



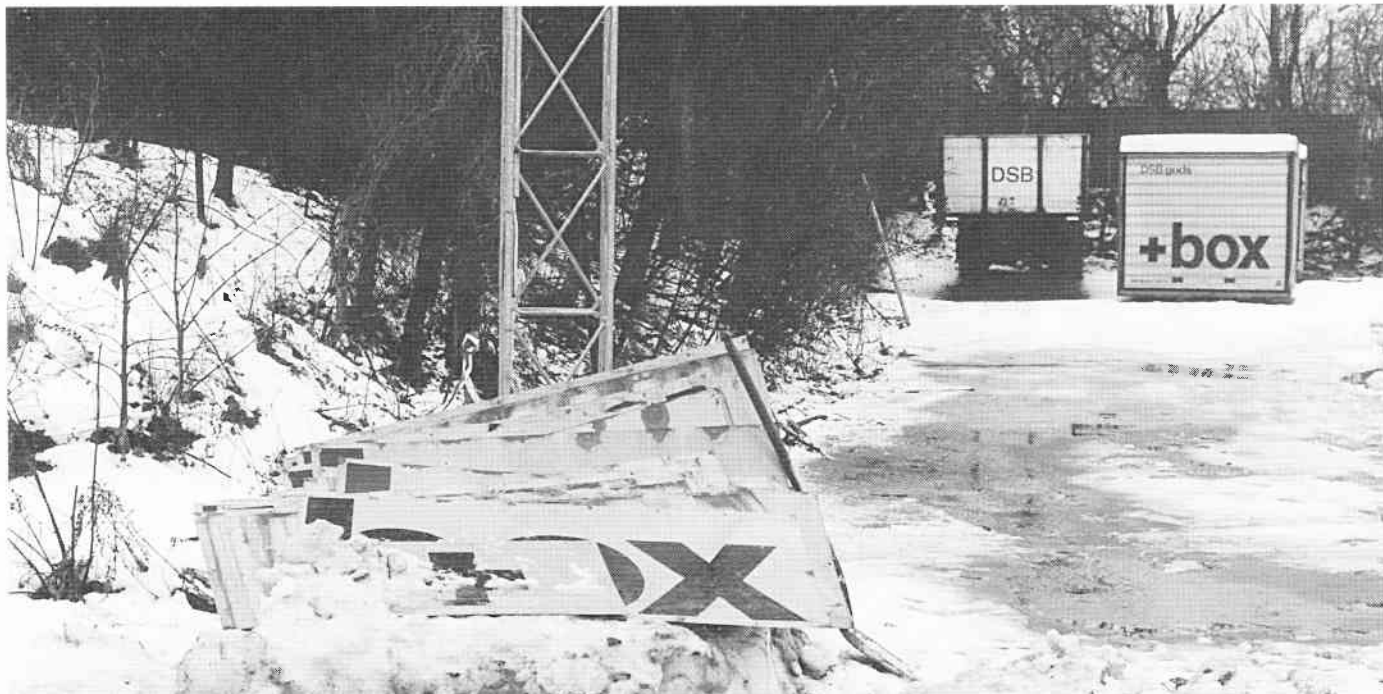
jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

4

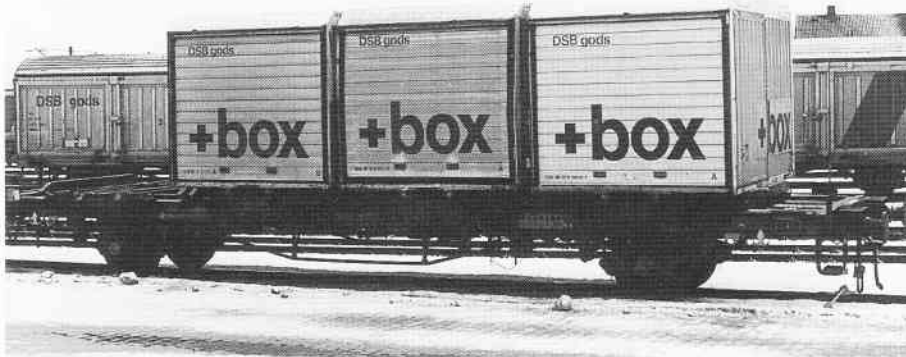
AUGUST-OKTOBER 1995





Forsiden: Mellem Brugsen og husen' snor Skagens havnebane sig afsted og gi'r, hvad man nok vil kalde »moderne jernbane-nostalgi«... - her med den nyanskaffede SB T 5 (ex DB). Læs mere om aktuelle begivenheder på det danske jernbanenet i dette nummers ekstra fyldige »jernbanenyt« fra såvel DSB som privatbaner, veteranbaner og færgeruter. Foto i Skagen, 13. juni 1995: Keld Haandbæk.

Inderside: »Minus til plus«, ville en kendt, dansk popgruppe måske ha' kaldt dette foto, der tydeligt illustrerer plus-boksens skæbne i Danmark. Hvorfor ka' ideen sælges af DSBs kolleger i andre dele af Europa, men ikke af DSB i Danmark? Svaret ligger ikke lige om hjørnet... Foto i Ringsted, februar 1995: Allan Støvring Nielsen.



Indholdsfortegnelse

DJK går på nettet.....	115
Forelsket i Danmark.....	116
Dengang og nu.....	119
Jernbanenyt - kort fortalt.....	120
• DSB-nyt.....	120
• Færgenyt.....	132
• Privatbanegods.....	133
• Privatbanerne.....	135
• Veteranbanerne.....	138
Udflugter.....	139
Læserne skriver.....	139
Bog anmeldelser.....	140
Generalforsamlingsreferat.....	141
Møder i DJK.....	142
Jernbanebøger tilbyder.....	142
Ordhunden.....	144

Nr. 5, 1995 ventes udsendt ultimo oktober 1995 under redaktion af Wilhelm Frendrup.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 5/95 - 1. september 95.
Sidste frist for stof til nr. 6/95 - 1. november 95.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 6. september 1995.

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

35. årgang nr. 4, august 1995

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Wilhelm Frendrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN:
Anders Riis

Så gik sommeren 1995

- meget varm, meget travl, i hvert fald for »jernbanen«s redaktør, der nu kan se tilba-

ge på et år, hvor bladet har været redigeret stort set som én mands foretagende. Det er baggrunden for, at bladet har været forsinket fem-ti dage hvert af de seneste numre: Det har i praksis ikke været muligt at »samle op« mellem to numre. Men fat mod, kære læsere, som undertegnede gør: Numrene 5 og 6 redigeres af Wilhelm Frendrup, mens en anden kan få et tiltrængt pusterum og (måske) komme til noget af al den korrespondance, der skammelig er blevet henlagt i det seneste år for dog at få bladet ud.

Tak for de mange pæne ord, der fra tid til anden tilflyder om det redaktionelle indhold - i dette nummer er der lagt ekstra vægt på »jernbanenyt - kort fortalt«, fordi der er sket meget, og fordi fotografer har leveret et flot billedmateriale. Nyheder og orientering om DJK og om danske jernbaneforhold har altid første prioritet her i bladet - hvilket tydeligt skinner igennem i dette blad.

Anders Riis

DJK går på nettet

Dansk Jernbane-Klub har fået et nyt klubhus. Det er åbent for alle - også ikke-medlemmer - døgnet rundt, og man kommer derhen ved at krybe gennem sin telefonledning...

Af Jens Vestergaard

Hva' for no'et? Jo, klubhuset er nemlig elektronisk og findes ude i dét, nogle kalder Cyberspace - eller på nettet! Alle med en PC (eller en Mac) og et modem kan komme på besøg og få en snak om alt, hvad der har med jernbaner at gøre. Her kan man udveksle erfaringer, synspunkter, materiale og sågar billeder og lyd.

Fra klubhuset er der forbindelse til hele verden via Internettet.

- Har du lyst til at drøfte jernbane-spørgsmål med en ukendt entusiast i USA, England eller Japan, så er der frit slag.
- Planlægger du jernbaneferie i Polen, var det måske en idé at spørge på nettet, om der er nogen, der har gode tips.
- Eller savner du materiale til en ny bog om damplokomotiver i Sydamerika, er der sikkert én »derude«, der kan hjælpe dig.

Forum for jernbanevenner

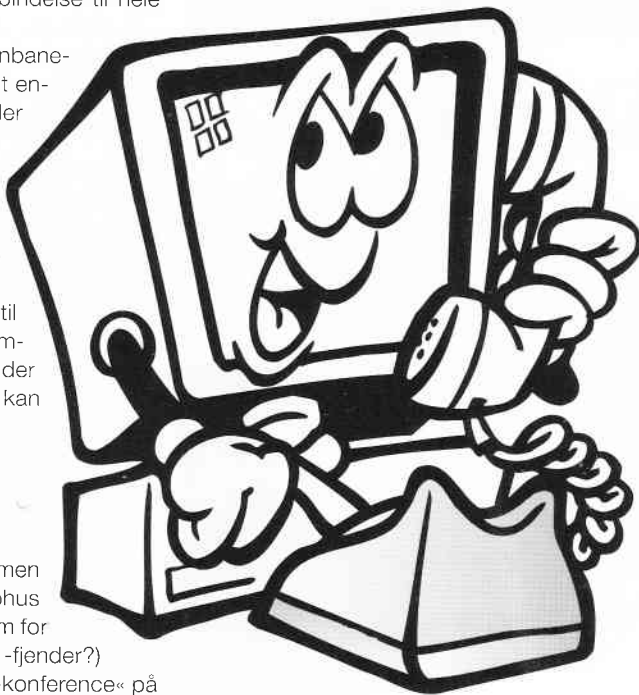
Mulighederne er utallige, men DJKs nye elektroniske klubhus er først og fremmest et forum for danske jernbanevenner (og -fjender?)

Klubhuset er en såkaldt »konference« på ét af de nyeste og hurtigst voksende EDB-net i Danmark, dagbladet Politikens POL Online. Med godt og vel 3500 abonnenter er der basis for diskussioner og erfaringsudveksling om snart sagt alt mellem himmel og jord. I forvejen er der omkring 100 »konferencer«, hvor der blandt meget andet diskuteres mad, børneopdragelse, lystfiskeri, radio og TV, sex og samliv - og nu altså også jernbaner. Samtidig vil man i DJKs klubhus kunne finde opdateret materiale om foreningen i form af adresser, arrangementer, salgsartikler osv. På den måde håber vi, at også ikke-medlemmer vil kunne fatte interesse for sagen, og måske kan det medvirke til at øge medlemstallet.

Desuden kan klubhuset blive en værdifuld database for jernbaneviden. Mens de aktuelle debatindlæg slettes igen efter en periode, kan man vælge at gemme lige så mange data, man ønsker. Det bliver medlemmerne selv, der leverer data, og de bliver åbne for alle. Eksempelvis historiske oversigter, materiel, godstogskøreplaner m.m.m.

En vicevært

Ethvert klubhus må have en vicevært, og sådan én findes også »på nettet«. Viceværtten i DJKs elektroniske klubhus er Jens Vestergaard, journalist i Danmarks Radio, medlem af DJK siden 1971, aktiv ved MHVJ og tidligere medlem af DJKs bestyrelse og MHVJs driftsudvalg. I dag menigt medlem med stærk interesse for, hvordan jernbanen og jernbanesagen udvikler sig i



informationssamfundet. Det er Jens Vestergaard, der har serveret ideen om et elektronisk klubhus for DJKs bestyrelse, som med sans for fremtiden sagde god for forsøget. Viceværtens opgave er at få gæsterne i klubhuset til at føle sig godt tilpas og sørge for, at husordenen overholdes. Han vil hjælpe nye på nettet til rette og være med til at sætte gang i debatterne. Og så vil han forsøge at holde tonen på et passende niveau. Udskænkning af kaffe og lignende kan han desværre ikke klare, men hvem ved - måske bliver klubhuset rammen om nye bekendtskaber, som senere kan mødes »live«.

Selv har Jens Vestergaard via nettet bl.a. fået kontakt med en engelsk jernbaneentusiast, som er aktiv på Severn Valley Railway. En del materiale af fælles interesse har allerede - både elektronisk og med almindelig post - krydset Nordsøen mellem de to.

Samarbejde med »jernbanen«

Selv om det elektroniske klubhus på man-

ge måder har de samme funktioner som et medlemsblad, så bliver der ikke tale om en konkurrence med foreningens veletablerede blad, »jernbanen«. Tværtimod har bladets redaktør og klubhusets vicevært aftalt et samarbejde tæt. Oversigter og indlæg fra »jernbanen« kan f.eks. udmærket finde vej til klubhusets opslagstavle, og omvendt kan gode debatter, som føres i klubhuset, også bringes i »jernbanen«.

Hvordan gør man?

Mange af DJKs medlemmer er sikkert lidt famlende overfor den fagre nye online-verden - ligesom resten af befolkningen. Men det er ikke så svært. Alt, hvad der kræves til at begynde med, er:

- En PC med Windows eller en Mac
- Et modem (og en telefonlinie...)
- Programmet til at skaffe forbindelse til POL Online med. Det kan købes i forende kiosker og boghandlere. Prisen er 28 kroner og inkluderer en trykt Guide til Politiken Online.

Med dette beskedne udstyr kan alle og enhver kigge indenfor i klubhuset og læse, hvad der findes allerede. Hvis man fatter interesse for også selv at deltage i snakken rundt om bordet, skal man endvidere tegne et abonnement hos Politiken Online. Det koster i grundudgaven 300 kr. pr. halve år eller 500 kr. for et helt. Vil man også være med i den internationale snak på Internettet, koster det ekstra 160 kr. for et halvt år eller 250 for et helt. Abonnenter på dagbladet Politiken får rabat.

Fremtiden?

Der er ingen, der ved, hvordan fremtiden bliver for det elektroniske klubhus. Foreløbig kaster vi os ud i forsøget med krum hals i troen på, at mediet egner sig for en forening som DJK. Og hvordan det skal udvikle sig, ligger først og fremmest i hænderne (eller rettere tasterne) på medlemmerne - hvilke emner, der skal tages op, hvilke data, der skal være tilgængelige. Vicevært Jens Vestergaard er fuld af optimisme efter at have fulgt med på POL Online det sidste års tid, hvor debatterne i de forskellige konferencer er yderst livlige. POL Online har omkring 15.000 opkald hver dag!

Men måske tager han fejl. Og bliver klubhuset ikke særligt populært efter en indkøringsperiode, så stiller han lige så stille stolene op på bordene og lukker og slukker igen - uden »hard feelings« af den grund.

Ring til viceværten

Foretrækker nogen en »rigtig« snak med viceværten, idén de forsøger sig i den elektroniske verden, er de velkomne. Jens Vestergaard kan træffes på tlf. 75 45 93 76.

Og så skal det da også med, at har man allerede en Internet-forbindelse, så kan man skrive til adressen jens_vestergaard@online.pol.dk.



David Bayes sidder her mellem vennerne James Steffensen og Arne Gregersen på plejehjemmet i Bagsværd, 14. juni 1988, kort før de to danske venner begge døde.

Forelsket i Danmark...

Følg med den unge jernbane-entusiast David Bayes på udflugt London-Danmark i 1937 - et møde, der gav anledning til en livslang forelskelse. I Danmark. Artiklen er skrevet på engelsk og oversat til dansk ved redaktionens mellemkomst.

Af David Bayes

Min livslange forelskelse i Danmark begyndte i 1937, da min geografi-lærer på skolen i London East End arrangerede en ekskursion til Danmark på basis af overnatning på vandrerhjem.

Jeg bad mine forældre om lov til at tage afsted, og de indvilgede. Det satte mig i stand til at udvide min jernbaneentusiasme ud over Storbritanniens grænser, og tændte for resten en lidenskab for Carl Nielsen-musik, som jeg dyrker den dag i dag.

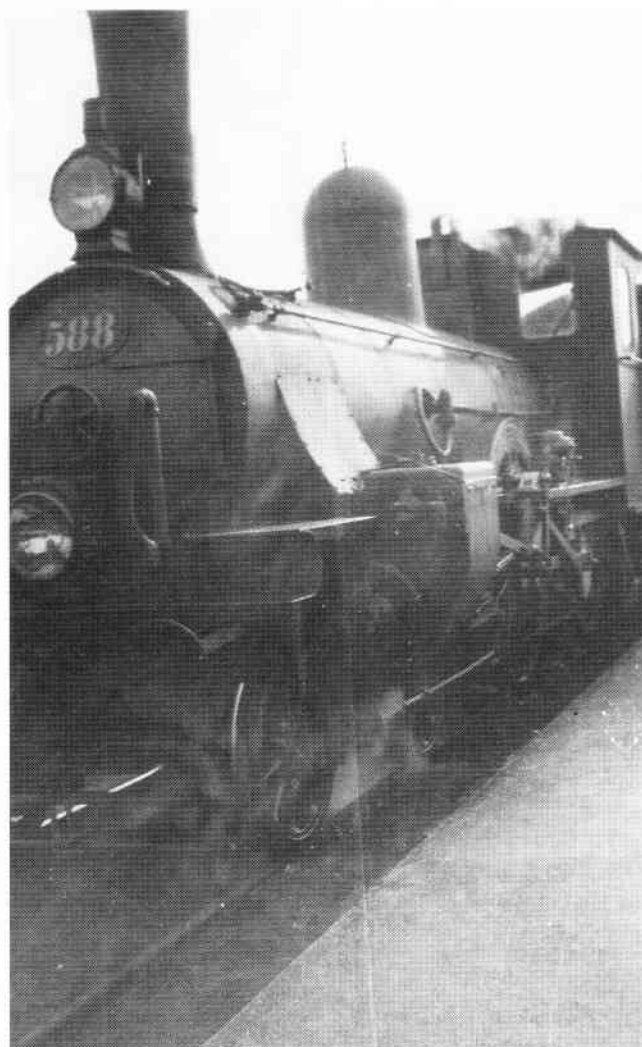
Fra Liverpool Street

Den 22. juli 1937 drog vort selskab afsted fra Liverpool Street Station med »Scandinavian« ekspressen - et tog, jeg hyppigt havde observeret - til Parkeston Quay. vi entrede den gamle DFDS-båd M/S Parkeston (som dengang ikke var så gammel - bygget 1925, red. bem.) for en behagelig rejse til Esbjerg. Jeg husker samtaler med interessante personer: En egyptisk gymnastiklærer og lederen af The British Labour Party, som gav mig sin autograf!

Da vi var kommet i havn, så jeg mit første DSB-lokomotiv - F-maskinen nr. 453 på kajen - idet nogle rengøringsdamer fyldte deres spande med varmt vand fra lokomotivet! Mine to dage i Esbjerg omfattede tillige morgen-besøg ved fiskeri-auktionerne og en solfyldt tur til Fanø.

Så kom den første togrejse. Smukke P 928 trak os så langt som til Bramminge,

K 588 i Bramminge, 23. juli 1937.



hvor vi skiftede til en tur bag K 588 til Brande. Jeg havde allerede tidligere noteret min første K-maskine: 502, i forspand med D 801 med et blandet passager- og kvægtog.

Et af højdepunkterne på min rejse var synet af mine første privatbaner, - baner, som jeg intet kendte til. I Grindsted noterede jeg mig VVGJ M 3, som havde røde kofangere og en godsvogn på slæb.

Til sidst ankom vi til Svejlbæk, hvor vi skulle tilbringe nogle nætter i små stråtekte hytter, og kom også til Ry, med megen vandring og klatretur på »det højeste bjerg« - Himmelbjerget! Det var også her, jeg havde held til at fotografere en Ford inspektions-skinnebil, mens dens brugere kikkede på banelegemet.

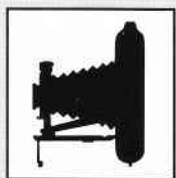
Min første motorvogn

Min første motorvogns-oplevelse var fra Ry til Skanderborg med MQ 210 og to påhængsvogne, og fra Skanderborg til Århus med MP 255, MO 225 og MP 254 (tilkoblet som påhængsvogn).

Jeg blev særdeles imponeret af Århus -

Mo 280 i Rungsted,
juli 1937.

De gamle fotos (19)



et udmærket vandrehjem, interessante seværdigheder, - og min første Q-maskine. Og så var det mig en fornøjelse at fotografere min første sporvogn. Siden fulgte en mindeværdig rejse til København med »C. F. Tietgen«. Søen var hård, og jeg var dækspassager. Jeg skal aldrig glemme den tidlige morgen med storm over Sverige, da vi rundede Kronborg slot.

Jeg behøver ikke at beskrive Københavns seværdigheder, men ingen genvist er helt som den forset gang. Jernbane-observationerne var mindst lige så spændende. Min første O-maskine, nr. 328, adskillige S-maskiner uden røgskærme, men jeg

syntes især om C-maskinerne, måske fordi jeg boede i »landet der flyder med 4-4-0 maskiner med indvendige cylindre«.

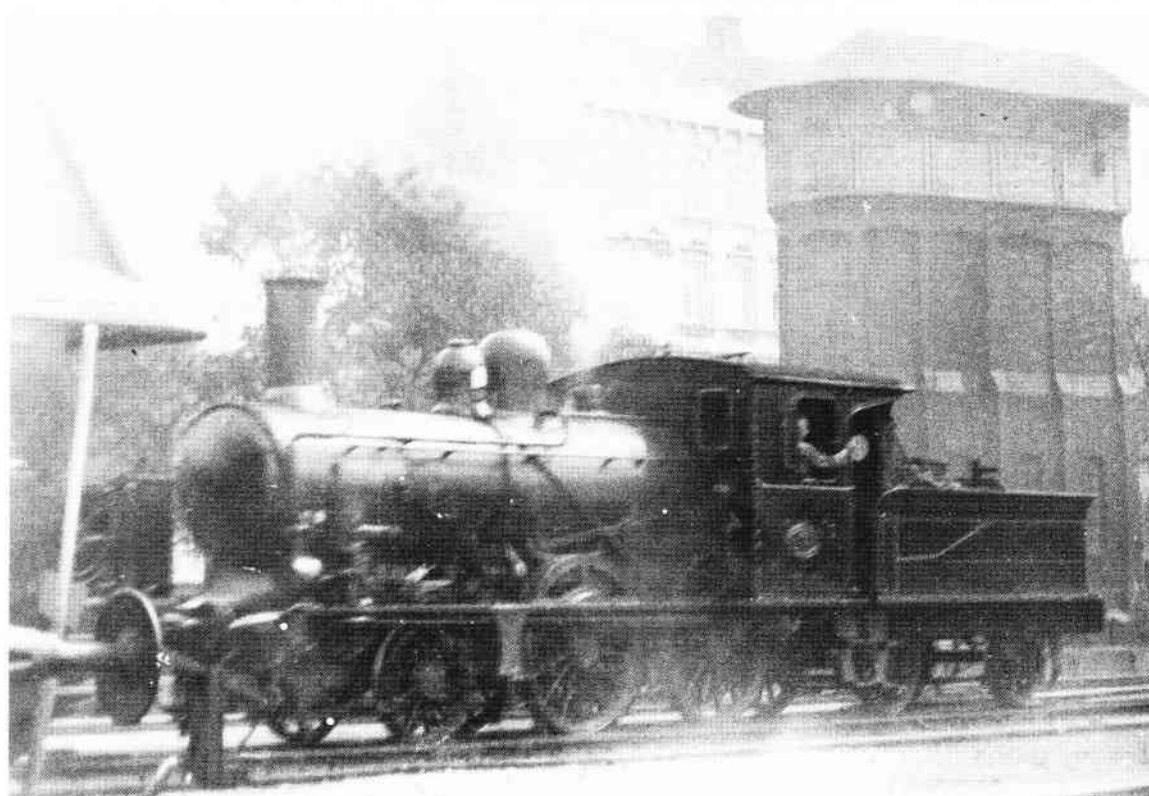
Under et besøg på Carlsberg bryggeriet noterede jeg mig »DAN« - Henschel 10564/1911 - (der så sent som 1973 endte sine dage på Stålvalseværket i Frederiksværk, red. bem.) i færd med entreprenør-arbejde ved Enghave.

Et »trip« til Sverige

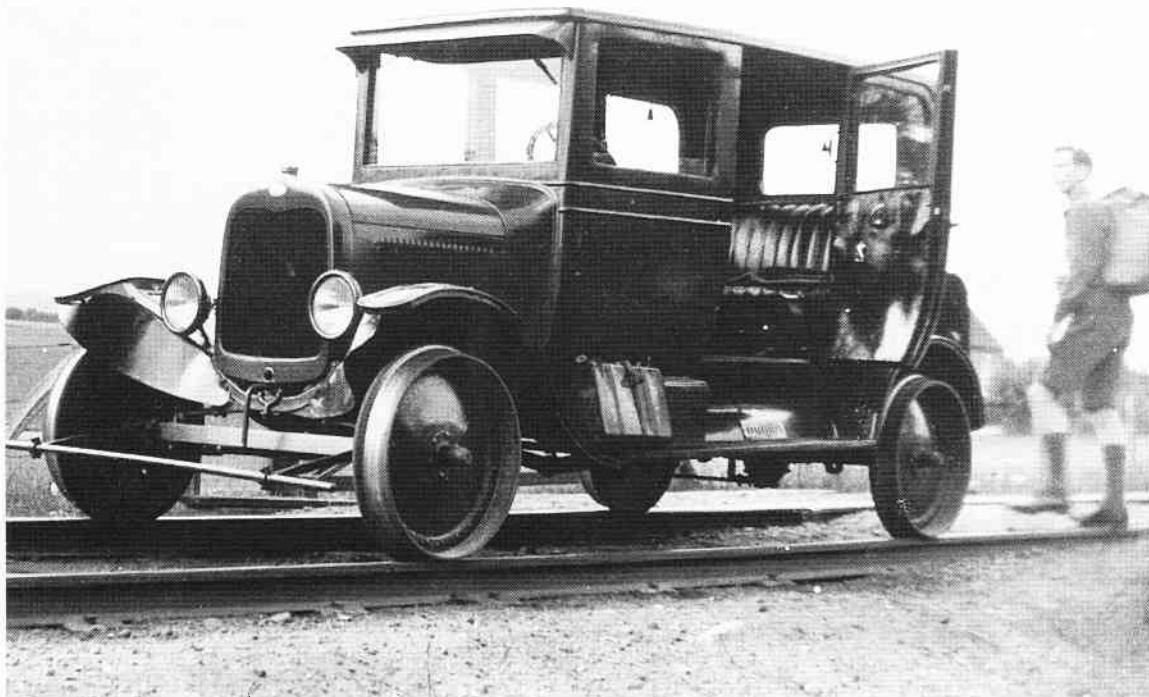
Vort selskab tilbragte nogle hyggelige dage med vandreture i området omkring Hillerød, Tulstrup og Helsingør, og det blev til flere tu-

re med MO-motorvogne og S-maskiner. HHGB M 2 med dens påhængsvogn dukkede dagligt op på kajen, og jeg så den endnu en gang, da vi forlod Helsingør med færgen til Sverige. En interessant rut til halvøen Kullen blev afsluttet med en spadseretur rundt om Hålsingborg banegård, hvor jeg kunne fotografere nr. 17, en 2-4-0 maskine fra Landskrona & Hålsingborg Järnvägar (den - redaktøren bekendt - eneste nordiske jernbane, der helt officielt brugte den »anglofile« måde at forkorte navnet på: L & HJ!) - og jeg noteredemig to af Hålsingborg-Hässleholm's lokomotiver - 16, en 4-4-0 maskine, og 19, en 4-6-0'er, sammen

L&HJ 19 - Landskrona & Hålsingborg Jvg - Helsingborg 29. juli 1937 (ex SJ 480).



*Ford inspektions-
skinnobil nær Svej-
bæk (Skanderborg-
Silkeborg), juli 1937.*



med nogle andre maskiner og (med mine ord) »mange gamle skorstene«.

Hjemad igen

Flere rejser med motortog fulgte, da vi atter var i Danmark, såsom ML 95 fra Fredensborg, og jeg kikkede på HFJs materiel i Hillerød.

Alt for hurtigt var vort selskab atter på vej hjemad fra København, denne gang bag 2-6-0'eren R 915 (måske 945? - 915 er en P-maskine, red. bem.) til Korsør. Gamle J nr. 2 stod forladt i Ringsted. Den var bygget af Borsig 1886, men jeg opdagede senere, at

den første leverance (nr. 50 til 58) fra 1871 var bygget af firmaet, grundlagt af broderen til min egen bedstefar Kitson's bedstefar!

Jeg blev glad over at se min første A-maskine, 1947, i Korsør, og adskillige rangerlokomotiver ved havnen, inklusive Hs 362, F 458, 483 og 494.

Efter overfarten over Storebælt var jeg henrykt over at kunne notere et tog fuldt af skolebørn undervejs ind til Nyborg forspændt 4-4-0 maskinen SFJ 15 med den toakslede tender. Der var tillige privatbanemotorvogne såvel dér som i Odense.

Efter oplevelsen at krydse Lillebæltsbroen, fuldendtes min lykke, da jeg så min

første Pacific: E 972 undervejs fra Fredericia med et 10-vogns eksprestog. Hvilket fint syn! Togrejsen sluttede, som den var begyndt: Bagved »Atlantic« P 928 til Esbjerg, men jeg husker, jeg så nogle smalsporslokomotiver fra toget, formodentlig på tørvebaner. (Nok nærmere mergelbaner, red. bem.).

Til sidst blev jeg trukket til havnen i Esbjerg af F 457, og gik dér om bord på »Eng-land« - som ikke overlevede den kommende krig. Det havde været en righoldig og spændende ferie. Da vi kom tilbage, var der også mange andre drenge, der noterede lokomotiv-numre. □

Jagten på de nedlagte baner

Af Poul Thiesen

Vi jernbane-interesserede betegnes undertiden som nogle »sære snegle«.

De af vore medmennesker, som ikke selv har »set lyset«, kan ikke sætte sig ind i vor tankegang.

Det er måske heller ikke så mærkeligt. For jernbane-interessen omfatter også noget så underligt som jagten på de nedlagte baner. Den bacille har jeg fået.

En af de ting, som jeg kan anbefale, er at gå ned i rodeskuffen derhjemme i privaten. Find nogle fotos fra jernbaneture i gamle dage. Pak madkassen og drag ud i fædrelandet. Find nøjagtig de samme steder - tag et billede, og så kan man

derpå sidde hjemme i standerlampens skær og nyde forskellen.

Disse specielle safarier har budt på mange oplevelser. Nogle steder ligner alt sig selv. Der mangler bare et jernbanespor. Andre steder skal man virkelig bruge spekulatoren for at finde stedet.

Her er bare et par eksempler. På Bogen-se station holder NFJ-damplokomotiv nr. 3 med persontog mod Odense. Det er oktober 1964.

Næste foto er fra 1990. Nu er der Plads og rutebilstation. Stationsbygningen er ændret en smule, men ellers ligner den sig selv. På det gamle foto ses til venstre i baggrunden den gamle remise. På det nye billede er den væk og er erstattet af moderne boliger.

De to andre billeder er også fra en privatbane, nemlig Varde-Grindsted-banen. Det er M 1, der holder med persontog mod Varde. Stationen er Ansager, og det er søndag den 16. august 1964.

Da stationen blev nedlagt, overtog postvæsenet hele herligheden. De byggede stationen om - og byggede også nyt til. I dette tilfælde var det lidt svært at genkende stedet. Men bygningens skorsten ligner da sig selv.

Jeg kan varmt anbefale sådanne fototure. Det blev jeg også i Ferup på Trolldede-banen, hvor ejeren af stationen stolt fremviste det gamle stationsskilt FERUP, som havde sin plads et ydmygt sted i udhuset.

Bogense station i
1964...



... og samme sted i
1990. Nu er her
rutebilstation.



Ansager station på
Varde-Grindsted-
banen i 1964...



... og samme sted i
1991. Posthuset har
både bygget om
og til.



Imponerende linjer i Nyborg, hvor MZ 1401 rangerer foran »Kronprins Frederik« 30. januar 1995. Foto: John Hansen.



3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

3.1 Motorvogne.....	291	(291)
3.2 Bivogne.....	291	(291)

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne.....	509	(533)
4.2 Liggevogne.....	23	(26)
4.3 Sovevogne.....	17	(17)
4.4 Specialvogne.....	6	(7)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk. godsvogne.....	2,081	(2.153)
5.2 Åbne godsvogne.....	1.703	(1.727)
5.3 Tjenestevogne.....	1.044	(1.039)
5.4 Privatejede vogne.....	312	(315)

I januar og april kvartaler 1995 er sket følgende ændringer i materielbeholdningen:

Ad. 2.1: MY 1105, 1110, 1113, 1116, 1118, 1119 er udrangeret (hensat konserveret); ad 2.6: 90 86 00-21 108-4 (tidl. MY 1108), 90 86 00-21 111-8 (tidl. MY 1111) er ibrugtaget (90=UIC-kode for trækraft; 86=UIC-kode for DSB).

Ad 4.1: B 20-83, 040, 053, 063, 076, 090, 099, 102, 106, 127, 136, 152, 154 - BD 82-80, 020, 021, 022, 024, 026, 028, 029 (litra udgået) - BDn 82-76 605 - BDn 82-76, 706, 719, 724, 725 er udrangeret (i alt 24 vogne); ad 4.2: Bcm 51-40, 420, 421, 423 er udrangeret »421« er overgivet til DSB museumstog; ad 4.4: WRm 88-90 602 er overført til tjenestevognparken, jf. 5.3.

Ad 5.1: 71 vogne er udrangeret, og én vogn er overført til tjenestevognsparken, jf. 5.3; ad 5.2: 10 stk. Laags 446 2, 000-009 (to stk. fast sammenkoblede specialvogne for transport af »open top« containere - tidl. Lgs-vogne (20 stk.)), 5 stk. Laaps 430 8, 015-019 (to stk. fast sammenkoblede specialvogne for transport af specialcontainere - tidl. Ks-vogne (10 stk.)), 16 stk. Lps-z 412 9, 000-011, 016-019 (specialvogne for transport af specialcontainere - tidl. Ks-

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgenyt, Privatbanerne og Veteranbanerne

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 30. juni 1995 rådede DSB over følgende trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. december 1994 i parentes):

1. Elektrisk materiel (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver.....	22	(22)
1.2 Motorvogne.....	20	(20)
1.3 Bivogne.....	20	(20)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver.....	126	(132)
2.2 Rangerlokomotiver.....	89	(89)
2.3 Traktorer.....	40	(40)
2.4 Motorvogne.....	371	(371)
2.5 Bivogne.....	90	(90)
2.6 Tjenestelokomotiver...	2	(-)

vogne), 19 stk. Res 393 6, 000-013, 015-019 (åben standardvogn (bogie) med nedklappelige sidestøtter, side- og endevægge - købt brugte (renoverede) af SNCF) er ibrugtaget, og 28 vogne er udrangeret (bl.a. de resterende E-vogne af 502-serien - litraet udgået); ad 5.3: 4 stk. 941 2, 008-011 (tidl. udrangerede DSB Gms-t-vogne), 43 stk. 943 3, 890-932 (tidl. SJ Kbs-vogne), 7 stk. 944 1, 210-216 (for skurvognstransport - tidl. SJ Os-vogne), 27 stk. 950 1, 261-287 (for skinnetransport - tidl. SJ Os-

vogne), 1 stk. 951 3 201 (generatorvogn - tidl. DSB Gs-vogn), 1 stk. 61 (RIC) 86 99-90 006 (DSB materiel / Målevogn 6 - tidl. litra WRm) er ibrugtaget, og 78 vogne er udrangeret; ad 5,4: 3 stk. 720 3, 013, 033, 044 (litra Zkk - tilhørende Kommunekemi A/S, Nyborg) er udrangeret.

★

Litra er ændret på følgende vogne: A 51 (RIC) 86 18-80, 000-004 til *Ba* 50 86 28-76 (samme løbenumre-»deklassering«) - AB 51 (RIC) 86 39-80, 006, 007, 010, 011, 013, 015, 019 til *Bab* 50 86 29-76 (samme løbenumre-»deklassering«) - AB 51 (RIC) 86 39-80, 008, 009, 012, 016 til *Bab* 51 (RIC) 86 29-70 (samme løbenumre-»deklassering«) - AB-vognparken består indtil videre kun af 51 (RIC) 39-80, 017, 018)) - *Bcm* 51 (RIC) 86 51-40 422 til *50 86 51-40* (samme løbenummer). Den planlagte fjernelse af RIC-mærkningen på et antal B-vogne var ikke iværksat pr. 30. juni.

Ændring af litra i godsvognsparken: 8 stk. Gs til *Gkks* (nummerændring til: 130 5, 000-007 - til brug som »bremsevogne« ved transport af MR-togsæt til og fra renovering i Weiden, Tyskland), 1 stk. Hbils til *Hbils-t*, 10 stk. Hios til *Hios-tv* (nummerændring til: 230 6, 002-006, 008-026 - til rådighed for FDBs »Distribution« - kører i rutetrafik mellem Glostrup/ Odense/Skalborg), 15 stk. E (500) til *Es*.

42 stk. Hbis-vogne er fast til rådighed for »Stora Papyrus« (samlet i ny nummerserie: 46 86 225 1, 000-041 - kører i rutetrafik mellem Næstved og Odense (Dalum)).

★

Rettelser: I »jernbanen«, nr. 2/95 - side 40 tilføjes i midterste spalte 7. linie: »85 MFB« - og i nr. 3/95 - side 102 i oversigten »DSB godsvogne« rettes antal litra Lps til »81« (fodnote D) er korrekt; fodnote B) ændres til »4 Hbils-t«. Tak til de læsere, der læser deres »jernbanen« med omhu!

★

DSB bane anskaffer 25 specialvogne (bogie) for betonsvellertransport (planlagt nummerserie: 80 86 980 1, 700-724). Vognene har været i EU-udbud med tilbudsfrist medio august. Leverancen skal ske i 1996/97. DSB materiel arbejder p.t. på vegne af DSB gods med planer for ombygning af yderligere Hios-vogne til Hios-tv til brug for FDB-transporter.

Der foreligger godkendelse af det såkaldte »tunnelrenoveringsprogram« for 22 stk. ADns-e - og 117 Bn-o-vogne til udførelse i 1995/96, en opdatering af apteringen i 100 Bn-v-vogne i perioden 1995/98 -

DSB tjenestelokomotiv 90 86 00-21 111-8 (ex MY 1111) var tydeligvis endnu ikke omnummeret, da Allan Støvring-Nielsen 18. juli 1995 fotograferede det sammen med de uvrirkomme ER-togsæt 11, 18 og 02 i Ringsted.

	Beholdning 06 06 1995	K95s	K96s	Storebælt	K98 Kastrup	K00 Øresund
El-lok 2. strøms (EC)						
EA	22	22	22	22	22	22
ME	37	37	37	37	37	37
MZ	61	61	61	61	61	61
MY	32	28	28	28	15	15
<i>Strækingslokomotiver i alt</i>	152	148	148	148	135	143
Terminalmaskiner (MK)						
MT	16	16	16	20	40	40
MH	73	70	70	16	16	16
Kof	40	40	40	25	0	0
<i>Rangerlokomotiver i alt</i>	129	126	126	40	40	40
IC/3 sæt	85	85	85	89	89	89
MR sæt	97	97	97	97	97	97
ML sæt	5	5	5	5	5	5
ER sæt	-	10	40	40	40	40
Øresundssæt	-	-	-	-	7	7
<i>Togsæt i alt</i>	187	197	227	231	238	238
Passagervogne						
Styrevogne	61	61	61	61	61	61
Bn	217	217	217	217	217	217
B	101	101	40	7	7	7
B ric	32	19	1	1	1	1
B-t	24	24	24	24	24	24
Bax	10	10	-	-	-	-
BDan/BDn	23	23	13	13	13	13
Bkx	5	5	5	5	5	5
AB ric	13	-	-	-	-	-
Ba	10	15	-	-	-	-
Bab	4	17	-	-	-	-
A	5	-	-	-	-	-
Bn-x	2	2	2	2	2	2
<i>Passagervogne i alt</i>	507	494	363	330	330	330
Specialvogne						
Sovevogne	10	10	10	10	10	10
Sovevogne TEN	7	7	7	7	7	7
Liggevogne Bcm	17	17	17	-	-	-
Liggevogne Bc	6	6	6	6	6	6
BDdk	2	2	2	2	2	2
WRm ric	2	2	2	2	2	2
WRD ric	2	2	2	2	2	2
<i>Specialvogne i alt</i>	46	46	46	29	29	29

B vogne udrangeres, hvis der sker større skader, eller forfald til større revisioner.

Sådan forventer DSB materiel udviklingen i trækraft og personvogne i de kommende år.





Trods en optisk vedligeholdelsestilstand, der lader meget tilbage at ønske - kvadratdecimeterstore rustpletter er ikke et særsyn - fik MR-togene lov at køre 130 km/t. Sæt 68, der ses ovenfor i Hornslet 11. juli 1995 (Wilhelm Frendrup), får dog ikke lejlighed til at vise rustpletterne (se foto) frem mere. Det var ét af de implicerede tog ved Jelling-ulykken i august. Nedenfor ses »det hvide tog«, sæt 88, i Odense. Foto: Stefan Rothmann.

samt forslag til komfort- og apteringsforbedring på 32 B-t-vogne (til brug for lokomotivtrukne tog i Storebæltstunnelen) og 5 Bk-x-vogne.

★

DSB materiel har fået sin forretningsplan, der gælder indtil 1999, godkendt. Planen lægger i højere grad end tidligere vægt på organisationsfællesskabet med DSB passager. Det hedder nu i forretningsgrundlaget, at DSBs produkter fremtræder attraktive over for kunderne - og 2) at DSBs køreplan overholdes under hensyntagen til de opstillede mål for regulariteten. Tjenestens primære marked beskrives som »salg« af a) udvikling, konstruktion og anskaffelse af nyt materiel, b) materielvedligeholdelse og -klarering, c) ombygning af materiel og d) fremføring af materiel.

I planperioden regnes med, at der på materielsiden sker følgende udvikling:

- Alle 40 bestilte ER-togsæt er leveret og i drift inden udgangen af 1996,
- De bestilte otte S-togsæt er i drift - og der er taget stilling til eventuel anskaffelse af yderligere 112 sæt,
- 20 rangerlokomotiver (terminalmaskiner), litra MK, er leveret, og der er taget stilling til eventuel anskaffelse af yderligere 20,
- Anskaffelse af fire MF-togsæt (IC3) til metratik ved åbning af jernbanen til Københavns Lufthavn i Kastrup,
- Anskaffelse af materiel til Øresundsforbindelsen (DSBs andel: Syv togsæt),
- Anskaffelse af otte elektriske (to-strøms) godstogslokomotiver, seks-akslede, litra EC.

Som følge af nyanskaffelserne regnes der med, at litra MH udrangeres i perioden, og at der udrangeres et stort antal personvogne - se i øvrigt vedstående oversigt (foregående side) udarbejdet af »Udrangeringsgruppen«, der viser materieludviklingen nu

(ikke helt i overensstemmelse med de faktiske forhold), ved overgang til sommerkøreplan 1996, ved køreplan i forbindelse med Storebæltforbindelsens åbning i foråret 1997, ved åbningen af jernbaneforbindelsen til Kastrup i efteråret 1998 - og forbindelsen over Øresund i juni 2000.

★

I løbet af september ventes det første 4-vogns S-tog (2. generation) at være klar med fleksrum, som giver bedre mulighed for at medtage cykler, barnevogne, kørestole og lignende. Der er som et forsøg - af værkstedet i Århus - indrettet fleksrum i næstbagerste og næstforreste kupé (vognnumre med kursiv) i et RENO 2 tog (FS 7298/MU 8538/FU 8058/MM 7758), der var til reparation for skader efter rangeruheld.

Hvis forsøget falder heldigt ud (læs, hvis kundernes reaktioner er positive), vil samtlige 65 stk. RENO 2 tog blive udstyret med fleksrum inden udgangen af 1998. Placeringen af 4-vogns togets to fleksrum modsvarende den placering, som fleksrummene får i den nye generation S-tog (SA-togsætene), hvoraf de første to sæt leveres i slutningen af året.

ER-togsæt

DSB udvidede kørslen med ER-togsæt (Det nye regionaltoget) fra én stamme til to stammer i samtidig løb fra den 19. juni, medens en planlagt udvidelse fra to til tre stammer i løb måtte udsættes i 14 dage til den 24. juli. Der må således (indtil videre) under normale omstændigheder kun være tre tog fremført af ER-togsæt i drift (med hævdede strømaftagere) øst for Storebælt. Togene skal hver være formeret af mindst to og højst tre ER-togsæt. Et tog fremført af ER-togsæt i drift skal altid have mindst tre og højst fem indkoblede traktionsanlæg.

Togsættene kører mandag til fredag på Vestbanen bortset fra en enkelt tur på Kystbanen (9018/3031) - lørdage og søndage køres på Kystbanen med en enkelt afstikker til Korsør.

Der forelå medio juli ibrugtagningstilladelser for 12 af de 14 modtagne ER-togsæt. DSB betragtede ultimo juni togsætterne som kørende tilfredsstillende - men efter den såkaldte »lille løsning«. ABB Traction havde fået udsættelse til den 30. juni med at fremkomme med en endelig løsning på de tekniske problemer (dæmpning af støjstrømme). Tre til fire stammer vil blive sat i drift vest for Storebælt (Odense-Fredericia) omkring den 1. februar 1996.

Nye rangerlokomotiver

DSB har den 23. juni skrevet kontrakt på 20 nye rangerlokomotiver med Siemens i Tyskland. Rangerlokomotiverne vil blive produceret på koncernens fabrik i Kiel (tidl. MaK). Det er første gang, DSB køber lokomotiver hos Siemens Schienenfahrzeugtechnik GmbH.

Kontrakten er på 111 mio. kr. De 105 mio. kr. er betaling for de 20 rangerlokomotiver, medens seks mio. kr. går til uddannelse af personale, nye reservedele samt anskaffelse af nyt udstyr til vedligeholdelse. Kontrakten indebærer desuden en option på yderligere 20 lokomotiver til en allerede aftalt pris. Rangerlokomotiverne er opbygget af gennemprøvede standardkomponenter.

De første to lokomotiver leveres ved årsskiftet 1996/97, hvorefter der leveres tre om måneden, så lokomotiv nr. 20 leveres midt i 1997.

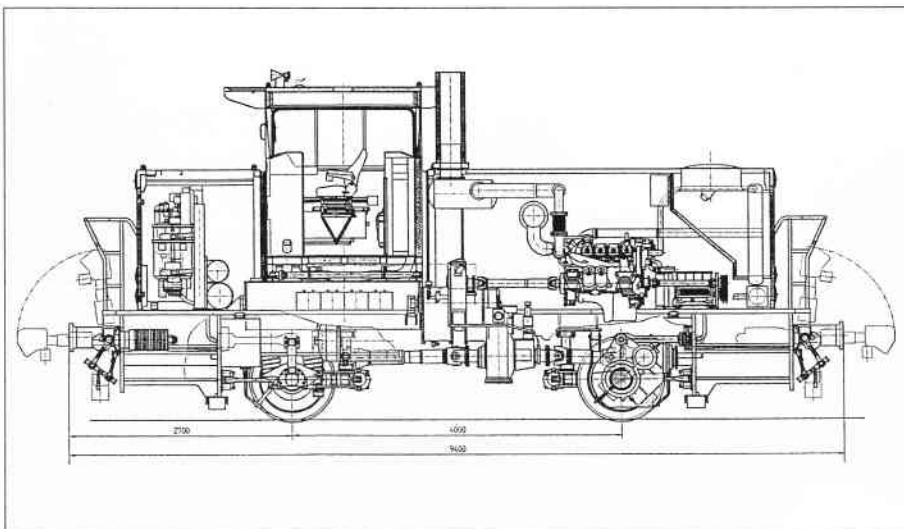
De nye rangerlokomotiver er udstyret med radiofjernbetjening, således at medarbejdere kan rangere alene. Det vil på sigt medføre en rationaliseringsgevinst for DSB. Undersøgelser i bl.a. Sverige og Tyskland har desuden vist, at rangering med radiofjernbetjente lokomotiver på sigt reducerer antallet af transportskader på gods, da radiofjernbetjening giver medarbejderen bedre overblik over rangeringen.

DSB skal bruge de 20 rangerlokomotiver på større godscentre i hele landet. På trods af at lokomotiverne har en tophastighed på 60 km/h, skal de forrinsvis bruges til rangering, men i påkommende tilfælde kan de bruges til strækningsskørsel. Et udvalg i DSB arbejder på at klarlægge, om DSB skal anskaffe flere ranger-/strækningsslokomotiver.

For at sikre et så godt arbejdsmiljø som muligt har DSB taget medarbejderne med på råd med hensyn til udformningen af førerhuset, opstigningsforhold m.m. Efter deres ønske bygges førerhuset på rangerlokomotiverne derfor højere end på standardmodellen. Også støjmåssigt indebærer det nye rangerlokomotiv forbedringer for medarbejderne både inde i førerhuset og for dem, der f.eks. står udvendigt på lokomotivet under rangering.

Fakta om DSBs nye rangerlokomotiver

- Litra/numre: MK 601-620
- Vægt: 40 tons
- Længde: 9,4 meter
- Motoreffekt: ca. 500 hk
- Med den teknologiske udvikling kan de nye rangerlokomotiver yde lige så meget som de gamle.
- Antal aksler: To stk.
- Akseltryk: 20 tons
- Akselafstand: 4 meter



Principskitse af de bestilte rangerlokomotiver, litra MK 601-620. Tegning: DSB gods.

- Diesel-hydraulisk lokomotiv, hvor transmissionen er et Voith-gear.
- Motoren er en MTU 8V 183TD13, der opfylder EuroI emissionskravene.
- Udvendigt vil støjbelastningen for medarbejderne på en otte timers arbejdsdag ikke komme over 80 dB (A). I førerhuset vil støjen ikke komme over 73 dB (A). Dette opfylder Arbejdstilsynets seneste krav.
- Testkørsel foregår ved fabrikken i Kiel. Siemens foretager testkørslerne. DSB har dog ret til at deltage i og overvåge testkørslen. Under hele produktionen vil der løbende blive foretaget test af rangerlokomotivet og dets forskellige dele. Typetesten varer ca. to uger.
- En lang række private virksomheder har lokomotiver, der er næsten identiske med dem, DSB har bestilt. Nogle af virksomhederne er: Krupps Stål, Düsseldorf Havn, VW-fabrikken i Mosel og Leuna-Werka.

Vognreparationer samles i Fredericia

Efter nogle år med stadig færre opgaver på godsvognsværkstedet i Århus har DSB materiel besluttet af flytte aktiviteterne til Fredericia. Efter et nybyggeri for nogle år siden er der i Fredericia tilstrækkelig plads til at klare en stigning i antallet af vogne til reparation.

Værkstedet i Århus beskæftigede en halv snes medarbejdere, hvoraf fire flytter med til Fredericia, medens resten overgår til IC3-værkstedet i Århus. Af værksteder vest for Storebælt findes nu foruden det i Fredericia - ét i Padborg samt værkstedet i Nyborg, hvor der foretages større opgaver, herunder revision af godsvogne.

Faste anlæg

Sikringsanlæg m.v.

Varde station fjernstyres fra 9. juni fra FC Esbjerg, som et led i fjernstyringen af strækningen Esbjerg-Holstebro, hvor første etape var ibrugtagning af FC Esbjerg, signalblok Esbjerg-Guldager og fjernstyring af Guldager station, den 24. marts 1995, jf. »jernbanen«, nr. 2/95 - side 74. Den 9. juni etableredes ligeledes signalblok på strækningen Guldager-Varde, hvor Varde nu er overgangsstation til fjernstyret strækning. Personalet, som hidtil har været beskæftiget med trafikstyring på Varde station, er overført til andet arbejde. Næste etape på vejen mod Holstebro er Tistrup station, som fjernstyres fra den 25. august.

FC Esbjerg skal på sigt fjernstyre strækningerne: (Esbjerg)-(Holstebro) i 1995/96, (Esbjerg)-(Lunderskov) i 1996/97 og (Bramming)-Tønder i 1996/97. Parentes angiver, at pågældende station ikke omfattes af



De MY-trukne tog med renoverede S-togs sæt er et yndet motiv. Her MY 1127 med oprangeringen Es-FS 7124-MM 7624-Gs vest for Ringsted, 13. maj 1995. (Allan Støvring-Nielsen)



Nyrenoveret S-tog på sommer-grønne Virum st. 21. juni 1995 (Allan Stovring-Nielsen).

fjernstyringen (lokalbetjent sikringsanlæg eller fjernstyret fra anden FC).

★

På *Ballerup* station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1969 m/ DSI sportavle) taget i brug den 25. juni. Sikringsanlægget afløser et elektromekanisk anlæg (type DSB 1946).

★

Arbejdet med etablering af signalblok og U-signaler på strækningen Århus H-Grenaa er påbegyndt. Den 24. juni udstyredes Østbanetorvet (tidl. Århus Ø) med U-signaler og signalblok blev taget i brug mellem Århus H og Containerhavnen hhv. Østbanetorvet. Nye U-signaler på Torsøvej blev taget i brug den 15. juli.

Det er planen, at signalblok skal være etableret frem til Hornslet omkring den 1. oktober 1995 - og til Grenaa omkring den 1. april 1996. For at sikre en driftsstabil signalblok afprøves den i paralleldrift med de virksomme U-signaler, idet en egentlig tillysning først sker, når strækningen Århus H - Hornslet er afprøvet. I den periode afvikles trafikken fortsat ved radiodirigeret trafikafvikling. Når anlægsarbejderne er afsluttet, har den tæt trafikerede Grenaabane fået et længe savnet sikkerhedsløft.

På Grenaabananen er der i km 3,7 mellem Østbanetorvet og Vestre Strandallé etableret et trinbræt: Den Permanente af hensyn til badetrafikken; af samme årsag standser togene ved trinbrættet kun lørdage og søndage i perioden fra primo juni til ultimo august.

★

Det gamle elektromekaniske sikringsanlæg (type DSB 1912/1946) i Ringsted (fra 1929) er både slidt op og meget personalekræ-

vende. Et nyt computerstyret anlæg har været på vej tidligere, men den valgte leverandør levede ikke op til sine forpligtelser, og anskaffelsen af det ubrugelige anlæg blev et af kritikpunkterne i den såkaldte »Bernstein-rapport«.

Nu gøres der et nyt forsøg, og arbejdet med at kravespecificere det nye anlæg er i gang. Det skal være fuldelektronisk, skal kunne fjernstyres fra RFC Roskilde og etableres på det nuværende sporanlæg. For at klare den tætte toggang på den knudestation, Ringsted er, skal anlægget stort set have alle de togvejsmuligheder, man kan tænke sig, samt rangertogveje af hensyn til den omfattende rangering på stationen (samt stedbetjeningsområder, som kan be-

tjenes af rangerpersonalet fra både stedbetjeningskontakter og to udvendige sportavler). Det nye sikringsanlæg vil kunne tages i brug i 1999, dog med det forbehold, at hvis EU-udbuddet resulterer i en helt ny udenlandsk anlægstype, må der regnes med et års længere etableringsperiode.

★

Hen imod årets slutning regner DSB med at kunne forøge strækningshastigheden mellem København og Århus fra 140 km/h til 160 km/h for tog med virksom ATC - hvilket i praktikken vil sige MF-togsæt (IC3). MR-togsættenes maksimalhastighed er i øvrigt sat op fra 120 km/h til 130 km/h med virkning fra den 28. maj 1995.



Nu har »Graffiti-MY« 1126 også fået rangerrækværk. Still going strong, Svendborg, 26. juni 1995 (Flemming Søeborg).



Frederikssundbanen får nu 2. spor og nye stationer, ligesom niveau-overkørslerne - der er enestående på S-togs-nettet - er i søgelyset. Øverst til højre togkrydsning i Veksø, til venstre »the end of the line« og til højre stilleben fra Gamle Frederikssund st. Alt fanget 12. maj 1995 af Flemming Søeborg.

Endnu en række »mærker« er optaget i SR (Sikkerhedsreglement af 1975) - i §17, jf. vedstående tavle. Årsagen er, at en lokomotivfører som grundregel ikke må møde mærker, som ikke er bekendtgjort, men som kan have betydning for ham. Det gælder mærker, som anvendes på elektrificerede strækninger, herunder mærker, der indføres i den kommende tid.

Mærket »El-tog stop« kommer i ny udformning efter UIC standard (nr. 17.31./17. 32.), de gamle (nr. 17.29/17.30.) opsættes ikke mere og vil efterhånden bortfalde.

Mærket »Systemspænding« (nr. 17.38.) angiver, at kun elektriske trækraftenheder, som kan køre på den pågældende systemspænding, må hæve pantograften, af den årsag opsættes mærket altid sammen med mærke nr. 17.37.

"Stop for el-tog"			
			
nr. 17.29.	nr. 17.30.	nr. 17.31.	nr. 17.32.
"Hovedafbryder ud"	"Hovedafbryder ind"		"Sænk pantograf"
			
nr. 17.33.	nr. 17.34.		nr. 17.36.
"Hæv pantograf"	"Systemspænding"		
			
nr. 17.37.	nr. 17.38.		

Frederikssundsbanen

DSB har i rammeaftalen for 1995-98 fået penge til at påbegynde udbygningen af S-banen mellem Ballerup og Frederikssund. Udbygningen består dels af 2. spor, dels etableringen af to-tre nye stationer i Måløv Knudepunkt (ca. km 23) og Gammel Ølstykke (ca. km 32) - og med en længere tidshorisont - i Store Rørbæk (ca. km 38). Arbejdet er forudsat igangsat i 1997, 2. sporet åbnes for drift i etaper, og det fulde anlæg skal kunne tages i brug i år 2000.

Næste skridt er at undersøge, hvad udbygningen får af miljøkonsekvenser, både under anlægsarbejdet, og når sporet tages i brug. Formentlig skal det nye spor etableres syd for det nuværende enkeltspor. De miljøområder, DSB undersøger, er dels støj, dels påvirkningen af fredede områder langs banen, herunder åer og vandløb. Undersøgelsen skal endvidere omfatte kulturminder som f.eks. gamle broer. DSB regner med at være færdig med miljøvurderingen in-

den udgangen af 1995. I øjeblikket er der ni overkørsler på strækningen mellem Ballerup og Frederikssund, som agtes nedlagt eller eventuelt ændret til bro- eller tunnelanlæg. S-togene mellem Ballerup og Frederikssund kører gennem en række byer. Der er stor lokal opbakning til udbygningen. Det gælder både de berørte kommuner og Frederiksborg og Københavns amter.

Miljøvurderingen er en del af det materiale, Folketinget skal bruge, når det skal vedtage anlægsloven for udbygningen.

Mere plads til nye S-tog

DSB har startet arbejdet på S-banen med at gøre plads til de nye S-tog, hvoraf de første to togsæt leveres sidst på året. De nye S-tog er 3,60 meter brede og dermed 60 centimeter bredere end de nuværende S-tog. Til gengæld har de nye S-tog plads til 30 pct. flere passagerer.

Det er nødvendigt flere steder på S-banen at flytte ting, gøre dem mindre eller rykke dem væk fra sporet. Det kan være perronoverdækninger, telefonstandere, signalmaster, køreledningsmaster eller service-/rengøringsperroner. I visse tilfælde kan det blive nødvendigt at flytte sporene en smule, hvis de står for tæt på eksempelvis en køreledningsmast, som er for dyr/besværlig at flytte. Der skal også males »sikkerhedszoner« langs perronkanter.

Udgifterne til at skabe plads til de nye S-tog vil være i størrelsesordenen 10 mio. kr.

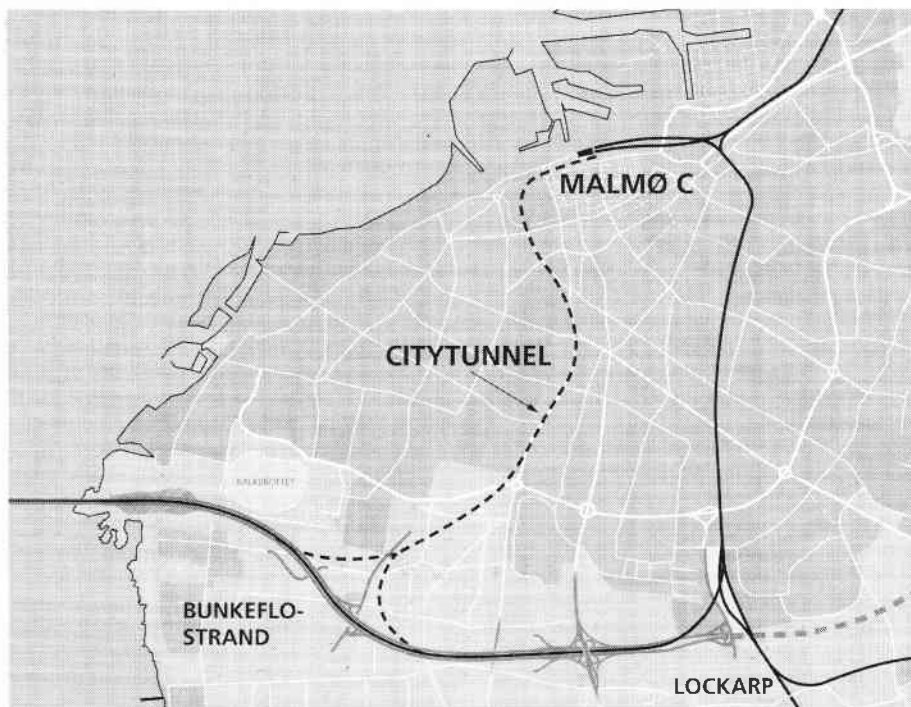
Når DSB får leveret de første nye S-tog, skal de igennem en række afprøvninger uden passagerer. I denne periode vil de kun køre på strækningerne København-Høje Taastrup og København-Køge. Derfor ser DSB bane i første omgang på disse strækninger, men resten af S-banen følger hurtigt efter, så der er den fornødne plads til de nye S-tog på alle S-togsstrækninger til april 1996.

Overkørsler nedlægges

DSB er i gang med at nedlægge ca. 20 overkørsler på strækningen Ribe-Bramming og et tilsvarende antal mellem Vejle og Give. Ekspropriationerne indledes i efteråret. I løbet af 1996 ventes overkørslerne nedlagt, medens formentlig kun en enkelt bevares og udstyres med halvbomme.

DSB nedlægger overkørsler først og fremmest af hensyn til sikkerheden. Der sker hvert år alvorlige ulykker i overkørsler, hvor bilister eller andre trafikanter bliver dræbt eller alvorligt kvæstet. Dertil kommer, at lastbiler og landbrugsmaskiner bliver stadig tungere, medens togene bliver lettere. Ved sammenstød i en overkørsel øges risikoen for afsporing, og dermed er det også et spørgsmål om sikkerhed for passagerer og medarbejdere i togene.

For strækninger, hvor togene kører 120 km/h eller mere, er det DSBs politik at fjerne alle usikrede overkørsler eller at sikre dem. Det gælder f.eks. Vejle-Give, hvor der formentlig kun bliver én privat overkørsel,



Kort over Citytunnelen i Malmø.

som opretholdes og sikres. Det er for dyrt i erstatning mv. at nedlægge den.

Øresundsbanen

Øresundsforbindelsens jernbane bliver udstyret med avancerede elektroniske systemer, der skal sørge for stor kapacitet, fleksibilitet, stor sikkerhed og den bedst mulige komfort for passagererne. Men det hele bygges på standardvarer, som er gennemprøvede hos andre landes jernbaner. Målet er at skabe et fuldt moderne sikkerheds- og kontrolsystem, og til en pris som forventes at ligge langt under prisen på skræddersyede udviklingsprojekter.

A/S Øresund har haft det fuldelektroniske sikringsanlæg og ATC-anlægget til de danske landanlæg i udbud. Fire selskaber var prækvalificerede til at byde på opgaven. Det er ABB, Alcatel SEL, Siemens og Westinghouse. Tilbuddene kom ind den 27. juni 1995, og arbejdet forventes sat i gang i december 1995.

Ved kun at bede om afprøvede standardvarer ønsker A/S Øresund at sikre den størst mulige konkurrence og dermed bedst mulige pris på opgaven, samtidig med at Øresundsforbindelsen får et afprøvet og sikkert system.

De fire firmaer skal både give pris på at udføre arbejderne på de 18 km dobbeltspor på de danske landanlæg og en option på arbejderne på den 16 km lange kyst-kyst forbindelse, som Øresundskonsortiet bygger.

Modellen tager også højde for, at togsystemerne i Sverige og Danmark er vidt forskellige, og de tre broselskaber derfor må sørge for at finde standardiserede og fleksible tekniske løsninger, som kan fungere sammen med både det svenske og det danske system.

A/S Øresund indfører et signalsystem, som er simple og mere logisk end det,

som i dag eksisterer i Danmark. På Øresundsbanen betyder rød »stop« og grøn »kør« på samme måde som i vejtrafikken, hvilket ikke er tilfældet med det ældre og mere komplicerede system, DSB anvender i dag. Øresundssystemet indeholder også færre signaler, hvilket gør det billigere. Et enklere og mere logisk signalsystem betyder større sikkerhed, harmonisering af de eksisterende systemer og flere leverandører at vælge imellem.

Indførelsen af det såkaldt simplificerede signalreglement, som er baseret på en fælles europæisk jernbane-norm (UIC 732 E), sker i tæt samarbejde med Øresundskonsortiet, DSB og Banverket.

At strækningen udstyres med ATC er i øvrigt en forudsætning for, at hastigheden på visse dele af Øresundsbanen kan øges fra 140 km/h til 200 km/h. Rejsetiden mellem Københavns Hovedbanegård og lufthavnen i Kastrup bliver 10 minutter - turen til Malmø Centralstation vil tage i alt 30 minutter (uden Citytunnel).

Sporlægning i Østtunnelen

Den 11. august gik DSB Bane Entreprise i gang med at lægge spor i Østtunnelens sydlige tunnelrør for A/S Storebælt. Ved hjælp af helt nyt materiel fra Swedish Rail System kan DSB udlægge 150 meter lange sporrammer ad gangen i tunnelrøret.

Arbejdet begyndte fra Sprogø-siden, og i løbet af de første dage kunne sporkolonnen lægge op til fem sporrammer om dagen, dvs. 750 meter spor. Efterhånden som sporkolonnen arbejder sig ind i tunnelen, skal den køre længere tilbage for at hente sporrammerne på Sprogø, og derfor falder den daglige sporkolængde til 300 meter, inden sporkolonnen har arbejdet sig fra Sprogø de cirka 8 kilometer frem til Halsskov rampe på Sjællandssiden.

Sporkolonnen består af en trolley, 14 hydrauliske kraner, (forkortet SUM for Spor Udlægnings Materiel) og en række bogier, og den betjenes af et sjak fra DSB Bane Entreprise, som til daglig arbejder med sporlægning over hele Danmark. Forud for sporlægningen har MT Group lagt ballast i tunnelrøret i form af bornholmske granitskærver. Efter at sporrammerne er placeret, følger efterballastering og justering af sporrammerne, inden sporet kan anvendes til arbejdskørsel medio september.

Det er i det 8 km lange sydlige tunnelrør DSB Bane Entreprise nu går i gang med sporlægningen, og det sker samtidig med, at tunnelrøret overdrages fra entreprenøren MT Group til A/S Storebælt. Sporlægning i det nordlige tunnelrør følger efter, når oprydningen er overstået efter gennembruddet, der fandt sted i sommer. Når sporene er på plads i begge tunnelrør er der i alt lagt 65 kilometer nye spor til Storebæltforbindelsen, inklusive Vestbroen og landanlæggene. Det er dermed den største samlede sporlægningsopgave i Danmark i mange år - dog var sporanlægsarbejderne i forbindelse med Lillebæltbroens åbning 1935 endnu større. Dengang lagdes over 80 km spor, heraf de 60 i Fredericia.

Ny station i Vejle

Efter 17 års forberedelser er der omsider givet grønt lys for opførelse af en ny station i Vejle.

Det oprindelige projekt fra 1978 måtte

stilles i bero, fordi det kneb med interessen fra private investorer. En række muligheder har siden været undersøgt, men slutresultatet er blevet, at DSB selv opfører en station. Den indgår i en samlet trafikterminal med nye forhold også for busserne.

Til opførelsen af selve stationsbygningen er afsat 15,7 mio. kr., og de rækker til en station på ca. 1000 m². Den vil rumme rejsecenter, rejsebureau, ekspeditionspladser til Vejle Amts Trafikselskab samt en kiosk. Derimod er der ikke i første omgang regnet med en minibar. Byggeriet skal stå klar i slutningen af 1996.

Drift og administration

DSBs direktion

DSBs bestyrelse har på et bestyrelsesmøde den 22. juni formelt etableret DSBs direktion.

Direktionen består herefter af *administrerende direktør Henrik Hassenkam, passagerdirektør Allan Koch, banedirektør Erik Eilsborg og godsdirektør Bruno Wigandt.*

DSB datterselskab

Onsdag den 14. juni blev der holdt stiftende generalforsamling for DSB REDERI A/S og DSB busser a/s. Det betyder, at de to selskaber nu formelt er under stiftelse. Der er en række juridiske formaliteter, som skal på plads, inden selskaberne er stiftet.

På bestyrelsesmødet umiddelbart efter generalforsamlingen blev *rederichef Jesper Hansen* konstitueret som administrerende direktør for DSB REDERI A/S. Bestyrelsen er i gang med at rekruttere en ny administrerende direktør med baggrund i den private søfartsbranche.

Også i DSB busser a/s var der bestyrelsesmøde efter generalforsamlingen. Her blev *buschef Jørgen Hansen* ansat som administrerende direktør.

Rammeaftale om Øresundstog

DSB og SJ - Statens Järnvägar - har den 5. juli skrevet en rammeaftale om togtrafikken over den kommende Øresundsforbindelse. Rammeaftalen omfatter etableringen af et nyt sammenhængende regionalt togtrafiksystem - Øresundstog - som skal forbinde de store bysamfund i Øresundsregionen, når den faste forbindelse står færdig.

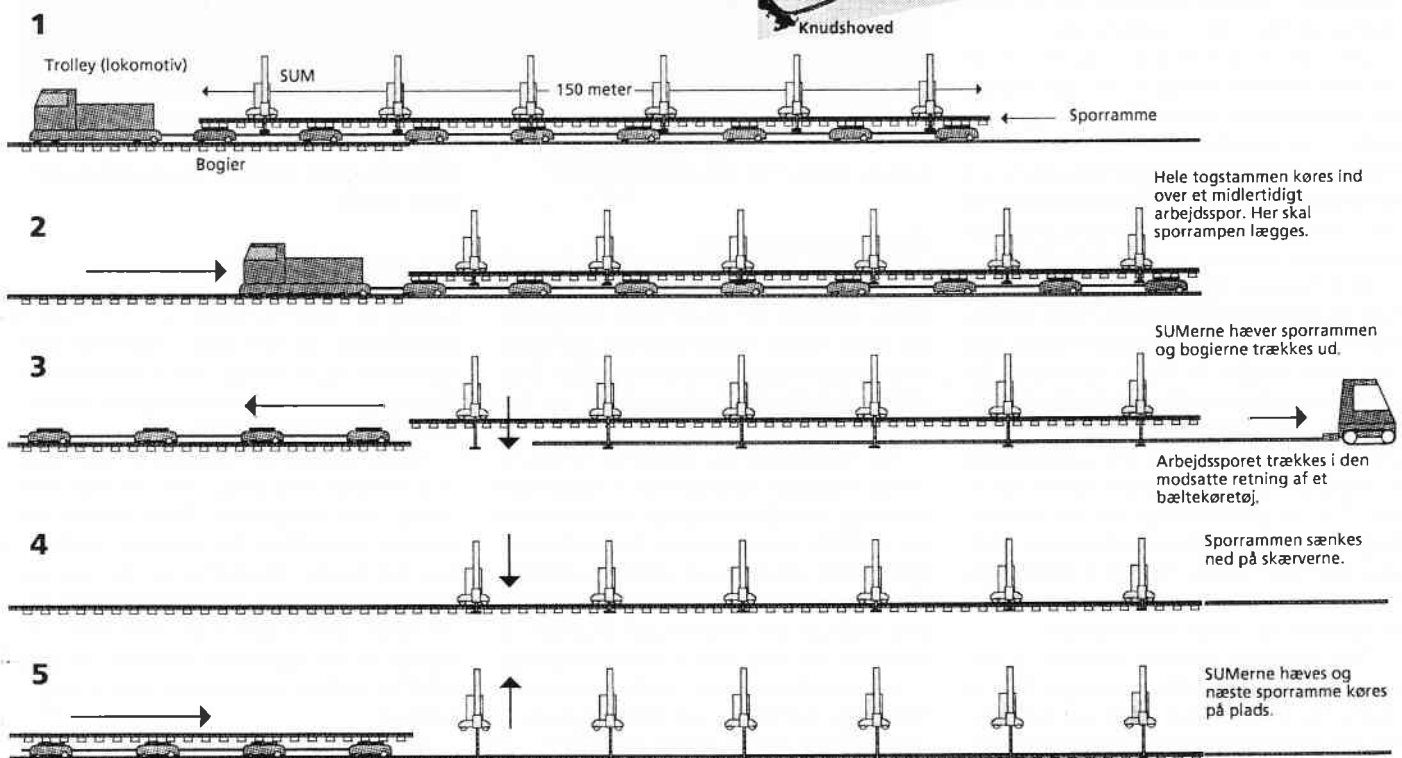
Rammeaftalen fastlægger, at DSB og SJ i fællesskab løser opgaven om Øresundstog, enten ved at indgå en samarbejdsaftale eller ved at stifte et selskab. Den formelle samarbejdsform besluttet senere.

Inden for rammerne af aftalen vil DSB og SJ sammen udvikle, planlægge, markedsføre og i praksis drive den regionale togtrafik over Sundet. Det er ligeledes meningen, at de to baner vil samarbejde om indkøb af det nye togmateriel, der skal indsættes over Sundet.

Regionaltrafikken over Øresund vil bestå af direkte tog, der kommer fra Kystbanen

Sporlægning i tunnelen

Montagen af skinnerne kræver højt specialiseret værktøj.
SUM = Spor Udlægnings Materiel



Grafik: Storebælt.

Store byggepladser markerer, hvor øresundstogene skal rulle. Her kikkede John Hansen ned i udgravningen til jernbanetunnel i Sydhavnsgade i København, 21. juni 1995.

og eventuelt Roskilde via Københavns Hovedbanegård. Herfra videreføres togene ad den nye bane forbi Kastrup (lufthavn) og over forbindelsen til Malmö. Togene skal køre hvert 20. eller 30. minut. Der bliver mellem København og Malmö stop ved stationer i Kastrup (lufthavn), Malmö Syd og eventuelt i Tårnby og/eller ved en ny station i Ørestaden på Amager. Rejsetiden mellem København H og Malmö C bliver ca. 30 min.

Yderligere sammenbinding af togsystemerne på svensk side afhænger bl.a. af de beslutninger, der forestår omkring en City-tunnel i Malmö, idet jernbanens konkurrenceevne i høj grad afhænger af, om togene kan undgå tidrovende omvejskørsel og at skulle vende på Malmö C. En af mulighederne er, at togene fortsætter til Lund og derfra videre til Helsingborg.

Når den faste forbindelse over Øresund åbner, skal togpassagererne kunne rejse på én og samme billet mellem stationer i Danmark og Sverige. Billet- og takstsystemet fastsættes i samarbejde mellem HT, Läns-trafficen Malmöhus, SJ og DSB.

Rammeaftalen lægger op til, at anskaffelsen af materiel til det nye togsystem i størst muligt omfang sker i fællesskab mellem SJ og DSB. Det gælder typevalg og indretning og om muligt også fælles kontraktindgåelse.

S-togstryghed

DSB vil det næste år bruge 25 mio. kr. på at øge trygheden i og omkring S-tog.

DSB ved fra kundeundersøgelser, at en del mennesker er bange for at tage S-toget om aftenen. Man vil nu forsøge at øge trygheden, og uniformeret personale er en af måderne. DSB S-tog bruger fem mio. kr. på at ansætte ca. 25 ekstra S-togsrevisorer, så der i alt er ca. 160. De 25 ekstra skal især på vagt om aftenen.

DSB S-tog er i gang med en omstilling, som skal gøre medarbejderne mere synlige, medens kunderne til gengæld i højere grad skal købe billetter og kort i automater. En første analyserunde viser, at en del af billet-salgene kan lukes med meget ringe konsekvenser for kunderne. De pågældende S-togsstationer har i forvejen åbent fra kl. ca. 7 til 13 på hverdage og har hverken åbent om aftenen eller i week-enden. Omstillingen sker i etaper frem til 1. april 1996. Det giver mulighed for at genplacere medarbejderne og undgå afskedigelser.

DSB S-tog har samtidig besluttet at bruge 19 mio. kr. på fysiske ændringer, bl.a. til bedre belysning og nye farver på stationerne. Der vil også blive opstillet servicetelefoner ved billetautomater og på perroner, så kunderne kan komme i kontakt med DSB-



medarbejdere, der kan give oplysninger og tilkalde hjælp, hvis der er problemer.

Driftsuheld 1994

Antallet af mindre driftsuheld i DSB steg i 1994, medens der skete færre ulykker under kørsel. Totalt skete der 502 driftsuheld - det vil sige 29 flere end i 1993. Stigningen skyldes flere rangeruheld og flere tilfælde af brand i tog.

I alt ni personer blev dræbt og 15 blev alvorligt kvæstet ved ulykker i forbindelse med tog. Blandt de alvorligt tilskadede var tre DSB-medarbejdere. Tre bilister/motorcyklister omkom ved ulykker i overkørsler. De øvrige omkomne var passagerer, som forsøgte at springe af eller på toget, eller andre, der blev ramt af forbiørende tog.

Langt de fleste uheld - 459 - skete under rangering, det vil sige ved lav hastighed. 17 uheld/ulykker skete »under togkørsel«, og heraf var de ti i overkørsler.

Antallet af driftsuheld har de seneste år

ligget mellem 455 og 530. Omkring 90 pct. er rangeruheld, som kun medfører begrænsede skader.

Lyntog hurtigst

Lyntog vil være hurtigere end bil mellem landsdelene, når den faste forbindelse over Storebælt tages i brug. Det er resultatet af Trafikministeriets nye undersøgelse om kollektiv fjerntrafik i fremtiden.

Rejsen København-Esbjerg vil f.eks. tage 213 minutter med bil og 197 minutter med lyntog. Turen København-Århus vil tage 204 minutter med bil og 200 minutter med lyntog. For begge rejseformer er der tale om dør-til-dør transport, det vil sige for tog selve rejsen samt turen til/fra stationen. For mange vil det også blive hurtigere at tage InterCity mellem landsdelene end at køre i egen bil.

Arbejdsgruppen, der har lavet undersøgelsen, forudser, at tog får den største gevinst ved den faste forbindelse. Togrejser

mellem landsdelene vil gå 20 pct. hurtigere - bilture vil kun blive 10 pct. hurtigere.

Ifølge undersøgelsen er toget derimod ikke konkurrencedygtigt på prisen. Men det skyldes først og fremmest, at prisen for at køre i bil er beregnet som den rene benzinudgift, som er sat til 40 øre/km. For at få priserne til at nærme sig hinanden og dermed gøre den kollektive trafik mere attraktiv for brugerne kræver det en ændret afgiftspolitik, hvor der f.eks. kommer øgede afgift på benzin, hedder det i undersøgelsen.

Køreplaner - tynde - og med fodnoter

Det er en amputeret udgave af publikums-køreplanen, DSB har måttet udsende for denne sommer. I forhold til vinterkøreplanen 1994/95 er den reduceret med 175 sider.

Det skyldes ikke trafiknedsættelser, men derimod at en del af rutebilplanerne ikke har foreligget i tilstrækkelig god tid. Ansvar for ligger hos de amtslige trafikselskaber, og når der denne gang er opstået en forsinkelse, skyldes det bl.a. den seneste tids licitationer over rutebilkørslen. Resultatet er, at der mangler planer fra Ringkjøbing Amt, Vejle Amt, Århus Amt, Nordjyllands Amt og Bornholms Amt. I stedet bliver der i køreplanen henvist til telefonnumre hos trafik-selskaberne eller amterne.

★

Det bliver til gengæld en køreplan med mange ekstra fodnoter, DSB må udsende, når vinterkøreplanen træder i kraft søndag den 24. september. Årsagen er den forestående udskiftning af spor- og sikringsanlæg i Århus, som vil foregå i 14 etaper frem til 1996.

Ind- og udrangering af togene vil kræve ekstra tid, og samtidig er kun en del af spornettet til rådighed. Arbejdet er koncentreret i weekendene, og passagererne må regne med syv-otte minutters ekstra køretid for tog, der skal ind og ud af Århus.

DSB InterCity og regionaltog har derfor



Et par glimt fra Falster, der måske alligevel beholder trafikken til Gedser? Øverst ME 1505 i Gedser 12. maj 1995, nederst krydsning med ME 1511 i Fiskebæk (Allan Stovring-Nielsen).



valgt en afvigende køreplan lørdag-søndage for at undgå forsinkelser. Det smitter også af i andre områder af Jylland. Eksempelvis vil InterCity-tog fra Aalborg afgå otte mi-

nutter tidligere i weekenden end mandag-fredag.

Ulempen er, at køreplanen bliver sværere at læse, og DSB står foran en stor opgave med at informere kunderne. Alternativet havde været at fortsætte med den hidtidige køreplan og dermed med betydelige forsinkelser lørdag-søndag. Det ønsker DSB ikke - specielt ikke set i lyset af de problemer, DSB havde i 1994 med at overholde køreplanen.

Lukning af billetsalg

En indskrænkning af bemanningen på DSB stationer bliver en løbende proces og vil i hvert fald strække sig frem til 1998 og dermed over denn periode, som den nuværende økonomiske rammeplan for DSB omfatter.

Meningen er, at der skal kunne tages in-



MZ 1453 stod for mindst ét af de 502 driftsuheld i 1994. De ødelagte forruder vidner om branden dagen før. Gedser, 19. april 1994 (Keld Haandbæk).

dividuelle hensyn alt efter behovet, for det varierer naturligvis, når man sammenligner S-baner, hovedbaner og sidebaner. Nogle steder kan billetautomater være løsningen, men DSB arbejder også videre med agent-salg. Det er allerede indført i en del byer, hvor Post Danmark, turistforeninger eller forretninger står for billetsalget.

Samtidig arbejder DSB med begrebet moderstationer, som også betjener beboere i de byer, hvor der hidtil har været en station med billetsalg. På disse centrale steder kan der være mulighed for længere åbningstid end der, hvor betjeningen er op-hørt.

DSB betjener pr. 28. maj 286 stationer. Seks hører under InterCity, 84 under S-tog inkl. Hillerød-Helsingør og de øvrige under DSB regional. 16 S-togsstationer og 82 stationer under DSB regional er ubemandede.

DSB busser

DSB busser genvandt sin hidtidige kørsel i Viborg amt og vandt ekstra kørsel både på Fyn og i Nordjylland - som allerede omtalt i »jernbanen« nr. 2/95 - side 76. Skiftedagen var den 28. maj.

I Viborg amt var det alene DSBs kørsel med 22 busser, som var i udbud, og DSB beholdt kørslen, men til ca. 10 pct. under den hidtidige kontraktpris.

I Nordjylland vandt DSB kørsel med 37 busser nord for Limfjorden, og det er 34 flere end hidtil. Det betyder samtidig, at DSB har overtaget ca. 100 chauffører, som tidligere har kørt for private vognmænd. Desuden har DSB overtaget 38 busser. Kontrakterne på kørslen løber over fire år, så DSB har lejet velfærdslokaler til chaufførerne, parkeringspladser til busser m.v.

På Fyn står DSB fremover for hele den regionale buskørsel - bortset fra kørslen på Ærø. DSB har hidtil kørt med 99 busser - fremover kører DSB med 108 busser. Også de fynske chauffører blev tilbudt at gå over til DSB, og 25 tog imod tilbuddet. Desuden har DSB overtaget ni busser.

Flere HT-kunder i 1994

Bedre økonomi og flere kunder i busserne er to markante resultater i 1994, som Hovedstadsområdets Trafikselskab præsenterer i sin årsberetning for 1994.

Kundetallet steg med 1,6 pct. - en fremgang på fire millioner påstigninger til i alt 244 millioner. Det svarer til, at hver af HT-områdets 1,7 mio. indbyggere kører med bus i gennemsnit 143 gange om året. Sammen med et fald i HTs udgifter til buskørsel bidrog kundefremgangen til et positivt driftsresultat i 1994 på 120 mio. kr. - mod et kassetræk på 150 mio. kr. i 1993.

Udlistering af HTs busdrift vil være en tilbagevendende begivenhed fremover. HT-loven blev ændret i 1994, så 100 pct. af HTs drift skal være udlisteret i 2002. HTs hidtidige driftsselskab, Busdivisionen, blev omdannet til et selvstændigt aktieselskab (offi-



Nordpilen som »tysk tog« ankommer til Kolding 5. juli 1995 (Flemming Søeborg).

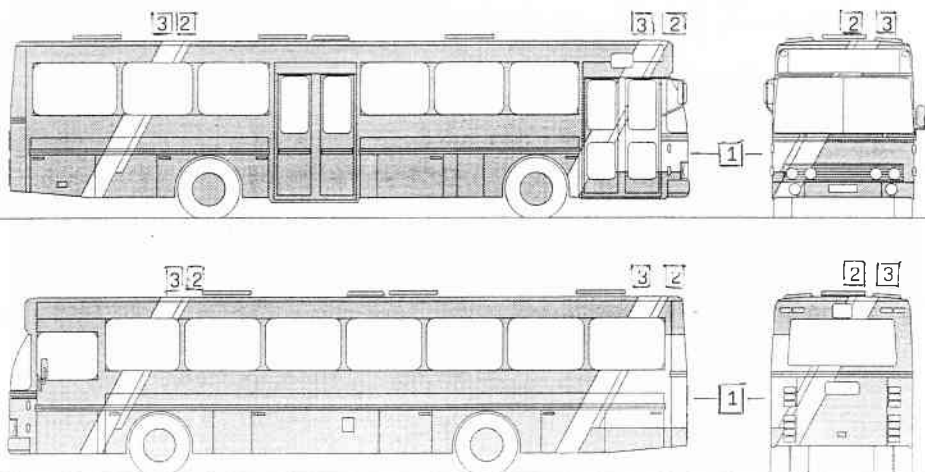
cielt stiftet den 22. marts 1995) med virkning fra 1. januar 1995.

5. udbud af HT-kørsel er en realitet, efter at HTs bestyrelse den 24. maj vedtog at sende godt 20 pct. af HTs kørsel i licitation. Den kørsel, som Busdivisionen A/S, der i øvrigt den 1. september 1995 skifter navn til *Bus Danmark A/S*, har udført, kommer nu også i udbud løbende, og de første ca. 10 pct. udbydes i den ovennævnte åbne offentligt licitation, hvor alle - offentligt (f.eks. DSB busser A/S) som privatejede selskaber i ind- og udland kan byde. Tilbudsfristen er den 5. september 1995, HTs bestyrelse afgør på et møde den 25. oktober, hvem der skal have kørslen, som overtages ved køreplansskiftet den 26. maj 1996. 5. udbud omfatter 242 busser, som er opdelt i 22 udbudsenheder, der hver især indeholder fra tre til 22 busser. Det sikrer, at både små og store entreprenører kan byde på driften.

Busdivisionen A/S vil fremover stille med busser, når der er brug for erstatningskørsel ved driftsuregelmæssigheder på DSBs S-togsnet. Aftalen er bl.a. indgået, fordi Busdivisionens busser har bedre ind- og udstigningsforhold end Copenhagen Excursions', som var DSB S-togs hidtidige samarbejdspartner. Busdivisionen skal kunne stille med mindst 12 busser inden for 40 minutter ved driftsuregelmæssigheder. Ved »planlagte driftsforstyrrelser« kan Busdivisionen stille med et »ubegrænset« antal busser.

★

HT tager nu kampen op mod den stærkt stigende bilkørsel i hovedstadsområdet. Midlet er en kraftig udvidelse af HTs net af S-busser. I dag fylder HTs syv S-buslinier 10 pct. af HTs drift. Målet er at udvide driften med seks nye linier frem til 1997, så S-busserne kommer til at fylde 20 pct. af driften.



Principskitse af bemaling af busser efter Nordjyllands Trafikselskabs designprogram. De gråtonede områder markerer, hvor karosseriet på bybusser er gult - og sølvgråt på regional- og lokalbusser; 1) angiver, hvor alle busser er »Nordjyllandsblå« (på de to diagonale hjørner), 2) de hvide »mellemånder« og 3) »funktionsbåndene«, der er lysegule på bybusser (bl.a. DSB datterselskabet »Aalborg Omnibus Selskab« A/S's vogne), røde på servicebusser, lyseblå på regional- og lokalbusser (bl.a. DSB busser i Busområde Aalborg) og grønne på ekspresbusser. Tegning: NT.



M/F Kattegat - indehaveren af Kattegats »blå bånd«. Foto: Driftsselskabet Grenaa-Hundested A/S.

Kattegats blå bånd

Den 12. juni kl. 7.00 lagde verdens største aluminiumsfærge fra land i Hundested og beviste - selv om det var med fjorten dages forsinkelse - at den 61 årige Grenaa-Hundested overfart atter er på banen - eller snarere på vandet - efter måneders ufrivillig pause, som DSB rederi med indsættelsen af M/F Prinsesse Anne-Marie ikke var ganske uden skyld i.

Selv om overfarten primært satser på bilister, er der også kapacitet til passagerer over landgang, som nu igen kan få udstedt billetter mellem »En station i hovedstadsområdet« og Randers via Hundested-Grenaa efter DSB tarif nr. 11: »Befordring af passagerer mellem DSB stationer, privatbaner mv«.

Både DSB overfarten Kalundborg-Århus, den nye »CatLink« på samme overfart og Molslinien har med »Driftsselskabet Grenaa-Hundested A/S« fået en konkurrent, der skal lægges mærke til. Overfarten, der er kommet godt fra start med overførselstal, der har slået alle prognoser, kan nemt blive den overfart, der overlever den faste forbindelse.

M/F Kattegat, der er bygget på værftet »Mjøllem & Karlsen« i Bergen, har et deplacement på ca. 1.700 t og et hovedmaskineri (fire motorer), der i alt yder 31.552 hk. Med en servicefart på 32 knob kan overfarten klares på 90 minutter - hvilket er en rejsetidsforkortelse på 70 minutter i forhold til de tidligere konventionelle færgetyper. Et søsterskib, M/F Djursland, leveres i april 1996. Der vil derefter kunne sejles hver anden time mellem kl. 7.00 og 21.00 fra hver havn.

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

Færgenyt



Sejladsen Gedser-Warnemünde indstilles

DSB REDERI A/S og samarbejdspartneren på Østersøen - Deutsche Fährgesellschaft Ostsee - har besluttet at indstille sejladsen mellem Gedser og Warnemünde. Den tyske færge »Warnemünde« sejler sin sidste tur nat mellem den 23. og 24. september, og færgen »udfases«. Den danske færge »Knudshoved« fortsætter indtil videre på ruten mellem Gedser og Rostock.

Beslutningen om at indstille sejladsen mellem Gedser og Warnemünde hænger sammen med at togene mellem København og Berlin fra overgang til vinterkøreplan føres over Rødby-Puttgarden og via Hamburg. Der er således ikke længere kundegrundlag for at sejle både til Warnemünde og til Rostock.

Den tyske beslutning om at trække »Warnemünde« væk fra Østersøen skyldes, at færgen er 34 år gammel og i en ringere vedligeholdelsesstand end f.eks. »Knudshoved«. Hvis »Warnemünde« skulle have sejlet på Gedser-Rostock, havde det været nødvendig med en forholdsvis kostbar ombygning.

DSB og DFO har en aftale om »paritet« - det vil sige - lige mange færger på Østersøen. Indtil videre sejles med fem danske og fra 1. oktober tre tyske færger. DFO er i gang med at se sig om efter en anden færge. Men det forudses, at det kan blive vanskeligt at finde en egnet færge med en passende kapacitet. Gedser havn er ikke ret dyb og kan kun besejles af visse færger.

Flere »sorte bokse«

DSB REDERI er i gang med at installere »sorte bokse« på yderligere fem færger. De »sorte bokse« registrerer alle relevante navigationsdata f.eks. tid, position, kurs, sejl-

hastighed m.v. Desuden registreres de seneste otte timers radarbilleder og fire timers kommunikation over VHF-radioen.

De »sorte bokse«, som faktisk er cremefarvede, bruges ved opklaring af uheld/ulykker, som heldigvis er sjældne på søen. Rederiet har endnu ikke været involveret i en ulykke, hvor oplysninger fra den »sorte boks« har været brugt som bevismateriel i en efterfølgende retssag. Internt har navigatorene brugt oplysninger i »tæt-på«-situationer for efterfølgende at analysere situationerne.

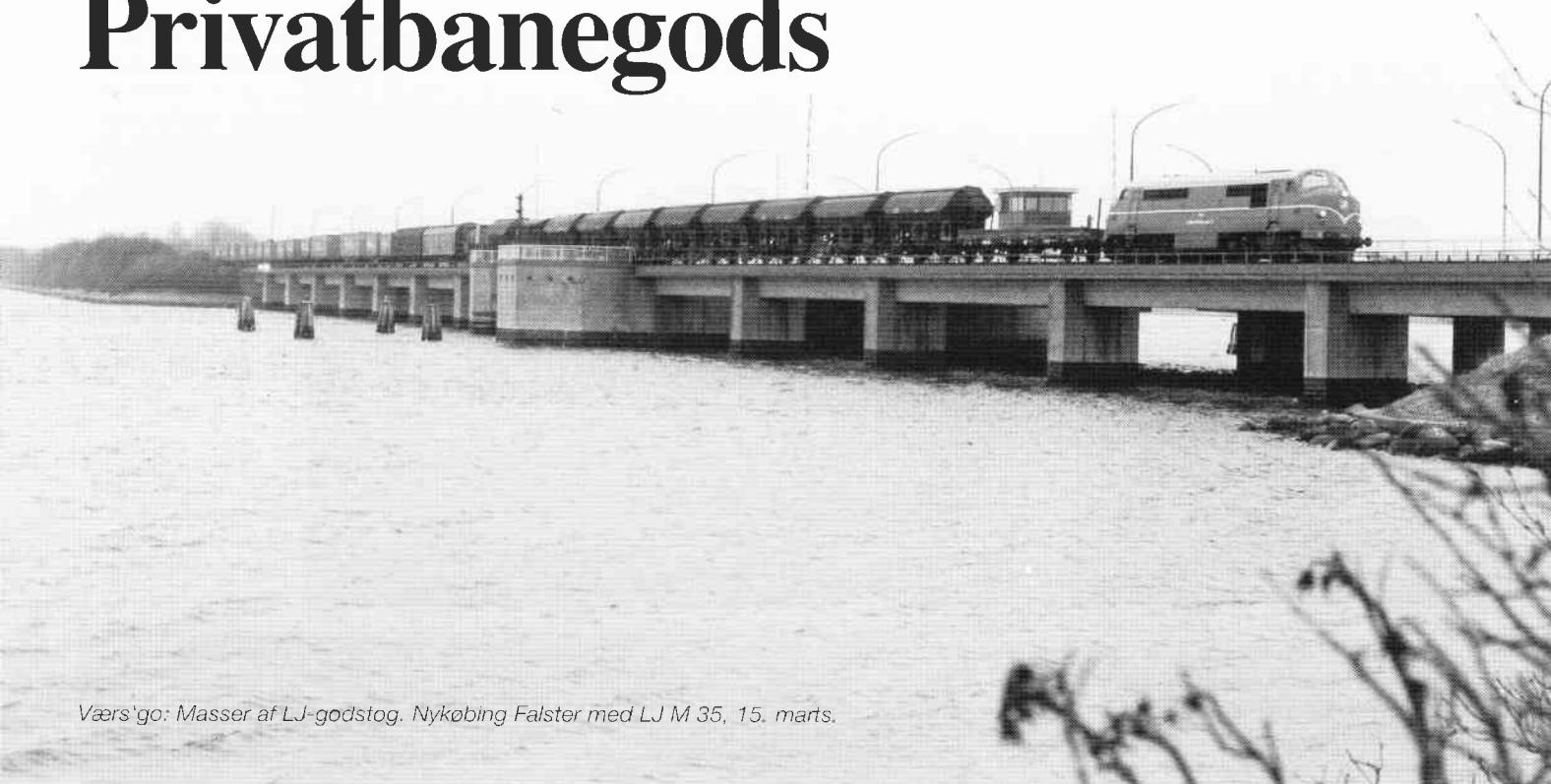
Bilfærgerne »Romsø« og »Arveprins Knud« har fået installeret »sorte bokse«, og om kort tid kommer »Danmark«, »Prins Henrik« og »Dronning Margrethe II« med.

DSB installerede i 1990 den første »sorte boks« på IC-færgen »Dronning Ingrid«. Siden har også de to øvrige IC-færger, samt »Ask« og »Urd« og »Tycho Brahe«, »Lodbrog«, »Kraka« og »Heimdal« fået »sorte bokse«.



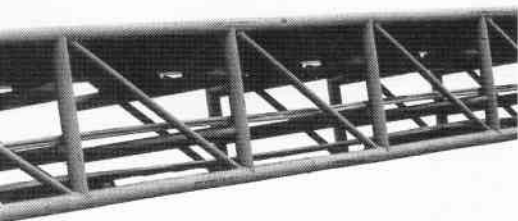
M/F Prinsesse Elisabeth - her på værft i Svendborg januar 1995 - får ikke »sort box« (Flemming Søeborg).

Privatbanegods



Værs'go: Masser af LJ-godstog. Nykøbing Falster med LJ M 35, 15. marts.

Godstrafikken på de danske privatbaner eksisterer, om ikke i bedste velgående, så dog i stor mangfoldighed. Og den er i hvert fald på ingen måde ved at uddø, som vedstående fotos klart illustrerer. Lollandsbanen er blandt de aktive godsbefordrere, og også til Bandholm kører der godstog (til højre set ved Merritskov i form af fire Tdgs-vogne forspændt LJ M 17, 15. marts af Allan Støvring-Nielsen). Havnebanen i Nakskov (nedenfor til venstre) er også Tdgs-mål her, hvor LJ M 12 rangerer 20. juni (John Hansen), og et flot motiv gi'r det, når LJ M 35 (med dampvarmeslangel) liner op i Nykøbing F. 13. marts ved siden af MFB 5282.

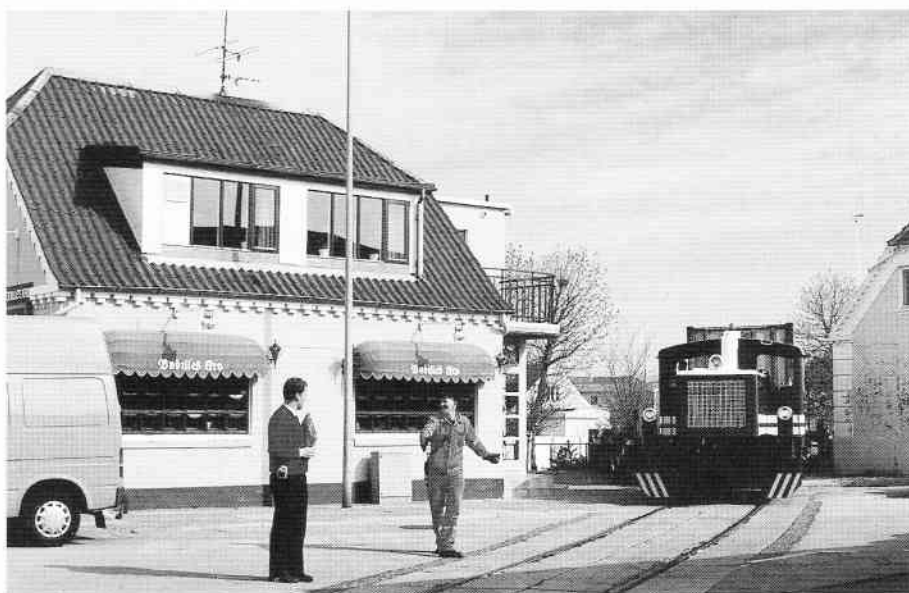




◀ Nymalede SB M 10 trækker ubesværet dagens containere afsted syd for Højen, 13. juni (Keld Haandbæk).

SB T 5 på Skagen Havnebane, foran Bodilles kro 1. maj (Allan Støvring-Nielsen). ▼

Hvor sjællandske privatbaner helt er domineret af MX-trækkraft, der ofte har nok at bestille, er billedet i Jylland anderledes: Her fik tre privatbaner i 1977/78 nye Henschel-diesellokomotiver, men kun HP's loko får jævnligt brug for alle sine kræfter. På Skagensbanen er det dog MX'ere, der får på alle kontakter, og på havnebanen er en tysk Köf'er netop indsat som SB T 5, hvorefter SB T 4 (ex DJK/MHVJ, ex Ardelt 119) kan sættes i reserve.



▼ Synd, der ikke er lyd på! HP 16 maser med synlig røgudvikling atter op ad bakke med godstog nær Roundrup, 2. maj (Allan Støvring-Nielsen).



Privatbanerne



Nærumbanen (LNJ)

Midt i august måned har Nærumbanen skrevet kontrakt med tyske Siemens/Due wag om levering af et nyt togsæt, den såkaldte Regiosprinter, der allerede kører på strækningen Jülich-Düren-Heimbach i Tyskland. Toget ventes til Nærumbanen midt i maj måned 1996.

Det nye tog er som skræddersyet til Nærumbanen. Toget er miljøvenligt og støjsvagt (Nærumbanen kører som bekendt gennem meget naturskønne områder), og kører tilmed hurtigt. Tophastigheden på 100 km/t udnyttes dog næppe på Nærumbanen, som er normeret til 80 km/t. »Regiosprinter« har plads til 74 siddende passagerer og 100 ståpladser, cykler kan medbringes og der er handicapvenlige indstigningssteder.

Går Nærumbanens ønskedrøm i opfyldelse er toget blot første etape af en levering af endnu 4 enheder med et års mellemrum, hvorefter de gamle lynetter kan overføres til andre privatbaner. Dog kræves politikernes accept samt gode erfaringer med det første tog.

Det er nærliggende at tro, at også andre »små« privatbaner kan drage nytte af Nærumbanens forsøg med Regiosprinter. Såvel Skagensbanen, Østbanen og Hornbækbanen var som bekendt for godt et år siden ude med deres udførlige rapport om Light Rail i Danmark. Men også Odderbanen, der jo sprang fra ABB's IC2 i sidste udbudsrunde må vel naturligt være interesseret i nyt let materiel.

★

Fyglevad og Ørholm stationer er renoveret og nymalet i banens »nye farve« blå.

I remisen i Lyngby er renovering af sporområdet påbegyndt.



Lollandsbanen (LJ)

Y-togene klarer sig godt trods en rund fødselsdag (30 år) for de ældste. De findes bl.a. hos LJ, hvor Ym 61/Ys 81, der ses

ovenfor i Nakskov 25. januar 1995. Samme by byder også på andre aktive LJ-veteraner: LJ M 11 (Frichs 1938) og M 12 (Jung 1957), begge portrætteret samme dag af Keld Haandbæk.



SB Ym 1/Ys 12 i Skagen, 28. juni 1995 (Ole-Chr. Munk Plum).

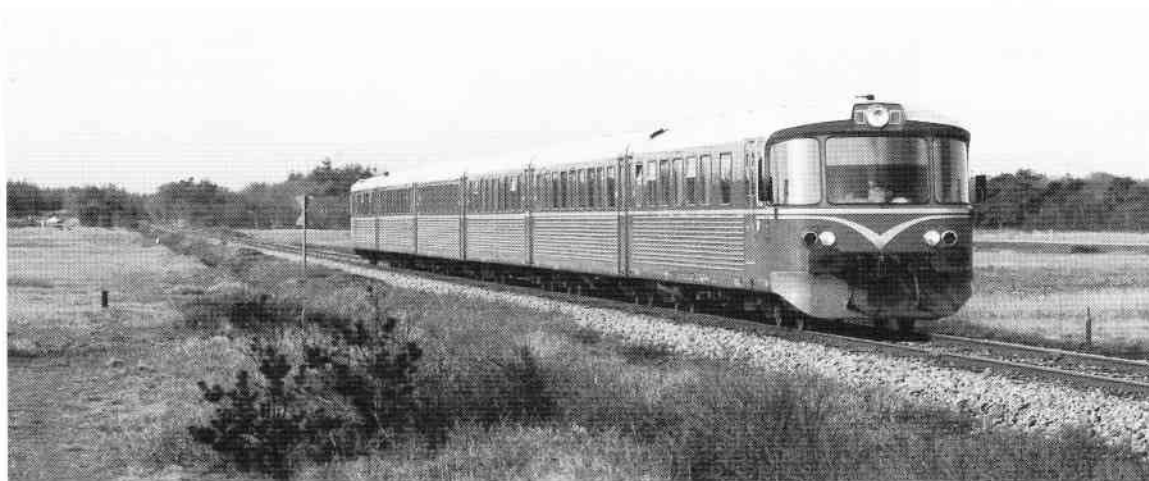
Skagensbanen (SB)

Nyt design på Skagensbanens tog

Allerede den 1. december 1994, da Skagensbanens M 10 (ex DSB Mx 1038) kørte fra Holbæk til Skagen, blev banens nye design kendt, idet M 10 i forbindelse med i-standsættelsen var blevet malet i blå og hvide farver med rødt bomærke m.m. på OHJ og HTJ's værksted.

Skagensbanen har til rangering på Skagens station og havnebanen i Skagen købt rangertraktoren DB 332 181-7, der er af typen Köf III, fra Deutsche Bahn. Traktoren, der er bygget af Jung i 1964, ankom til Skagen i januar 1995, og i foråret er traktoren ommalet i Skagensbanens nye farver, blå og hvid med rød stribe, og den er litereret SB T 5.

Onsdag den 28. juni præsenterede Skagensbanen det første af sine Y-tog efter gennemførelsen af en total ombygning og



Harmoniske Y-tog er nærmest en kunstart på Skagensbanen. Her når kunsten sit højdepunkt med Ym 5-Yp 23-Yp 21-Yp 24-Yp 22-Ym 4 som tog 4 nær Skagen, 4. maj 1995 (Allan Støvring-Nielsen).

istandsættelse dels på banens eget værksted, Hjørring Privatbaner dels hos HMK Industri i Hjørring. Samtidig kunne banen sammen med kunstnerne Gerda Thune Andersen og Steen Sørensen præsentere banens nye design.

Y-toget, Ym 1-Ys 12 fremtræder som et næsten nyt tog. Allerede i 1993 fik motorvognen Ym 1 indbygget to nye Mercedes dieselmotorer på Hjørring Privatbaners værksted. I begyndelsen af 1995 blev toget atter sendt til Hjørring, hvor det ved brug af blokvogne blev transporteret til HMK Industri, der siden 1992 har påtaget sig opgaver for først Hjørring Privatbaner, senere Skagensbanen og Odderbanen i forbindelse med levetidsforlængelses-programmet for privatbanernes Y-tog.

Renoveringen af vognkasserne har bestået i en total afskrælning, sandblæsning og lakering og derefter indretning af nyt interieur med nyt design.

I forbindelse med såvel det ydre som det indre design har Skagensbanen gået nye veje, idet man har valgt at benytte to lokale kunstnere, Gerda Thune Andersen og Steen Sørensen, til at løse denne opgave. Kunstnerne har valgt at lade farverne hvid og blå være dominerende i togets ydre design. Herved har man opnået at give toget et mere maritimt udtryk. En varm farve i form af røde striber indgår også i designet.

For at få togets ydre og indre til at udgøre en helhed, går rødt, hvidt og blå igen indvendigt, ligesom de samme farver findes i gardinernes striber. Vognafdelingernes endevægge er skiftevis røde eller blå. I de vognafdelinger, hvor endevæggene er røde, er sæderne blå og omvendt. I førerrum og pakrum indgår også en gul farve, der på en fin måde markerer, at disse områder ikke er for passagererne. I forbindelse med renoveringen af toget er der i styrevognen, Ys 12, indrettet en perron med plads til cykler, barnevogne og kørestole, idet vægge ind til selve vognafdelingen er rykket »én sædegruppe« ind i vognen. Perronen er udstyret med klapsæder. I motorvognen, Ym 1, er der i pakrummet lavet en god arbejdsplads til togføreren. Toiletet er bibeholdt og fremtræder fornemt i røde farver.

På Skagensbanens værksted har man efter tilbageleveringen af toget fra HMK In-

dustri i Hjørring - opbygget nyt elskab, udskiftet og forbedret bremsesystemet. Der er desuden indbygget ventilationssystem. Sæderne i kupeerne er i forbindelse med ombetækning polstret om og forsynet med nye armlæn.

Mellemvognen SB Yp 21 er i juni 1995 sendt til renovering hos HMK Industri i Hjørring, og omkring nytår 1995/96 vil det næste togsæt blive renoveret og ombygget som SB Ym og Ys 12. Efter planerne vil alt Y-togsmateriellet ved Skagensbanen være renoveret og fremtræde i det nye design i 1997.

★

Fra køreplansskiftet den 28. maj 1995 har Skagensbanen oprettet et nyt trinbræt, Ap-holmen, mellem Frederikshavn og Strandby.

På busfronten er tre af Skagensbanens busser, bus 37, 38 og 39 ommalet i de nye farver, som Nordjyllands Trafikselskab har lanceret. SB bus nr. 39 er indkøbt i 1994 fra Vestbanen. Fra køreplansskiftet i maj 1995 har man - som forsøg - omlagt busruten Gl. Skagen-Skagen-Grenen, så denne rute fungerer som en slags bybus i Skagen.

MX 1007 er som reservedele i SB's eje. Her i afpillet stand i Skagen, 3. maj 1995 (Allan Støvring-Nielsen).

Odsherreds Jernbane

Fredag den 7. juli 1995 kunne man ved Odsherreds Jernbane fejre, at det store arbejde med udskiftning af strækningssporet mellem Nykøbing Sj. og Holbæk nu er færdigt. Dog mangler man endnu lidt på Grevinge station, hvor både hovedsporet og krydsningssporet skal flyttes førend denne station kan udbygges med lige så fine perronforhold som OHJ's øvrige stationer. Årsagen til, at sporene flyttes er at man derved får bedre kurveforhold gennem station. Arbejde på Grevinge station udføres i efteråret 1995. Sporfornyelsen begyndte i 1988, og i de forløbne syv år har OHJ's egen banefdeling assisteret af bl.a. et par lokale entreprenører stået for selve sporarbejdet, anlæg af nye perroner på stationerne m.m. Sporfornyelsen har kostet ialt ca. 130 mio. kr., hvoraf 70% er betalt af staten som investeringstilskud til banen, mens Vestsjællands amt og de kommuner, som OHJ betjener, har betalt resten.

Sideløbende med sporfornyelsen er man ved OHJ gået i gang med en udskiftning af banens sikringsanlæg, og dette arbejde kan afsluttes i 1998. Det nye sikrings- og



fjernstyringsanlæg ved OHJ er af typen ABB E80/JZAD 890, og det etableres delvist af banens elektrikere med assistance fra ABB. Selve signalerne er fremstillet på banens værksted i Holbæk.

Arbejdet med ombygningen af OHJ Mo 25 skrider fortsat fremad. Vognen har været til maling i banens nyistandsatte værksted.

Hvordan klares det, at få en 26,4 m lang vogn drejet på en kun 20 m lang drejeskive? Man fremstiller en specialbogie, der er udstyret med jernbanehjul samt gummihjul. Denne bogie sættes under vognens ene ende. Så »sættes« bogien hydraulisk til at bære på gummihjulene, og når drejeskiven drejes, trækkes eller skubbes vognen med.

På malerværkstedet har man siden julen 1994 haft travlt med at ommale de 20 busser, som man pr. 1. januar 1995 overtog i forbindelse med den første licitation under Vestsjællands Trafikselskab. I følge kontrakten skulle busserne ommales i VT's farver, hvid og orange. OHJ fik 14 »nye« driftsbusser, der ved OHJ er nummereret fra nr. 100-113. I marts 1995 har banen desuden købt tre nye Volvo B 10 M busser, der har fået numrene 114-116.

Den 13. juni udskiltes OHJ's busser i et nyt aktieselskab, Nordvestbus A/S. Det nye selskab har som aktionærer Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane. Det er altså et datterselskab af de to baner. Det nye selskab er bl.a. dannet for bedre at kunne deltage i VT-licitationerne i de kommende år. I sommeren 1995 udbyder VT endnu et antal ruter, heriblandt 10 ruter, der indtil videre køres af OHJ/Nordvestbus A/S.

Hads-Ning Herreders Jernbane

Som omtalt i Jernbanen nr. 6/94, side 194, gik OHJ med planer om at købe styrevognen Ys 26 fra Nærumbanen med henblik på at få en ekstra mellemvogn. Handlen gik i orden, og ved OHJ kunne man nu vælge at ombygge styrevognen til mellemvogn. Ved Odderbanen (HHJ) stod man imidlertid og manglede en styrevogn, mens banen faktisk havde en mellemvogn i overtal. Odsherreds Jernbane og Hads Ning Herreders Jernbane har derfor indgået en byttehandel



OHJ, 2. juni 1995: OHJ Mo 25 med ny front, OHJ Mo 26 og OHJ 34, »Skipper Skræk« ved værkstedet i Holbæk. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.



22. april 1995: HHJ Ys 48 (ex. LNJ Ys 26) og OHJ Mx 104 i spor 2 på Dianalund station. Skærmen tv. er EDB-skærmen til banens nye VIPS-system. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.

med de to vogne. Styrevognen LNJ Ys 26 blev på værkstedet i Holbæk ombygget, således at vognen fremover »naturligt« kan sammenkobles med én af HHJ's motorvogne, og vognen er literet HHJ Ys 48. De dobbelte foldedøre som ellers kun fandtes på LNJ's Y-tog er bevaret i begge ender.

Lørdag den 22. april 1995 blev de to vogne udvekslet, idet HHJ Ys 48 via HTJ blev transporteret til Korsør af OHJ Mx 104. Her blev Ys 48 sat ombord på færgen, og fra Nyborg foregik hjemtransporten via

Århus til Odder med HHJ Ym 35 og Ys 46. I Odder udstyres HHJ Ys 48 med sæder m.m. inden den indsættes i driften på HHJ.

På vej til Nyborg havde man fra Odder medbragt HHJ Yp 52 (ex HHJ Ys 42), der ombyggedes til mellemvogn i 1989. I Korsør ventede OHJ Mx 104, der tog HHJ Yp 52 med til Holbæk, hvor vognen nu ombygges/istandsættes som OHJ-HTJ Yp 152.

De nordsjællandske jernbaner skrives af Jan Forslund
Privatbanenyt redigeres af Ole Chr. M. Plum



OHJ, 2. juni 1995: OHJ-HTJ SR 63 stopper spor mellem Mårso og Allerup. Foto: Ole-Chr. M. Plum.



OHJ-HTJ, 3. juni 1995: OHJ-bus 102, KT 88 018, bus 105, LD 92 510 og bus 97, MN 97 232 på VT-ruterne 331 og 332 ved Høng station. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Veteranbanerne

Mariager-Handest



MHVJs arbejdsbold i Frederikshavn er atter i sving efter en pause. Det gælder nu restaurering af motorvognen RHJ M 4 (Scandia 1926, ex OMB MH 6, ex DSB MBF 482, ex SFB M 2). Vognen har været et »langtidsprojekt« i Mariager, siden restaureringen startede 1977. Undervogn og motor er renoveret, men meget mangler endnu i vognkasse m.v.

Sydfyenske Veteranjernbane (SFVJ)

SFVJ, der trafikerer strækningen Faaborg-Korinth, har i foråret haft travlt med at rydde Faaborg station. De sidste to spor er nemlig nu fjernet for at gi' plads til rutebilerne. En ny station bygges en smule længere »oppe« ad banen.

»Veteranbanerne« redigeres af
Anders Riis



MHVJs RHJ M 4 blev kørt til Frederikshavn 25. marts. Her afventer toget krydsning i Sindal. Oprangering: AHJ ML 5203 - RHJ M 4 - HBS E 235 - SB F 4 (Mogens Duus).

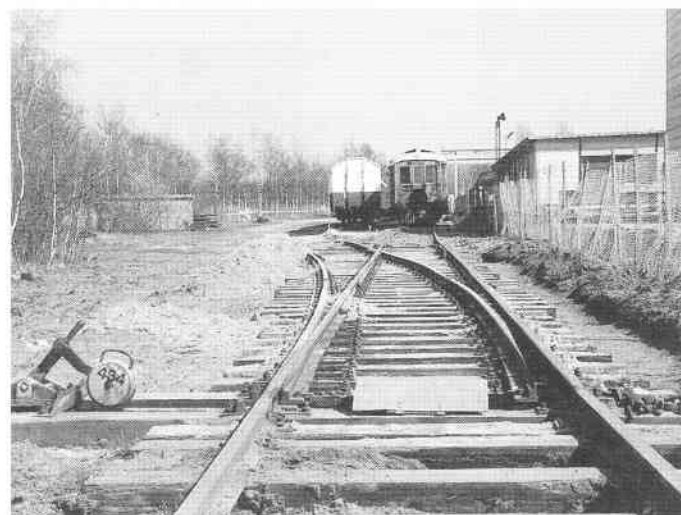
Alle fire fotos af Flemming Soeborg.



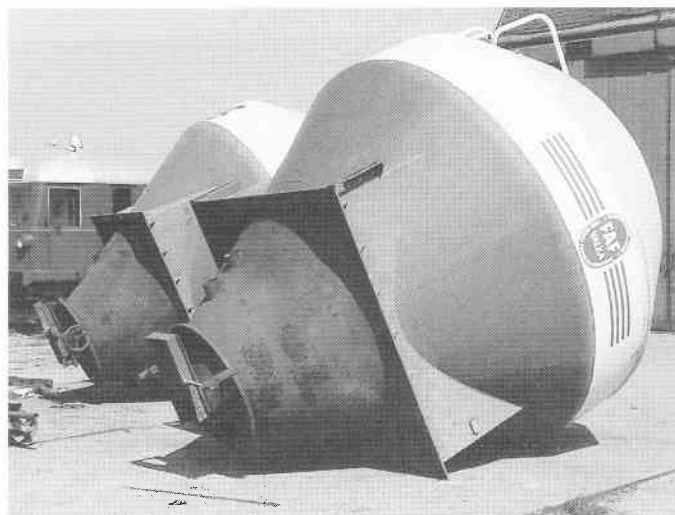
Faaborg station 12. april 1995. I højre hjørne ses en af SFVJs tidligere FAF-silovogne (ex. Ærø-trafikken), der har mistet sin silo (se nederst til højre) og nu bruges til fladvogn til sporrammer



Ikke alt fra den tidligere Ærø-overfart kom til Faaborg. OK-vogn »1« (ex DSB ZE 502 751/503 061) blev allerede 1994 overført til DSB Jernbanemuseum. Her i Svendborg, 1993.



Her opstår snart SFVJs nye Faaborg station. Bag det (12. april) nylagte sporskifte ses en MAYO-vogn samt VLTJ-triangelvogn.



Forlist FAF-beholder, afmonteret sin undervogn. I baggrunden OHJ 39. Faaborg, 12. april 1995.

Søndag den 17. september 1995 går turen til det vestsjællandske. Anledningen er, at OHJ's unikke MO-motorvogne er under ombygning. OHJ MO 25 er allerede ved at få bygget nyt førerrum mv. Dette betyder, at vognene får nye fronter, og dermed forsvinder den karakteristiske front med overgang. Samme omgang venter MO 26, som står for tur i dette efterår.

Vi mødes på Københavns Hovedbanegård søndag morgen kl. 8.00. Herfra kører vi med MO 26 (solo) til Holbæk med fotostop undervejs. I Holbæk arrangeres rundvisning på OHJ-HTJ's værksted.

Fra Holbæk fortsætter vi mod Nykøbing Sj. med mange fotostop undervejs. På denne del af turen vil toget bestå af MO 26 samt en Apfelpfeil-vogn. I Nykøbing Sj. vil vi få mulighed for at besigtige remisen, som blandt andet indeholder en »daddelæske«.

På hjemturen vil toget bl.a. gøre holdt i Hørve, hvor trafikmuseet kan tages i nærmere øjesyn. Særtoget ender i Holbæk, hvorfra turen til København foretages med det gennemkørende tog Nykøbing Sj. - København (Holbæk afg. 17.05, Kbh H ank. 17.55).

Prisen for arrangementet er kr. 150,- og beløbet omfatter:

- Tur med særtog København H - Nykøbing Sj. - Holbæk.
- Rundvisning på værkstedet i Holbæk.



OHJ MO 26 + Bnm 72 i Ny Hagested, juli 1993. Foto: Lasse Toylsbjerg-Petersen.

- Adgang til trafikmuseet i Hørve.
 - Billet til ordinært tog Holbæk - København H.
- Beløbet indbetales hurtigst muligt (senest den 9/9-95) på girokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. På kupon til mod-

tageren anføres »OHJ-udflugt«, samt afstigningsstation (slutdestination) på hjemturen. Endvidere bedes telefonnummer oplyst, af hensyn til evt. aflysning af udflugten.

Yderligere oplysninger fås på DJK's telefonavis (tif. 86 75 20 98).

GWC, OCMP, KJ, SB

Læserne skriver

Løgstørbanen

For at ikke for meget stof - af hensyn til læserne - i nærværende blad skal omhandle godsbanen Viborg-Løgstør, anføres nedenfor ganske kort mine bemærkninger til kommentarerne fra Mogens Duus og Frits Sørensen i sidste blad (3/95) til mit indlæg i jernbanen nr. 2/95.

Transportmængder

Indledningsvis finder jeg det ikke interessant igen at gå ind i nærmere diskussion om hvorvidt en stigning af godsmængden skal være 230%, 800% eller 3.000% som tidligere anført for at få driften på Viborg-Løgstør banen til at balancere driftsøkonomisk.

Jeg er næsten sikker på, at DSB gods vil give tilsagn om at virke positiv for en opretholdelse af banen, hvis der kunne garanteres en årlig godsmængde på blot ca. 90.000 t (1993 mængde + 230%), men DSB må henholde sig til, at trafikken på Viborg-Løgstør banen i 1994 kun udgør ca. 18.000 t med en stærkt nedadgående tendens, idet trafikken er faldet med 9.000 t i forhold til året før. Hertil kommer at intet tyder på, at der kan skaffes væsentligt mere gods til banen på økonomisk rimelige vilkår.

Som det tidligere har været berørt, bort-

falder i 1995 (01.10.) transporterne til/fra depoterne for Carlsberg A/S. For depoterne i Løgstør drejede det sig om godt 300 vogne i 1994.

Akseltryk

Dernæst vil jeg pointere, at jeg i mine kommentarer under akseltryk anfører, at DSB generelt kører med 20 tons pr. vogn = godsets vægt! Dette er ikke det samme som akseltryk, hvorfor sammenligningen med banens 16 t akseltryk »slår fejl« for MD/FS - for nu at bruge MDs udtryk.

Tages f.eks. en last på ca. 20 tons og en taravægt på i gennemsnit 13 tons (Ks = 12,5 t/Hbis = 13,5 tons) fås en bruttovægt på ca. 33 tons hvilket (for en to-akslet vogn) giver et akseltryk på ca. 16,5 tons - altså kan de fleste af DSBs generelle transporter godt køre på Løgstørbanen!

Trækkraft

Med hensyn til trækkraft bemærkes, at en renovering (levetidslørlængelse) af de 15 nyeste MY'ere ialt vil koste ca. 35 mio. kr. (46 mio. kr. med ATC). Ved en udgift på 35 mio. kr. giver det en udgift på 2,3 mio. kr. pr. lok., der skal forrentes og afskrives. Dette gælder også for et MY-lok, der skal betjene Løgstørbanen! En renovering af MT-lok vil iøvrigt koste det samme.

Markedsundersøgelser

Både nu og tidligere har der været gennemført undersøgelser hos de største brugere og potentielle brugere langs banen for at få en vurdering af kundernes interesse i en modernisering. Undersøgelserne viste stor interesse for at bevare og modernisere banen, men der blev ikke opnået bindende tilsagn om flere transporter.

Rammeaftalen

DSB er som bekendt undergivet en rammeaftale for perioden 1995-98, hvorefter DSB skal udvikles til en effektiv og moderne transportvirksomhed med øget forretningsmæssig drift. Målsætningen om at skabe balance i økonomien for DSBs godsvirksomhed skal først og fremmest sikres ved at fortsætte den betydelige effektivisering - og rationaliseringsindsats som allerede er iværksat.

Det er derfor på denne baggrund nødvendigt at vurdere spørgsmålet om opretholdelse af driften på banen, idet en reinvestering på godt 55 mio. kr. ikke synes at stå i et rimeligt forhold til aktiviteterne på banen og det gælder selv ved optimistiske forventninger om udviklingen i transportmængderne og den fremtidige indtægtsdannelse.

Ole Wesenberg



Boganmeldelser

»Jernbaneliv 1« - Glimt fra et jernbaneliv 1935-1950

Af S.A. Guldvang
Forlaget bane bøger

En perle af en bog, så er det sagt med det samme.

S.A. Guldvang, kendt i mange jernbanesammenhænge, har nedfældet sine jernbaneerindringer i første bind af en serie fra forlaget bane bøger. Vi følger Guldvangs jernbanekarriere fra 1933, hvor han blev tog-elev ved Nr. Nebelbanen til kort efter krigen, hvor karrieren er adskillige etatrinn højere.

Men bogen er ikke kun jernbanehistorie set fra første parket, bogen er i ligeså høj grad tidshistorisk på andre planer.

Guldvang er en gudbenådet skriver. Pen-
nen er meget nærværende, følsom og per-
sonlig og med humor og underfundighed
som få skribenter indenfor jernbanelittera-
turen. Samtidig har Guldvang været en
utrolig observatør og registrator ned til
mindste detalje, som fx at man på visse
små stationer brugte gamle tjenestekøre-
planer som WC-papir. Jo - der er mange
måder en gryende interesse for jernbaner
kan opstå!

Selve omtalen af 2. verdenskrig set fra
»perronsiden« er et stærkt og nærværende
dokumentarhistorie.

Bogen på 96 sider sluges hurtigt og in-
tenst, vi glæder os til fortsættelsen allerede.

Pris 199,- fås hos Jernbanebøger.

Jan Forslund

På skinner Af Jan Forslund Forlaget Flachs 32 s., indbundet, 148 kr.

Med bogen »På skinner« udfylder Jan For-
slund et lidt for upåagtet tomrum i den dan-
ske jernbanelitteratur. Bogen er rettet mod
børn og unge og skal give de unge en let-
fattelig og spændende indføring i jernba-
nernes verden, set i dansk perspektiv.

Det mål når Jan Forslund til fulde, og ide-
en med at gennem-illustrere bogen med
lækre og indbydende farvefotos er helt rig-
tig! Hele 43 knivskarpe farvefotos gør bo-
gen til en nydelse også for den voksne jern-
bane-entusiast, der - efter at ha' set resul-
tatet - sikkert gerne ofrer 148 kroner for at
få en højt læsningsbog med relevant indhold
at gi' poderne godnathistorier fra...

Ellers skinner det klart igennem, at bo-
gen som led i serien Rød-faglig-Flachs er
mårettet til især skolebrug og biblioteker,
og her er prisen sikkert heller ikke forkert.
Men havde man nu vovet pelsen og ofret et
stort oplag i lidt billigere indbinding og til en

bogladepris af f.eks. 59 kroner, havde det
været klart, at bogen ville være blevet den
helt store succes. Simpelthen fordi bogen
har kvaliteten, og fordi den er den eneste af
sin slags på markedet.

Pøj-pøj med en »billigbogs-udgave« - for
med den nuværende pris er det yderst tvivl-
somt, om man kan nå ud over entusiast-
ernes, skolernes og bibliotekernes kreds. Og
det er da synd, når man nu har lavet en rig-
tig god bog og ofret de store start-omkost-
ninger, der er ved at gengive så mange far-
vefotos.

Anders Riis

Færger i Danmark Af Jan Forslund Forlaget Flachs 32 s., indbundet, 148 kr.

Med bogen »Færger i Danmark« har Forla-
get Flachs og Jan Forslund sat samme mål
som »På skinner«: Lave en letforståelig bør-
ne- og skolebog om emnet. Og man ram-
mer næsten lige så godt, selv om det ud fra
teksten er tydeligt, at forfatteren er på langt
mere gyngende grund med hensyn til viden
om emnet, end når det gælder jernbane-
bogen.

Sprogligt og i bredden er bogen lige så
veldisponeret som »På skinner«, og 55
fotos, heraf de 53 i farver, gør oplevelsen af
bogen lige så stor og anbefalelsesvær-
dig som dens søstre i serien »Rød-faglig-
Flachs«. Men pas på oplysningerne: De er
ikke allesammen korrekte - flere steder op-
træder der regulære fejl og mangler, som
grunder på manglende research. Da det er
en desværre meget almindelig mangel ved
børnebøger om faglige emner, kan bogen i

sammenligning med gennemsnittet dog
stadig hævde sig: Langt de fleste oplysning-
er er naturligvis korrekte, og sammen-
hængen er i orden.

Bornholmerne vil dog nok få svært ved at
forstå oplysningen ved et foto af »Jens Ko-
foed« om, at »Bornholmerfærgerne ejes af
DSB. DSB-færger kan man kende på skor-
stenen. Den er altid sort med et rødt og
hvidt bånd«. De sætter nemlig stor pris på,
at Bornholmstrafikken - siden den i 1973
overgik til staten fra det lokale »Dampskibs-
selskabet på Bornholm af 1866« - har været
drevet som et selvstændigt statsligt selskab
med det formål at »drive trafik med passa-
gerer, post og gods til og fra Bornholm«.

Dette selskab har nemlig en egen besty-
relse, der har lokal medindflydelse i form af
to repræsentanter, udpeget af Bornholms
Amtsråd. Og iøvrigt er det rød-hvid-røde
skorstensbånd IKKE forbeholdt DSB alene
- måske er det dét, der har snydt forfatte-
ren. Skorstensbåndet bæres tillige af for-
skellige andre skibe i statsligt regi...

Bemærkelsesværdigt er også, at forfat-
teren i afsnittet om færger fra København
glemmer den mangeårige færgerute til Po-
len, ikke mindst fordi man på foto'et oven-
for faktisk kan skimte Polens-færgeren.

Om »Hjejlen« står der, at »Nogle mener,
det er den ældste hjul-damper i hele Euro-
pa. Den blev bygget i 1861, og sejler nu
omkring Silkeborg«. Det er måske rigtigt, at
nogle mener det, men da norske »Skiblad-
ner« på Mjøsa har 1856 som byggeår, er
meningen en vildfarelse. Og iøvrigt sejler
»Hjejlen« ikke kun NU på Silkeborg-søerne.
Det blev den bygget til i 1861, og det har
den gjort lige siden da...

Men... - køb alligevel bogen. Den er go'
nok.

Anders Riis



Et af de fotos, der kunne ha' været med i »På skinner« - i farver. Flotte og oplysende fotos er et særkende for Jan Forslunds nye børnebøger. Foto: Jan Forslund.

Nyt fra DJK

Referat af ordinær generalforsamling i DJK 19. marts 1995

Formanden bød velkommen til de 91 ordinære og 4 ikke stemmeberettigede medlemmer.

1. Valg af dirigent

Formanden foreslog Hans Henrik Larsen fra MHVJ som dirigent.

Hans Henrik blev valgt med akklamation. Han kunne i samme åndedrag konstatere, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet og alle formalia var overholdt. Formanden fik derfor ordet til næste punkt.

2. Formandens beretning

På sidste generalforsamling var Alf og Søren blevet valgt ind i bestyrelsen. Vi kunne i årets løb også sige goddag til 75 nye medlemmer. Der har desværre også været en afgang, så summa summarum er vi stadig ca. 1600 medlemmer.

Foreningen har i årets løb fået god presseomtale. Navnlig ved jubilæet i Maribo for 125 året for MBJ. Desuden er vores nye »opfindelse« Jernbanebøger med til at holde på medlemstallet.

Desværre skyldes afgang af medlemmer ofte dødsfald. I år nævnes særlig tre, P.O. Rosenørn som i mange år var medlem af bestyrelsen og navnlig kendt af de københavnske medlemmer. Jørgen Halvorsen var også et farverigt medlem i mange år i vores forening.

Mogens Bech fra MHVJ var en stor kapacitet inden for vedligeholdelsen af dieseltrækraften og var også med i driftsudvalget i Mariager.

Formanden udtalte et æret være deres minde og forsamlingen rejste sig og mindedes de døde.

Formanden omtalte videre vores blad. Der er udkommet seks numre i årets løb. Redaktionen er blevet udvidet med Wilhelm Frenndrup og yderligere en medarbejder er på tale.

Bestyrelsen finder, at det er vigtigt med et godt blad, da det er vores ansigt udadtil. Der er netop underskrevet en ny samarbejdsaftale mellem redaktionen og bestyrelsen. Så håber vi den høje standard kan fortsætte.

Vores baner havde haft en varm sæson, hvor mange mennesker tog til stranden istedet for at køre en tur med os. Vi blev desværre også ramt af dampforbud rundt omkring i landet.

I Mariager fortsætter anlægsarbejderne både i Mariager og i Handest. Man havde endda haft tid til at køre på VNJ til Nymindegab. Forberedelserne til 25 års jubilæet fortsætter.

I Maribo fejredes banens 125 års jubilæum med reception den 2. november. Den største nyhed på MBJ i året var præsentationen af LJM 1.

På Limfjordsbanen har man overtaget nok et diesellokomotiv fra Skagensbanen. Det har gjort god gavn i den tørre periode.

D maskine gruppen har i denne sæson ik-

ke haft nogen store lokomotiver til rådighed. Der arbejdes ihærdigt på at få K 564 klar, MO 1848 er blevet køreklar og er kommet vel til København i dagens anledning.

Peter Kastrup har afløst Preben Clausen som driftsleder.

Blovstrød har haft en hel del rejsende i år og der bygges stille og roligt videre på banen.

Lokalafdelingerne fungerer stille og roligt, omend de ikke indtager samme plads i foreningen som tidligere. Fyns afdelingen lever videre. Der er kommet ny bestyrelse.

Der har været afholdt en hel del medlemsmøder i København i årets løb. Vi prøver at få DSB's nye direktør Hassenkam til at komme til efteråret. Der har også været nogle udflugter, omend det kniber med at få dem til at løbe rundt rent økonomisk.

Salgsafdelingen eller Jernbanebøger om man vil, går rigtigt godt. Der er også sket en hel del i arkivet, hvilket især Vagn Larril fortjener ros for.

Vores forhold til andre foreninger går også godt. Samarbejdet er udmærket, bl.a. har der været fællesmode i Vrads. Desværre kom Tonder-Tinglev ikke med i DJK. Vi har heller ikke kort for Jernbanemuseet i år. Man ønskede at vise K 563 frem og at bruge museets egne vogne.

Internationalt har vi meldt os ind i FEDEC-RAIL som er en paraplyorganisation for veterbaner i Europa. Af den grund har vi fået oversat vores vedtægter til engelsk og tysk.

Formanden sluttede med at rette en tak til alle der har været aktive i årets løb.

Til formandens beretning havde Flemming Jakielski kommentarer. Han var lidt kritisk over for foreningen og mente, at det kneb med at komme fremad, men foreningen er hvad medlemmerne gør den til. Desuden sagde Flemming tak for sin tid i bestyrelsen. Han vil fortsat komme på VognEks.

Formanden overrakte Flemming en gave med et par valgte bemærkninger om hans tid i bestyrelsen.

Til beretningen havde Vagn Lindstrøm enkelte kommentarer. Det samme gjaldt Torben Willumsen. Han efterlyste bl.a. støtte til lokalafdelingerne. Især af økonomisk karakter.

Formanden kunne svare Torben, at der nedsættes en gruppe til at se på forholdene for lokalafdelingerne. Vi har desværre ikke for mange penge at gøre godt med.

Finn Beyer Paulsen kommenterede bladet. Det er også vores ansigt over for udlandsmedlemmer. Formanden kunne sige, at vi støtter bladet ved at evt. annonce-overskud går direkte til bladet.

Dirigenten, Hans Henrik Larsen, kommenterede den nye aftale for bl.a. postkortsalg med Jernbanebøger. Han mente ikke at den var særlig god. Det kunne Ove Thomsen fra Limfjordsbanen tilslutte sig. Han mente, det var at skyde sig i foden. Det er i forvejen svært at skaffe penge. Mente at det var en slags særskat, der var kommet frem.

Ole Plum svarede, at ordningen skal prøves. Vi vil prøve at samle vores indkøb, bl.a. for at kunne opnå større rabatter.

Da der ikke var flere, der ønskede ordet, blev formandens beretning godkendt.

3. Regnskab

Regnskabet var udsendt til medlemmerne i god tid inden generalforsamlingen. Hans Meyer gennemgik det kort.

Torben Willumsen havde en kommentar til måden vores penge var anbragt på. Gunner W. Christensen manede til forsigtighed. At købe obligationer koster ekstra penge.

Finn Beyer Paulsen var som intern revisor tilfreds med regnskabet. Vi har ikke klattet pengene væk.

Preben Clausen efterlyste de egentlige bemærkninger fra de interne revisorer. De var desværre ikke modtaget i bestyrelsen.

Regnskabet blev godkendt med akklamation.

4. Kontingent

Bestyrelsens forslag til kontingent blev godkendt med akklamation. Kontingent for 1996 er således 260 kr. for ordinære medlemmer og 176 kr. for juniorer, seniorer og familiedlemmer. Firma kontingent udgør 2.000 kr.

5. Indkomne forslag

Der var ikke indkommet forslag til behandling.

6. Valg til Hovedbestyrelsen

Formanden uddybede opstillingen af de enkelte kandidater. Der er kun det antal opstillede, som der skal vælges.

Der vil ved afstemning kun være tale om den indbyrdes placering.

Til stemmeudvalg valgtes Børge Chorfitzen, Kjeld Christiansen og Bent Nathansen.

Generalforsamlingen var suspenderet under optællingen. Resultatet var følgende:

Klaus S. Jørgensen	75 stemmer
Birger Bruun	73 stemmer
Ole Plum	60 stemmer
Alf Blume	19 stemmer
Poul Kaspersen	11 stemmer

Alf Blume og Poul Kaspersen er således suppleanter.

Revisorer og revisorsuppleanter blev valgt med akklamation.

7. Eventuelt

Preben Clausen havde et par detaljer om dagens hjemtur til Jylland med Mo 1848. Preben opfordrede desuden til at tilmelde sig til turen 8/4 til Mariager. Der er altid plads til en til.

Ole Plum kunne fortælle, at den annonce-rede bog om Hørve Værsløv Banen var ved at være færdig.

Poul Gunder opfordrede redaktorerne til at omtale de nye privatbanetog ved deres rette betegnelse og ikke bare som IC 2.

Formanden og dirigenten kunne herefter i fællesskab afslutte generalforsamlingen og takke for både fremmøde og god ro og orden.

Dirigent	Referent
Hans Henrik Larsen	Flemming Jakielski

Møder i København

Søndag den 17. sept. 1995 kl. ca. 8.00

Udflugt til OHJ med besøg på værkstederne i Holbæk. Mødested er Københavns Hovedbanegård. Endeligt afgangstidspunkt oplyses på DJK's telefonavis (telefon nr. 86 75 20 98). Pris kr. 150,-. Se iøvrigt andetsteds i bladet.

Onsdag den 20. sept. 1995 kl. 19.30

Sporvejshistorisk Selskab arrangerer medlemsmøde om den nye letbane på Amager. DJK-medlemmer er velkomne. Mødet finder sted på Frederiksberg bibliotek, SOLbjergvej 25, 2000 Frederiksberg.

Tirsdag den 26. sept. 1995

kl. 19.00 til 22.00

Åbent hus på Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Onsdag den 27. sept. 1995 kl. 19.30

»Med S-tog på arbejde«. Denne aften får vi besøg af folkene bag DSB's veteran S-tog. Der vil blive fortalt om arbejdet på værkstederne. Desuden vil Joen Jensen vise billeder fra sin daglige brug af S-togene til og fra arbejde gennem de sidste 25 år. Mødet finder sted på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Onsdag den 11. oktober 1995 kl. 19.30

»Nye IC2-tog til privatbanerne«. Hvorfor faldt valget på denne togtype, og hvordan ser togene ud? Mødet finder sted på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Tirsdag den 31. oktober 1995

kl. 19.00 til 22.00

Åbent hus på Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Onsdag den 22. nov. 1995 kl. 19.30

»DSB i dag og i den nærmeste fremtid«. Adm. direktør Henrik Hassenkam, DSB, vil give en orientering om DSB's situation og planer for fremtiden.

Mødet finder sted på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Tirsdag den 28. nov. 1995

kl. 19.00 til 22.00

Åbent hus på Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Onsdag den 13. dec. 1995 kl. 19.30

Julebanko.

Mødet finder sted på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

BJ, SB, KJ

Midtjysk afdeling

Fredag den 22. sept. 1995 kl. 19.30

i mødelokalet på Randers station (indgang fra perronen).

Torsdag den 12. oktober 1995 kl. 19.30

i mødelokalet på Herning station (indgang fra parkeringskælderen).

Onsdag den 25. oktober 1995 kl. 19.30

på Hovedbiblioteket i Århus, Afdelingens ordinære generalforsamling med dagsorden ifølge vedtægterne.

Fredag den 17. november 1995 kl. 19.30

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

Alle er velkommen - også ikke-medlemmer!

Bestyrelsen

Blovstrød afdeling

Der indkaldes til GENERALFORSAMLING, i velfærdslokalet i Blovstrød *lørdag d. 25. november 1995 kl. 11.00*.

Adgang kun mod forevisning af gyldigt medlemskort til DJK (girokvittering).

Dagsorden ifølge Banens vedtægter.

Husk - at forslag til pkt. 4 (valg) og pkt. 5 (forslag) skal være bestyrelsen i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen.

p.b.v. Ebbe Makhholm



Nyheder

Børnebøger. Som noget nyt inden for jernbanelitteratur har forlaget Flachs udgivet to børnebøger, som absolut kan anbefales til dit barns litterære opdragelse.

Begge bøger er i stift bind med mange flotte farvebilleder og stor skrift. Teksten er let læselig for mindre børn.

På skinner. Best. nr. 1041. Pris kr. 148,- Bogen beskæftiger sig med S-tog, signaler, motorvogne, IC3 tog, veteranbaner og meget mere. Hvert emne indeholder en kort tekst og er illustreret med flotte farvebilleder. Bogen er på 32 sider, forfatteren er Jan Forslund, mangeårig redaktør af Jernbanen.

Best. nr. 1042. Pris kr. 148,-

Færger i Danmark.

Bogen er udstyret som *På skinner* og behandler emner som gamle og nye færger, mandskabet ombord, færgernes opgaver, hvad der sker på en færge. Bogen er fyldt med spændende fotos og er ligeledes på 32 sider. Også denne bog er skrevet af Jan Forslund.

Best. nr. 1052. Pris kr. 50,-

Privatbanernes Årsberetning 1994.

Som de tidligere år har privatbanerne igen i år udgivet en flot fælles årsberetning.

Best. nr. 0686. Pris kr. 165,-

Ca. 96 sider, ca. 90 illustrationer.

Svendborg-Fåborg Banen,

Lars Viinholt-Nielsen

Historien om den fynske bane, som med kun 38 år fik den korteste levetid, men hvor halvdelen af banens trækraft eksisterer endnu over 40 år efter nedlæggelsen! På grund af den afsides beliggenhed i forhold til hovedtrafikårene og den tidlige nedlæggelse hører banen til de mere ukendte, men den nåede sin korte levetid til trods at have en spændende historie.

Bemærk! Bogen udkommer omkring den 15. oktober 1995, forudbestil allerede nu, så modtager du bogen ved udgivelsen.

Nye postkort

Der er udgivet tre nye postkort, denne gang fra Museumsbanen.

Best. nr. 5155. Pris kr. 3,-

Diesellokomotivet HFHJ T 3, bygget 1956, med tog ml. Maglemer og Grimstrupvej.

Best. nr. 5156. Pris kr. 3,-

Damplokomotivet LJ nr. 20, bygget 1920, på drejeskiven ved remisen i Maribo, hvor LJ M1, ØSJS nr. 2, LJ nr. 14 og skinnene ses i baggrunden.

Best. nr. 5157. Pris kr. 3,-

Damplokomotivet ØSJS nr. 2, Kjøge, bygget 1879, på Bandholm station, med et par flotte heste i forgrunden.

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

Rettelsesblade til DRM 1 & 2

De nye rettelsesblade til DSB driftmateriel-fortegnelse 1 & 2 er nu på lager og kan rekvireres af dem, som har købt fortegnelsen gennem DJK. Oplys året på den seneste rettelse, du har modtaget, og send kr. 20,- i frimærker, så sender vi de ønskede årgange af rettelsesblade. Ønskes mere end to årgange af rettelserne, bedes der medsendt kr. 30,- i frimærker.

Rettelsesblade til DSB SR 75

Vi kan nu levere de seneste rettelsesblade til DSB sikkerhedsreglement 1975 til dem, som har købt dette gennem DJK. Send os oplysning om nummeret på det sidste rettelsesblad, du har modtaget, og vi sender de manglende rettelsesblade. Bestillingen vedlægges kr. 15,- i frimærker.

Sporvogne og busser

Er du til sporvogne og busser? Som noget nyt kan vi nu tilbyde sporvogn og bus litteratur fra Sporvejshistorisk Selskab. Dette har vi samlet i et særligt katalog, som kan rekvireres fra JERNBANE BØGER.

Nyt katalog og prisstigninger på vej

Ca. den 1. oktober 1995 udkommer Jernbanebøgers nye katalog fyldt med nyheder. Desværre bliver der prisstigninger på nogle af bøgerne i det nye katalog, så er der bøger, du har overvejet at købe, kan det anbefales at købe det inden den 1. oktober 1995, hvor prisstigningerne vil træde i kraft.

Birger Bruun



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. Frændrup, Nakschowvej 62 A,
2500 Valby, 36 46 22 55

Medarbejdere

Erik B. Jensen 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 33 86 97

Annonceekspedition

DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Jan Forslund, 42 42 04 52. Giro 5 55 38 30

Distribution

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

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

Indsendelse af stof og fotos

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

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

Oplag: 2.400 eksemplarer.

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 99

ISSN 0107-3702



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
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 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Peter Kastrup, D-maskinegruppen,
Christian Winthersvej 6, 6100 Haderslev.
Tlf. 74 52 20 71.
- Hans Meyer, Limfjordsbanen,
Blisshøvej 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 Helsinge.
- 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, Blisshøvej 9,
Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.

DJKs midtjyske afdeling

Troels Lenchler Poulsen,
Bygaden 15, Torild, 8300 Odder. Tlf. 86 53 13 21.

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, Holloselund Strandvej 9,
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Bloustrød Teglværksvej 10,
Bloustrød, 3450 Allerød. Tlf. 48 17 08 18.
Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

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

Høng remise

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

Arbejdshold Fredericia Maskindepot

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

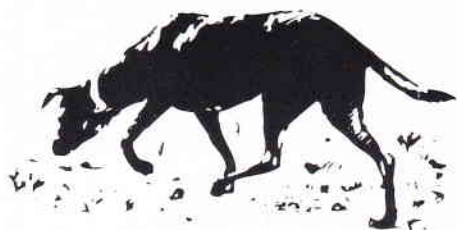
Flintholm station (Frederiksberg)

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

ORD MED STJERNE
FORKLARES I TEG-
NINGERNE.
RÆKKEFØLGEN
ER TILFÆLDIG.



BERED- SKA- BET	FRUGT	MA- SKIN- FEJL	NAVN NAVN- LØS	BIORD TALORD	★	7	BANE- BAD KVINDE	TEGN NR. 89-91	28	MÅL FÆRGE- BAND	FOREN- SATER LAGET NAVN
BÆRIN- GERNE	30		1						2	3	
REM											
	4		1E PRÆ- FIKS	NØRRE ÅBY DYR			FÆRGE KØL- KÆR				5
VINKEL		BINDE- ORD	HER- SKER RE	6	SKALS TURBI- NESKIB			STED- ORD	8		31
1C2 BRUG										HULE	ARTI- KEL LAG
								FØRHEN SVENSK		DRENG	
★			22	PIGE LEDER			PIGE- NAVN		26		EFTER S DYR
BLAD					11	2C1	REN- GØRE	MODEN FHV. KURSUS	23	RING ANTAL	STOP PIGE
	MUND- DEL									DYRET	STIL- LE
1B1 HVID VOGN	TANKE LANGE- SKOV	12		2B	★	14	13			24	
					★						
		KRAFT	15		ULF- BORG LED			SIGNAL- DEL	ELLUM NØRRE BRØBY	16	★
		SOLO								GRØN	KREDS REGION
HYTTE KUN- NET				TRAFIK	27					RINGE RED- SKAB	17
				1000							29
1E	★						RØN- BJERG RING	19		NED- BØR FØR U	
GØR FEJL	B1										TALJE ROMER- TAL
				GEL- STED	25	TOG- SKIF- TE	20				21



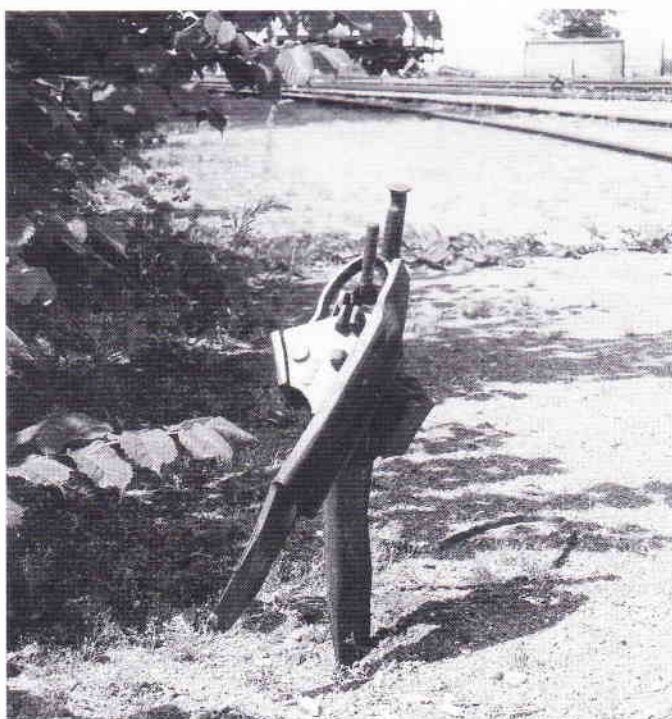
Ordhunden

Sporhunden i nr. 3/95 var på Birkerød station, og det havde godt og vel 30 dygtige læsere fundet ud af, men næsten ligeså mange gæet var der (naturligvis) på Gentofte.

Vinder blev Søren Kyst, København SV, en bogpakke med jernbanebøger er afsendt.

Dette nummers ordhund er som sædvanligt sammenstrikket af Povl Wind Skadhauge. Indsendt kodeordet inden den 25. september til: jernbanen, Vasevej 19A, 2840 Holte - og du er med i næste lodtrækning.

JF.



En krog til hunden

Jernbanens verden byder på mange detaljer, og Flemming Søeborg, Svendborg, er som ivrig modelbygge-interesseret i besiddelse af blik for disse. Som denne »hundekrog«, der nok ikke er helt tilsvarende dem, købmanden har på sin facade. Men »hunden« her loper heller ikke lige sin vej. Bremseskoen og tilhørende holder har hjemme i Svendborg og er set i sommeren 1994...