



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

3

JUNI-AUGUST 1995



Forsiden: Sommer i Danmark! Nordsjællandsk idyl på »Lille Nord«, fanget af Jan Forslund.

Indholdsfortegnelse

Vigerslev-ulykken (Det gamle fotografi (17))...	82
MHVJs jubilæum 6. maj	83
Løgstørbanen	84
Farvel til Aero	86
Mit første møde med D II	87
Den vilde jagt (RØHJ-erindringer)	88
Hvor lokomotiverne boede i 1963	92
MX/MY i Sverige	95
Dragen damper endnu - Mongoliet	96
Jernbaner i krig	98
Nekrolog	99
Jernbanenyt - kort fortalt (DSB)	100
Udflugt på Gedser-banen	107
Glimt fra DJK-udflugter	108
Nyt fra Jernbanebøger	110
Boganmeldelse	110
Sporhunden	112

Nr. 4, 1995 ventes udsendt ultimo august 1995 under redaktion af Anders Riis.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 4/95 - 1. juli 95.
Sidste frist for stof til nr. 5/95 - 1. september 95.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 28. juni 1995.



35. årgang nr. 3, juni 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

God tog-sommer!

Når dette læses, har temperaturen (forhåbentlig) rundet de 18 grader i opadgående retning, solen er hængt ud, så alle de, der er tvunget til at holde ferie netop på denne årstid, kan få den bedst mulige ferie.

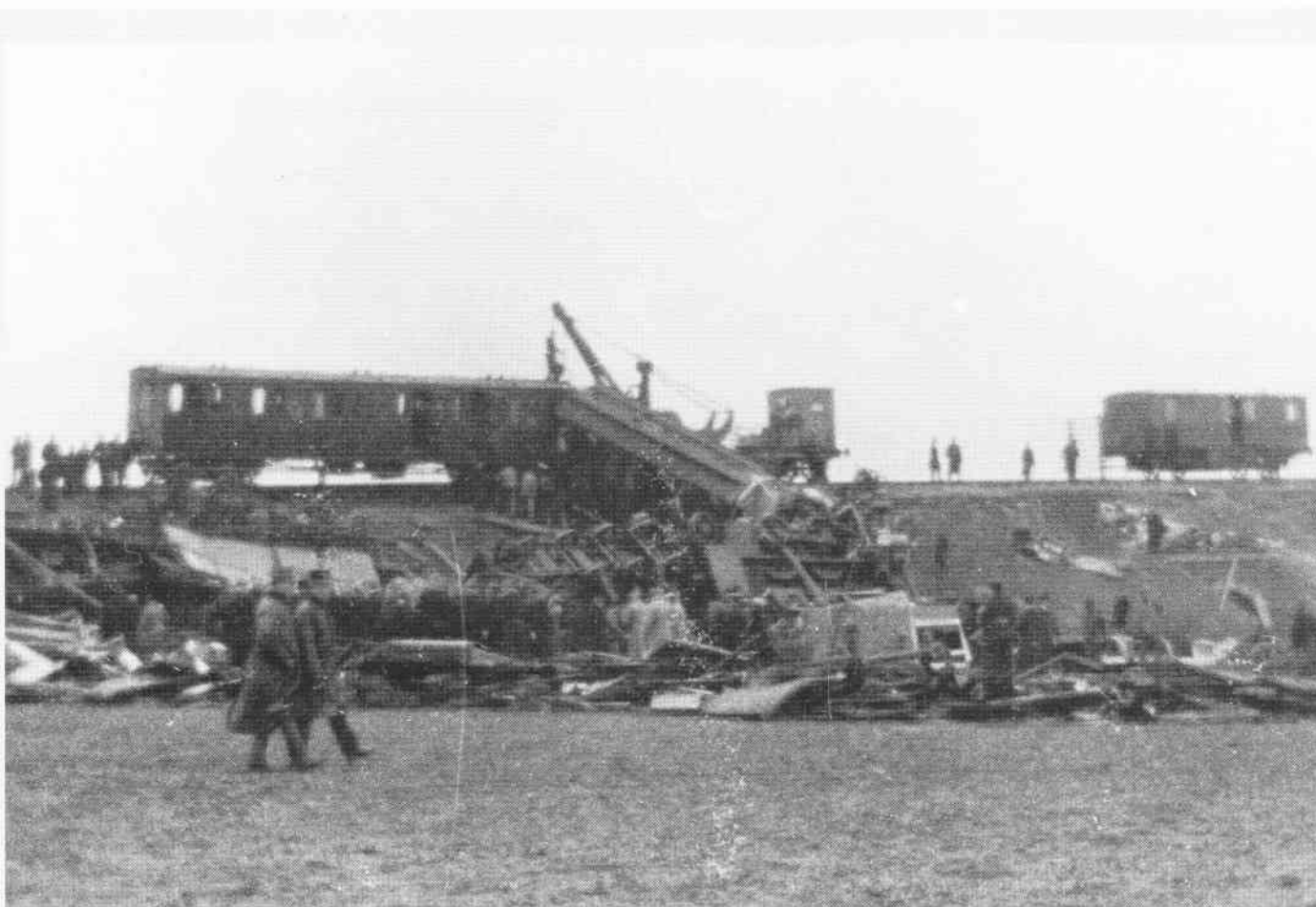
Sådan lyder i alt fald det fromme ønske her fra redaktørens stol. Og for os, der interesserer os for jernbaner i historisk perspektiv, har der aldrig været mere at kikke på. Herhjemme byder talrige veteranbaner på fuld damp - ikke mindst DJKs tre traditionelle baner: Maribo-Bandholm, Mariager-Handest og Limfjordsbanen. Men også hos

vore naboer er der masser at kikke på. Mod forventning er persontrafikken for eksempel stadig idag - næsten seks år efter murens fald - opretholdt i fuldt omfang på samtlige syv dampdrevne smalsporsbane-systemer i det østlige Tyskland, så vil man udenlands, kan en tur til Sachsen, Harzen eller Østersøkysten fortsat varmt anbefales.

Lidt længere østpå, i Polen, foregår der som mange bekendt stadig spændende ting og sager omkring damp-depotet Wolstzyn. Mod vest lokker Storbritanniens snurrigheder, og mod nord har det nordlige Skandinavien sine seværdigheder.

Naturligvis vil man i dette tidsskrift fra tid til anden også kunne se smagsprøver på nabolandenes jernbanevæsen, og snurre sager fra endnu fjernere lande. Alle disse sager er der dog mange andre publikationer, der kan og vil ofre kræfter på. Danske jernbaneforhold, til gengæld, er der kun få tidsskrifters spaltepals til at beskrive. Og det betyder, at når der som nu er god skrivelyst blandt danske jernbane-interessererede om danske jernbane-emner, vil disse emner til enhver tid få mere spaltepals her end de udenlandske. Af de tilkendegivelser, jeg hører fra tid til anden, viser det sig, at mange er DJK-medlemmer netop for at kunne læse i »jernbanen« om danske jernbaneforhold. Læs trygt videre - I vil forhåbentlig finde en del af interesse.

I lænestolen eller i marken, herhjemme eller i udlandet: God jernbane-sommer!





Jubilæumstoget med de officielle gæster forspændt VLTJ 7 og F 653 holder klar i spor 2, mens AHJ ML 5203 holder med tog i spor 1 og SB M 2 i spor 4 (til højre). Foto 6. maj: Mogens Duus.



Aftentesten for medlemmer med ledsagere talte ca. 70 deltagere. Kulde og blæst gjorde det store receptionstelt ved siden af naboen, Swebus (SJ)-ejede Fabers Rutebilers garageanlæg, ukomfortabelt, og efter hovedretten lykkedes det pr. konduite at låne fornævntes vaskehal til resten af festen. 10 minutter efter at festen var rykket indendørs, kom sidste bus hjem, og den skulle tankes op i vaskehallen, hvilket gav hostående motiv: Bordene rykkedes flaks så meget til side, at bussen kunne komme frem, alt imens den intetanende chauffør lod sig overbevise om, at dette intet havde med Esbjerg at gøre! Foto: Mogens Duus.

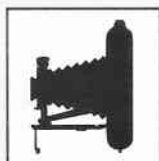


Borgmester Jens Søndergård, Mariager, lykønsker MHVJ ved den officielle reception. Hele Mariager byråd var budt, ligesom borgmestrene i Randers, Purhus (Fårup) og Hobro kommuner. Fhv. skatteminister Ole Stavad deltog i en uvant rolle som æresgæst: Han hjalp DJK/MHVJ med at afskaffe kul-afgiften.

3.353 rejser på jubilæumsdagen 6. maj!

Det var, hvad MHVJ efter en dejlig, hektisk 25 års jubilæumsdag kunne tælle. Trods den gratis korskod betød kiosksalg, pengegaver m.v. en stor omsætning. End ikke udsmykningen i receptionsteltet spares: Da der viste sig interesse for lokomotiv-uroerne, blev de flaks solgt. Mange store gaver fra mange sider kan MHVJ nu glæde sig over - mest synlig er nok en flagstang m/flag fra foreninger og erhvervslivet i Mariager. - Alt i alt en dron-god dag, som længe kan gi' kræfter til det videre arbejde, konstaterer MHVJ's aktive medlemmer efter den festlige dag. AR.

Det gamle fotografi (17)



Et barndomsminde

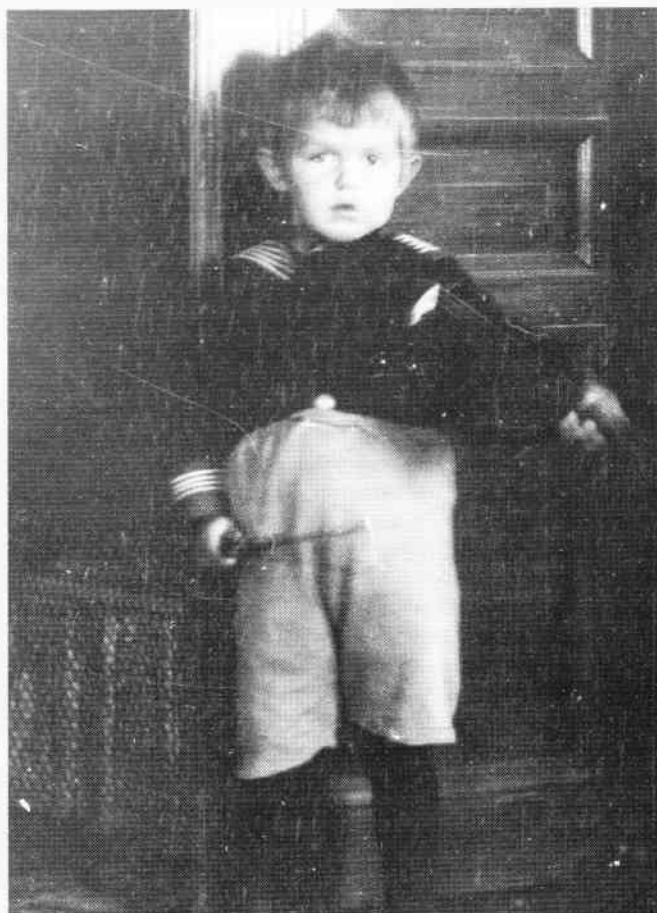
For mit indre blik ser jeg endnu jernbanevogne ligge med hjulene i vejret og en masse mennesker, der går mellem bunker af træstumper og forvredne jerndeile.

Det er åbenbart en af de første dage i november 1919 jeg husker. Jeg var tre et halvt år. Vi boede på Islands Brygge, og min fader havde taget mig ved hånden og kørt med sporvognen til Valby. Hvordan vi kom videre til stedet, husker jeg ikke, men vi har nok spadseret. Den gang kørte man ikke sådan uden videre i bil.

Jeg syntes det var spændende at se alle de strittende hjul og den store aktivitet på stedet, og jeg tror ikke at det gik op for mig, hvad det var for en frygtelig ulykke, jeg her spå følgerne af. Min fader gik rundt og brugte sit »westpocket-camera« flittigt, for han ville have billeder med hjem og senere kunne fortælle om, hvad vi havde set. Jeg kan svagt erindre, at de voksne talte meget om det forfærdelige, der var sket, og de sagde, at der stod en masse i avisen om det.

For nogen tid siden gennemgik jeg gamle fotografier og fandt billeder, som min fader tog. Når jeg ser de professionelle billeder i Jernbanehistorisk årbog 1994, falder min faders jo ikke så godt ud. Alligevel vækker de barndomsminde, som jeg gerne på mine gamle dage vil dele med bladets læsere.

Herbert Christian Halvard,
DJK-salgsafd.



Løgstørbanen genvurderes!



MT 167 med rangertræk syd for Løgstør den 17. januar 1995. I forårets løb har DSB adskillige gange måttet efterlade vogne i Viborg, idet godsmængderne var for store til, at MT-en kunne trække toget, hvis alt skulle med. Det er bare ikke dén form for service, erhvervslivet efterspørger, i tider med »just-in-time« koncepter og behov for lagerminimering. Foto: Mogens Duus.

Af Frits Sørensen og Mogens Duus

Ole Wesenberg (OW) argumenterer i »jernbanen« nr. 2/95 for DSB's måde at betragte regnestykket om Løgstørbanen på. Vi vil gerne benytte denne anledning til at skære det helt firkantet ud, hvor det er, at det slår fejl for DSB.

Indledningsvis vil vi dog korrigere OW, der omskriver vor tekst til at der kræves en stigning på 800% gods, hvis man følger vore beregninger. Det er ikke rigtigt. De 230%, som Løgstørbaneudvalget selv finder, er realistisk opnåeligt, er - som vi har skrevet - nok til at skabe balance i banens regnskab.

Desuden finder vi anledning til at bemærke, at vi efter at have læst kommentarerne fra OW/DSB finder det yderligere dokumenteret, at DSB arbejder på at fjerne enhver form for godstrafik, der ikke drejer sig om »bloktog«. Det betyder bl.a., at samtlige godsbaner må lukkes. Man kan også lave andre ubehagelige beregninger efter samme princip - eksempelvis over, hvad det koster at køre vognladningsgods til en by som Viborg. Den slags trafik vil også kunne fjernes med den i rentabilitetsmodellen demonstrerede »salamimetode«. Men lad os blive ved Løgstørbanen i det efterfølgende:

Losning af træ fra Sverige (færdige loftsbrædder klar til montage) i Møldrup den 12. april 1995. Fa. Arnold D. Kristensen er blandt strækningens faste kunder, og får løbende sådanne transporter pr. bane.
Foto: Mogens Duus

Akseltryk

Kundepotentialet har brug for et øget akseltryk. Det er dét, erhvervslivet på egnen efterspørger på møder. Husk, at den nuværende grænse er 16 tons, og ikke de 20 tons, OW skriver at DSB generelt kører med. Med andre ord: DSB's »generelle« transporter, kan ikke køres på Løgstørbanen.

Læserne skriver

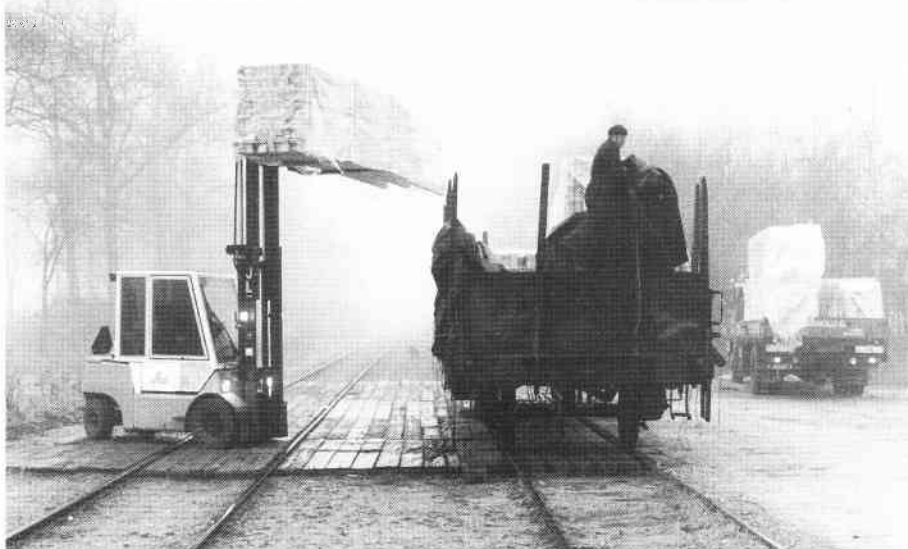
Det er også bemærkelsesværdigt, at Løgstørbanerapporten, som OW er medunderskriver af, fremhæver, at (citat): »Det reducerede akseltryk begrænser mulighederne for at betjene kunder med et stadigt stigen-

de antal tunge transporter«. I »jernbanen« 2/95 skriver OW modsat, at der ikke er noget reelt behov for akseltrykførogelse..!

Trækkraftbehov

I DSB's beregning sættes en MT i 1993 til 750.000 kroner. Det står sort på hvidt i rentabilitetsmodellen! Det er naturligvis ikke korrekt, og vi må fastholde, at det er forkert, at sætte lokomotiverne i 1993 til denne værdi.

Anderledes forholder det sig, hvis man udelukkende til brug på Løgstørbanen bliver nødt til at renovere et MY-lokomotiv, idet det så er helt rimeligt, at medtage en vis afskrivning. Til orientering kan det imidlertid oplyses, at der dagen igennem henstår et uanvendt MY-lokomotiv i Viborg, hvorfor



prisen for anvendelse ikke er hele afskrivningssummen, men kun en del deraf. Et billete af den reelle omkostning fås f.eks. ved at sammenligne med prisen for at renovere brugte MY-lokomotiver til fortsat krævende kørsel med tunge tog i Sverige.

Igen erindres her som andre steder, at de 3000% vækst i godsmængden forudsat af OW overhovedet ikke er nødvendig for at skabe balance!

Lokomotivføreromkostning

I betragtning af, at de 230% stigning i godsmængden kan udføres med een MY på en moderniseret banestrækning, er der *intet* behov for mere personale end i dag. Snarere tvært imod, idet moderniseringen tillige omfatter nogle overkørsler. Da der ikke længere manuelt skal bevogtes overkørsler under togpassage, vil der kunne spares een mand i stedet!

Hvordan en stigning på 400% i kørselsomfang iøvrigt kan medføre en 700%-stigning i lokomotivbehov og personaleomkostninger forstår vi stadig ikke.

Den helt store regnefejl

I et vigende marked har Løgstørbanen tegnet sig for en stabil godsmængde i mere end 10 år - svarende til en relativ forbedring i den transporterede mængde. Med 1994 undtaget. Hvorfor ved vi ikke, men det er nærliggende at forestille sig, at virksomhederne ikke længere kan leve med den faktiske usikkerhed omkring transportmulighederne.

DSB har i vægviserne yderligere søgt at begrunde Løgstørbane-lukningen med bortfald af øltransporterne, som yderligere vil forværre strækningens statistikker. På landsplan drejer dette sig om titusinder af vognladninger årligt og en mærkbar andel af DSB's samlede godsmængde. Men i stedet for den traditionelle tankegang, der fordrer rationalisering og nedlæggelse for at løse problemer - her generelle for hele banenettet - burde øjnene straks rettes mod muligheder for anden ekspansion ud af krisen, eller mod en overvejelse af, om transportprodukterne i almindelighed er attraktive nok?

DSB uafklaret!

Vi må følgelig fastholde, at en moderniseret Løgstørbane vil være en positiv forretning for DSB og et gode for miljøet. Samt at de anvendte beregningsprincipper i rentabilitetsmodellen for Løgstørbanen er stærkt kritisable.

Ovenstående bekræftes til dels af en ar-

tikel i bladet »Jernbane-Tidende«, der udgives af Dansk jernbane Forbund, som er kommet i besiddelse af materiale, der viser at ledende kredse i DSB Gods i hvert fald internt opererer med, at det er tilstrækkeligt med en firedobling af godstrafikken, før banen kan regnes som værende rentabel. Det er et ganske andet tal end OW's 3000%, og iøvrigt næsten lig den »minimumsforventning« på 230% stigning, som Løgstørbaneudvalget regner sig frem til er realistisk - inden DSB når at omregne tallene. Når DSB er så usikker i sine vurderinger, burde den usikkerhed komme egnens erhvervsliv til gode, i stedet for at banen lukkes på et ekstremt usikkert og udokumenteret grundlag.

De mange løse ender omkring Løgstørbanen blev da også erkendt primo maj måned, hvor adm. direktør Henrik Hassenkam, DSB, bad direktøren i DSB Gods, Bruno Wigandt, om at genvurdere hele sagen omkring Løgstørbanen, og overveje hvilke alternativer, der kan være til en lukning af strækningen. Efter måneders ud-

valgsarbejde med den oprindelige rapport ville det ifølge DSB Gods være muligt at fremstille en alternativ vurdering i løbet af nogle uger. Dette arbejde er ikke afsluttet i skrivende stund. Bemærkelsesværdigt er det imidlertid, at efter Hassenkams henstilling til godsdivisionen lod sidstnævnte det i det halv-marketingprægede DSB-bladet, i de interne vægviser samt ikke mindst interessant i dagspressen fremtræde klart, at banen lukkes.

Dette uanset, at Folketinget reelt skal træffe beslutningen. Det er derfor at håbe, at regeringen og ikke mindst trafikministeren er sit eget partis trafikpolitiske redegørelser og planer bevidst, og bakker op om en bevarelse. Samt at den fornyede gennemgang må indeholde den aldrig foretagne kalkulation af Løgstørbaneudvalget *realistiske* muligheder (230%-modellen), i stedet for de hidtidige urealistiske rentabilitetsmodeller og efterfølgende beklagelser over strækningens i dag alt for ringe godsmængde. □



På grund af nedbrud på såvel MT- som MH-lokomotiver blev der helt ekstraordinært givet dispensation til kørsel med MY på Løgstørbanen i ialt 2 dage. Den 12. april, umiddelbart før påske, hentede MY 1159 tillige et nedbrudt, MH-fremført rangertræk nær Hornum. På billedet fra den 18. april ses MY 1151 med 13 vogne (togvægt 620 tons!) under rangering i Møldrup. Een vogn skulle til Møldrup, een til Års og resten til Løgstør. Maksimalhastigheden nedsattes fra 45 til 25 km/t, uden at det havde større betydning for køretiden, idet det nu ikke var et problem at forcere stigningen. Dagen efter var der stadig ikke dukket en MT op i Viborg, men nu blev der sagt stop til flere MY-kørsler. Dette var så forklaringen på, at der ikke blev kørt gods ud til kunderne den 19. april...! Foto: Mogens Duus.

Ny køreplan

Løgstørbanen har fået ny køreplan fra og med 29. maj 1995 - planen i »jernbanen« nr. 2/1995, erstattes derfor af følgende - vejledende - plan, idet bemærkningerne om evt. tidsforskydning stadig gælder.

Viborg af. 8.25 Løgstør af. 11.00
Løgstør an. 11.00 Viborg an. 14.45

Ændringerne i tiderne skyldes, at Viborg nu betjenes med godstog fra Skive-siden. Dermed er der atter planmæssig godstog på Skive-Viborg banen, efter en længere årrække, hvor persontogene har været enerådende på baneafsnittet.



Farvel til Ærø...

30. december 1994 overførtes de sidste planmæssige vogne Ærøskøbing-Svendborg. Her et par glimt af det særegne materiel, der benyttedes: ❶ M/F Ærøund er fortsat klar til at stævne ud - men uden vogne. Svendborg, 31/12 1994: Flemming Søeborg. ❷ Fra FAF (Odense) til FAF (Ærøskøbing). En typisk seddel, her på en

Tdgs-vogn i Ærøskøbing, 1992. Foto: Anders Riis. ❸ FAF silovogn »A« på havnen i Svendborg. Den blev 12. februar overført til SFVJ i Faaborg (forspændt OHJ DL 39). Foto: Flemming Søeborg. ❹ »Grafitti-vogne« (ex HD) i Ærøskøbing blev først i februar 1995 overført til fastlandet (foto 1992: Anders Riis). ❺ Flere oiletankvogne mærket OK blev brugt til det sidste: Tankvogn nr. 4 blev sidste planmæssigt overførte vogn.

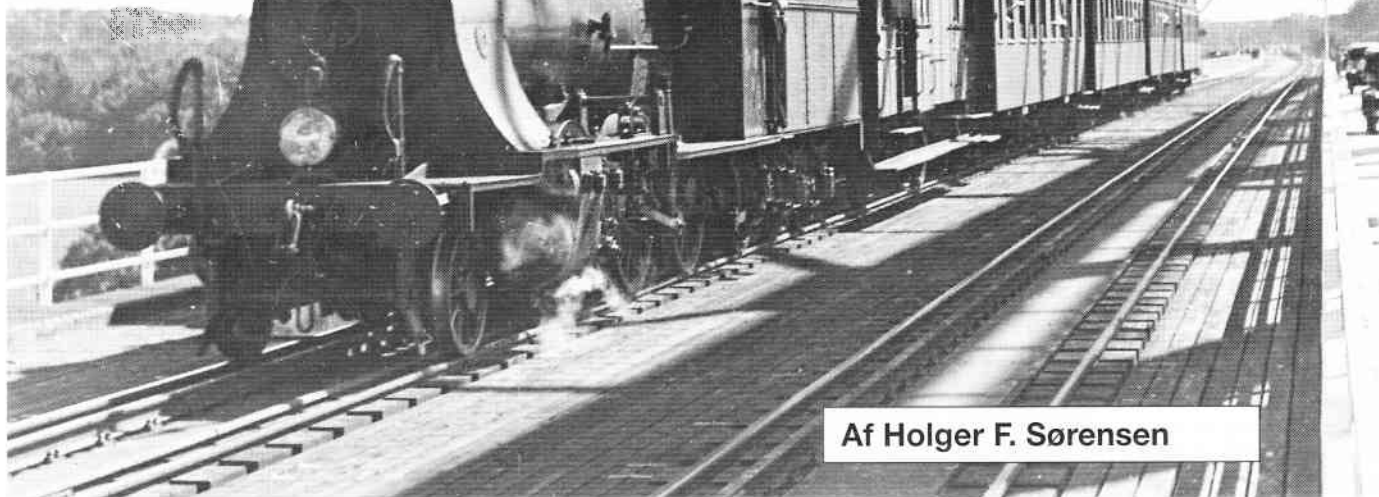
Her dens ældre søster, nr. 2, på havnen i Svendborg 31. december 1994. Foto: Flemming Søeborg. ❻ En »rangertraktor« på hver side, altså på gummi hjul, besørge de færgerangeringen. Her Ærøs seneste, en IH Payloader, berøvet grab, men i stedet monteret med pufferplanke, koblingskrog og - jernbane-trykluftbremse (slangen skimtes over koblingskrogen). Foto i »remisen« i Ærøskøbing 1992: Anders Riis. □



Mit første møde med D II

En amerikaner med »hurtigløber-tendenser«...

D 873 på vej mod Jylland på Lillebæltsbroen med persontog. Fotoet (Arkiv Hans Gerner Christiansen) er udateret, men bilerne til højre og vakuumslangerne antyder sidste halvdel af 1930'erne.



Af Holger F. Sørensen

Inspireret af Poul Thiesens artikel i Jernbanen, oktober 1993, »Jernbaneminder i Fredericia«, har jeg gravet en episode frem af erindringen, som på en måde også har relation til Fredericia. Vi skal noget længere tilbage i tiden, til et af de sidste besættelsesår, formentlig sommeren 1944. Jeg havde været på ferie nogle dage i Fredericia, og skulle nu videre med toget mod Vejle, og derfra med rutebil ind på »højderyggen«.

Over højtalerne meddeltes, at ekspres-toget fra Sjælland var en time forsinket - hvilket dengang vist nok var nærmere regelen end undtagelsen - men forbindelsestog til Herning og Struer ville afgå planmæssigt, og så afvente ekspresstog i Vejle. Det betød hurtigt perron-skifte, og ikke noget med at inspicere maskinen, hvilket var det normale for mig. Jeg nåede dog at registrere det åbne førerhus, altså en K-maskine. Igangsætning og acceleration var frisk, og hastigheden ved passage af Pjæsted station var, hvad der kunne forventes af en højbenet K-maskine.

Der var sandelig fart på til Børkop og gennem Brejning, hvorefter vi kørte ind i den dejlige bøgeskov, hvor igennem udsigten til fjorden begyndte at dukke op. Ved passage af Munkebjerg trinbrædt, stod det - ud fra hastigheden - helt klart, at det absolut måtte være en af de bedre K-maskiner, vi havde for. Efter ankomst til Vejle H. - som det dengang hed - skulle lokomotivet tages i nærmere øjesyn, men hvad i alverden var dog det? Førerhuset var væsentlig kortere og sidevinduerne mindre end på li-

tra K. Der stod D og et nummer i ottehundrederne, hvilket husker jeg desværre ikke. Den var ganske rigtigt udstyret med forløber og små trekoblede drivhjul. Jeg var dybt imponeret over, at disse kunne løbe så hurtigt.

Indtil dette øjeblik anede jeg ikke at en D-maskine også kunne se sådan ud. På Sjælland, hvor jeg har boet det meste af min tid, havde de alle stort førerhus og højtliggende kedel. Havde jeg set nærmere efter, havde tenderen sikkert været forsynet med rundhovedede nagler, og henne på røggammet havde siddet en cirkulær fabriksplade med påskriften: Baldwin 1919.

Da jeg nogle år senere kom til DSB som lokomotivfyrbøder, kom jeg til at køre med

lokomotivførere, som havde været stationeret i Jylland. De kunne fortælle, at disse amerikanere med lethed kunne løbe 100 km/t. Jeg har dog aldrig kørt mere end 90 km/t med D IV. Det kørte vi til gengæld jævnligt, bl.a. med nogle morgenmyldretidstog ind ad Kystbanen. Det var mellem Skodsborg ned over Strandmøllebroen til Klampenborg, og igen mellem Hellerup og ned gennem Skanse møllen forbi Helgoland rangerbanegård til Østerport station. Ved ankomst hertil stod vi ofte i kul til midt på anklerne. Vibrationer mellem loko og tender havde lempet disse fremad og ud på gulvet. Begrebet »tog til tiden« blev der sandelig også gjort en indsats for i damptiden. □

D 871 hviler ud i Faaborg 1958. Som den eneste »amerikaner« har den overlevet til i dag - så sent som i anden halvdel af 1970'erne lod DSB jernbanemuseum dens søster, D 885, op-hugge. Foto: Svend Jørgensen/Arkiv Hans Gerner Christiansen.



Den vilde jagt over stepperne

En veteran fra Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro Jernbane ser tilbage, også på sin tid som fyrbøder ved DSB

Af Johannes F. Romlund

I lære

Det var i 1935, jeg kom i lære dernede på banen, ved værkstedet (RØHJs værksted i tilknytning til maskindepotet i Ringkøbing). Og så skulle jeg have været i lære 4 1/2 år, men da de 4 år var gået, kom der pludselig besked på, at jeg var udlært nu og skulle til at lave svendestykke som maskinarbejder.

Som lærling begyndte jeg med 7 kroner om ugen og fik efterhånden 8, 9, 10 og så 12 kroner om ugen. Men dengang jeg var udlært, var der noget, der hed udlært lærlingeløn; da fik jeg 46 kroner om ugen. Og da fik en udlært svend med hus og kone og børn 76. Jeg tror såmænd nok, de skulle behandles med forsigtighed.

Arbejdstiden var fra 7 om morgenen til 4 om eftermiddagen. Det var sådan en skøn arbejdstid; vi kunne lave alverdens ting. Om sommeren holdt vi fyraften klokken 4; det var der ikke andre steder her i byen, de gjorde.

I februar 1994 havde Ole Linå Jørgensen en samtale i Ringkøbing med den 74-årige Johannes Faber Romlund, der blandt andet videregav oplevelser og betragtninger fra sin tid som jernbanemand. Samtalen blev optaget på bånd, og et »udtræk« af den bringes her som led i jernbanens erindringsserie, idet OLJ har stillet optagelsen til rådighed for udskrivning og redigering i artikelform ved undertegnede, og JFR har godkendt resultatet. Som sædvanligt er redaktionelle tilføjelser sat i parentes.

Historisk ramme:

14/11-1911 indviedes Ringkøbing-Ørnholm Jernbane, RØJ. De første planer gik ud på at give banen endestation i Nørre Omme i stedet for Ørnholm, hvorfor betegnelsen RNOJ også forekom.

21/8-1925 indviedes strækningen fra Ørnholm til Holstebro, og betegnelsen RØJ ændredes til RØHJ. Men der var to selvstændige selskaber, som havde fælles drift.

31/3-1961 kørte sidste ordinære tog på strækningen.

Povl Wind Skadhauge

de. Jeg ved heller ikke, hvornår det blev indført dernede, men de havde det, dengang jeg kom.

Jeg var på teknisk skole om aftenen. Det var fra 8 til 10. Dagen var godt udnyttet. Men så, da det halve af tiden var gået, blev det fra 6 til 8. Så kunne vi nå at komme i biografen også. Jo, jeg kan huske, der gik en hel masse; dem fra Lem og Tim, de gik også på teknisk skole herude i Ringkøbing. Så skulle vi altid ned til stationen dengang og vinke farvel til de her. Men den højeste opmærksomhed fik 10-toget, »københavnerekspresen« (som på denne del af løbet var et persontog med stop ved mange stationer). Den kom fra Struer herved med internationale sove- og spisevogne. De gjorde et vældigt indtryk på en, når de kom. Og kokken stod dér med hue og det hele. Da var der jo service på.

Fyrbøder ved DSB

Jeg blev ved RØHJ, til den lukkede. Men da vi røg ind i den forrygende krig, hvor det hele blev vendt op og ned, var jeg lige en kort tid ved statsbanerne. De søgte nogle ekstra håndværkere til kørsel. For de kunne ikke få folk ved statsbanerne. Det kunne de heller ikke ved privatbanerne, da ikke nogen, der havde en lille smule kendskab til det. Så var jeg i 9 måneder ved statsbanerne som ekstrahåndværker, i Struer og i Skjern, og kørte som fyrbøder. Det var nogen rædsomme kul, vi havde at fyre med. Og så lå vi dér og

kørte frem og tilbage mellem Skjern og Herning, og fra Struer var det både til Langå og til Esbjerg. Vi kørte også nogle gange ned over Vejle.

Og sommetider kunne der være et par maskiner i forspand; det var gerne en K og en D; det var af og til en uombygget D. Der sad regulatoren helt oppe under loftet, så de små lokomotivførere ikke rigtig kunne nå derop. Så skulle jeg give den lige det sidste nok dér. Lokomotivførerne var vigtige nok sådan, men der var da nogle af de lokomotivførere ved statsbanerne, som man måtte sige du til; det var ellers ikke normalt dengang.

Men det var jo noget forfærdeligt noget. Brændslet, det var der ikke rigtig noget af, og vi skulle jo levere varmen til persontogene også. Og så måtte vi tit holde ude på strækningen bare for at få damp, sådan at vi kunne sætte vand på. Og vi skulle holde tenderen frostfri. Ja, det var dengang, det rigtig fro, sådan sidst i trediverne, omkring de her 38-39° (Meteorologisk Institut registrerede minus 31° C i januar 1942). Og da frøs alle koblingsslangerne, om det så var mellem tenderen og lokomotivet. Vi måtte lukke dampen tilbage i tenderen for at holde vandet varmt. Men det måtte heller ikke blive for varmt; så kunne vi ikke sætte det tilbage i kedlen. Så det var jo lidt besværligt.

Vi overnattede sommetider på turene. I Vejle har jeg da overnattet et par gange. Men ellers blev vi bare dirigeret hen. Der var ikke noget, der hed udstationering; vi blev



RØHJs remisekompleks og drejeskive i Ringkøbing med diverse typer af motortrækkraft, alle danskbyggede. Fotograf og optagelsestidspunkt er ikke oplyst, men der er i hvert fald holddepunkter for at regne med perioden 1942-46. Arkitekten Ulrik Plesner (1861-1933) projekterede Ørnholmens bygninger og fik megen anerkendelse for dem. Men selv den mest velvillige iagttagelse må vist medgive, at tvillingegavlen her nærmest virker som en arkitektonisk vits. Arkiv JFR, affoto: Ole Linå Jørgensen.

bare fyret. Fyret i Struer og antaget i Skjern! For så sparede statsbanerne udstationering. Men det faste mandskab blev udkommanderet; det halve af dem lå nede i Brande. Ja, der stod nok en stak personvogne dernede som opholdsværelser til personalet. Det var sådan et helt Klondyke, derne i Brande.

Ja, tænke sig de gamle vacuum-bremser; det var et ret letsindigt system. Og det skulle lokomotivførerne kunne udenad ligesom fx gangtøjets opbygning. De var også på værkstedet under deres uddannelse og på skole bagefter. Men det var begrænset, hvad de kunne lave af reparationer undervejs. De havde ingen chance for at klare det, hvis der fx knækkede en stang, og de kunne heller ikke sætte nye kedelrør il!

Og det var ikke bare lokomotivets røgt og pleje, DSBs lokomotivførere skulle kunne, men også alle stationerne.

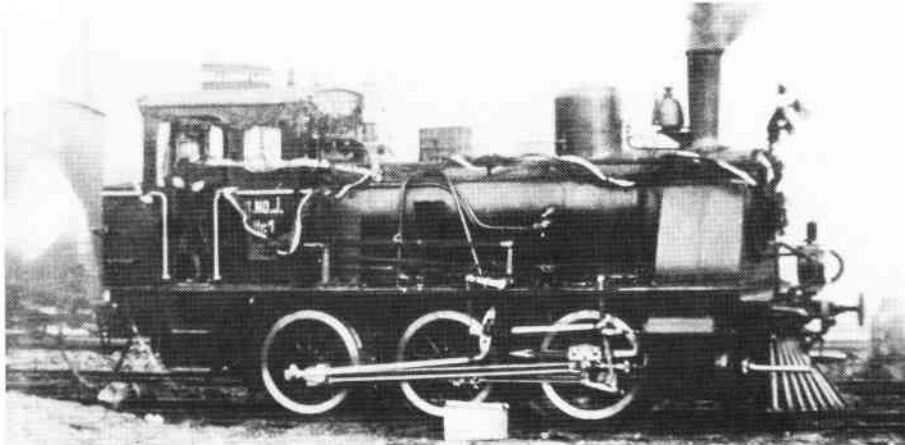
Igen i Ringkøbing

Jeg kom tilbage efter 9 måneder; det har været sidst i 1941. Da jeg var hjemme på ferie, kom de fra Ørnholm-banen: Ja, jeg kunne få en stilling som motorvognsfører i 10. lønramme, hvis jeg ville komme tilbage til dem. 500 kroner om måneden. Nå ja, så var der næsten ikke noget at betænke sig på. Så kom jeg tilbage her til Ørnholm-banen; så gik den vilde jagt over stepperne.

Her var forholdene også præget af krigen. Men jeg har ikke oplevet sabotage, nej, det er såmænd gået stille og fredeligt til. Det eneste, der skete ude på Ørnholm-banen, var, at tyskerne beskød nogle blinklys. De troede, det var nogen, hvormed der blev signaliseret til flyvere. Men det var faktisk det eneste.

Det var især kul og tørv, vi kørte med. Vi transporterede nok 100 vogne om dagen, henholdsvis til Ringkøbing og Holstebro. Ja, 26 vogne, det havde vi i hvert træk, når vi var ude med de tomme vogne. Så havde vi en 13-14 læssede med tilbage til Holstebro eller Ringkøbing.

Jeg kan huske, at vi to gange under krigen fik en ekstra månedsløn, fordi banen gav sådan et overskud. Og det var 500 kroner. Det var dengang, det gik allerbedst, dér under krigen, 500 kroner! Ved du hvad,



Som det fremgår af hovedteksten, fandtes to af Ørnholm-banens oprindelige tre lokomotiver, bygget af Borsig, endnu i Johannes Romlunds tid ved banen. Derfor bringes dette billede, skønt det antagelig stammer fra åbningsdagen i 1911. Den festpyntede maskine bærer påskriften R.NO.J. Nr 1. Affoto 1960: Erik Schou-Andersen, arkiv Ulf Holtrup.

man kunne næsten købe en verdensdel for dem, for så mange penge.

Diesel-sirup

Som brændstof til motorvognene (diesel-lokomotiver med post- og rejsegodsrums) fik vi under krigen noget, der skulle varmes op; det var ligesom sirup. Det var noget rædsomt noget. Man kunne næsten ikke engang se, at det bevægede sig i oliestandsglasset. Men det var en erstatning, vi fik fra tyskerne. Det var olie-erstatning; det var som skæreeolie og skulle gøre det ud for diesellole. Dieselbeholderen lå inde i motorrummet, så det var varmt det hele, for ellers kunne det simpelt hen ikke løbe til brændstofventilen. Det var sådan en svær fuelolie, vil jeg tro; det er det, det hedder i dag.

I de strenge vintre blev kølerne på de her gamle knokler dækket af med presenninger for at holde varmen inde; men de frøs for et godt ord. Så spulede det ned over det hele.

Benzinmotorvognene kom der gasgenerator på. Vi havde en af Danmarks første motorvogne. Det var en, vi havde købt. Vi kunne i øvrigt få alle dem, vi ville have, af statsbanerne, de her MF'er. Klip-klap kaldte vi dem; man kunne høre dem langt væk, når de kom. (Klip-klap'er var ellers den træffende betegnelse for nogle i besættelsesårene almindelige sandaler med træ-

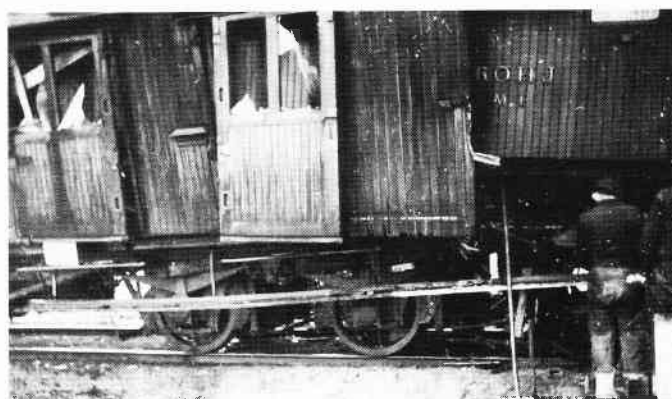
bund, som især piger gik med; de var den absolutte modsætning til listesko.)

Klassisk jernbanedrift

Jeg blev motorfører på diesellokomotiverne, men har kørt damplokomotiv under hele krigen. Alt, hvad der kunne krybe og på, det kom jo ud at køre. Damplokomotiver havde vi to af, og så lånte vi en G-maskine af statsbanerne. Den havde bare den store fejl, der var ingen Knorr-bremse på, altså ingen trykluftbremse. Så var det jo, der skulle en mand ud i en bremsekupé, og så skulle han gerne bremse, når vi fløjtede tre gange - hvis ikke han var faldet i søvn! Og så skulle vi altid have nogle af de her vogne med bremsekupé i. Og meget af det, vi kørte med, det var tysk materiel: de her store højsidede kulvogne, hvor de lige kunne lukke siderne ned og kullene ud.

Kullene leverede vi bare til Holstebro og Ringkøbing; så kom statsbanerne og hentede dem dér. Det var brunkul, som vi hentede ude i brunkulslejerne. Ja, de blev altså kørt i hestevogn til stationen. Det var Spjald og Muldbjerg og Ørnholm, Grønbjerg og et par enkelte gange i Vind også; det var næsten på alle stationerne. Ja, det var i tusindvis af vogne, vi kørte med, allesammen tyske.

Det blev nogle tunge tog. Men de vogne



Johannes Romlund nævner ganske vist ikke det frontale sammenstød, som fandt sted 23. marts 1946 mellem Sørvad og Vind. Ved den lejlighed mistede to mennesker livet, og fem kom lettere til skade. Men de involverede lokomotiver, M 1 og M 2, omtales, og hosstående fotos giver trods det usædvanlige i situationen et ganske godt indtryk af, hvorledes de tog sig ud. Arkiv JFR, affoto: Ole Linå Jørgensen.



RØHJ SM 2 på Holstebro Syd. Bygningerne på strækningen fra Ørnholm til Holstebro lignede på mange måder dem på banens første etape, men var mere stilfærdige udtryk for nogenlunde de samme stilidealer. Foto juli 1959: Erik Schou-Andersen, arkiv Ulf Holtrup.

var der jo (trykluft)bremser på. Det fik vi og så installeret på begge vores små lokomotiver; det var noget af det første, der blev lavet under krigen, at de her to lokomotiver blev monteret med Kunze-Knorr-bremser. Det var i hvert fald en stor betryggelse. Uha, den gamle G-maskine, den kunne godt have trukket dobbelt så meget som vores egne, men det kunne vi simpelt hen ikke have på; vi kunne ikke styre den. Vi havde ikke en jordisk chance for at få hold på det igen; vi havde nogle forfærdelige bakker derude på Ørnholm-banen, G-maskinen blev vendt på statsbanernes drejeskive dernede. Det er jo væk, det hele. Nej, det halve af remisen er der vist stadigvæk.

Motorvognene (diesellokomotiverne) var sommetider med i forspand sammen med et damplokomotiv. Det var igen så moderne; dér kunne vi stille om på trykluftbrem-

sen. Vi kunne bremse det hele fra motorvognen; den skulle bare stå i midterstilling på damplokomotivet.

Skinnebus-alderen

Efter krigen faldt trafikken. Folk rottede sig sammen og fik bil og sådan noget. De sidste, vi havde at køre med, var skolebørnene; de gav ingenting for det. Det var nok først i halvtredserne, da begyndte det sådan småt at gå tilbage i hvert fald. Så fik vi skinnebusser (1947). Det var ikke en velsignelse. De kørte som lyn og torden, men de var så utætte. Uha. Der var sådan nogle folde-døre, og det *knøg* ind med ballast ved alle dem. Vi havde jo sandballast herude. Det, vi fik i nakken den ene vej, det fik vi op i hovedet, når vi vendte igen.

Og motoren skulle varme vognene op;

det havde den ikke megen mulighed for at kunne gøre om vinteren i hvert fald. Og det var nærmest om vinteren, vi havde brug for det!

De skinnebusser var allerede forældede, da vi fik dem. På dem sad der en lille tocylindret kompressor. Den skulle lave luft både til bremse og til fløjte og til døre og det hele; den var underdimensioneret fra starten. Når vi skulle fløjte færdig til indkørsel, bremsede hele toget. Så skulle vi vente, til den blev pumpet op igen; det var noget værre filisprang.

Tænke sig at lave sådan en skinnebus med alle trækstængerne i nogle fiberlejer nede under vognen, ja, jeg ved ikke, 3-4 stykker ved siden af hinanden. De hylede og skreg, når vi skulle betjene revers-gæret om vinteren. Det var sådan, at hvis det tødde om dagen og så begyndte at fryse ved den tid, vi skulle til at køre, så stod de i en bue, de her forskellige stænger. Så skulle vi ned med en fidibus og have dem tørt op. Nej, det var en oplevelse!

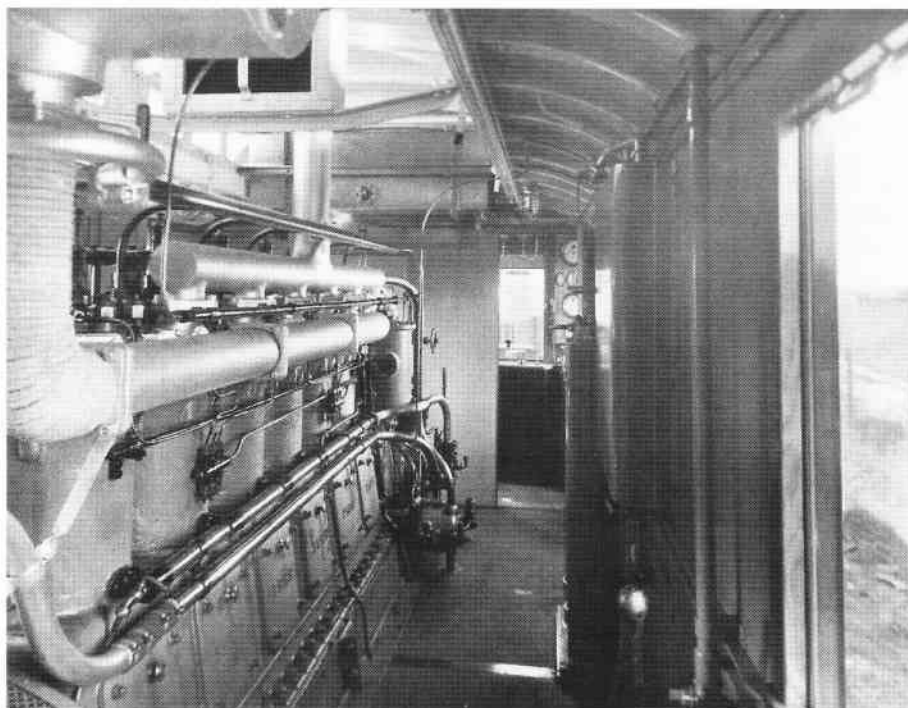
Jeg var engang oppe ved Scandia at hente sådan en; det var en, statsbanerne havde kørt ind i siden på - på Holstebro station. Den var ikke helt sporfri; det kunne den ikke rigtig tåle. Der skulle ikke så meget til.

Det var fint at køre på statsbanestrækningen fra Randers og over; det støvede ikke så meget, og der var 10 gange så langt mellem laskerne (skinnestødene), kunne jeg tænke mig. Men den gik da i stykker på vejen hjem. Dér, hvor bremsepumpen sad, kom ind sugningen ind, og der stod et lodret filter, som kunne få sådan en vibration; forskruingen gik løs hele tiden. Og bedst som vi kørte og kom ud, og den rigtig kunne få lov at strække ud, begyndte den. Og jeg kørte i den modsatte ende som motoren, kan jeg tydeligt huske. Så begyndte den at hakke. Så sagde jeg til lodsens fra DSB: Du kan lige sætte dig dér; det er bare med at lægge daler til; så skal jeg se, om jeg kan holde den i gang.

Og det var lige om løberen, der skulle skrues fast igen. Men det er mærkeligt, det ikke bliver lavet rigtigt, første gang det sker. Så blev der bare sat nogle låseringe på, men det hjalp ikke. For det vil vibrere, sådan noget.

Engang kørte vi også i flere uger med en knækket krumtap. Vi kunne høre, der var et eller andet i vejen. Den stoppede, når vi satte i gang. Det gav sådan et ekstra knock. De motorer skulle vi selv hovedreparere; vi sendte dem så ned til Horsens, til en, der havde sådan diesel-forstand. Der blev de linieboret; de borede dem hele vejen igennem på en gang i én opspænding. Det hjalp på dem.

Vi havde fisk og alverdens ting med skinnebusserne, og det varede ikke ret lang tid, før det blev alenekørsel, personalemæssigt. Der var stadig personale på stationerne, men vi kørte og tømte postkasserne med det sidste tog hver aften. Jeg har to døtre, de var altid med. Vi kørte hjemmefra en kvart i fem til Holstebro og så hjem igen med det sidste tog. Og så var det dem, der



Det indre af M 2 i upåklagelig, formentlig splinterny stand. Billedet, til hvilket originalen findes på jernbanemuseet, er her gengivet efter affoto ved Ulf Holtrup.

tømte postkasser; det syntes de var vældig skægt. Vi skulle tømme postkasser, og vi skulle slukke lyset i ventesalen. Og låse døren. Og der sad måske nogle elskende par, der blev jaget ud. Dem havde vi sommetider nogen diskussion med.

Andre motorer

Jeg kørte også med det øvrige motormateriel. Vi kørte jo i en fast tur. Til sidst kørte vi også godstogene alene. Da var der ikke andet end tomme smørdritler; det var faktisk det eneste, vi havde. De fyldte så vi aldrig; de gik jo lige fra mejeriet med bil til Esbjerg, og hvor de ellers gik hen.

M 1 og M 2 (de allerede omtalte, i 1926 anskaffede, af Scandia med Frichs-motor byggede diesel-elektriske lokomotiver) var sådan nogle gamle nogle med almindelig luftforstøver. M 3 var med trykforstøver; den var lige sat op med halvandet hundrede heste. Men det var nøjagtigt det samme, blok og det hele i motoren. Så den kunne simpelt hen ikke holde til det, og de måtte til at hugge nye lemme ud og sådan noget og svejse forstærkninger, både udvendigt og indvendigt. For der er forskel på, om det kommer ind med 60, eller det kommer ind med 180 atmosfæres tryk. Det kunne motoren slet ikke holde til.

Jeg ved ikke, hvor mange tons den vejede, en af de gamle motorer. Men det var noget forfærdeligt noget. Tænke sig, man troede, man kunne bygge sådan en motor om bare ved at sætte den op i omdrejninger og så sætte trykforstøver på. Det gik bare ikke.

Det var en Hercules-diesel, der var i de dér MF'er, »Klip-klap«. De skulle have en ordentlig snaps æter, for at de kunne startes om vinteren. De fik sådan en dram på en tot twist, en i hvert filter, og så sad man og havde det i hovedet på resten af turen!

Personale

Jeg var med til 25 års jubilæum både ved Ringkøbing-Ørnholm-banen og Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro jernbanen. Det sidste foregik på Hotel Schaumburg i Holstebro. På den første bane var det derimod oppe i Håndværkerforeningen (i Ringkøbing); den eksisterer nu ikke mere som håndværkerforening. Og jeg var i lære dengang, så det var noget grove flot noget, at jeg sådan var inviteret med til fest. Og der var alt det, der kunne slæbes herud, af folk, bestyrelsen og personale og... Jeg kan huske, at vi fik Lim-



Grønberg station. Med den ligesom gesimsen hvidtede frise under denne og de kraftige søjler ved den overdækkede læplads gav de oprindelige stationsbygninger Ørnholm-banen et positivt særpræg, omend en og anden nok vil mene, at virkningen tangerede overdrivelse. Foto 26. marts 1961, altså få dage før nedlæggelsen; Ulf Holtrup.

fjords-rødspætter; de gjorde noget indtryk på mig. Og de er vist ikke værd at spise i dag, dem fra Limfjorden.

Der var for øvrigt ikke så mange på arbejdspladsen. Det kørende personale boede i Holstebro, dvs maskinpersonalet boede her i Ringkøbing og togpersonalet i Holstebro. Der var i alt 30-40 mand, dengang vi var flest, og da var det en stor ting at komme til banen.

På et tidspunkt blev jeg konstitueret værkfører. For da der blev tale om, at banerne skulle lukkes rundt omkring, var der jo mange privatbaner, det gik ud over. Og de her forskellige personaler, dem, der ikke var gift og sådan, de fløj så ud af reden her og blev ansat på andre privatbaner. Men der gik en 4-5 år, så var det deres tur. Ok ja.

Jeg tror, jeg er den eneste, der er tilbage, som har haft forbindelse med Ørnholm-banen. De, der var tilbage til sidst, var i hvert fald ikke så unge; jeg var den yngste af dem. Det er af naturlige årsager, de er væk.

Nedlæggelse og likvidation

Det var mig, der kørte det sidste tog fra Ringkøbing til Holstebro og returnerede det til Ringkøbing. Der var mange mennesker med, og stationsforstander Thomsen havde hvide hansker på. Han var sådan gammel militærmand, han tog selv til Sverige for at få sine jernbaneknapper forgyldt. For de skulle være rigtige. Jeg kan ikke huske, om

hele bestyrelsen var mødt op dér til det sidste tog. Men det har de nok været, for personen var i hvert fald fyldt deroppe i Holstebro. Men der var såmænd ikke nogen festivitas, fordi vi var der; vi vendte bare rundt og kørte.

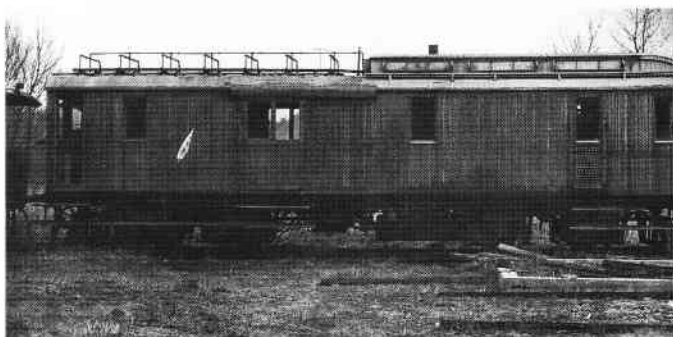
Jeg var ikke med til at pille sporene og bagefter. Nej, det var togpersonalet; de havde fået lært at køre, i hvert fald de små vogne dér, de her MF'er. Så det var dem, der fik lov til at pille det hele op. Men så havde Frederiksen - han er død nu her for et års tid siden - og jeg vagt hernede på banen, så lang tid det stod på. Samtidig var jeg begyndt på min nye arbejdsplads, børnehjemmet Schuberts Minde. Så havde vi vedligeholdelsen af de køretøjer, der blev brugt til sporoptagningen. Men de allerfleste, de blev koblet sammen, og så tog statsbanerne sig af dem. Jeg kan huske, vi har oprangeret særtog hernede på læssespor. Og da var de dér gamle MF'er fra statsbanerne med.

Så havde vi stadig selv en ME'er; en gammel Triangel, der var sat en Leyland diesel i. Og det var en gevaldig en, sådan en Leyland. Det var bare noget, der kunne køre. Og der var ikke noget med forvarmer og gløde og skidt og lort. Det var såmænd knap nok, vi rørte starteren, og rrrunggg! Det var altså en fornøjelse at have med at gøre. Huha, som den kunne trække. Men så, når alle de her vogne skulle til, så knæb det altså, at koblingen kunne holde til det. For det ruskede jo noget i bagtøjet. Men det var snart det eneste, vi havde at lave, at sætte nye koblingsplader i. Men da arbejdede vi jo for et andet selskab; det var Ørnholm-banen i likvidation. Så kunne vi bare selv forlange, hvad vi ville have; der var overhovedet ikke noget snak om det. □

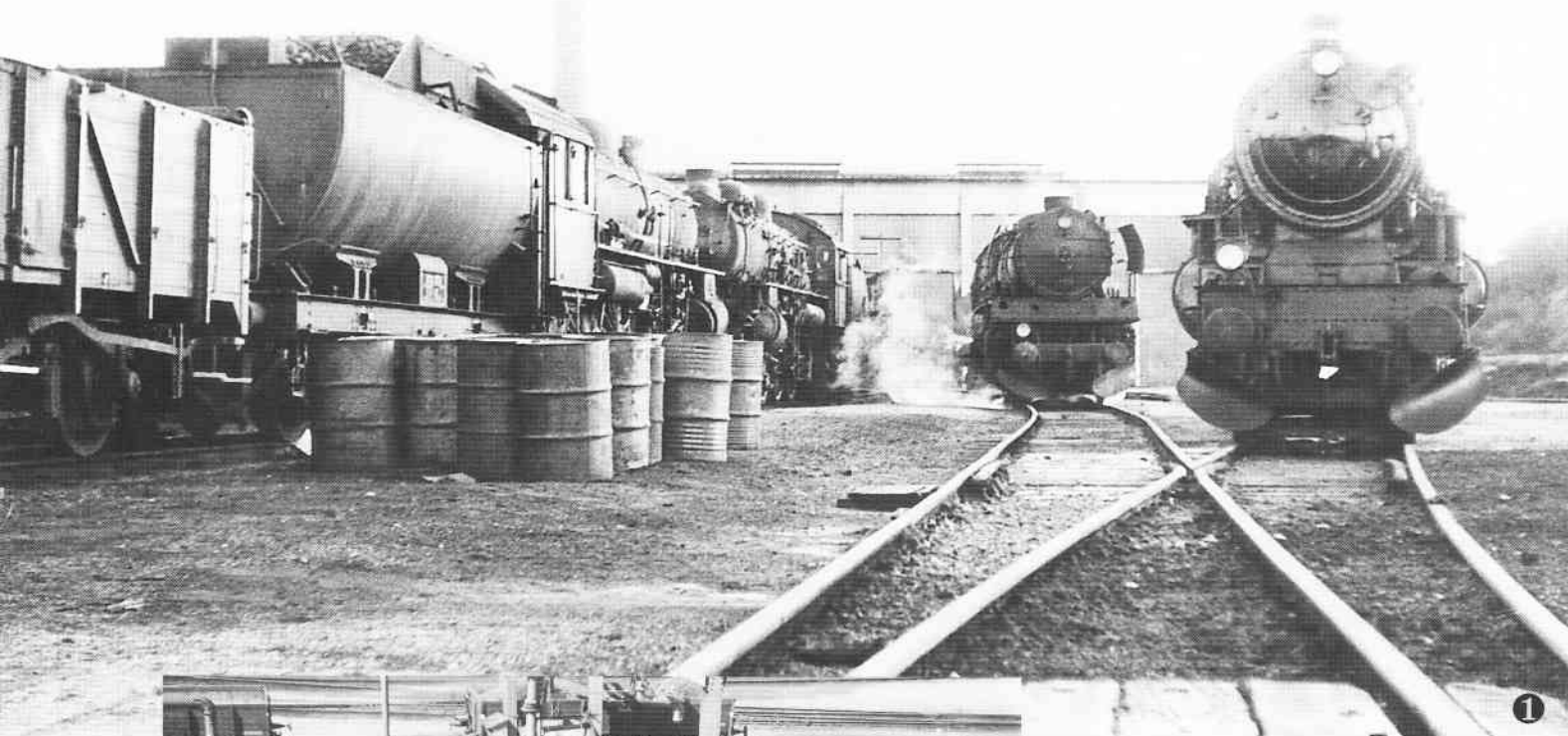
★

Artikler, der uddyber kendskabet til RØHJ, findes fx i Signalposten nr. 4/1976 side 235-266 (A. Gregeresen) og i Hardsyssels Årbog 1976 side 5-11, også trykt i Jernbanen nr. 2/1977 side 28-34 (Ole Edvard Mogensen).

En tid endnu efter nedlæggelsen henstod de gamle køretøjer i Ringkøbing - så blev de hentet til skrot. Her RØHJ M 2, til venstre anes en af ex DSB Triangel-motorvognene. Fotografnavn ukendt.



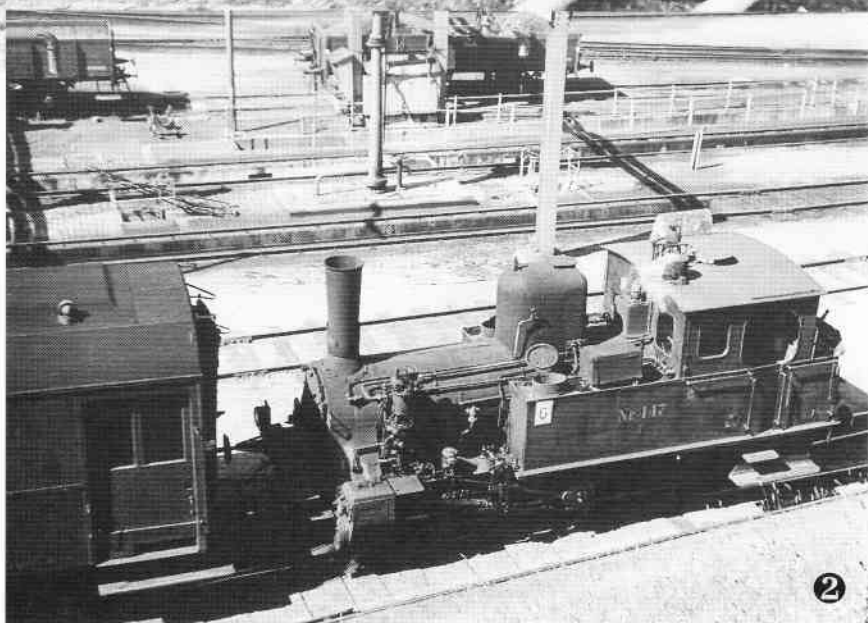
Hvor lokomotiverne boede - i 1963



Af Poul Thiesen

Strækningsslokomotiverne i Jylland-Fyn har altid haft en hjemby. Under bogstavlitraet på førerhuset var et lille firkantet skilt. Her stod byforkortelsen. Hvor man end befandt sig i det jysk-fynske område, kunne ses, om »det var en maskine hjemmefra«, man mødte.

Endnu i 1960'erne kørte der en del damplokomotiver i det jysk-fynske, omend de hvilede sig det meste af tiden og overlod slæbet til Mo, My og Mx. I de fleste store



- ① Sommeren 1963. Fredericia Maskindepot. Til højre E 976, derpå N 210 og E 980. Den bageste E-maskine kan ikke identificeres.
- ② F 447 rangerer i den nordlige ende af personvognsrysten i Fredericia.
- ③ N 208, der i 1963 var hensat driftsklar i Padborg, blev i 1964 atter sat i gang. Her en situation fra oktober 1964 i Esbjerg, hvor N 208, til venstre, møder N 209.
- ④ Fredericia i oktober 1964. Forrest H 785, der var en Århus-maskine. Blandt de øvrige lokomotiver ses E 966, R 946 (til venstre), og bag taget af en Mo-vogn skimtes R 963.

jernbanebyer kunne uvirksomme lokomotiver ses holdende i lange rækker - kolde, men parat til at blive fyret op, hvis der var nedbrud blandt dieselmaskinerne.

Og hvor var lokomotiverne stationeret? Efterfølgende liste, der er udarbejdet pr. 30. april 1963, giver svaret.

Damplokomotiver i drift

De damplokomotiver, som var driftklare og kørte i større eller mindre grad, var følgende:

Odense: F 651, 654, 657, 658 og 661.
Fredericia: N 209 og 210, R 944 og 959, Q 337, 350 og 351 samt F 662, 666 og 447.
Padborg: D 865, Q 339 samt F 428 og 431 (høje F'ere).
Esbjerg: PR 908, D 849, 866, R 937 samt F 652, 655, 656 og 667.
Århus: E 964, 966, 967, 971 og 972, R 953, H 783, 785, 790 og 792, D 885, 889, 900, Q 338, 345, 346, 347, 349 samt F 439, 659 og 700.
Randers: D 880, 886, 888 og 898 samt F 455, 668 og 691.
Aalborg: E 974, D 841, F 663, 664, 671, 677 og 693.
Frederikshavn: R 958 samt F 451 og 692.
Struer: D 803, 807 og 847, R 948, Hs 394 samt F 449 og 454.
Brande: D 839 og 844 samt Hs 385.

Under reparation på Centralværkstedet i Århus: Q 348 samt E 969, 995 og 998.

D 893 var pr. 30. april udlejet til en virksomhed i Grindsted, som anvendte den til varmekedel.

Hensat driftsklar

Et mindre antal lokomotiver var hensat - men parat til at blive fyret op, hvis det var nødvendigt. Fire lokomotiver i Jylland-Fyn var hensat hovedrepareret - den såkaldte S-revision, og det var følgende:

Overalt holdt dampmaskiner og ventede på skærebænderen. Her er det D 812 i Langå.



F 665 i Skanderborg, R 963 i Horsens samt F 653 og 694 i Struer.

Hensat efter lille reparation, den såkaldte L-revision, var N 205 og R 946. De holdt indendøre i Padborg.

Hensat, driftsklare i øvrigt var følgende: Padborg: N 207 og 208.

Frederikshavn: H 7 798 og 800.

Thisted: N 201, 202, 204 og 206.

Alle var »parkeret« indendøre. Flere af dem kom i sving igen.

Kirkegårdslokomotiverne

En lang stribe damplokomotiver var hensat udendørs, afkoblet og ribbet for alt. De ventede blot på udrangering, og de fleste af dem udgjorde et sørgeligt syn.

Rust, spindeelvæv og edderkopper dominerede de ellers så stolte dampmaskiner, der nu stod for enden af sidesporene.

Og det var følgende:

Nyborg: Hs 398.

Svendborg: Hs 384.

Odense: F 441 og D 874.

Fredericia: F 669.

Kolding: F 660 og 670.

Lunderskov: R 942.

Tinglev: N 203 og H 796.

Sønderborg: R 940 og 943.

Padborg: F 430 og D 872.

Esbjerg: F 444 samt D 842 og 877.

Struer: D 845 samt R 952 og 962.

Viborg: D 816 og 883.

Brande: F 432 og 437, K 511, F 672,

D 802 og 817 samt R 936.

Holstebro: R 947 og 950.

Glyngøre: F 436.

Skanderborg: T 299, H 784, 787, 788.

PR 905 samt R 954, E 965 og 968.

Horsens: F 698.

Århus: F 452, 695, 696 og E 970.

Langå: D 812, F 425, 684, 690, H 786 og 797.

Randers: F 688 og D 848.

Aalborg: F 676 og 678.

Frederikshavn: R 949 og 957.

Udrangerede lokomotiver

I fortegnelsen er ikke medtaget Jernbanemuseets mange damplokomotiver, der holdt på nedlagte maskindepoter.

Ej heller er medtaget nogle udrangerede lokomotiver, som var slettet af driftsfortegnelsen - de var af en eller anden grund ikke blevet solgt.

Det gælder f.eks. K 523, der først i 60'erne holdt i Padborg, K 518 i Viborg, K 595 og 599, der holdt i selskab med K 511 i Brande samt de to P'ere 925 og 927, der endnu i 1962 holdt i Skanderborg, skønt de var udrangeret i 1958. K 577 holdt i Nymindegab på Varde - Nørre Nebel-banen. Den





E 966 i kulgården på maskindepot Fredericia i 1964.

var udlånt til hjemmevernet, der uddannede folkene i at sabotere damplokomotiver.

Frem og tilbage - over Storebælt

Perioden var i øvrigt præget af, at dampen var på vej ud - og når et lokomotiv i 1. eller 2. distrikt faldt for revisionsgrænsen, blev det ikke repareret. I høj grad hentedes således ledige lokomotiver i et andet distrikt.

En del dampmaskiner tog således turen

over Storebælt - enten fra 1. til 2. distrikt, eller omvendt.

E 967 og 969 overførtes fra Århus til København. Til gengæld fik Fredericia en række E-maskiner fra Sjælland, ligeledes i 1963. Det var E 976, 980, 995, 996, 998 og 999.

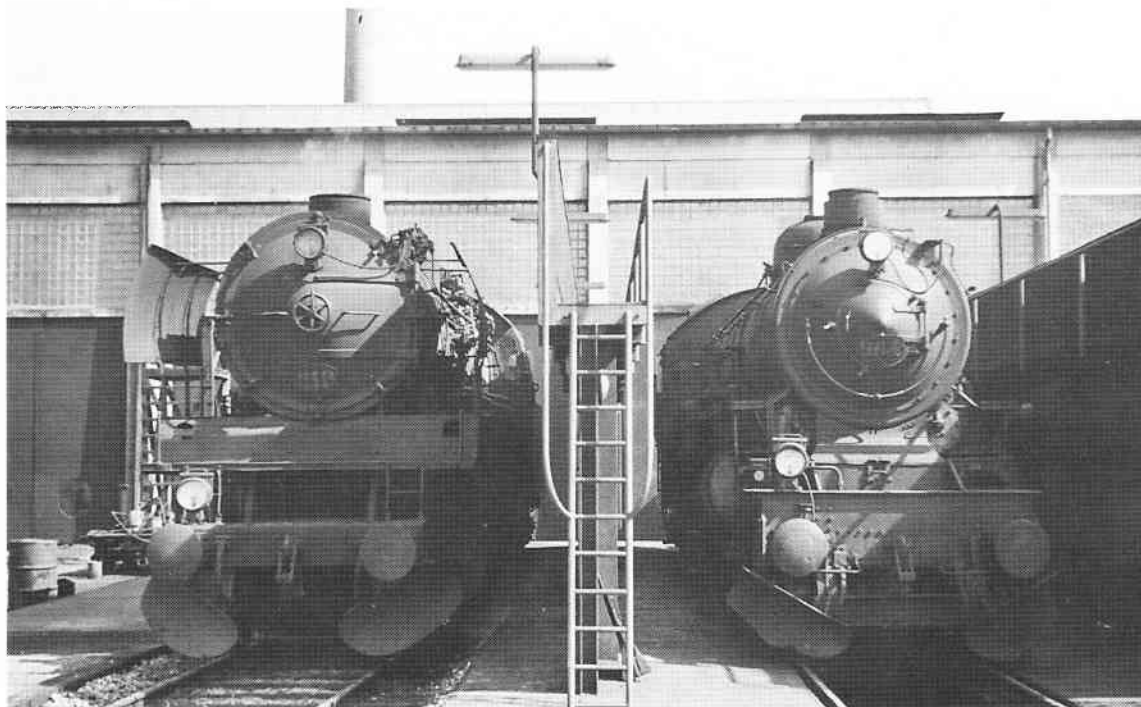
Tre P-maskiner var et par år forinden overført til Sjælland, nemlig 919, 920 og 928. Nr. 928, der kom fra Fredericia og overførtes til Sjælland den 7. maj 1957, kørte i hele sin sjællandske tid indtil udrange-

ringen med Fa-hjemstedsmærke på førerhuset.

D 804 og 850 overflyttedes fra henholdsvis Struer og Esbjerg til Sjælland den 27. juli 1962 og 6. februar 1963. Øvrige lokomotiver, der gled fra 2. til 1. distrikt, var F 446, 453, 697, 685 og 687.

En enkelt maskine, D 826, som de fleste af os kender i dag, tog turen to gange. Den overførtes fra Sjælland til Jylland-Fyn den 5. november 1962 og vendte tilbage til Sjælland igen den 19. februar 1963. □

*To sværvægttere i
Fredericia i juni
1963. »Det første«
og »det sidste« af
DSBs »brugtimporterede« damploko!
Til venstre det sidste,
N 210, til højre det
første, E 964.
E-maskinen er ved
at blive gjort ren. Få
dage efter startede
rejsen til det svenske
jernbanemuseum,
trukket fra Fredericia
til Nyborg af My
1137.*





TMX 1014 og TMY 101 slæber ballast i Qubix-vogne - 20 stk. ►
- for Banverket, Kil, 11. oktober 1994: Johnni Lassen.

Det er et særdeles aktivt otium, der har mødt de danske MX- og MY-lokomotiver, der er blevet sendt på »pension« i Sverige. Og de er ikke blevet mindre farverige af at vende hjem til »fødestavnen«.

Det ses bl.a. på TMX 1024 (ex MX 1024), der med prægtig bemaling i rødt, hvidt og gult og nye litra-/nummerplaceringer tydeligvis har fået forstærket sine design-mæssige bånd til USA. Gavldorene er svejset til på maskinen, som har hjemme hos BSX tåg i Kalmar, men viste sig i København for boggieskift i februar i år. 1. marts gik turen tilbage til Sverige med »Graffiti-MX« 1021 på krogen: Den er købt af Tågakeriet i Kristinehamn, der også råder over tre MY-ere. Tågakeriet havde mere end fuldt op at gøre til alle tre lokomotiver, da Johnni Lassen i oktober besøgte Värmland: Mens TMY 102 (ex MY 1128) og 103 (ex MY 1123) besorgede trafikken på »hjemmebanerne«: Den sydligste Inlandsbane-stump Kristinehamn-Daglösen-Filipstad, den elektrificerede godsbane Daglösen-Hällefors og el-stambanen Kristinehamn-Strömtorp (-Degerfors) tilligemed den tidligere NBJ-strækning Strömtorp-Karlskoga-Bofors, var Inlandsbanens TMX 1014 lejet for at kunne klare opgaver på entrepris for Banverket (Den fra SJ ud-divisionerede baneafdeling) sammen med TMY 101 (ex MY 1121).

TMY 103 ankommer med godstog nordfra til Kristinehamn. ► Som den sidst ommalede (september 1994) har den her fået solfarve og rød-orange mavebælte, men endnu ikke logo og numre. Foto 10. oktober 1994: Johnni Lassen.



TMX 1014 fornægter ikke i farverne sin herkomst. Ved skævelageret i Kil, 11. oktober 1994. Foto: Johnni Lassen.

GM

»hinsidan«

Danske MX og MY har aktivt otium i Sverige

◀ TMX 1024 på vej hjem til Kalmar, medbringende MX 1021 mod Kristinehamn. SJ-rangerlokomotivet i baggrunden er V4 145. Foto ved Helsingborg Lokverkstad 2. marts 1995: Johnni Lassen.



Foto august '94: Anders Riis

TMY 102 er ankommet til Filipstad, og stationsforstanderen nærmer sig godstoget, iført forskriftsmæssig sommer-SJ-uniform: Blå sweatshirt og orange bermuda-shorts, bærende forrige SJ-bo-mærke (det kvadratiske) i hvidt. Filipstad har kun publikumsbetjening én time om dagen, mandag til fredag. Bygningen i baggrunden er Wasa-knækbrødsfabrikken, der er banens store kunde her.



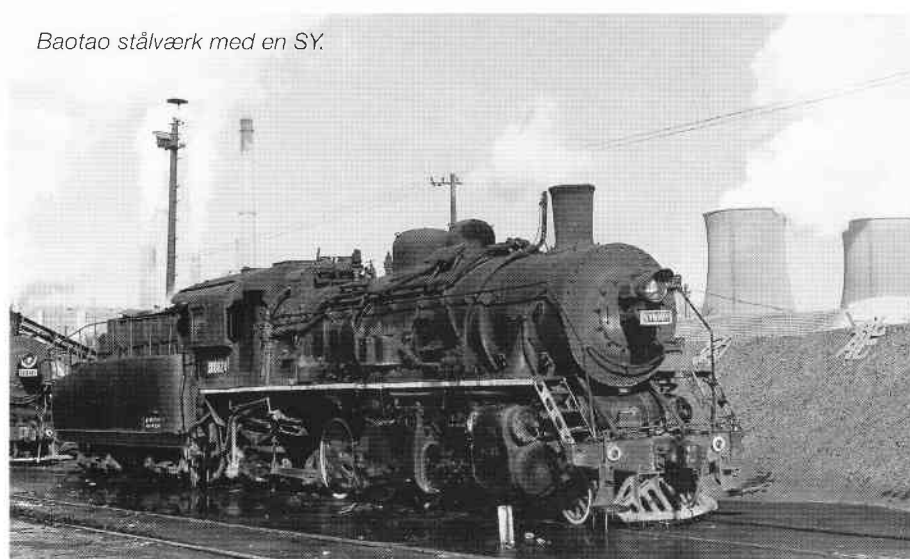
En YJ på stålværket i Baotao.

Dragen damper endnu

Rejseindtryk fra Det indre Mongoliet.



En QJ ved en overkørsel uden for Baotao.



Baotao stålværk med en SY.

Af Franz Jespersen

Denne artikel sigter imod at videregive de primære indtryk fra en damprejse til Det indre Mongoliet i januar 1995. Turens hovedformål bestod i at tage fotos i de legendariske kæmpekurver med bratte stigninger lidt vest/sydvest for Zhongwei. Derud over skulle Baotao stålværk og maskindepot inspiceres.

Zhongwei er en lille stationsby på hovedstrækningen fra Beijing (Peking) til Lanzhou. Afstanden til Zhongwei andrager 1306 km, og strækningens fulde længde er 1811 km. Shizuishan 264 km øst for Zhongwei er første maskindepot med damp, og alle typer person- og godstog herfra og til Zhongwei er dampfremførte. Det drejer sig primært om litra QJ, men en del godstog trækkes dog af litra JS.

QJ har hjulstilling 1E1, og tjenestevægten er med 6-akslet tender 253 tons. Maskinen yder 2980 HK. Akseltryk 20,1 eller 21,3 tons. Den blev sat i produktion i 1964. JS'eren fra 1957 har hjulstilling 1D1 og vejer uden tender 104 tons. Ydelsen ligger på 2220 HK. Begge maskiner har et kedeltryk på 15 kg/cm² og er 2-cylindrede. Talmæssigt er QJ ganske klart det mest udbredte damplokomotiv, men statistikkerne er noget sparsomme og indbyrdes modstridende.

Dobbelttraktion forekommer kun yderst sjældent på trods af togenes betragtelige længde, et eksprestog er normalt på 15 stålbugievogne, og godstogslængden svinger typisk mellem ca. 30 til 50 vogne med en markant overvægt af bogiegodsvogne. Fra toget får passagererne et udmærket indtryk af det flade og knastørre mongolske steppelandskab med gule bjerge i baggrunden. Det er et tyndt befolket område, hvor landsbyerne for en stor dels vedkommende består af huse og soltørret ler. Lejlighedsvis kan der dog også ses industri anlæg af en sådan størrelsesorden, at de har egne maskindepoter.

Fra Zhongwei til Gantang (72 km) gennem de berømte kurver var situationen pr. januar 1995 beklageligvis den, at blot et dagligt lokaltogspar altid køres med damp (QJ), mens de to daglige fjertog hyppigt omend ikke dagligt er damptrukne. Zhongweikurverne må givetvis være et af de mest bizarre og fascinerende fotosteder for jernbaneentusiaster, der overhovedet kan opdrives. Banen løber gennem et bjergområde, der består af sandsten eller en lignende relativt blød stenart. Midt i sceneriet har man så Den gule Flod, hvor der i flodlejet findes nogle brede sandbanker med myretueagtige bakker på et par hundrede meters højde, og på den modsatte side findes bjerge, som er højere end dem på jernbanesiden. På samme side som jernbanen kan man se Gobi-ørkenens aldeles endeløse sandhav. Kineserne har udviklet en enkel men dog effektiv metode til at holde sandfygningen under kontrol. De planter en hårdfør græsart i brede bælter, hvor de en-

Litra JS med persontog i nærheden af Baotao.



kelte rækker skærer hinanden, således at der dannes kvadrater på ca. en meter. Denne blot lidt over ankelhøje bevoksning er faktisk nok til at hindre, at den intenst trafikerede strækning fyger til eller generes stærkt.

I Gantang skiftes maskine for sidste gang inden Lanzhou, som ligger 234 km borte. Skønmæssigt er alle person- og ekspres-tog på denne strækning diesel, men broderparten af godstogene er damp, heraf en del forspandskørsel. QJ er i overtal, men der kører en del JS'ere. Landskabet er mere afvekslende end Shizuishan - Zhongwei men dog uden direkte landskabelige sensationer.

Turens andet hovedrejsemål var Baotao, som er den største by i Det indre Mongoliet. Baotao har noget efter kinesiske forhold ekstremt usædvanligt, nemlig et maskindepot med offentlig adgang og fototilladelse. Vi bemærkede af damplokomotiver kun QJ, men også her trænger diesel ind. Den skønmæssige fordeling var ca. $\frac{2}{3}$ damp og $\frac{1}{3}$ diesel. I de ca. to timer, der blev tilbragt der, fik en halv snes QJ'ere påfyldt kul og vand, før de skulle ud at køre. Dagens andet besøg gik til stålværket med en arbejdsstyrke på ca. 100.000 mand, hvad der giver anledning til at komme lidt ind på det såre omfattende emne kinesiske industribaner.

Primært til anvendelse på industribaner er der blevet udviklet to damplokomotivtyper, SY og YJ. SY har hjulstilling 1D1 og en tjenestevægt med tender på 142 tons. Keldetryk 14 kg/cm². Tre prototyper blev bygget i 60'erne, men serieproduktionen begyndte først i 70'erne. YJ har hjulstilling 1C1 og blev leveret fra 1960. Der er tilsyneladende tale om en variant af den japanske PL2. Begge industrimaskiner er 2-cylindrede.

Under vort ophold på stålværket var vi så heldige at se en SY trække et tipvogntog

med glødende slaggeaffald fra stålproduktionen. Sporene er lagt på et bjerg af gamle slagter. Når maskinen har nået enden af sporet, bliver tipvognens lad løftet op af en kran, som står der til samme formål, indholdet vippe ned af skråningen (i mit tilfælde desværre væk fra fotografen), hvorefter toget returnerer til sit udgangspunkt. På den måde bliver slaggebjergene længere og højere. Derud over er der på stålværkets område intensiv kørsel med både SY og YJ. Togene kan f.eks. transportere råmaterialer, maskindele, der skal efterses eller udskiftes, eller måske ståldragere til tagkonstruktioner på en ny bygning. I drift eller i det mindste opfyrede så jeg en snes damplokomotiver af de to ovennævnte typer og kun en enkelt diesel. Denne næsten totale dampdominans på industribaneområdet svarer glimrende til de jagttagelser, som andre danske Kinafarere har gjort for ganske nylig.

Dags dato er det imidlertid Manchuriet, som har allermest damp at byde på i Kina, og denne provins er uden eldrift, således at

master ikke forstyrrer damp- eller dieselfotos. Endvidere bør øen Hainan og adskillige områder på det sydkinesiske fastland fremhæves som relevante destinationer for rejse-lystne dampentusiaster.

Både af sproglige og praktiske årsager er Kina et noget besværligt rejseland. De store oplevelser opvejer imidlertid besværet og langt mere til. I tilgift til flyvninger fra København med både Air China og SAS har Finnair og Lufthansa afgang fra Helsinki og Frankfurt, og prisen for en flyvebillet er 5000 - 6000 kr. retur. Togrejser, hoteller og restauranter er ufatteligt billige sammenlignet med f.eks. provinsen i Grækenland, og det samlede budget er derfor moderat. Altså kan en velplanlagt tur til verdens sidste land med massiv dampdrift på normalspor anbefales varmt. □

LITTERATUR OM KINESISK TRÆKKRAFT:

Florian Schmidt: Dem Volke dienen, Krefeld, Röhr-Verlag, 1988. Peter Clark: Locomotives in China, LOK-Report 7/92.

Et QJ-fremført persontog i kurverne vest for Zhongwei.



Museumsfolkene gør noget for at føre tingene tilbage til originalen. Bemalingen var udført med ægte Deutsche Reichsbahn-bogstaver. (Det ses at revisionsdatoen er 20.10.1942). Denne vogn kom tilbage til Danmark efter krigen, og var i mange år stationært olielager for diesellokomotiver.



Tiden 1940-1945 var hård for DSB som for de fleste andre i Danmark. Tyske militærtransporter med tog, de mange sabotageaktioner, tyske terroraktioner, allierede luftangreb på danske tog, transporter af fanger, jøder og gidsler, de vanskelige forhold for almindelige rejsende i uopvarmede og overfyldte vogne. Til sidst flygtningetog og transport af frigivne fanger fra koncentrationslejrene i DSB's tog og hvide busser.

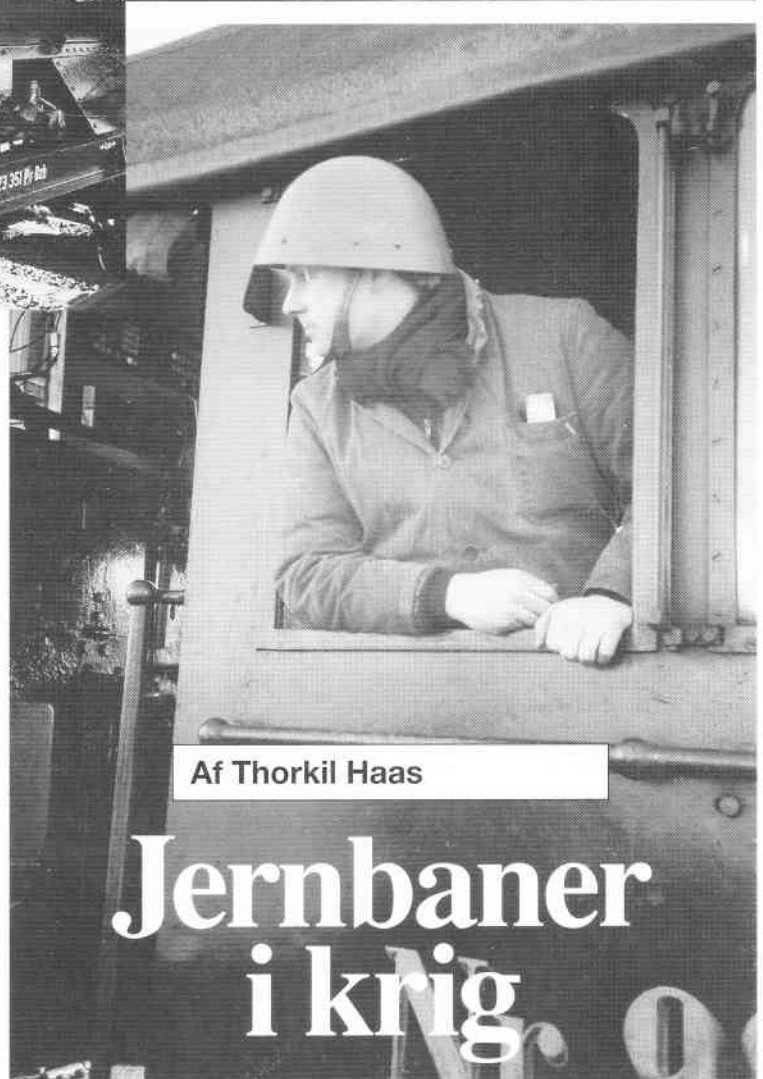
Museet viser mange film fra dengang. Man kan se vogne og lokomotiver fra krigstiden, bl.a. det første lokomotiv, der blev udsat for en sabotageaktion: S 736.

Også et DJK-køretøj kan ses. Det er rangerlokomotivet VLTJ 16 ex DSB 2 ex Deutsche Wehrmacht, der normalt har hjemme i Mariager, men som p.t. flankerer indgangen i Odense.

En opgave var altså »tyske transporter«, og udstillingen viser også et tog med tysk militær udrustning. Den er lånt på Tojhusmuseet, og de jernbanevogne som indgår i toget er sat i stand på Jernbanemuseets værksted i København. Det særprægede tog kørte, trukket af veteranen R 963 fra 1924, fra Godsbanegården til Korsør den 30. marts, og fortes videre over Fyn af MY 1101.

Den udstilling skal nok blive en succes, og besøgt af mange, ikke kun jernbaneinteresserede, men også af folk med almindelig historisk interesse.

Udstillingen varer lige til 31. januar 1996.



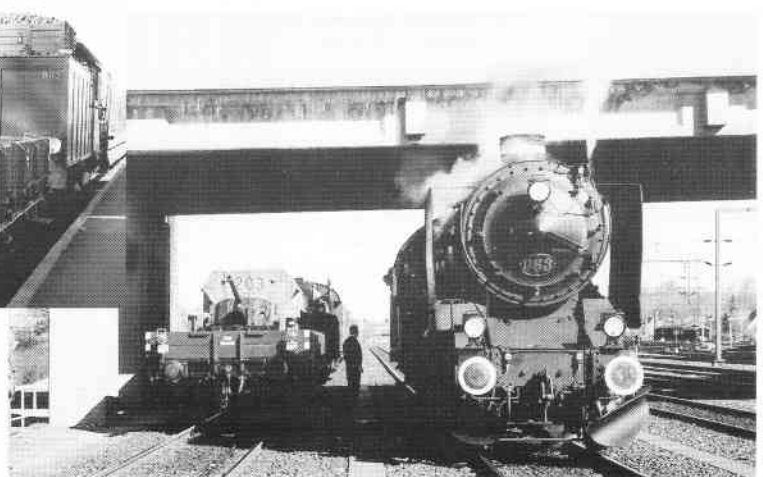
Af Thorkil Haas

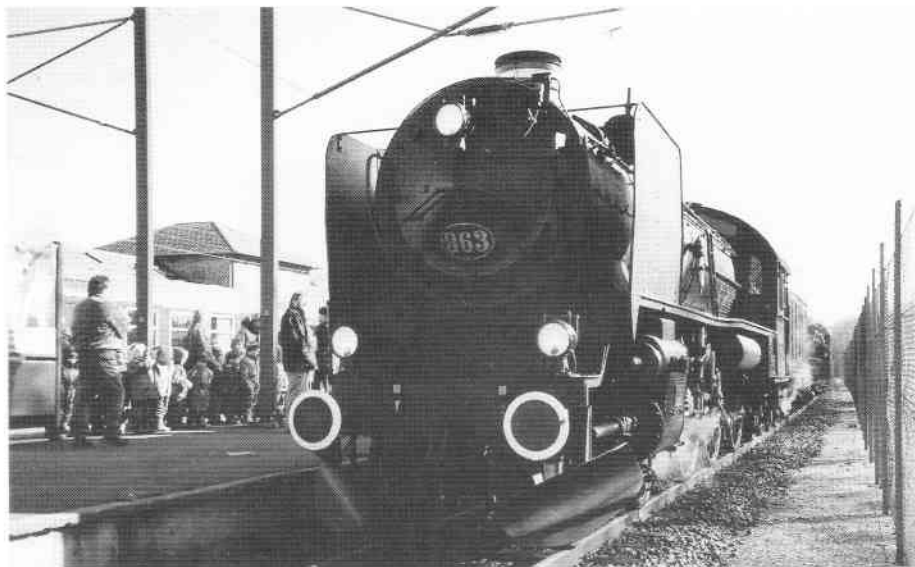
Jernbaner i krig

Forreste vogn i toget var en TF læsset med en halvbælte, pansret tysk mandskabsvogn, type Hanomag, og en 7,5 cm Pak 40, tysk panserværnskanon.



Den følgende vogn var en åben godsvogn med et stk. 2 cm Flak, luftværnskanon i affutage og et tysk feltkøkken, en såkaldt gullaschkanon. Så fulgte en olietankvogn af serien bygget af Aalborg Værft og Scandia til besættelsesmagten. Den var i originalbemaling. Sidst i toget var der en mandskabsvogn til personel, og en rejsegodsvogn.



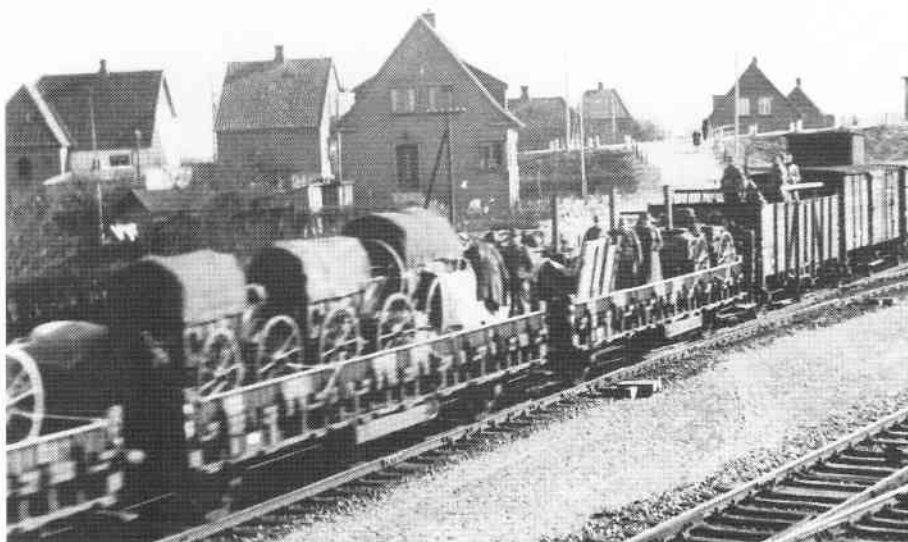


På vej til udstillingen »Jernbaner i krig«. R 963 i krigsmaling, i spidsen for et »tysk« militærtog på vej til Odense, her fanget i Sorø, 30. marts. Pufferne er malet hvide, som det var skik under krigen. Frontlanterne var dog ikke blændede som dengang. Vi er trods alt i 1995.



Det ser krigs-
risk ud i det
fredelige Sorø.
En luftværns-
kanon, 2 cm
Flak i affutage.

Jernbanemuseet i Odense markerer 50-året for befrielsen med den hidtil største udstilling, »Jernbaner i krig«. Den blev åbnet den 9. april.



Et ægte tysk militærtog for 50 år siden, antagelig i Fredericia.

Nekrolog

Palle Moe 1922-1995

Torsdag den 16. februar 1995 afgik et af DJK's medlemmer Palle Moe ved døden af en pludselig opstået blodprop. Han blev 73 år.

Palle voksede op i København og blev uddannet som bogholder hos Ford. I krigsårene var han aktiv i den danske modstandsbevægelse. Efter krigen fortsatte han sin karriere hos Ford, og havnede i slutningen af 50'erne i USA på Ford's hovedkontor i Detroit som salgschef for Europa. Senere gik han over til konkurrenten Renault og udviklede bilimportvirksomheden i Glostrup.

Automobilbranchen var og blev Palles kæphest, men jernbanen havde næsten lige så stor plads i hans hjerte. Næsten alle de Renault'er han har importeret, kom til Danmark på jernbanevogn. Gods hører til på skinner mente han, og henviste ofte til de store og effektive godstogssystemer i Nordamerika.

Men mindre tog har nu også haft Palles bevågenhed, og han engagerede sig aktivt i HgJK's tog. Idealisme kunne ikke drive en veteranbane alene, der skulle også indtjening til. Palle gav derfor HgJK et betydeligt kommercielt islæt, og var gennem mange år kasserer eller næstformand i klubbens bestyrelse. Samarbejde mellem jernbaneklubberne i Danmark var også en af hans mærkesager, hvilket naturligvis indebar et medlemskab i DJK. Sammen med DJK's daværende formand Birger Wilcke, DSB's Ernst Rolsted Jensen og andre ligestillede, dannede han foreningen Jernbanemuseets Venner.

Palle fulgte med stor interesse elektrificeringen af Kystbanen og de efterfølgende testkørsler med EA, hvilket han kunne følge på nært hold fra sit hjem i Snekkersten. Han var altid optaget af udviklingen i jernbanevæsenet i såvel Danmark som udlandet. Især metro- og lightrailsystemer som effektiv kollektiv trafik løsninger i storbyer holdt han af. Men det pinte ham, at vor egen hovedstad ikke kunne tage sig sammen og indføre en metro. Sjældne ord fra en bilmand!

I starten af 90'erne afviklede Palle sine foreningsposter i Helsingør Jernbaneklub og Jernbanemuseets Venner. Nu måtte de unge træde til mente han. Men det var ikke et farvel til jernbanen, for Palle var altid klar til en diskussion om inden- og udenlandske jernbaneforhold, høre om andres rejseoplevelse samt bedst af alt, at se en god jernbanevideo til aftenkaffen.

Palle vil blive husket i de foreninger han viede sin interesse, og savnet af de interesserfæller der fulgte ham de sidste år. Ikke mindst for det altid gode humør og de mange historier han kunne servere, når man gæstede ham.

Tommy O. Jensen.



Rangering - er temaet for DSB-foto'ene i dette nummer. Færgerangering er (endnu) en udbredt disciplin i Danmark, men hvem ved - om 10 år er dette sted måske det eneste, hvor man kan se persontog køre i land fra en færge? MFA 5084 rangerer i land i Rødby Færge, 25. august 1994. Foto: Flemming Søeborg.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB

DSB



Rullende materiel

Materieloversigter

I en længere årrække har det ikke været muligt for redaktørerne af disse spalter at bringe detaljerede oversigter over godsvogns- og tjenestevognsparken samt den privatejede vognpark. Det forhold er der ændret på, således at der nu igen kan bringes opdaterede skematiske oversigter over 1) passagertogsmateriel, 2) godsvogne, 3) tjenestevogne og 4) privatvogne - med angivelse af hvert litra eller kode (5.-8. ciffer i den internationale litrering) samt vognantal *pr. 31. december 1994*.

For detaljer om nummereringen af passagertogsmateriellet henvises til fortegnelsen *pr. 1. januar 1994*, bragt i »jernbanen«, nr. 1/94, side 22/23 - og for godsvognenes vedkommende til oversigten i dette nummer af »jernbanen«. For tjeneste- og privatvognenes vedkommende er detaljerne begrænset til anførsel af »ejer« og antal - for ikke at gøre tidsskriftet til et nummerkatalog.

Den meget detaljeorienterede læser bør i øvrigt ændre følgende i »materielstatus« *pr. 31. december 1994* i »jernbanen«, nr. 2/95, side 40: Under 4.1 Siddevogne rettes 534 til **533** (fejltælling bragt med fra 1993), under 5.3 Tjeneste- og tjenestegodsvogne rettes 1.066 til **1.039** og under 5.4 Privatejede vogne rettes 313 til **315**.

★

I januar kvartal 1995 er følgende persontogsmateriel udrangeret: B 20-83 152, BDn 82-76 706 og Bcm (RIC) 51-40, 420, 423.

Ændret vognforbrug i forbindelse med overgang til køreplan K95s medfører en reduktion på 7 stk. BD-, c. 15 stk. B- og 4 stk. BDn-vogne, der vil blive udrangeret samt en sletning af RIC-mærkningen på 31 enheder (de krævede hyppige eftersyn bortfaldet): 5 stk. A, der ændres til litra Ba, 13 stk. AB, der ændres til litra Bab og 13 stk. B. Specialvogn WRm 88-90 602 overføres til tjenestevognparken (ombygges til »Målevogn 6« til brug for DSB materiel som måleteknisk laboratorium - nyt nummer følger).

Det vurderes, at der efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt i maj 1997, vil være behov for 171 vogne, der kan medtage passagerer i normaltrafik ved passage af tunnelstrækningen: 32 stk. litra B/B-t (de nyeste - uden asbest), 22 stk. li-

tra ADns-e og 117 stk. litra Bn-o (de to førstnævnte litra skal forinden bl.a. have monteret nye vacuum-toiletter, nødbremseoverstopning m.v.).

Togsæt

Det går stadig skidt med »Den nye regionaltog«, ER-togsættet (ultimo maj). Selv om DSB ved årsskiftet indgik en tillægskontrakt med leverandøren: ABB Traction AB i Västerås og gav visse indrømmelser i forhold til den oprindelige kontrakt, er det ikke lykkedes for teknikere fra det svenske selskab at fjerne de tekniske vanskeligheder, der bevirker, at de nye tog ikke kan sættes i drift uden en række driftshæmmende restriktioner. I henhold til tillægskontrakten



Tog på Amager er ikke kun fremtidsmusik. Her kommer DSB Kof 280 med vogne fra Prøvestenen ved Amager Fælledvej. Foto 4. marts 1994: John Hansen.

skulle der have været præsenteret en løsningsmodel senest den 1. maj. Fristen er blevet forlænget yderligere til 1. juni. Den begrænsede idriftsættelse på Vestbanen og delvis Kystbanen fortsatte vinterkøreplansperioden ud - og forblev uændret ved overgang til sommerkøreplan.

DSBs anskaffelse af yderligere fire MF-togsæt (»jernbanen«, nr. 2/95 - side 40) er forblevet ved »forlydenet«. DSB bestiller ikke flere togsæt hos ABB-koncernen, før denne har fort bevis for, at det levende materiel kan fungere. Der er også »støj på ledningen« mellem den dansk-svenske arbejdsgruppe om det såkaldte »Øresundstogsæt«. En første anskaffelse på syv togsæt er stillet i bero, da det fra svensk side påpeges, at den danske anbefaling af en to-stroms version af ER-togsættet ikke kan accepteres - ikke så meget på grund af »teknik« som på grund af indretning. SJ mener ikke, at indgangspartierne (de høje trin) og udformningen af sæderne er velegnede til den »S-togslignende trafik« (Malmö-Kastrup-København), togsættene skal udføre.

Faste anlæg

Sikringsanlæg m.v.

ATC-anlæg blev ibrugtaget på strækningen Fredericia-Taulov i dagene 8.-11. maj.

★

Kystbanen er i 1. kvartal 1995 udstyret med nye sideforlagte linielede (som supplement til baliserne) på en række trafikalt belastede områder, bl.a. strækningen København H.-Østerport, ved I-signalet for Nivå (ved kørsel fra syd) og ved fire AM-signaler på strækningen.

★

I takt med ATC-udbygningen flyttes signalgivingen på en måde ind i førerrummene. Den udvendige signalgiving får mindre betydning, idet den, lidt forenklet sagt, dels bliver et reservesystem og dels er sikkerhedssystem for traktion, der ikke kan fremføres med mere end 80 km/h, eksempelvis arbejdskøretøjer. DSB sikring er derfor i gang med at undersøge, i hvilket omfang de ydre signaler kan reduceres på strækninger, der har fuldstændig ATC-sikring.

Det vil give mulighed for færre fejl i signaler, fordi færre lamper kan gå itu, færre driftsomkostninger, fordi standssignaler kun skal dække det lave hastighedsområde, billigere sikringsanlæg, fordi nogle signaler kan undværes - og også billigere, fordi flere leverandører til anlæggene kan komme på tale.

Et af de første eksempler på denne målsætning er strækningen Lunderskov-Esbjerg. Her etableres automatiske linieblok- og ATC-anlæg samtidig, medens F-signalerne (de fremskudte) bortfalder (spares væk).

★

MY'erne får nu ranger-platforme på stribe - på disse fotos af MY 1154, optaget med 33 dages mellemrum, kan forandringerne bemærkes. Det ældste foto er fra 10. november 1994, Holbæk, hvor de seks Tdgs'ere skal videre ad OHJ (Johnni Lassen). Det nyere viser brugen af platformen, mens MY 1154 løber om papirtoget i Ringsted, 13. december 1994.



DSB har udarbejdet en ny fjernstyringsstrategi, hvoraf det bl.a. fremgår, at den ny-etablerede FC Esbjerg skal styre strækningerne Esbjerg-Holstebro, Esbjerg-Lunderskov og Bramminge-Tønder. Fjernstyringscentralen blev taget i brug, den 25. marts, jf. »jernbanen«, nr. 2/95, side 100.

★

Nye typer standssignaler er dukket op på DSB-strækninger. Det drejer sig om to såkaldte »§17 mærker« (efter paragraffen i SR): 1) »Strækning med ATC begynder« (sorte bogstaver ATC på hvid bund i rød

ramme) og 2) »Strækning med ATC ender« (samme tekst som anført ovenfor, men med rød overstregning).

Som forsøg - og affødt af nyt behov på grund af nye materieltyper (ER og MF), hvor de nuværende standsningsmærker ikke er hensigtsmæssige - er der på stationerne København H., Ringsted, Fredericia og Horsens opstillet nye standsningsmærker, som angiver toglængden i meter. Tog, der skal ekspederes ved perron, skal standse med førerpladsen ud for det mærke, der angiver togets længde. Såfremt der ikke er et mærke, som angiver den aktuelle tog-



Rangermanøvrer bringer toget ud i omgivelser, man ellers ikke ser det i. Som her, hvor Næstveds boligblokke flankerer MH 414 på vej med fyldte papir-vogne til Maglemølle Allan Støvring-Nielsen, 27. februar 1994.



Kommunekemi har et stort antal privatvogne hos DSB. Her er det tankvogn 735 1 161-5, der er blandt de seneste anskaffelser. Foto ved Nyborg færge 28. januar: John Hansen.



Fcc(s)-vognene til ballast-transport er blandt DSBs talrigeste tjenestegodsvogne. Her Fccs 946 0 640-6 (Talbot 1964) i Svendborg, juli 1994. Foto: Flemming Søeborg.

DSB godsvogne 31/12 1994

Antal	Litra	Nummer lavest-højest	Bygge- år og -sted	Tara t	længde bredde bdfi				højde midte m	højde side m	rum- fang m³	Gulv- højde o sok m	Doråbning bredde højde		Længde Aksel- over puffere afstand		Bemærkninger
					m	m	m²						m	m	m	m	
2153 Lukkede godsvogne																	
98	Gbs	01 86 150 0 000 - 150 0 099	W 62/63	13,5	12,70	2,60	33,0	2,60	2,25	82,2	1,24	2,50	2,15	14,02	8,00		
333	Gs	01 86 120 2 800 - 120 3 999	S 61/64	11,8	9,26	2,71	25,0	2,71	2,10	63,0	1,24	2,00	2,00	10,58	5,70		
	Gs	46 86 120 4 000 - 120 4 004	-	11,5	9,26	2,70	25,0	2,71	2,10	63,0	1,24	2,00	2,00	10,58	5,70		
98	Gs	01 86 123 0 000 - 123 0 299	S 65/66	11,5	9,26	2,70	25,0	2,71	2,10	63,0	1,24	2,00	2,00	10,58	5,70		
99	Hbbillns	01 86 245 7 000 - 245 7 819	S 87/88	16,3	13,72	2,90	39,8	2,80	2,10	105,2	1,20	7,02	2,80	15,50	9,00		Flytbare skillevægge
400	Hbikks	42 86 237 8 000 - 237 8 737		15,5	12,78	2,60	33,2	2,97	2,30	91,2	1,19	6,31	2,30	14,02	9,00		
49	Hbillns	01 86 247 2 000 - 247 2 049	S 82/83	15,8	12,29	2,67	32,8	2,25	2,20	73,8	1,20	6,32	2,20	14,22	9,00		
529 ^A	Hbis	01 86 225 0 000 - 225 0 544	S 70/76	13,5 /13,7	12,77	2,67	34,1	2,70	2,07	85,0	1,20	6,23	2,07	14,02	8,00		
	Hbis	25 86 225 0 562 - 225 0 566	S 76	13,7	12,77	2,67	34,1	2,70	2,07	85,0	1,20	6,23	2,07	14,02	8,00		
96 ^B	Hbills	21 86 235 5 000 - 235 5 100	S 75/76	14,9	12,00	2,67	32,0	2,25	2,07	72,0	1,20	6,23	2,07	14,02	8,00		Luftbølge »Daberkow«
1	Hbills	42 86 227 4 001		14,1	—	2,67	33,5	2,21	2,07	—	1,20	6,23	2,07	14,02	8,00		Flytbare skillevægge
97 ^C	Hios-v	42 86 230 7 000 - 230 7 099	U 81/82	14,0	—	2,50	—	2,93	2,68	—	1,22	1,37	2,93	10,58	5,70		Isoleret. Faste skillevægge
296	Tdgs	21 86 074 0 000 - 070 0 019	T 66	12,5						38,0				9,64	6,00		Selvtømmende. Svingtag
	Tdgs	21 86 074 0 020 - 074 0 299	T 68/ S 69/72	12,8						38,0				9,64	6,00		Selvtømmende. Svingtag
12	Ucs	25 86 910 5 001 - 910 5 108	W 61	11,0						34,0				9,27	5,30		Trykløfttømning
20	Uds	42 86 911 0 000 - 911 0 019	-	12,5						40,0				9,64	6,00		Selvtømmende
25	Upps	46 86 914 1 600 - 914 1 624	D 90/91	13,5						30,0				11,34	6,46		Selvtømmende
1727 Åbne godsvogne																	
30	Eaos	11 86 533 0 000 - 533 0 029	P 90	21,8	12,79	2,76	35,3	2,02	2,02	71,3	1,24	1,80	1,80	14,04	9,00		
92	E	01 86 500 0 100 - 500 0 299	S 66	10,7	8,76	2,76	24,0	1,61	1,49	36,2	1,24	1,80	—	10,50	5,40		
17	E	01 86 502 0 000 - 502 0 399	S 58/59	9,6	8,76	2,76	24,0	1,61	1,49	36,2	1,24	1,80	—	10,50	5,40		
47	Es	01 86 552 0 100 - 552 0 299		10,7	8,76	2,76	24,0	1,61	1,49	36,2	1,24	1,80	—	10,50	5,40		
171	Kbs	01 86 333 0 100 - 333 0 449	S 61/65	12,5	12,50	2,77	34,6	0,45	0,45		1,24			13,96	8,00		
270	Ks	01 86 330 0 000 - 330 0 299	S 67/69	12,5	12,50	2,77	34,6	0,45	0,45		1,24			13,86	8,00		
15	Laaps	45 86 430 8 000 - 430 8 014		24,0	0)→	2,86	—	0,45	—		1,24			27,72	2x8,00		Dantainere. 0) 2 x 12,56 m
47	Lgins	21 86 443 0 000 - 443 0 049	S 80	11,2	12,30						1,175			14,80	9,00		Containere og veksellad
85	Lgmns	42 86 441 5 100 - 441 5 199	E 88/89	9,0	9,34						1,23			10,58	5,70		Containere og veksellad
9	Lgmns-x	46 86 441 5 200 - 441 5 209		9,0	9,34						1,12			10,58	5,70		Kun for særlige maskinkøle-veksellad
169	Lgs	41 86 442 5 000 - 442 5 168		12,0	12,78						1,19			14,02	8,00		Containere og veksellad
50	Ljips	42 86 411 8 000 - 411 8 031	-	12,3										13,86	8,00		+box transport
	Ljips	42 86 411 8 100 - 411 8 117	-	11,5										14,02	8,00		+box transport
80 ^D	Lps	41 86 412 8 100 - 412 8 180	F 90/91	12,0	12,77	2,68		1,98			1,25			14,02	8,00		
-	Res	11 86 393 6 000 - 393 6 019		25,0	18,50	2,64	48,8	0,40	0,40		1,235			19,90	14,86		
218	Rs	11 86 390 0 000 - 390 0 219	S 69/73	25,4	18,50	2,77	51,3	0,40	—		1,26			19,90	14,86		
50	Sdgmns	81 86 451 2 000 - 451 2 139	T 84/85	20,4	16,45						1,16			18,34	13,30		Containere / veksellad / sættevogn
100	Sgjmms	31 86 456 2 000 - 456 2 179	T 85	20,5	14,45						1,18			16,94	10,90		Containere / veksellad
126	Sgmns	31 86 455 1 000 - 455 1 150	R 89/90	18,5	16,30						1,155			17,54	12,50		Containere / veksellad
150	Sgns	31 86 455 6 000 - 455 6 199	S 77/81	17,6	18,40						1,16			19,64	14,60		Containere / veksellad

A) Heraf 26 Hbis-o

B) Heraf 1 Hbills-t

C) Heraf 2 Hios-tv

D) Heraf 1 Lps-x

Byggested:

D: Beholdere b. 1968-71, undervogne Scandia 63/64, sammenbygget af DSB 90/91.

E: Bygget 61/65 Scandia, ombygget 88/89 Nyborg.

F: Bygget 61/63 ASJ Falun, ombygget 90/91 VARIG Næstved.

P: Poprad

Byggested:

R: Rautaruukki

S: Scandia

T: Talbot

U: DSB/Waggon-Union (undervogne genbrugt fra udr. Gs-vogne.

W: Werkspoor

længde, køres frem til næste mærke. Er toget længere end angivet på sidste mærke, standses der ved S-mærket.

★

Med virkning fra den 28. maj 1995 gælder, at største tilladte hastighed for tog uden virksom ATC på strækninger med ATC er 80 km/h. Det får ikke alene konsekvenser for materiel, hvor ATC-udstyret er ude af funktion, men også for kørsel med veteranbanemateriel - og det gælder også materiel fra DSB Museumstog uden ATC - på alle DSB-strækninger. Sådanne tog må fremover fremføres med højst 80 km/h, uanset om materiellet eventuelt er godkendt til en højere hastighed.

Viborg »krymper«

Efter mange års forhandlinger er det omsider lykkedes for DSB at få en aftale i stand med Viborg kommune om, at kommunen overtager en del af de ledige jernbanearealer i det centrale Viborg. Det drejer sig om 28.000 m² øst og vest for stationsbygningen. Salgsprisen er knap 14 mio. kr.



Ved færgerne havner vognene ikke altid i »tog-logisk« rækkefølge. Som her i Nyborg, hvor en af MT'erne rangerer med en »fyrværkeri-Bcm« (blandt DSBs ældste personvognsmateriel) og en tømmervogn af litra Lps. Flemming Søeborg, 2. november 1994.

Privatejede vogne (315)

00-44	6	Pbm	Post Danmark
00-83	8	P	-
120 4	48	Gs	Kommunekemi A/S
336 0	2	Kls	I/S Fasan
455 1	25	Sgmns	Kombidan Amba
473 3	20	Simmps	Hærens Materielkommando
665 0	18	Fals	Vestkraft I/S
700 1	4	Zk	Kommunekemi A/S
705 1	12	Z	-
712 5	2	Zck	-
720 3	38	Zkk	-
735 1	49	Zs	-
716 5	5	Zc	Kemira Danmark A/S
722 5	3	Zckk	-
736 5	22	Zcs	-
742 5	2	Zckks	-
783 9	7	Zacns	-
786 5	3	Zacs	-
740 4	1	Zkks	Dansk Ammoniakfabrik
788 0	2	Zaes	Vestkraft I/S
791 4	20	Zagkks	BP Gas A/S
791 5	5	Zagkks	Primagaz A/S
807 4	10	I(b)gps	Mayo Salater A/S
935 0	3	Uaks-x	Expotrain ApS

Privatejede vogne er nummereret enten som personvogne (fx Post Danmarks vogne) eller som godsvogne ved brug af det internationalt aftalte nummer- og litreringssystem (bogstavlitra anføres normalt ikke på privatejede vogne indregistreret i DSBs vognpark) - efter de retningslinier, der er anført for tjenestevogne. Vogne i 700-serien er eksempelvis beholdervogne.

Tjenestevogne er nummereret i det internationale system enten som godsvogne (her i oversigten angivet med det 5.-8. ciffer) eller som personvogne (for vogne egnede til hastigheder over 120 km/h) - i oversigten opført individuelt med angivelse af det 5.-11. ciffer.

Tjenestevogne

To-akslede vogne (938)

941 2	11	DSB bane, tjenestegodsvogne, lukkede
941 3	21	DSB materiel/stab/bane, tjenestegodsvogne, lukkede
942 1	1	DSB stab, tjenestegodsvogn, lukket
943 1	3	DSB bane, tjenestegodsvogne
943 3	180	DSB bane, tjenestegodsvogne, lavsidede
944 1	10	DSB bane, tjenestegodsvogne
944 4	39	DSB bane, tjenestegodsvogne, lavsidede
945 0	1	DSB materiel, tjenestegodsvogn
945 1	39	DSB materiel/stab/bane, tjenestegodsvogne, åbne højsid
946 0	327	DSB bane, selvtømmende ballastvogne
947 0	8	DSB materiel/bane, beholdervogne for brændolie
949 0	4	DSB materiel, beholdervogne for bremsesand
950 0	2	DSB bane, tjenestevogne
950 1	256	DSB bane, skinne- og svelletransportvogne
950 2	7	DSB bane, tjenestegodsvogne
950 3	8	DSB bane, specialvogne (løbevogne for skinnekran)
951 2	14	DSB materiel, tjenestegodsvogne
951 3	2	DSB gods, specialvogne (brovægtsprøvevogne)
951 3	1	DSB materiel, specialvogn (generatorvogn)
952 2	2	DSB materiel, tjenestegodsvogne
952 3	2	DSB materiel, specialvogne (løbevg. f. hjælpevognskran)

Vogne med fire eller flere aksler (101)

980 0	40	DSB bane, bogietjenestevogne
980 2	1	DSB bane, bogietjenestegodsvogn
980 3	29	DSB bane, specialvogne (snepløve/skinnekraner m.v.)
981 0	2	DSB materiel, bogietjenestevogne
982 0	2	DSB materiel, bogietjenestevogne
982 3	3	DSB materiel, bogiespecialvogne (hjelpevognskraner)
994 0	12	DSB bane, bogieballastvogne
99-92 001		DSB materiel (Målevogn 1)
99-89 002		DSB materiel (Målevogn 2)
99-89 003		DSB materiel (Måleledsagevogn)
99-69 005		DSB materiel (Målevogn 5)
99-44 100		DSB bane (Målevogn for strækkningsradio)
99-89 101		DSB bane (Måleledsagevogn)
99-69 302		DSB materiel (Mandskabsvogn/hjelpevognskran)
99-69 303		DSB materiel (Hjelpevogn 2)
99-69 304		DSB materiel (Hjelpevogn 1)
99-69 305		DSB materiel (Hjelpevogn 3)
99-69 306		DSB materiel (Hjelpevogn 4)
99-69 307		DSB materiel (Værktøjsvogn/hjelpevognskran)

Vognantallet angiver beholdningen pr. 31. december 1994



Rangering - er det også UDRangering? I hvert fald rangeres der næppe meget mere med »Hotel Sidesporet«, der blev opstillet som herberg for hjemløse ved Tagensvej/Lersøen i København. Efter den manglende sporforbindelse at dømme var »Hotel Blindsporet« måske et mere dækkende navn? På John Hansens foto fra 30. september 1993 ser vognene fortsat ud til at være i nobel stand, mens Flemming Søeborgs foto fra den anden ende af stammen 26. juli 1994 afslører, at en ildløs kan vende op og ned på meget.



Handelen skal ses som et led i DSBs bestræbelser på at afhænde arealer, som der ikke længere er brug for til jernbanemæssige formål. Men DSBs interesse ligger også i, at man ved at sælge disse arealer kan skabe ny aktivitet omkring den lokale station.

Viborg kommune vil benytte arealerne til etablering af en ny rutebilstation og til sportsanlæg. Tidligere har der også været tale om forretningsbyggeri, men det blev opgivet. Trods det nu aftalte salg har DSB stadig ledige arealer at tilbyde i Viborg på grund af den indskrænkning af sportsarealet, som er foregået inden for de seneste år.

El-drift i vest

Elektrificeringskoordineringen begyndte i april at sætte spænding på køreledningsanlægget mellem Nyborg og Fredericia samt Fredericia og Taulov og omfartsbanen Snoghøj-Taulov. Det skete i forskellige etaper af hensyn til de målinger, der skal foretages, og man startede med afsnittet Aarup-Ullerslev.

Efter at hele strækningen var klar den 31. maj, kan der foretages kørsel med belastningstog for at sikre, at anlægget kan levere den nødvendige kapacitet. Til disse kørsler anvendes et EA-lokomotiv fra Sjælland. 19. juni regner man med at kunne aflevere strækningen klar til drift.

Elektrisk drift i større omfang på denne strækning vil man først kunne opleve, når den faste forbindelse over Storebælt er i brug. Men efter al sandsynlighed vil der i løbet af vinterkøreplanen 1995-96 dukke elektriske regionaltog (ER) op som afløsere for nogle af MR-togene mellem Odense og Fredericia. Bag dette ligger et behov for indøvelse af lokomotivførere, og det foregår rent praktisk bedst i tog i ordinær drift.

Drift og administration

Driftsberetning 1994

DSBs driftsresultat for 1994 blev 208 mio. kr. bedre end resultatet for 1993 og dermed DSBs økonomisk bedste siden 1986, når der ses bort fra forhold, der skyldes ændret rengskabspraksis.

Det forbedrede resultat skyldes større indtægter - 6.721 mio. kr. i forhold til 6.427 mio. kr. i 1993 - hvilket er en stigning på 4,5 pct. Udgifterne er steget med én pct. - fra 7.953 mio. kr. i 1993 til 8.039 mio. kr. i 1994. DSBs samlede årsresultat blev et minus på 1.318 mio. kr. I 1993 var årsresultatet 1.526 mio. kr.

DSB passagerer havde i 1994 passagerfremgang for InterCity, S-tog og regionaltog, medens antallet af passagerer i internationale tog faldt. Rederiet havde en markant fremgang på lastbil- og personbil-overførsler,

medens DSBs forpagtningsindtægter er faldet lidt. DSB gods har haft en fremgang i transporterede mængder på næsten 16 pct. DSB busser klarede sig godt og udvidede kørslen som følge af vundne licitationer. Rejsebureauerne forøgede salget med seks pct., medens der ikke var tale om resultatforbedring.

De samlede investeringer blev i 1994 på knap 2,5 mia. kr., hvilket er et fald på godt 450 mio. kr. sammenholdt med 1993. Det mest markante fald skyldes færre udgifter til rullende materiel som følge af den udskudte overtagelse af Det nye elektriske Regionaltog. Desuden ophævede DSB kontrakten på nye rangerlokomotiver. Der er dog primært tale om en udskydelse af investeringer.

Antallet af ansatte blev i 1994 reduceret med 353 til 20.044.

Ny pressechef

DSB fik 1. maj ny pressechef. Det er den 46-årige informationschef *Henrik Uhre-Prahl*. Han har mange års erfaring fra stillinger som informationschef i private virksomheder. Han kom fra en stilling som informationschef for den danske afdeling af den internationale organisation for naturbeskyttelse: Bird Life INTERNATIONAL.

Henrik Uhre-Prahl blev uddannet som journalist på Svendborg Avis og arbejdede derefter på Fyns Tidende. I 1974 blev han informationsmedarbejder og direktionssekretær hos ISS. Herudover har han bl.a. været viceinformationschef i De forenede Bryggerier, viceinformationschef hos A. P. Møller/Dansk Undergrunds Consortium og informationschef hos A. P. Møller.

Længere rejsetid

For InterCity medførte køreplansskiftet søndag den 28. maj en række ændrede minuttal. Flere minutjusteringer skyldes behovet for mere tid til samling/adskillelse af IC-tog i Fredericia. F.eks. vil togene køre fra Struer over Herning to-tre minutter tidligere på strækningen Brande-Vejle. I modsat retning ankommer togene fem minutter senere til Herning, hvor holdetiden reduceres. Tilsvarende vil IC-togene køre fra Esbjerg ét minut tidligere end i vinterkøreplan 1994/95.

DSB skal i gang med en større ombygning af spor- og sikringsanlæg i Århus. Det medfører minutjusteringer for InterCity og regionaltog mellem Århus og Aalborg/Frederikshavn og mellem Århus og Struer over Langå.

På Sjælland kører InterCity mod København to-fire minutter senere end i vinterkøreplanen, og InterCity ankommer til København i minuttal 52. Ændringen giver mere tid til samling af tog i Korsør.

Køreplanen for togene fra Korsør og fra Nykøbing Falster mod København er ligeledes ændret. Rejsetiden er forlænget med tre-syv minutter, og de faste minuttal er ændret. Formålet er at skabe bedre robusthed i køreplanen, dels ved at skabe større afstand mellem togene, dels ved at forlænge køretiden.

En større sporombygning mellem Korsør og Ringsted betyder ændringer for tog i aftentimerne. Passagerer i enkelte tog må regne med forsinkelser på 5-10 min. Sporombygningen varer frem til vinterkøreplansskiftet den 23. september.

Pendlere på strækningen Næstved-Køge-Roskilde fik ét af de tidligere gennemkørende tog til København igen. Desuden kører et meget tidligt morgentog (4416) igennem til København. Gennemkørende tog er et stort ønske hos pendlere mellem »Lille Syd« og København.

Til gengæld har passagerer fra »Lille Syd« fået længere ventetid i Roskilde, hvis de skal videre mod København, fordi køreplanen for timetogene mellem Roskilde og Østerport »bindes sammen« med Kystbanen. Det betyder, at togene fra Roskilde fortsætter til Helsingør - og vice versa. »Sammenbindingen« er sket for yderligere at reducere antallet af tog mellem Østerport og København H.

I øvrigt er antallet af tog på Kystbanen kraftigt reduceret mandag-fredag. Mellem kl. 9 og 15 køres hvert 20. minut fra København H. til Helsingør. Togene standser ved alle stationer. Det betyder, at der køres efter samme køreplan hele ugen bortset fra myldretiderne, hvor der køres efter en særlig køreplan med varierende minuttal.

Også togene i det vestlige Danmark er blevet påvirket af den generelle tendens til forlængelser af køretiden for at sikre en større præcision i trafikken, men også den kommende ombygning af sikrings- og sporanlæg på Århus H. spiller ind. Det betyder ændringer i minuttallene for togene til og fra Fredericia og mod Langå-Struer. Endvidere bevirker det, at Hadsten ikke længere betjenes af regionaltogsystemet Århus-Struer, men derimod af InterCity.

I Sønderjylland og på strækningen Fredericia-Århus er en del ændringer affødt af, at de internationale tog mellem Jylland og Tyskland nu kører efter nye planer.

På Odense-Svendborg banen er kørslen til og fra Odense Sygehus reduceret på grund af ringe benyttelse. En del tog standser ikke længere i Rudme, Pederstrup og Højby.



I Aabenraa er det togmaskinen, der skal rangere. På dette foto skaber de mange vogne pladsmangel og 110 procents udnyttelse af frispormærkerne! 27. februar 1995: Allan Støvring-Nielsen.

I Esbjerg-området er igangsat 1. etape af det såkaldte pendlerprojekt med flere tog i myldretiderne på strækningen Varde-Esbjerg og Ribe-Esbjerg. På grund af ressourcemangel har alle de planlagte udvidelser ikke kunnet gennemføres i denne omgang.

Biltog over Storebælt

DSB er i gang med at undersøge, om der vil være et marked for biltog via den faste jernbaneforbindelse over Storebælt. Biltoget skal først og fremmest køre med lastbiler og trailere, så godstransportørerne sparer chaufførtid, brændstof og slid på dæk og materiel. Det vil være nærliggende at køre biltoget mellem Høje Taastrup og Taulov, som begge ligger tæt ved motorvejssystem og jernbane.

I de kommende måneder vil det blive undersøgt, om godstransportørerne er interesseret i at flytte lastbiler og trailere over på skinner - og det realistiske prisniveau for et biltog. DSB forestiller sig fire daglige dob-

belture, og en rejsetid på 2½ time. Det kan ikke afvises, at der også kan blive tale om at transportere personbiler med biltoget f.eks. i forbindelse med højtider, men det vil i givet fald blive lastbiler og trailere, som skal sikre økonomien i forbindelsen. Biltog til både lastbiler og personbiler kendes bl.a. fra Schweiz.

Planerne om et biltog over Storebælt er endnu på et meget foreløbigt plan. De nødvendige investeringer i to lokomotiver, biltogsvogne og terminaler ventes at løbe op i 140-150 mio. kr.

Løgstørbanen

Den 80 km lange godsbane mellem Viborg og Løgstør bevares næppe i fremtiden. Den giver DSB et driftsunderskud på 2,5-3,5 mio. kr. om året. Godsmængderne på strækningen er faldet støt til 18.000 tons i 1994 mod 27.000 tons i 1993. I år dropper Carlsberg/Tuborg jernbanen som transportør, og det vil nedbringe antallet af godstransporter yderligere. Udsigterne er, at der årligt kun vil køre godt 700 godsvogne på banen. Det svarer til to-tre godsvogne om dagen.

DSB gods ser ingen muligheder for at opdyrke markedet, så den negative udvikling kan vendes. I øvrigt ville Løgstørbanen stadig give underskud, selv om det skulle lykkes at fordoble godsmængderne. Den nye godsdirektør Bruno Wigandt peger på, at DSB gods fra godsterminalen i Aalborg kan betjene områdets erhvervsliv tilfredsstillende, hvis Løgstør-banen nedlægges. Et andet argument for at nedlægge Løgstørbanen er, at banen skal moderniseres for et meget stort beløb, hvis den fortsat skal holdes i drift.

Trafikminister Jan Trøjborg bebuder, at grundlaget for en endelig beslutning vil blive tilvejebragt om kort tid. For en nedlæggelse kræver Folketingets vedtagelse.



Post-rangering? Jo, endnu findes der røde postvogne - som privatvogne for postvæsenet. Her rangerer MH 385 med én af dem ved Midtsjællands Postcenter, Ringsted. Foto: Allan Støvring-Nielsen, 27. marts 1995.



Sidste: Den nyeste udvikling i »sagen om Løgstørbanen« tyder på, at »sagen« skal undersøges endnu en gang - bl.a. på baggrund af analysen offentliggjort i »jernbanen« nr. 1/95. Se andetsteds i dette nummer (red. bem.).

★

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

Havnerangering kan bl.a. ses i Køge, som Allan Støvring-Nielsen gjorde det 16. marts 1995.

G

for Gedser!



Hvis ikke andre beslutninger tages, nærmer nedlæggelsen af banen Nykøbing Falster - Gedser sig med raske skridt. Inden den effektueres, kan DJK-medlemmer dog nå at komme med Triangel-vogne dertil (ME - se om udflugten andetsteds i dette blads). ME er også betegnelsen for dagens køretøjer på Gedserbanen, der stadig får grønt lys et par gange om dagen. Til venstre er PU-sig-

nalet i Nykøbing sat (Allan Støvring-Nielsen, 13. marts 1995), og ovenfor trækker ME 1533 vogne i land fra FS Warnemünde (John Hansen, 19. maj 1990). Nedenfor et glimt fra strækningen, nærmere bestemt syd for Væggerløse, hvor ME 1507 + Bn-v + Bn-o + B-t udgør returløbet fra »Neptun«. Foto, 26. december 1994: John Hansen.



Persontogsmateriel

Siddevogne

(533)

A (RIC)	5
AB (RIC)	13
ABns	27
ADns	12
ADns-e	22
B	113
B (RIC)	32
B-t	24
Ba (RIC)	3
Ba	7
Ba-x	10
Bab (RIC)	4
Bk-x	5
Bn-o	117
Bn-v	100
Bn-x	2
BD (RIC)	7
BDan	14
BDdk (RIC)	2
BDn	14

Liggevogne

(26)

Bc (RIC)	6
Bcm (RIC)	4
Bcm	13
Bcm-o	3

Sovevogne

(17)

WLABm (RIC)	2
WLABmh (RIC)	5
WLABr	10

Specialvogne

(7)

S (RIC)	1
WRD (RIC)	2
WRm (RIC)	3
ECO	1



Slutrangeret: Mange spor, ingen vogne. Det var situationen i juli 1994 på Lersøen rangerbanegård. Foto: Flemming Soeborg.

Udflugter

Udflugt til Gedser med videre

Udflugtsafdelingen spiller ud med en frisk tur fra København til Gedser med to Triangelvogne kørende ryg mod ryg. Det drejer sig om DSB ME 33 og ME 35, begge bygget i 1927. Disse vogne tilhører til dagligt Helsingør Jernbaneklub og Dalmosebanen, hvor de kører henholdsvis som LNJ M4 og SNNB M5. Her er altså tale om et samarbejdsprojekt mellem flere klubber og det er en linie vi vil fortsætte ved flere udflugter i fremtiden.

Anledningen til denne udflugt er at persontrafikken snart ophører på Gedserbanen, ligesom overførslen af vogne fra Tyskland. Der køres med Triangelvogne på denne udflugt, da det i perioder var sådanne tog, der besørgede den lokale persontrafik på banen.

Det forsøges at gøre vognene så originale udvendigt som muligt, bl.a. er det muligt at vi kan fremskaffe DSB-litreringer til begge vogne. LNJ M4 vil gå forrest på strækningen København-Gedser, da den er mest original i udstyr og bemaling. Hvis det er muligt afmonteres den privatbaneagtige banerommer under næsen på SNNB M5.

Der køres søndag d. 27. august fra Københavns Hovedbanegård kl. 7.00 til Køge ad S-banen. Mellem Køge og Næstved køres arbejdstog, dvs. der vil være tid til en hel del fotostop både ved stationer og på fri bane. Fra Næstved køres til Nykøbing F. og der køres igen arbejdstog herfra og til Gedser, med ankomst 11.45.

Vi tager nu færgen til Tyskland, og er først tilbage i Gedser igen kl. 20.00. Der vil både



Ryg mod ryg, to DSB Triangelvogne, her Me + MC. Fotoet viser Me33 = LNJ M4 fra Helsingør Jernbane Klub sammen med Mc651 fra ØSJK ved Mårup, april 1989. På Gedser-turen, 27. august, vil det være to Me-motorvogne. Der vil blive gjort en indsats for at gøre for eksempel lygteføring m.m. så korrekt som muligt.

i Gedser og i Tyskland være mulighed for at opleve færgerangeringer inden vi kl. 20.40 returnerer til København med »Neptun«, der ankommer til Hovedbanegården kl. 23.00. tiden i Tyskland kan man bruge til at køre med eller fotografere S-tog, provogne o.m.a.

Prisen er for voksne 325,- kr. og for børn under 12 år 225,- kr. Det kan synes dyrt, men det skal pointeres at de to Triangel-

vogne kun rummer 60 rejsende og at ihvertfald M4 er ret dyr i drift. Vi håber at mange trods prisen vil finde turen attraktiv.

For at kunne komme med på turen indbetales beløbet på girokonto nr. 8 11 10 06, Udflugtsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. inden d. 5. august.

Skulle der tilmelde sig flere end 60 rejsende, vil der blive foretaget lodtrækning blandt de, der har tilmeldt sig rettidigt.

Tilbringertoget til DJKs generalforsamling, 18. marts 1995, Mo 1848 - Eh 6762 - Cle 1672, fotograferet mellem Dalmose og Næstved. Denne udflugt var desværre plaget af at banetjenesten havde glemt at fjerne sporspærringen lige udenfor Slagelse. Det kostede to-tre fotostop. Men der var dog flere gode muligheder, som bl.a. det viste foto dokumenterer.



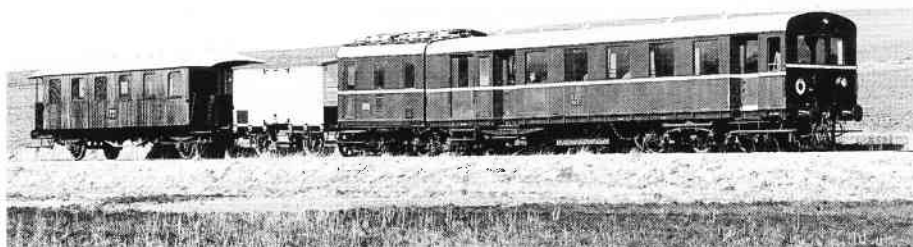
»Ved bommen«, Slagelse 18. marts '95. Foto: Wilhelm Frendrup (øvrige fotos: Alf Blume).

Mo-indtryk - og en tur til Mariager i april...

Tilrejse i eget, originalt tog. Klassisk oprangering: Mo-Cle-Cle, en hel dag med smukke privatbanetog på en af Danmarks kønneste strækninger, det er hvad man kan få, hvis man deltager i en udflugt i DJK-regi. Glade mennesker i glade landskaber, hvad også de her viste billeder skulle vise - de glade mennesker stod dog bag ved kameraerne. En stor tak skal der fra Udflugtsafdelingen lyde til MHVJ for nogle meget fine tog med nymalede og nylakerede vogne, en fryd at se. Vi var jo godt klar over at det friske udseende på de fleste køretøjer skyldes det snarlige jubilæum, men det var alligevel rart at man så tæt på Jubilæumsdagen havde tid til at modtage de over 50 udflugtsdeltagere og betjene os med godt humør.

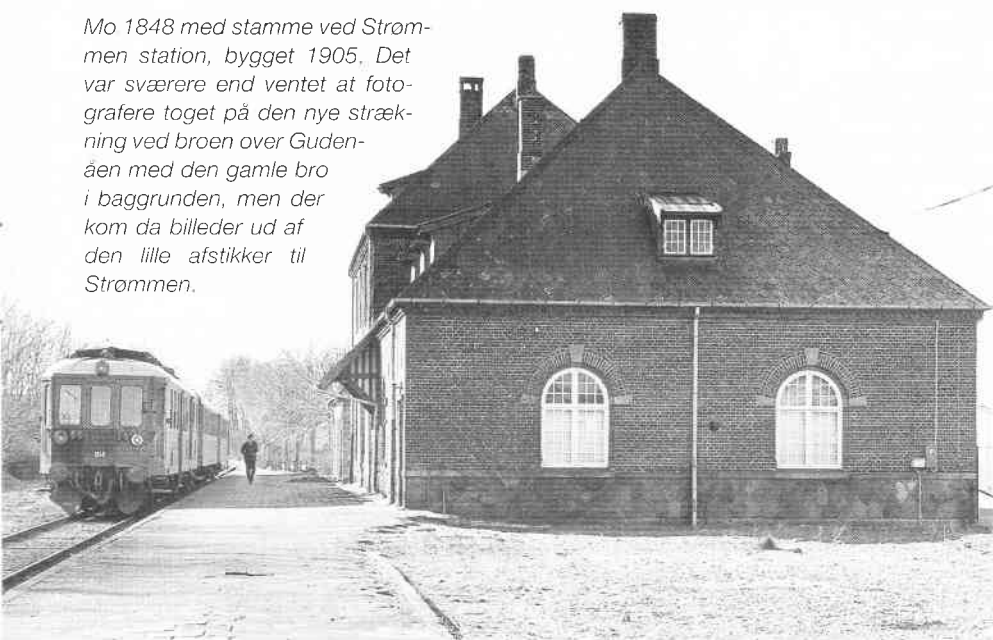
På hjemturen havde Mo 1848 en del problemer med at holde tid, og varten var til tider kun 40 km/t op ad bakkerne. Det skal lige siges at de problemer nu er løst og at Mo 1848 har fået en hel del af sine oprindelige hestekræfter igen.

Venlig hilsen Alf.



Turdeltagerne blev i Fårup hentet af et HHJ tog oprangeret af HHJ M 2 (1932), HHJ F 43 (1898) og HHJ C 27 (1924). At M2s motorende går bagerst understreger det pudsige i togets fremtoning. MHVJ, 8. april 1995.

Mo 1848 med stamme ved Strømmen station, bygget 1905. Det var sværere end ventet at fotografere toget på den nye strækning ved broen over Gudenåen med den gamle bro i baggrunden, men der kom da billeder ud af den lille afstikker til Strømmen.



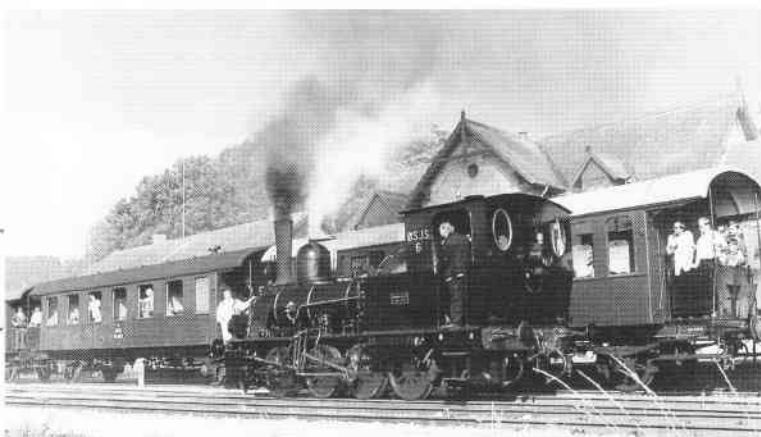
Dampskyer over Polen til Morup-kongres

I forbindelse med den 42. Morup-kongres er der omfattende særtogs- og udstillingsarrangementer i Polen i dagene fra 9. til 15. september 1995. Programmet omfatter ud over kongres-byen Poznan udflugter til det polske »damp-mekka« Wolsztyn, smalsporsmuseet i Sochaczew vest for Warszawa og bl.a. Chabowka i det sydlige Polen. Interesserede kan få yderligere oplysninger gennem DMJU's

Ib Damm, Terrasserne 17,
2700 Brønshøj. Tlf. 31 60 31 96 (aften).



Et Ålborg Privatbanetog med ML 5203 som trækraft bragte udflugtsdeltagerne tilbage til Fårup. Oprangering ML-AHB C 45 - FFJ H 411 - FFJ T 1010 - AHJ Em 78, et skont blandettog, som vi heldigvis fik mange fotomuligheder af. Foto mellem Handest og Fårup. Ved Fårup var der mulighed for at se de to Frichs'er Mo 1848 fra 1954 og ML 5203 fra 1936 sammen. D maskine-gruppens Mo 1848 er bakket ud i venstre hovedspor og kom først over i højre spor syd for Fårup.



D-maskine gruppen kører hver torsdag mellem Slagelse og Gørlev i juli måned. Det er altså her man skal opleve Danmarks ældste driftsklare strækningslokomotiv, ØSJS nr. 6, bygget 1895, hundredeårsjubilaren. Foto: Rødvig, 3. sept. 1994.

Frichs-veteraner fra DJK på banen igen

For dem, der ikke nåede Frichs-udflugten til Mariager i april (se billederne), er der andre lejligheder til at stifte bekendtskab med DJK-veteranerne. Dels hos D-maskinegruppen og MHVJ, der jo lagde materiel til udflugten, men også i august, når DSB museumstog vest byder til åbent hus i »hovedkvarteret« i Randers remise. Datoerne er 12.-13. august, og temaet for årets udstilling er netop Frichs-køretøjer.

Planen er at vise Frichs motormateriel fra forskellige tidsaldrer. Af DJK-disponeret materiel vises AHJ ML 5203, HHJ M 2, VNJ DL 12 samt (kørende) DSB F 653, alle fra MHVJ, og D-maskine-gruppens MO 1848. Desuden vises en lang række af DSBs museumskøretøjer samt eksempler på typerne i drift. Også DSB museumstog vests store samling af såvel restaureret som urestaureret materiel kan ses, ligesom modeller, jernbane-effekter m.v. F 441 vil på skift med F 653 køre udstillingsgæster i pendulfart mellem stationen og remisen på Hvidemøllevej 10 a. Der køres også særtog i forbindelse med udstillingen. Overnatning i liggevogn er mulig. Yderligere oplysninger kan fås hos DSB Museumstog Vest, John Armstrong Pedersen, Silkeborgvej 667, 8220 Brabrand. Tlf. 86 26 33 23.



Foruden DJK-køretøjerne vises der i Randers naturligvis masser af DSB-litto. Her to af dem: Øverst MS-lynetoget, nederst F 441, der begge hører under arrangøren, DSB Museumstog.

Foto: John Armstrong Pedersen.

JERNBANE BØGER

Nyheder

Med dampen oppe 1970-95, Mariager-Handest Veteranjernbane

Hæftet er udgivet i anledning af MHVJs 25 års jubilæum og har været bragt som tillæg til JERNBANEN nr. 2/95. Men til forskel fra tillægget i JERNBANEN er hæftet forsynet med farvefor- og bagside og er således fire sider større end tillægget i JERNBANEN.

Best. nr. D 118
Pris kr. 40,00.

Svend Hovard, De Danske Jernbanebureauer og deres stempler

Del 1. Øerne. 250 sider.
Del 2. Jylland. 300 sider.
Begge A5 format.
Bøgerne er registranter over samtlige af de bureaustempler, det danske postvæsen har brugt i de rullende postkontorer ved jernbanerne. Stemplerne er delt op efter jernbanernes strækninger. Del 1 indeholder tillige en historisk indledning samt en gennemgang af stempeltypene og en kildefortegnelse, medens del 2 udelukkende indeholder en oversigt over Jylland og Fyn.

En absolut perle for dem, som har jernbaner og filateli som hobby.

Del 1. Bestillings nr.: 0708. Kr. 198,00.
Del 2. Bestillings nr.: 0710. Kr. 198,00.

I serien *Privatbanerne som rutebilselskaber* er netop udkommet et nyt hæfte om **Mariager-Faarup-Viborg Jernbane**. Hæftet, er på 19 sider med billeder og planer, og beskriver kort historien om Danmarks sidst anlagte privatbane som rutebilselskab.

Bestillings nr.: 1030. Kr. 39,00.

Nye postkort

Selvom sætternissen i sidste nummer af Jernbanen, lovede at der var fremstillet 10 nye postkort i år, må vi indrømme at det nærmer sig. Vi kan således denne gang tilbyde yderligere 4 nye postkort.

Best. nr. 7605

Limfjordsbanens FFJ nr. 34 med tog på Hjørring station, august 1993.

Best. nr. 7606

Limfjordsbanens SB M6 med tog på Tornby station på Hirtshalsbanen, pinsen 1992.

Prisen for 7605, 7606 er kr. 3,00 pr. stk.

Best. nr. 7517

MHVJs damplok HV 3 med persontog på True station.

Best. nr. 7518

Strækningsskort over MHVJ tegnet af den kendte tegner Erling Nederland, med den sædvanlige sans for sjove detaljer.

Disse to postkort er i A4 format.

Pris pr. stk. for 7517, 7518 er kr. 6,00.

For alle postkort gælder at der tillægges kr. 5,00 i porto, hvis ekspeditionen ikke overstiger kr. 30,00.

Svend Jørgensen dias

Der udgives denne gang to serier af Svend Jørgensens dias på hver 10 stk. Denne gang drejer det sig om:

Serie 11 - S-maskiner

1. S-maskine med beskedent godstog ved Snekkersten, juni 1959.
2. S-maskine i sne med godstog, Lersøen, februar 1960.
3. S733 og S? med persontog afg. Helsingør, august 1960.
4. S 740 med tog 416 21/4-1961 afg. Helsingør. (Sidste plantog med damp).
5. S-maskine med tog 427 ved Svane-møllen mod Helsingør, 21/4-1961.
6. S 740 puster ud ved remisen i Helsingør.
7. S 740 efter dagens tur med tog 416 og 463, Helsingør, 21/4-1961.
8. 2 S-maskiner baglæns med p-tog ved Snekkersten, 1963.
9. S-maskine med godstog i Hillerød, 1968.
10. S 740 i solskin, Helsingør, 1970.

Serie 12 - Kalvehavebanen

1. KB Scandia skinnebus, Langebæk, 15/7-1958.
2. KB Scandia skinnebus, Viemose, 15/7-1958.
3. KB Scandia skinnebus, Stensved, 7/3-1959.
4. KB Q 143, Stensved, 7/3-1959.
5. KB 2 med særtog, Vordingborg statsbanestation, 22/3-1959.
6. KB 2 med særtog, Gåsetårnet i baggrunden.
7. KB 2 omgivet af personer i tidstypisk klædedragt, 22/3-1959.
8. KB 2 set fra siden.
9. KB M 1 ved remisen.
10. KB M 1 solo efter nedlæggelsen, 24/5-1959.

Serierne koster kr. 65,00 pr. stk. og kan erhverves ved at forudindbetale beløbet på Jernbanebøgers girokonto 317-9176 inden den 10. juli 1995, se adressen i JERNBANEN. Leveringen forventes at kunne ske sidst i august. **Husk at angive på girokortet, hvilke serier og antal du bestiller.**

Oprydningssalg

E. L. Parbøl:

Sølvgades Kaserne 1765-1965

Et hæfte på 36 sider i A4 format, udgivet af Jernbanemuseet i 1969, hæftet beskriver kort Sølvgades kaserne historie fra opførelsen og frem til 1965. Sølvgades Kaserne nummer som bekendt i dag DSBs Generaldirektorat.

Spændende læsning for den, som interesserer sig for historie.

Pris kr. 40,00.

Begrænset antal.

B.B.

Bog anmeldelser



Vom Fehmarnsund zum Nordkap Af Richard Latten Eget forlag

Den kendte jernbaneskribent Richard Latten, der er bosiddende i Holland, har begået et aktuelt storværk om de Skandinaviske jernbaner. Værket er i to bind, hvoraf bind ét på 100 sider omfatter Danmark og Norge (kr. 225,-) og bind to, der er noget større, behandler Sverige og Finland (kr. 260,-). Begge bøger er garnheftet indbundet og i A4 format med farveomslag.

Richard Latten har altid haft en forkærlighed for de skandinaviske jernbaner, hvilket er tydeliggjort gennem det omfattende fotografiske materiale, der for størstepartens vedkommende er taget af forfatteren selv. Ca. halvdelen af bogens mange illustrationer er i øvrigt i farver, flot reproarbejde. Enkelte sort/hvide fotos står lidt svagt.

Bøgerne gennemgår de historiske udviklinger i alle fire nordiske lande, suppleret med detaljerede og opdaterede informationer om banerne i dag (inklusive kort). De fleste fotos er således kun 1-5 år gamle. Man fristes næsten til at sige, at det er en aktuell »Nordens Järnvägar« blot med vægten lagt på såvel indhold som billedmateriale (der er virkelig godbidder imellem).

Samlingen kan varmt anbefales til alle med lyster i det Skandinaviske. Begge bøger er tekstet i et meget let forståeligt tysk (der ikke bør afskrække), og kan købes samlet til en pris af kr. 450,- (eller enkeltvis) ved at benytte dansk girokonto 745-4084 v. Richard Latten.

Jan Forslund.

HUSK!

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



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 fejledekspeditioner og fejleksemplarer sker ligeledes hertil.

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

Indsendelse af stof og fotos

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

Oplag: 2.400 eksemplarer.

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 99

ISSN 0107-3702



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Flemming Jakieski, Kalvebod Brygge 40,
1560 København V. Tlf. 33 33 86 97

Foreningens telefonavis: 86 75 20 98

Med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.
(Ansvarshavende: Ole-Chr. Munk Plum)

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 á 1/8 side) kr. 2000,00

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

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen,
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.
- **Næstformand:** Ole-Christian Munk Plum,
Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj
Tlf. 86 75 25 40.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen,
Solbærvangen 39, 2765 Smørum.
Tlf. 44 65 73 13.
- **Sekretær:** Klaus Jørgensen
Durosvej 4, 2. tv., 2800 Lyngby
Tlf. 45 88 43 04.
- 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,
Gl. Kongevej 87, 3.th.,
1850 Frederiksberg C. Tlf. 33 25 54 25.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Borkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Peter Kastrop, D-maskinegruppen,
Christian Winthersvej 6, 6100 Haderslev.
Tlf. 74 52 20 71.
- Hans Meyer, Limfjordsbanen,
Blishonevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup.
Tlf. 98 38 31 27.
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trøjborgvej 2C, 3.tv., 8200 Århus N.
Tlf. 86 16 03 08.
- Alf Blume (suppleant),
Paltholmter, 46D, 3520 Farum.
Tlf. 42 95 53 92.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingør.
Tlf. 46 53 53 92.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- betyder valgt af banerne.

»Jernbanebøger«

Salgsafdelingen i DJK

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 93 20 02. 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, Blishonevej 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.

DJKs fynske afdeling

Frank L. Sørensen, Holbergsvej 29,
7000 Fredericia. 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, Viborg og
Frederikshavn.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

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

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Henning Møller, T. Tonnesensvej 7,
6740 Bramming. Tlf. 75 17 23 91.

Hong remise

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

Arbejdshold Fredericia Maskindepot

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

Flintholm station (Frederiksberg)

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



Sporhunden

Krydsordsopgaven i Nr. 2/95 blev løst af rigtig mange læsere, og blandt dem blev K. Joensen, Odder den heldige vinder af en bogpakke med jernbanebøger.

Sporhunden er denne gang taget til Storkøbenhavn. Vi har slettet kendemærkerne på fronten af S-toget, det skal jo ikke være nermt. Men mon ikke der alligevel er mange afslørende detaljer i billedet fra 22/7-94? (foto Jan Forslund).

Send dit gæt på stationens navn til redaktionen: Jernbanen, Vasevej 19A, 2840 Holte inden d. 15/7, og du er med i næste lodtrækning. /red.

15	☆		S			S	G			L	A		S		S		☆	V			
☆	L	O	K	O	M	O	T	I	V	S	K	O	R	S	T	E	N	E		A	
	Y	T	O	G		L	I	N	I	E				S	Ø	D	E		I	N	
	N	A			K	E	L		E		S	P	A		D		R	S		D	
	T		S	E	R			E	☆	S	P	O	R	S	T	O	P	P	E	R	
L	O	K	O	M	O	T	I	V		N	U	L		L	E	D	E	R	N	E	
	G	Å	S		E		D	A	L	E	R		D	A				I		K	
		R		Y	R	S	A		☆	D	V	Æ	R	G	S	I	G	N	A	L	
S	T	E	G			T		E	☆	E					A		A	G	R	E	
O		T	R	I	V	I	E	L	L	E		S	L	Ø	V		T	E	A	M	
D	A		I	L		N		S	E	N	A	T	O	R		I		R		M	
☆	H	A	S	T	I	G	H	E	D	S	V	I	S	N	I	N	G			M	E

KØRELEDNINGSMASTETYPESPERTER

15