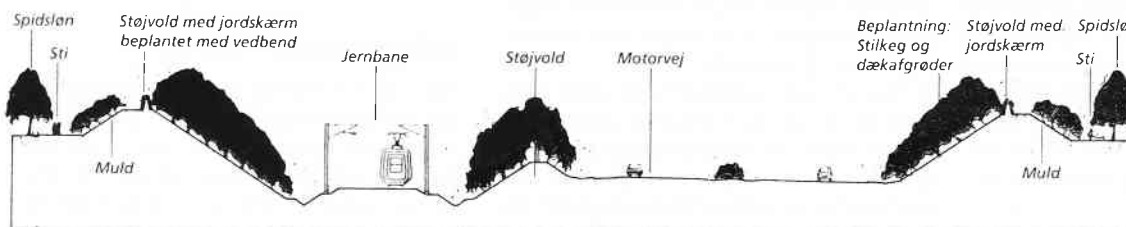
International chef Stig Næsh fungerer som chef for DSB regionaltog indtil en ny regionaltogschef er udpeget, og materielchef Johannes Pedersen er blevet chef for produktion - efter at denne enhed er udskilt fra DSB regionaltog og overført til DSB materiel. Den hidtidige produktionschef Ove Dahl Kristensen er udpeget som ny planlægningschef i DSBs centrale stab.

Agentsalg

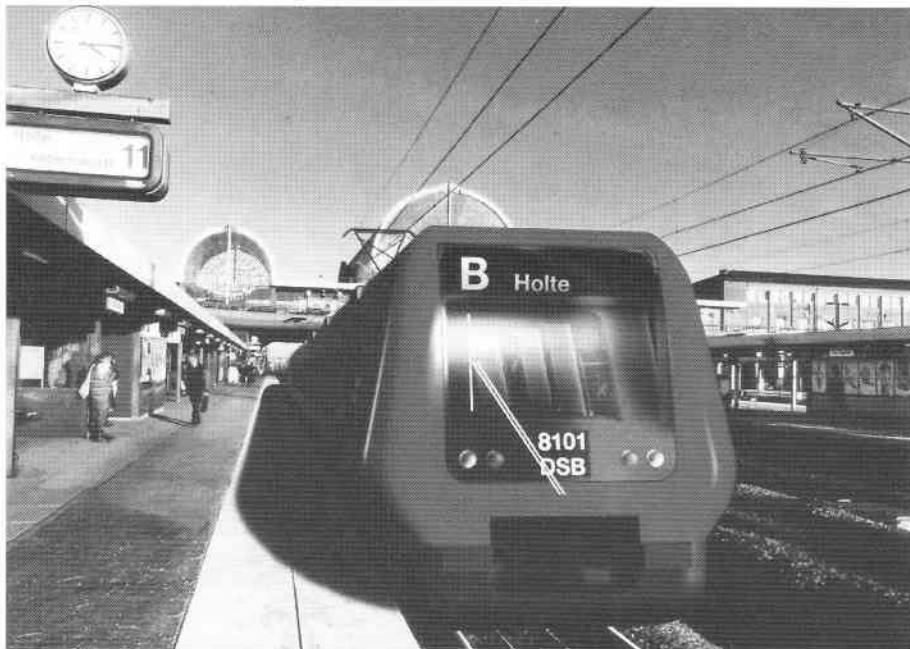
Hvis DSB fjerner bemanningen fra stationer, er der nu i langt højere grad end tidligere udsigt til, at man i lokalsamfundet fortsat kan have billetsalg og anden form for service.

Løsningen er en aftale med agentsalg gennem entreprenører, og det kan være postvæsenet, kommuner, diverse forretninger og turistkontorer. Dette er for tiden særlig aktuelt på den vestjyske længdebane Esbjerg-Struer. Her har mange af stationerne været bemandede, men med den kommende fjernstyring er der ikke behov for personale til de trafikale opgaver.

Men selv om det betyder, at der ikke længere er stationeret DSB personale, er der flere muligheder for, at bevare betjeningen. I Vemb overtager privatbanen VLTJ billetsalget fra stationen, og i Ulfborg flyttes billetsalget til posthuset, medens der i Ølgod og Tistrup arbejdes med planer om at lade kommunen overtage billetsalget. Andre steder kan det komme på tale at indgå aftale med en forretning på samme måde, som det er sket i Gredstedbro på Bramming-Tønder banen.



Grønne støjvolde: Snit af jernbane og motorvej i Tårnby set mod øst. Tegning: A/S Øresund.



De første montager af DSBs nye S-tog kan nu ses på den udenlandske fabrik, hvor det skal produceres, og samtidig leger DSB med fotomontager af toget, efter at det er blevet importeret til Danmark. Her, som det vil se ud i Høje Taastrup. Fotomontage: DSB.

Miljøindsats

DSB udgav i 1992 sin første samlede miljøplan »Fart i miljøet« for hele koncernen, og der blev afsat godt 200 mio. kr. til aktiviteter frem til 1996. Midtvejs i perioden (december 1994) har DSB offentliggjort den første miljøberetning »Plan i miljøet« om miljøarbejdet og -resultaterne.

Miljøberetningen viser, hvordan DSB arbejder på at mindske påvirkningen af miljøet. DSB vil hvert andet år fremover udarbejde en miljøberetning, der gør status for miljøarbejdet og synliggør mål og resultater.

»+ box« forsvinder

DSB gods inddrager nu de 200 + boxe som følge af flere års svigtende benyttelse af den svensk udviklede mini-container.

Markedet har ikke taget imod produktet i nær det omfang, det havde været forventet. Fordelen ved + boxen er ellers klar nok. Den giver kunden mulighed for at transportere sit stykgods i aflåste containere - lige velegnede til transport med tog og bil - og undgå omlæsning og terminal-behandling undervejs til modtageren.

De overflodige + boxe vil antagelig kunne sælges til SJ eller andre markeder.

Færgenyt



Farlige transporter

DSB rederi har med virkning fra 15. november 1994 standset transport af eksplosive stoffer over Storebælt på afgang, hvor færgen samtidig overfører passagerer. Lastbilerne vil i stedet blive ført over på afgang med rene godsfærger, som ud over besætningen kun medtager de lastbilchauffører, der kører med det farlige gods.

Reglerne for sejlads med sprængstoffer ifølge den såkaldte »Østersøaftale« er blevet ændret flere gange inden for de seneste år. Senest den 1. december 1993, hvor det blev forbudt at transportere sprængstof og flere end 12 passagerer på samme færge. Søfartsstyrelsen gav den 9. maj 1994 DSB dispensation til den omtalte sejlads på Storebælt.

Transporter af farligt gods med bilfærgerne over Storebælt er foregået i fuld overensstemmelse med dispensationen og de gældende regler i øvrigt. Men omtale i medierne skabte utryghed hos passagerer, og derfor afstod DSB rederi fra at udnytte dispensationen.

Efterfølgende har Søfartsstyrelsen i øvrigt trukket DSBs dispensation tilbage.

Demo af redningsveste

Passagerer på DSB-færgerne får nu mulighed for enten at se demonstreret, hvordan man tager en redningsvest på, eller selv at prøve en vest. Færgernes besætning skal mindst en gang om ugen demonstrere brugen. Flere færger har dog valgt at gøre langt mere ud af det.

Besætningen på »Holger Danske«, som sejler mellem Kalundborg og Samsø, var først med at hænge redningsveste op, så passagererne selv kan prøve dem. Har disse brug for bistand, er de velkomne til at spørge en medarbejder. På samme måde kan passagerer på færgerne »Ask« og »Urd« nu selv prøve redningsveste og eventuelt få vejledning. Kritikken af redningsvestene kom frem efter færgen »Estonia«s forlis, hvor over 900 omkom.

Ny type cafeteria

Cafeterier m.v. på de fem bilfærger på Storebælt skal nu bygges om for i alt 25 mio.

kr. Ombygningen vil ske i første halvår af 1995. Cafeteria, kiosk og café samles. Der bliver to salgssteder: En drugstore med kiosk og supermarked og en cafeteria-del med flere betjeningsdiske. Den fysiske ombygning følges op af nye menuer, først og fremmest fast-food. Samtidig skal service og kvalitet forbedres. Medarbejderne efteruddannes, og der indføres et nyt system til styring og opfølgning på kvaliteten.

Ombygningen finansieres af en forventet meromsætning på færgerne.

I dag har DSB færgerestauranter 82 handler for hver 100 passagerer om bord, og en gennemsnitspassager bruger godt 25 kr.

De forbedrede cafeteriaforhold skal være med til at skaffe flere tilfredse kunder.

Ærø jernbane nedlagt

Med ganske kort varsel er jernbaneforbindelsen til Ærø nedlagt. Fra årsskiftet overføres ikke mere godsvogne med færgeruten Svendborg-Ærøskøbing, og dermed er den sidste indenlandske, private jernbanefærgerute ophørt. M/F Ærø Sund og D/S Ærø trafikerer fortsat ruten, men nu som ren bilfærge. Spornettet i Ærøskøbing og de der henstående lagervogne (bl.a. tidl. HD-vogne) røres der ikke ved foreløbig, mens jernbanens redaktion erfarer, at havnebanen i Svendborg vil blive fjernet i løbet af året.

Anders Riis

★

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

Annoncer i »Jernbanen«!

Gode grunde til at annoncere i »Jernbanen«:

- Det er billigt

- »Jernbanen« læses af mindst 1800 jernbaneinteresserede.

- Der ydes rabat ved gentagelse.

Priseksempler (ex. moms):

Hel side:	kr. 1600,-
Halv side:	kr. 900,-
180x62:	kr. 600,-
118x95:	kr. 500,-
118x62:	kr. 400,-
57x85:	kr. 280,-
57x40:	kr. 152,-
Illustration:	kr. 60,-

Ring og få et tilbud.

Deadline: Den tiende i ulige måneder.

Venlig hilsen

Annonceafdelingen / 42 42 04 52

Veteranbanerne

Limfjordsbanen



Generalforsamling i Nordjysk Afdeling Dansk Jernbane Klub den 23. november 1994

Mødet blev erklæret lovligt varslet af dirigent Preben - i Mogens' fravær.

Formandsberetningen ved Hans fortalte om stor succes for juletræsturene i december 1993. Faktisk var tilstrømningen så stor, at folk med forudbestilte billetter ikke alle fik de dermed lovede pladser. Plantogene i sommeren '94 var derimod ikke den forventede succes, idet vi har noteret en passagernedgang på ca. 15%. Et tal, der svarer meget godt til den totalt set færre mængde turister i det nordjyske denne sommer. Og det til trods for at vi som noget nyt har kørt skinnebusture torsdag aften i juli. Een forklaring på nedgangen kan være det lange dampforbud, som vi desværre også oplevede i år. Der har ved flere lejligheder været givet udtryk for mindre forståelse for dieselskørsel fra publikums side. Man kommer for at køre med damptog. Fremover vil vi gøre mere ud af at gøre opmærksom på eventuelt dampforbud via plakatoptag ved banen. Efterårsturene gav atter i år meget ringe antal passagerer, så de tog ophører hermed. Derimod vil vi fremme skinnebuskørslerne i sommerperioden. Særtogsaktiviteterne er øget, blandt andet med det ved tidligere lejlighed omtalte Buf-tet-tog. Disse særtogsaktiviteter er fortsat en stor succes.

Vi har i år noteret en stigende kontakt med andre baner. Specielt havde vi et fremrangende samarbejde med Skælskørbanen i pinsen i.f.m. udvekslingen af skinnebusser, hvilket forløb planmæssigt og under meget hyggelige former.

Hvad angår trækraften, bliver »34« stadig bedre under Erik og Åges kyndige hænder. Hvor længe kan de blive ved at finde nyt at ændre og forbedre på maskinen? SVJ Sm 7 kører atter medens SB M 6 vedvarende står stille med motorproblemer, der dog langsomt skridder frem. SB M 5 er heldigvis godt kørende. Vognene blev efter stor holdindsats lakeret inden sommerkørslerne.

Remisens tagrevision skrider frem, ligesom sporrevisionen på forpladsen er forestående. Kommunen har anlagt en sti/perron langs sporet i Gistrup, hvilket vil blive til stor glæde for passagererne til juletræsturene.

Der er i år nyuddannet en damplokofører, en fyrbøder samt en diesellokofører.

Lokalafdelingens vintermøder viser efterhånden, takket være Frank, et alsidigt program med et fint fremmøde.

Formandsberetningen blev godkendt.

Herefter fremlagde Preben regnskabet. Dette viste underskud for første gang i flere år. Dette bl.a. grundet de færre passagerer,



Hermed et foto, der beviser, at DJKs bestyrelse en gang imellem er i stand til at forcere Valby Bakke... Lyder det fra fotografen, der straks greb kameraet og forevige de 90'ernes eksempel på denne situation, nemlig på Limfjordsbanen 12. november 1994, da bestyrelsen forud for et møde ved Aalborg prøvede AHB Sm 8 (som er påmalet VLTJ Sm 16) på »hjemmebane«. Situationen her er fra Aalborg Østhavn, endestation for den 12 km lange Limfjordsbane. Foto: Ove Thomsen.

meså grundet store overskridelser på vedligeholdelseskontoen. Det har været dyrt at reparere taget på remisen og vedligeholde materiellet. Men som Preben udtrykte det: Der var penge til det. Vi gav af vor velstand! Indtægtssiden som sagt præget af færre passagerer til plantogene, medens særtogene holdt budgettet. Salg af postkort, trøjer og huer er gået meget fint. Alt i alt en fin likviditet.

Og så blev det regnskab godkendt.

Ingen indkomne forslag.

Valg: Til bestyrelsen var Ove og Erik på valg. Ove blev genvalgt, medens Erik ikke ønskede at fortsætte i bestyrelsen. Åge Lang blev bragt i forslag - og valgt.

Suppleanterne Mogens og Frank blev genvalgt.

Eventuelt: Her ønskede flere medlemmer at komme med bemærkninger og forslag.

Kurt: Der bør udarbejdes arbejdsplaner for de større arbejder i remisen.

Martens senior: Som tak for lån af lokaler på Forchhammersvej til møder i soldaterforeningen har man sat en annonce vedrørende DJK i et landsdækkende medlemsblad.

Morten: Sporportene er efterhånden i en elendig forfatning, og ikke uden risiko at betjene (nedfaldende træstykker). Endvidere er det svært at finde værktøj, der er fjernet fra de vante pladser og ikke langt tilbage efter brug. Og hvis de findes, er de ofte ikke rengjort.

Ove ønskede en bedre mødedisciplin, hvor man i stigende grad burde koncentrere sig om det, mødet drejer sig om, og ikke alt muligt andet.

Endvidere havde han den glædelige nyhed vedrørende kioskvognen AHJ Dc 72 i Hjørring, at en snedker deroppe havde fået godkendt en jobbeskrivelse vedrørende renovering af vognens indre. Der undersøges nu, hvilke træsorter, der skal anvendes.

I sit svar til Kurt og Morten gjorde Hans

gældende, at det godt nok er bestyrelsen, der lægger linierne for arbejdet, men at medlemmerne så også skal bakke det op. Løvrigt enig i princippet: Planlægning af større ting. Og så er det da en selvfølge, at værktøj holdes rent og lægges på plads efter brug. Portene skal naturligvis sikres, så de er risikofri at betjene.

Der blev spurgt om et alternativ til D-maskinen, der på mange måder er for stor til vort kørselsbehov. Finder vi et sådant, vil vi nøje overveje dette. Men ellers går vi da igang med D 825.

Mikael J. spurgte til særtogsskørsel på fremmed bane, ifald det skal være damp, og vi ikke har en større maskine. Ove svarede, at 34 nok kan klare de forespørgsler, vi har på ture på fremmed bane. Der er jo ikke mere forespørgsler på tog nordpå i Vendsyssel på DSB's spor. Og det var netop her at D'eren specielt ville være at foretrække grundet de korte intervaller mellem DSB's tog her.

Morten havde en forespørgsel vedrørende SB F 3's sæder, hvor der en periode ikke har været en arbejdsleder, grundet dennes arbejde med jobbet. Svaret her er, at det vil være godt med to arbejdsledere, der kan supplere hinanden, og dermed forhindre forsinkelser af disse grunde (medlemmernes civile arbejde).

Ove kom slutteligt med et oplæg til diskussion: Hvad gør vi for at trække nye medlemmer til klubben, og hvad gør vi for at stimulere de nuværende?

Til allersidst rettede Hans en varm tak til Erik for dennes mangeårige bestyrelsesarbejde. Og glædede sig over at Erik så fremover fik mere tid til det store stykke arbejde, han udfører i remisen.

Mødet sluttede herefter kl. 20.25. Man gik så over til videofilmen om årets gang ved LFB, medens der blev serveret gløgg og æbleskiver (uhmm!) ved pigerne fra kioskafdelingen.

Søren Gissel

Mariager-Handest

Holdt skansen på udebane - fjord-trafik var hård konkurrent på hjemmebane

1994 bod på kraftig tilbagegang på MHVJs hjemmebane mellem Mariager og Handest, og man måtte endnu engang sande, hvor vejr-afhængig en veteranbanes plantogskørsel er. I hedebløgen i juli, ofte med over 30 graders varme, var det lidt attraktivt at ta' veterantoget om dagen, mens de desværre for få aftentog hver tirsdag aften blev en bragende succes.

Når solen brændte fra en skyfri himmel, var turisternes valg nemt mellem veterantoget og »Fjord Line«s nybyggede motorskib »Svanen«, der har udgangspunkt på Mariager Havn. De fleste valgte forståeligt nok en tur på fjordens kølede bølger.

I forhold til 1993-rekorden på hjemmebane bod 1994 derfor på en passager-tilbagegang på næsten 40 procent, og MHVJ kunne derfor endnu en gang værdsætte forbindelsen til omverdenen, under den jyske motorvej og via DSB-skinne: På udebane holdt man skansen, og betydelige særtogsarrangementer rundt om i Jylland har, sammen med bortfaldet af kul-afgiften for år tilbage, sikret at driften som helhed har givet overskud. Omend det har været så som så med dækningsbidraget på hjemmebane.

Særtog på Esbjerg-kanten, den sædvanlige kørsel på militærsporet Nørre Nebel-Nyminddegab samt forskellige arrangementer rundt om i Jylland har bidraget til at bringe 1994-passagertallet op på et rimeligt niveau.

Store arbejder finder sted på MHVJ for tiden. Baneafdelingen har haft en af de meste travle sæsoner nogensinde, og ud over MHVJ-arbejderne fungerer MHVJs banemester også på ulønnet MHVJ-basis som rådgiver for Mariager Kommune vedr. vedligeholdelsen af den kommunale godsbane.

I vinteren 1993/94 var spor 2 i Handest midlertidigt fjernet for at give plads for kørsel af fyld med

lastbiler til planeringen for den kommende vognhal i øst-enden af Handest station, og ved retableringen af spor 2 i foråret 1994 blev sporskiftet til vognhallens stikspor ilagt.

Samtidig havde baneafdelingen travlt i Mariager, hvor stationen også bygges om, og til sæsonen var det nye spor 1 (se skitse i tidl. nummer af jernbanen) klar til brug sammen med perronen. Efter sæsonen er det nye spor 2 ligesom det østligste sporskifte til det kommende omløbsspor 3 ilagt, og perron m.v. vil stå klar til 1995.

Faarup blev fra 1994 atter standsningssted for personførende tog, idet Randers-Mariager togene i juli nu officielt optager og afsætter rejsende på stationen. Adgangsvej og det nødvendige hegn mellem sporene på Faarup station er etableret efter ønske fra Purhus Erhvervsråd af Purhus Kommune.

Dieselafdelingen har haft en travl sæson med talrige reparationer af køretøjerne, der for fleres vedkommende nu har rullet op mod 50.000 km i MHVJs tjeneste!

Sæsonen startede planmæssigt med, at VNJ DI 12 blev udtaget af drift og løftet for udskiftning af hjulbandager - et specialarbejde, som medarbejdere på DSBs centralværksted i Århus velvilligt har bistået med, idet de har lånt maskiner og udført arbejdet i fritiden. Mange nedbrud betød imidlertid, at det har trukket ud med samlingen af lokomotivet, hvor de renoverede hjulsæt længe har stået klar.

I et ordinært tog mellem Mariager og Handest i juni brød FFJ M 1210 ned, idet den rev akslen mellem motor og gearkasse i stykker. Heldigvis lykkedes det trods det alvorlige nedbrud at gennemføre toggangen med mindre forsinkelser, men motorvognen var savnet: En anden af triangel-motorvognene, SB M 2, henstod med en defekt gearkasse, men denne blev i en fart repareret med reserve-

dele, som er skaffet gennem godt samarbejde med Foreningen Dalmose-Skælskørbanen. For værktøjet var lagt, ødelagde AHJ MI 5203 et plejstangsleje, og da mindst ét stort diesellokomotiv er nødvendigt for sæsonens drift, var gode råd dyre. Heldigvis kunne maskinen med en kraftig indsats fra de få, men særdeles aktive »diesel-kloge« i MHVJ atter sættes i drift efter kun tre uger. Midt i sæsonen rev samme lokomotiv et stempel, og da der kun var fem dage til, at lokomotivet SKULLE bruges ved et særtogsarrangement på udebane, gav det sved på panden. Efter aftale med DSB museumstog blev en MO'er holdt i beredskab, men lokomotivet var klar til dagen. Imidlertid blev det - på grund af dampforbud - alligevel nødvendigt at låne et diesellokomotiv for en dag. Her stillede HHJ velvilligt sit »marci-panbrod« DI 11 til rådighed.

Vognafdelingen har haft travlt med den løbende revision, lakering m.v. af driftsvognene, samtidig med, at to vogne - DSB CXM 4508 og HVJ C 501 - hele året har været ude af drift for en gennemgribende renovering, ikke mindst af vognkassernes bærende dele! »Hvor kan en personvogn fylde meget, når den bliver pillet helt fra hinanden«, lød det på MHVJs generalforsamling fra driftsbestyrer Tonny Ring Nielsen, Bjerringbro.

På generalforsamlingen genvalgte hele driftsudvalget: Foruden driftsbestyreren er det Lars Henning Jensen, Viborg, Peter Nygaard Jensen, Århus, Lene Reinholdt, Århus, Jørgen Schwartz, Århus, John Rasmussen, Århus og Jan Sørensen, Århus.

Anders Riis

Passagertal	1993/94	1992/93	+/- procent
Plantog	8.815	14.617	+ 40
Særtog	4.392	6.323	+ 31
Hjemmebane ialt	13.207	20.940	+ 37
Udebane	10.379	9.882	+ 5
Ialt	23.586	30.822	+ 23

Kom til jubilæum på MHVJ!

6. maj fejrer Mariager-Handest Veteranjernbane sit 25 års jubilæum - og det går ikke stille af. Dels bliver der er »officielt« jubilæums-tog, for de særligt indbudte gæster, fremført af VLTJ 7 og F 653 i forspand, dels byder dagen på såvel små motortog, personførende godstog med righoldige fotostop m.m. Dertil bliver der udstilling af materiel på Mariager station, og man kan regne med, at alt køreklart MHVJ-materiel vil blive »rørt« på denne dag! Såvel triangelmotorvognene fra APB og SB som »Frichs-firkanterne« og HHJ M 2 er sat i plan, og der bliver også mulighed for at kikke på nyeste anskaffelse, SB T 1 (Schwartzkopff 1930).

Derfor: Afsæt allerede nu **lørdag den 6. maj** til en tur til Mariager - MHVJ garanterer, at det bliver det største tog-arrangement på Mariagerbanen i mange år.

Køreplan 6. maj 1995

Forbehold for ændringer.

	L+L	DL	ML	M+M	M+M	M+M	L	M+M	M+M
Mariager	10.00	10.20	10.50	12.00	13.00	14.30	15.30	16.00	17.30
True	10.19	10.45	11.15	12.19	13.19	14.49	15.49	16.19	17.49
True	10.20		11.25				15.50		19.50
Handest	10.40		12.15				16.10		18.09
Anmærk	1	2	3				4		5

	L+L	M+M	M+M	ML	M+M	M+M	L	DL	M+M
Handest	11.00			12.30			16.30		18.10
True	11.19			13.45			16.50		-
True	11.20	12.25	13.25	13.50	14.55	16.25	16.55	17.55	-
Mariager	11.40	12.45	13.45	14.20	15.15	16.45	17.15	18.20	18.45
Anmærk	1		3				4		5

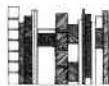
1=Jubilæumstog for indbudte gæster - 2=HHJ M2, persontog - 3=Personførende godstog - 4=Privatbanepersontog m/ 2-3 godsvogne - 5=Motoriltoget »Sydøsthimmerlænderen«.

OBS! Togene afg. Mariager 10.00 og Handest 11.00 er kun for indbudte gæster, mens alle øvrige tog er offentligt tilgængelige. Al kørsel med

MHVJ på jubilæumsdagen er gratis. Velkommen - og god fornøjelse.

MHVJ

Boganmeldelser



Svenska Lok og

Motorvagnar 1994.

Af Ulf Diehl og Lennart Nilsson
SJK 61

Den uundværlige bibel om svensk trækkraft er atter opdateret, og udsendes nu for tiende gang. Den lille kompakte håndbog udsendes hvert tredje år, og er efterhånden så pålidelig og ajourført, at den regnes for »officiel«. Alle tænkelige data om svensk trækkraft er anført.

Bogen er i lommeformat, plastindbundet og på godt 300 sider. Samtlige typer materiel er illustreret med flotte og knivskarpe farvefotos; lidt af et broget skue, idet der efterhånden er utrolig mange trafiksselskaber udenom SJ, støttet af len og kommuner. Den kendte Y1 motorvogn vises således i utallige farvesætninger. De fra Danmark leverede MX- og MY-lokomotiver har også fået en fin plads i bogen.

SLM 1994 koster 235 kr., og kan bestilles gennem SJK Bokforsäljning, giro 60 65 77-5.

Jan Forslund

På sporet af Struer

Redigeret af

Thomas Bloch Ravn

Udgivet af Struer Museum og
Lokalhistorisk Arkiv

Lige før jul fremkom denne lille overskuelige bog om Struer med undertitlen »Fotografier fra et jernbaneknudepunkt 1865-1994«.

Det er anden gang Struer Museum udgiver et lokalhistorisk værk om egnen, denne gang om det, som byen vel er mest kendt for - jernbanen. Midt i århundredet tjente hele 28% af byens befolkning sit brød ved DSB, og dengang spillede jernbanen en større rolle for Struer, end selv B&O gør i dag. Struer er dog stadig et godt sted for jernbaneinteresserede, men fortidens storned kan stationen dog ikke måle sig med.

Bogen, på 72 sider, indledes med ti siders bred tekst om stationens historie, kort men koncist beskrevet. Resten af bogen er en fotokavalkade med billedtekster, der godt kunne have tålt lidt mere kød på, men billederne får selvfølgelig på den måde mere ret.

Specielt Kim Mose Nielsens fremragende fotos af damplokomotiver er en nydelse udover det sædvanlige. De seneste ti år er bemærkelsesværdigt beskedent illustreret.

En dejlig, nemt læst bog, og tilmed overkommelig i pris. Struer Museum sender bogen for kr. 90,- ved henvendelse på tlf. nr. 97 85 13 11.

Jan Forslund

Markedet vedr. videofilm om jernbaner er i kraftig vækst i disse år. Derfor vil redaktionen i denne rubrik fremover gøre plads til de anmeldelser eller beskrivelser der sendes til os.

Vi er i den forbindelse glade for at modtage vurderinger fra læsere og kendere af dette - i forhold til bogen - så anderledes medie.

red.

Film om DSB MY 1101-59

Krabbe & Rasmussen

Film Danmark, 1994

Foranlediget af en annonce fra Krabbe & Rasmussen, Film Danmark, om videofilm om DSB, litra MY 1101-1159 (pris 220,- kr. incl. moms), i bladet nr. 5, 1994, ønskede undertegnede sig denne film i julegave, nu hvor dette litra er under »udfasning«.

Med filmen følger et teksthæfte (som i øvrigt måtte rekvireres særskilt, da det manglede ved leveringen). Filmen er opdelt i ni hovedafsnit, der på filmen er markeret med tal fra 1-9. Der er - hvilket jævnfør teksthæftet er konceptet - ingen forklarende tekst eller tale på selve filmen til »at forstyrre oplevelsen« - kun original lyd fra lokomotiverne.

Dette betyder, at man sideløbende med at se filmen skal sidde med hæftet for at lokalisere begivenhederne, hvilket virker meget forvirrende. Med over een times næsten uafbrudt motorlyd ville det være et plus med periodevis dæmpning af denne lyd, hvor så kort tale kunne indgå som nødvendig information til de enkelte scener/klip på filmen - med supplement fra teksthæftet, for en mere detaljeret beskrivelse af afsnittene.

Dette er imidlertid ikke det værste. Med den udmærkede billedkvalitet på såvel gamle som nyere film om jernbaner (f.eks. Farvel til Dampen og På danske skinner året rundt) forventer man efter oplægget i annoncen en betydelig bedre billedkvalitet end den, der præger nærværende film.

Oplevelsen her er en stor skuffelse - det hele virker uskarpt og mere eller mindre sløret (som et familiemedlem sagde: Uldent). F.eks. kommer man i et afsnit så tæt på stationsskilte, at de burde kunne tydes. mange scener er endvidere meget mørke, ligesom farverne - trods optagelser ved højlys dag - for det meste flyder sammen, samt fremstår matte, kedelige og ofte udviskede med et gråligt skær. Klare farver giver liv - og det mangler filmen.

Endvidere er flere af billederne urolige, hvortil kommer, at alt for korte og afstumpede scener virker irriterende og giver det hele et usammenhængende præg. Filmen havde præsenteret sig bedre med færre afsnit og med længere scener.

Det er et godt initiativ at udarbejde en film om dette - og andre - store emner, men kvaliteten - specielt billedkvaliteten - skal højnes.

Ole Wesenberg

Vi mødes under uret...

Af Morten Flindt Larsen

Forlaget Banebøger

Forlaget Banebøger har tidligere udgivet en bog om banegårdene i København, men denne nye bog er af en ganske anden støbning, selvom enkelte historiske gentagelser natur-

ligvis ikke kan undgås. For en gangs skyld, hvis en jernbaneentusiast ellers kan lide udtrykket, er der tale om en bog, der ikke beskæftiger sig særligt meget med tog. Derimod behandler bogen mere kulisserne omkring perronerne, en banegårdsvandring kunne man sige - et stykke dansk kulturhistorie, som vel snart sagt hver dansker kender på en eller anden måde.

Vi føres rundt i bygningernes forskellige lokaler og funktioner, lige fra biografen, »tissekonerne« og butikkerne til de kongelige ventesale - en miljøbeskrivelse om danskhed gennem flere generationer.

Bogen er rigt og flot illustreret med et væld af billeder, der aldrig før har set dagens lys - og Morten Flindt har et let og flydende sprog, der gør bogen til en nydelse.

Alt i alt en glimrende, anbefalelsesværdig bog, men een indvending må dog med, petitesse eller ej - bedøm selv. Men jeg blev som læser meget skuffet over, at en nyudgiven bog om et så konkret emne standser så brat sidst i 70'erne. De seneste ti års totalombygning og jubilæet i 1986 er ikke omtalt. Der vises talrige flotte oversigtsbilleder af hele hallen, og det ville i denne forbindelse f.eks. have været et scoop at kunne sammenligne med et foto fra 1994, nu hvor hallen tager sig ganske anderledes ud. I forordet forklares manglen på aktualitet med »at sidetallet måtte økonomiseres«. Synd og skam, en detaljeret historik om de seneste 15 år, ville have kompletteret en så fin bog.

96 sider, 140 ill. Forhandles af »Jernbanebøger« for 120 kr.

Jan Forslund

På nye spor

Af Bjarne Henrik Lundis

Forlaget Sidespejlet - SID

Undertitlen »jernbanearbejdere fortæller«, afslører straks, at der her er tale om en bog af de mere sjældne indenfor jernbanelitteraturen. Forfatteren har interviewet otte jernbanearbejdere i forskellige aldre om deres fritids- og arbejdsliv. Alle er ansat i DSB (Bane, gods og passagertjeneste). Der afsluttes med et omfangsrigt interview med Flemming Bock, Formand for Jernbanearbejdernes fagforening i København.

Bogen giver et godt og dækkende billede af jernbanearbejdernes vilkår de seneste 30 år, og man får et levende indtryk af hvordan den faglige bevidsthed og organisering er sket i takt med den stigende demokratisering, der trods alt har fulgt med. Slavetiden er forbi.

Det er ikke kedelig læsning, og bogen giver et livagtigt og ucensureret billede af arbejdet »på jorden« indenfor den store etat.

Som et dokumentarisk indlæg burde forfatteren dog måske have ladet de otte personers ordvalg og egenart skinne mere igennem. Den valgte stil, hvor forfatteren via sit eget sprog, lader personerne fortælle, giver ikke en tilstrækkelig forskellighed til at personerne virker 100% ægte.

Bogen er på 125 sider, pris 120 kr. hos »Jernbanebøger«.

Jan Forslund

Jul på Hjul

Red. af Morten Flindt Larsen
og John Poulsen
Forlaget Banebøger

Blandt julegaveidéerne i 1994 bød Forlaget Banebøger på en artikelsamling under titlen »Jul på Hjul«. Bogen er tænkt som en pendant til de egnshistoriske skildringer, der udsendes hvert år op til jul, men her møntet på netop de jernbaneinteresserede, som er forlagets primære målgruppe. Også denne bog forventes at blive en tilbagevendende, årlig begivenhed, og skal indeholde dels historiske artikler (herunder genoptryk), der ikke kan indpasses i de faste årstalsbestemte rammer i »Jernbanehistorisk Årbog«, dels artikler, der skal give baggrundsviden omkring aktuelle forhold. Derudover skal bogserien indeholde diverse cause-rende artikler.

Bogen fra julen 1994 indeholder ialt syv artikler:

- Asger Christiansen: Århus på den anden ende (om ombygningen af Århus station ved århundredets start),
- J. Falsk: Under snefog (genoptryk af Gads Danske Magasin, februar 1912),
- John Poulsen: Russeren (om den russiske sovevogn til/fra København),
- Morten Flindt Larsen og Søren Lyng Rasmussen: DSBs planer om ny- og genåbning af togstop,
- Morten Flindt Larsen og Kurt Damgaard Jensen: Fut i filmen (oversigt over jernbanescener i danske film),
- John Poulsen: Skovbaner i Rumænien,
- Jens Bruun-Petersen: Min karriere som spion (om jernbanefotografering).

Blandt artiklerne springer især indlægget om ny- og genåbning af stationer frem. Forfatteren afslører heri et imponerende og detaljeret kendskab til »stationshistorie«, og der må afgjort være mulighed for et større værk om samtlige danske banegårds/stationers/trinbrætters historie. Idéen er hermed givet videre! Også artiklen om udvidelsen af Århus station er velskrevet og grundig, og maner til eftertanke omkring datidens betydning af jernbanen.

Mens artiklerne isoleret set er udmærkede, velskrevne og interessante, er det mig ikke klart, hvorfor det er besværet værd at udgive dem i bogform i stedet for at indrykke dem i et blad - som f.eks. »jernbanen« - hvor de efter anmelderens mening ville høre mere naturligt hjemme. De egnshistoriske juleskildringer, bogen af forlaget sættes i relation til, er der sjældent samme mulighed for udgivelse af - mens det jernbanehistoriske område nu om dage er dækket af en lang række tidsskrifter af høj kvalitet.

Korrekturlæsning af bøger er et ofte tilbagevendende emne i boganmeldelser. At undgå fejl og mangler er imidlertid en umulighed, især hvad angår historisk stof. Men hvordan det er muligt at lade en forkert grafisk film med to ens sider løbe gennem korrektoren, således at der med denne bog medfølger en ny side 20 til at klæbe ind, er en gåde.

Endelig skal det anføres, at uanset at artilen om Rumænske Skovbaner kan give læseren lyst til at pakke kufferten og drage sydover omgående, så er det malplaceret med en reklame i bogen for en udflugt dertil. Sådant hører (også!) hjemme i tidsskrifter, ikke i bøger.

17x25 cm, 64 s., ca. 80 ill., kr. 159,- hos »Jernbanebøger«, *Mogens Duus*

DJK-udflugter

Program for Frichs dieseltur i Jylland 8. april 1995

Turen starter i Fredericia, og vi kører hurtigst muligt til Fårup, dog vil der blive fotomulighed på de stationer, hvor der optages rejsende. Ankommet til Fårup kører MO toget som arbejdstog til Handest, og der er togskitte til HHJ tog med fotostop til Mariager. I Mariager er der mulighed for at få lidt frokost i byen.

Fra Mariager kører vi med et AHJ tog til Handest med flere fotostop. I Handest stiger vi på vort MO tog og kører til Randers. Museumstog har lovet os, at vi kan køre med 2 MO til Strømmen, desværre ikke over den gamle Gudenåbro, men vi kan få broen med på et billede alligevel.

Derefter kører vi strakt karriere til Fredericia med stop undervejs.

Køreplan 8. april:

Fredericia	af	8.15
Vejle		8.38
Skanderborg		9.35
Århus		10.25
Hinnerup		10.52
Fårup	an	11.32
Handest		12.05 videre 12.25
Mariager	an	13.20

Hjemrejse 8. april:

Mariager	af	14.30
Handest	an	15.45 videre 16.00
Fårup	an	16.15 videre 16.21
Randers	an	16.34 til strømmen
Randers	af	17.35
Langå		17.57
Århus	an	18.35
Skanderborg	an	19.17
Vejle	an	20.09
Fredericia	an	20.37

Tilrejsen foregår med tog 117 af Kh kl. 5.52 til Århus, hvor omstigning sker til vores eget tog. Tilrejsen for øvrig del af landet kan foregå med 3613 og 4313 samt 3109.

Hjemrejse foregår med tog 168 fra Vejle af 20.13 til København an 23.48. Hjemrejse for øvrige med 3668 fra Fredericia. Hjemrejse til Fyn og med 4368 skal dog benytte 168 fra Vejle.

Pris for deltagelse fra København inklusiv tilrejse-billet og pladsbillet er 485 kr. for voksne og 363 kr. for børn under 12 år.

Pris for deltagelse fra Fredericia er 225 kr. for voksne og 168 kr. for børn under 12 år.

Pris for deltagelse fra Århus er 175 kr. for voksne og 131 kr. for børn under 12 år.

Fotografer i egen bil bedes indbetale 50 kr. pr. bil, hvorefter nærmere oplysninger om køreplan tilsendes. Tilmelding sker ved at indbetale det ønskede beløb på postgirokonto 8 11 10 06, Udflugtsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V., senest den 15. marts 1995. Husk iøvrigt klubbens rejseordning med rabat.

I MO toget vil der være mulighed for at købe kaffe, øl og vand til populære priser.

Oprangeringerne i togene vil blive som angivet i Jernbanen 6/94.

For Udflugtsafdelingen
Preben Clausen

Udflugt til generalforsamlingen 18./19. marts 1995

DJKs Udflugtsafdeling arrangerer i samarbejde med Midtjysk og Nordjysk Afdeling en udflugt/fælles rejse til København i weekenden 18.-19. marts.

Turen udgår fra Aalborg og køres via Storebælt, Sla-

gelse, Dalmose, Næstved, Køge og S-banen til København. Hjemrejsen er direkte. Turen fremføres af MO 1848.

Aalborg-Fredericia kører MO-vognen solo, resten af turen er oprangeringen MO-CLE, altså et rigtigt standsende persontog fra »de glade tressere«!

Det er aftalt mellem Udflugtsafdelingen og de øvrige arrangerende afdelinger, at prisen for togrejsen (uden fortæring og overnatning) svarer til prisen for en rød billet, fra de områder en sådan kan fås.

Udenfor DJKs »hovedkvarter«, Vogn-Ex, tilbyder Udflugtsafdelingen overnatning i liggevogn.

Priser (alle tur/retur):

Fra station	u/ overnatning	m/ overnatning i liggevogn
Aalborg	300 kr.	350 kr.
Randers/Langå	250 kr.	350 kr.
Århus	240 kr.	350 kr.
Skanderb.-Vejle	-----	300 kr.
Fredericia-Nyborg	-----	250 kr.
Slagelse	100 kr.	-----

Program:

Aalborg	6.07	Vejle	9.15
Randers	7.09	Fredericia	9.56
Langå	7.21	Odense	10.49
Århus	8.01	Nyborg	11.13
Skanderborg	8.23	Korsør	12.35
Horsens	8.46	Slagelse	13.50

Fra Slagelse kører toget til Næstved over Dalmose, over Køge og ad S-banen til København H. Derfra rangeres toget til Godsbanegården til maskindepotet for at tage olie og derfra til Vogn-Ex.

Under opholdet i Næstved forsøger vi at få adgang til at bese remisen og dens indhold. Efter ankomsten til København, rangeres vi ned i nærheden af Vogn-Ex. I Vogn-Ex. serveres der et måltid mad (55 kr., tilmelding nødvendig) og der vil være lejlighed til at benytte klubbens faciliteter. Salgsafdelingen forventes at holde ekstraordinært åbent i dagens anledning.

Lørdag aften vil der være mulighed for at se tog i en lidt anden størrelse, idet 1:45 anlægget på Gb vil være bemanded.

På Vogn-Ex, vil liggevognen stå til overnatning. Medbring sovepose og lignende hvis denne mulighed benyttes. Vi regner med at være på Vogn-Ex. kl. ca. 19.00 og der vil være fællesspisning. Denne koster 55,00 kr. Tilmelding strengt nødvendig. Vil man overnatte på et hotel (pris 200 kr. incl. morgenmad) kan man kontakte Midtjysk Afd., Lars Henning Jensen, 86 61 38 39, idet de har kontakt til et hotel, hvor der kan overnattes til rabatpriser. I toget undervejs vil der være mulighed for at købe kaffe, øl og vand. Med i toget fra Slagelse til København vil DJKs bestyrelse være til disposition for Udflugtsafdelingens spørgelyst om alt muligt.

Hjemrejsen foregår d. 19. marts fra Østerport kl. 15.57 med arbejdstog mellem Østerport og Lerstøen, et lille ophold der, og ellers hurtigt videre. Køreplanen ser således ud:

Korsør an	18.38	Skanderborg	23.15
Nyborg	20.07	Århus	23.33
Odense	20.48	Langå	00.10
Fredericia	21.41	Randers	00.21
Vejle	22.17	Aalborg	01.19
Horsens	22.49		

I toget på hjemrejsen vil der også være mulighed for at købe kaffe, øl og vand til populære priser.

Tilmeldingsfristen og dermed betalingsfristen er den 10. marts 1995. Tilmeldinger sker ved at indbetale det aktuelle beløb til Udflugtsafdelingens postgirokonto 8 11 10 06. På talonen bedes du anføre, hvilken station du benytter, samt om du vil deltage i fællesspisningen og om du vil overnatte i Bcm.

Yderligere information?, kontakt Udflugtsafdelingen eller undertegnede på 98 25 63 25.

Ove Thomsen

DJK Generalforsamling 1995

Den 19. marts kl. 10.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183B, 2100 København Ø.

Vedr. dagsorden:

Punkt 4: Bestyrelsen foreslår kontingent sat op til 260 kr. for ordinære medlemmer. Junior og familiemedlemmer kr. 175. Firma kontingent 2000 kr.

Punkt 5: Der er ikke indkommet forslag.

Punkt 6: På valg til bestyrelsen:

Ole Chr. Munk Plum

Birger Bruun

Flemming Jakielski (genopst. ikke)

Poul Kaspersen

Alf Blume

Klaus Jørgensen (ny kandidat)

Revisorer:

Finn Bayer Paulsen

Mogens Levin

Revisorsuppleanter:

Niels K. Petersen

Eigil de Neergaard

P.B.V. Flemming Jakielski, sekretær

Nordjysk afdeling

Ændring til mødet den 22. marts 1995 kl. 19.00:

Aftenens emne: Privatbaner. Der vises ud-
drag fra videoen »Nordjyske privatbaner i
60'erne«.

Frank Sørensen

Fyns afdeling

Ny bestyrelse på Fyn, næsten!

På årsmødet i Fynsafd. skete der et »halvt«
generationskifte i bestyrelsen. Poul Skov
Hansen og Hans Nielsen, der var på valg,
ønskede ikke at fortsætte. Uden for valg
ønskede formanden Bent Andersen at træ-
de tilbage både som formand og bestyrel-
sesmedlem, da han ikke længere kan afse
tid til arbejdet med afdelingen. Bestyrelses-
suppleant Ingerlise Andersen, ønskede hel-
ler ikke genvalg, så der var lagt op til en
bred udskiftning. Det kom der heldigvis, så
»lukningsspøgelset« af afdelingen blev
sendt langt ud ad et sidespor.

Nyvalgt til bestyrelsen blev Frank Søren-
sen, Henning Winther og Jørgen Wanda-
Møller, og som suppleant Ole Pedersen.
Lutter unge DJK-medlemmer, men de står
ikke helt uden ballast. To af de garvede folk,
nemlig Kaj Pedersen og Poul Grønning bli-
ver i bestyrelsen.

Det skal blive spændende at se hvad de
unge kan »ryste ud af ærmerne i fremtiden.
Megen held og lykke med det.

Al henvendelse til Fynsafd. kan ske til
Bent Andersen indtil en ny formand er ud-
peget, og adressen i Jernbanen er ændret.
Besked vil blive givet videre til den nye be-
styrelse.

Bent Andersen

Medlemsmøde i København

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

Onsdag den 19. april 1995 kl. 19.30

En fotografisk rejse i stemninger fra Pakis-
tan gennem Indien til Nepal. Kom og oplev
Jacob Stilling, René St. Olsen og Johannes
Damsgaard Hansen jernbane safari tværs
over det indiske subkontinent.

Lolland/Falster afdeling

Tirsdag den 7. marts

Møde, måske ser vi på modelbane i
Sakskøbing.

Tirsdag den 4. april kl. 19.00

møde i Nykøbing F.

Referat af Generalforsamling

Afdelingen på Lolland-Falster holdt den 6.
december generalforsamling. Valgt til for-
mand blev Ole Jensen og til kasserer Johan
Jørgensen. Møderne holdes fortsat den
første tirsdag i måneden og sædvanligvis i
Nykøbing F. Program for møderne kendes
ikke altid, når indlæg til »Jernbanen« skal
afleveres. Du kan ringe til Ole 53 92 73 37
eller Per 53 89 41 27 nogle dage forud og
høre, hvad aftenens program er.

Ole Jensen

Midtjysk afdeling

Dansk Jernbane-Klub, Midtjysk Afdeling af-
holder i 1994 følgende medlemsmøder:

Torsdag den 9. marts 1995 kl. 19.30

i mødelokalet på Herning station (indgang
fra parkeringskælderen). »Privatbanerne på
ved mod år 2000« - Direktør B.A. Christen-
sen, Vestbanen A/S fortæller med udgangs-
punkt i sin »egen« bane.

Fredag den 24. marts 1995 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station (indgang
fra perronen). »En duft af imperiet« - Ole
Lund Jensen fortæller og viser billeder fra
sine rejser i Indien og Pakistan.

Onsdag den 28. april 1995 kl. 19.30

på Hovedbiblioteket i Århus. Ole Linå Jør-
gensen viser billeder fra og fortæller om
danske privatbaner »dengang det var før«.

Fredag den 22. sept. 1995 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station (indgang
fra perronen).

Torsdag den 12. oktober 1995 kl. 19.30

i mødelokalet på Herning station (indgang
fra parkeringskælderen).

Onsdag den 25. oktober 1995 kl. 19.30

på Hovedbiblioteket i Århus. Afdelingens
ordinære generalforsamling med dagsor-
den ifølge vedtægterne.

Fredag den 17. november 1995 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station (indgang
fra perronen). »Julemøde«.

Alle er velkommen - også ikke-medlemmer!

Bestyrelsen

Udflugter fra udlandet

Som noget nyt vil udflugtsafdelingen have
en ny rubrik med nyt fra udlandet. Vi vil ikke
lave opsøgende arbejde om udenlandske
ture, men bringe en kortfattet omtale af ar-
rangementet, og yderligere oplysninger
med nærmere adresse og tlf. numre kan fås
hos Preben Clausen, tlf. 75 86 21 20, bedst
aften.

26. februar 1995

Smalsporsdamp Radebeul øst til Radeburg,
ingen pris opgivet.

18. marts 1995

Særtog med 03 204 fra Berlin til Görlitz og
retur, omvisning på RAW. Pris 164 DM + 40
DM for morgenmad og aftensmad.

14. april til 17. april 1995

Udflugt med VT 08 fra (Berlin)-Braunsch-
weig-Amsterdam CS og retur incl. hotel og
morgenmad, pris 885,00 DM.

29. april til 7. maj 1995

Udflugt til Isle of Man fra Düsseldorf til Lon-
don med fly retur, fly til Man og retur, hotel
m., halvpension, forskellige jernbaner på
øen samt rejseleder, pris 1.895,00 DM.

19. maj til 30. maj 1995

Udflugt til Wales fra Düsseldorf til London
med fly, retur, bus til og fra Wales, hotel med
halvpension, forskellige jernbaner i Wales
og rejseleder, pris 2.595,00 DM.

18. maj til 24. maj 1995

Udflugt til Irland, fly begge veje, hotel med
halvpension og rejseleder, pris 2.800 DM.

29. april til 7. maj 1995

Bus fra Norge til Tyskland og videre til Po-
len. Smalsporsbaner i Sachsen og ved Øs-
tersøen, samt ordinær damp i Polen. Pris
ca. 5.000,00 Nkr.

HUSK!

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

Det sker i DJK:

Tid	Sted og sag	Se side
07/3	Møde i Lolland/Falster afd.	30
09/3	Møde i Midtjysk afd., Herning	30
18/3	Tilrejse til generalforsamling i København	29
19/3	DJKs generalforsamling i København	30
22/3	Møde i Nordjysk afd., Aalborg	30
24/3	Møde i Midtjysk afd., Randers	30
28/3	Vogn-Ex. aften	19
04/4	Møde i Nykøbing Falster	30
08/4	Udflugt i Jylland (Fricks dieseltur)	29
19/4	Medlemsmøde i København	30
25/4	Vogn-Ex. aften	19
28/4	Møde i Midtjysk afd., Århus	30
06/5	25 års jubilæum i Mariager	28



jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Anders Riis, Klostergade 3, 9550 Mariager
Ansvarshavende redaktør
98 54 23 24

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

Medarbejdere

Erik B. Jonsen Ole-Chr. M. Plum
(DSB) (Privatbanerne)
Box 188, Åby Bækgårdsvej 18,
2900 Hellerup 8230 Åbyhøj

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

Jan Forslund, Vasevej 19 A. 2840 Holte
42 42 04 52

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 5 55 38 30

Distribution

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

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

Indsendelse af stof og fotos

Arbejdet med skrivning og redigering af »jernbanen« foregår som alt andet DJK-arbejde udelukkende på frivillig og ulønnet basis. Tilsendelse eller overdragelse af fotos og manus samt øvrigt materiale til »jernbanen« er derfor ensbetydende med, at indsenderen samtykker i, at det sendte uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale.

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



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Flemming Jakielki, 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 1995 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 250,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1995) 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. 44 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakielki,
Islebrovej 4D, 2610 Rødovre.
Tlf. 42 91 04 28.
- Søren Bay, Koldinggade 17, 3 tv.,
2100 København Ø. Tlf. 31 38 46 79.
- Birger Bruun, Platanvej 18,
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Anders Bruun, Museumsbanen,
Lykkeholms Allé 3C, st.,
1902 Frederiksberg C.
- 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,
Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj
Tlf. 86 75 25 40
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trøjborgvej 2C, 3 tv., 8200 Århus N.
Tlf. 86 16 03 08.
- Alf Blume (suppleant),
Paltholmterr. 46D, 3520 Farum.
Tlf. 42 95 53 92.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 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: 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, Morbærhaven 5,
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 3, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.
Driftsbestyrer: Tonny Ring Nielsen,
Pilevej 4, 8850 Bjerringbro. Tlf. 86 68 08 58.
Arbejdshold i Mariager, Århus og Viborg.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

Oscar Meyer, Hølløselund Strandvej 9,
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Bloustrød Teglværksvej 10, Bloustrød,
3450 Allerød. Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag)
Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise

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

Odense remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

JERNBANE BØGER

Nyheder

Jernbanehistorisk Årbog '95

I jernbanehistorisk Årbog kigger jernbanehistorikere med specialviden tilbage på begivenheder, som ligger 25, 50, 75, 100 og 125 år før udgivelsesåret.

1870: Sjællandske Sydbane - fra lokalbane til international forbindelse.

1895: Togforbindelser via Malmøfærger.

1920: Sønderjylland til Danmark: Marskbanen, Højerbanen, Padborg som grænsestation.

1945: Lindemanns salonvogn og gullashvognen.

1970: Sidste DSB damptog.

64 sider, ca. 90 illustrationer.

Bestnr. 0256. Pris kr. 149,00.

På nye spor

I en bog fortæller jernbanearbejdere for første gang om deres arbejde og øvrige liv. Alle og enhver i Danmark kender DSB. Men ikke som arbejdsplads. De ansatte - herunder jernbanearbejderne - som hver dag sørger for, at det hele fungerer, er usynlige for den store offentlighed.

Men det rådes der nu bod på. I samarbejde med SID-Jernbanearbejdernes Fagforening har forfatteren Bjarne Henrik Lundis udgivet bogen: »På nye spor - Jernbanearbejdere fortæller«.

Otte personer - i alderen 21 til 71 - indenfor områderne: Bane-, Gods- og Passager-tjeneste fortæller om deres baggrund for at søge ind til DSB.

125 sider. Bestnr. 707. Pris kr. 120,00.

Fik du dem alligevel ikke i julegave? Så har Jernbanebøger dem stadig på lager:

Vi mødes under uret af Morten F. Larsen

Bogen skaber i billeder og tekst små erindringsbilleder af de stemninger og miljøer, som har omgivet såvel de rejsende som personalet i de forløbne 83 år, og fører læseren rundt i den store »myreture« - en vandring krydret med anekdoter og besøg -

også på banegårdens gemte, glemte og ukendte steder.

96 sider og ca. 120 ill., omslag i farver. Bestnr. 0228. Pris kr. 159,00.

Jul på Hjul

En rigtig julehygge-bog, som naturligvis også kan læses efter jul. Bogen har en række større artikler om fortrinsvis historiske emner, skrevet af Asger Christiansen, Jens Bruun-Petersen, Morten Flindt Larsen og John Poulsen. Af indholdet kan nævnes:

- Genåbning af stationer - baggrund og historie.
- Skovbaner i Rumænien.
- Snerydning i gamle dage.
- Kold krig på sporet.
- Jernbanen i gamle danske spillefilm.
- Farvel til »Russeren«.

En gennemillustreret bog med vægt på sjove, hyggelige og anderledes aspekter af jernbanedriften.

64 sider, ca. 80 ill., omslag i farver. Bestnr. 0229. Pris kr. 159,00.

På sporet af 1994 red. af Jan Forslund og Mogens Duus

Atter engang har redaktionen samlet en række pletskud fra jernbaneåret, der er gået. Yderligere omtale er vist unødvendig.

64 sider, ca. 110 ill., heraf nogle i farver. Bestnr. 0531. Pris kr. 120,00.

Mangler du nogle af de tidligere årgange? - Så har vi følgende årgange til salg (husk! i gamle dage udkom der to udgaver af »På sporet«).

Fra BaneBøger

År	Best. nr.	Pris
1989	0275	124,-
1990	0276	124,-
1991	0277	124,-
1992	0278	124,-
1993	0279	124,-
1994	--	--

Fra Holsund

År	Best. nr.	Pris
1989	0526	100,-
1990	0527	110,-
1991	0528	110,-
1992	0529	110,-
1993	0530	110,-
1994	0531	120,-

Oprydningssalg

Vi skal have gjort plads til forårets udgivelser på vort lager. Derfor vil vi give dig et godt tilbud. Bogen *Jernbanens Fædreland* af Bent Zinglersen, 82 s., 47 fotos, sælges derfor til en helt speciel pris, kun kr. 39,00. Porto, kr. 10,00 tillægges ekspeditionen.

Denne lille bog udkom i 1981 og fik en ret blandet modtagelse, bl.a. pga. dens cause-rende karakter og den ikke helt tydelige afgrænsning i emnevalget. Men læses den som et lille essay vil såvel velbefarende Englands-rejsende som de, der håber at komme dertil engang, finde en hel del af interesse. Bogen koncentrerer sig om de jernbanehistoriske begivenheder omkring Newcastle, Darlington, York og Leeds og fortæller om pionererne Georg og Robert Stephenson.

Tidsskrifterne »Banen« og »Lokomotivet«

Mangler du enkelte numre af disse tidsskrifter? Send os en forespørgsel på et postkort. Hvis vi har det pågældende nummer, sender vi det sammen med en faktura. Altså, ingen penge forud på disse tidsskrifter.

Følgende titler er udsolgt:

Best.nr.	Titel
0031	Horsens-Tørring Banen
0112	Nordvest-ekspressen
0501	Jernbanemateriel 2, Q-vogne
0605	Danske Jernbaner gennem tiderne
0695	Damplokomotiver, en grundbog
0700	Modelbane for begyndere
0705	Produktionsliste, Scandia. Titlen udgår indtil videre
0761	Maskindepoter - i virkelighed og model
0802	Smalsporede industrimotorlokomotiver, 3. del
0810	Tegningshæfte HHJ, Odderbanen
0825	Sønderjyske Jernbaner
0827	Nordsjællandske Jernbaner
0903	Damplokomotivet og dets betjening
1006	Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane
1007	På sporet af Svendborg-Nyborg Banen

I kataloget er bogen »Flere forsvundne stationer« angivet med forkert varenr. Det rigtige nr. er 0225.

Mangler du vores katalog, kan du indtale navn og adresse på telefonsvareren, tlf. nr. 33 93 20 02, og vi vil fremsende det.

Jernbanebøger
Birger Bruun