



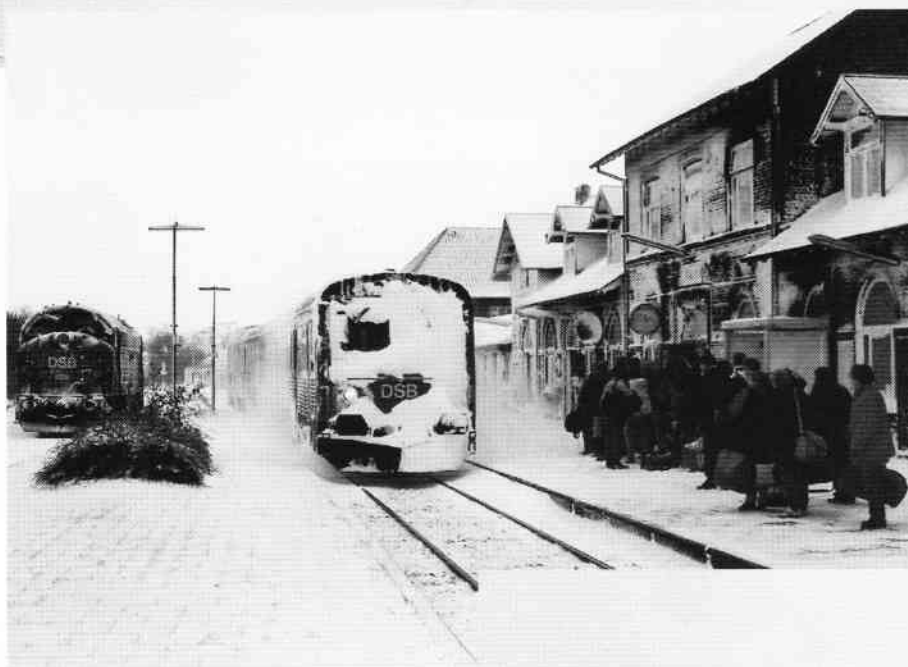
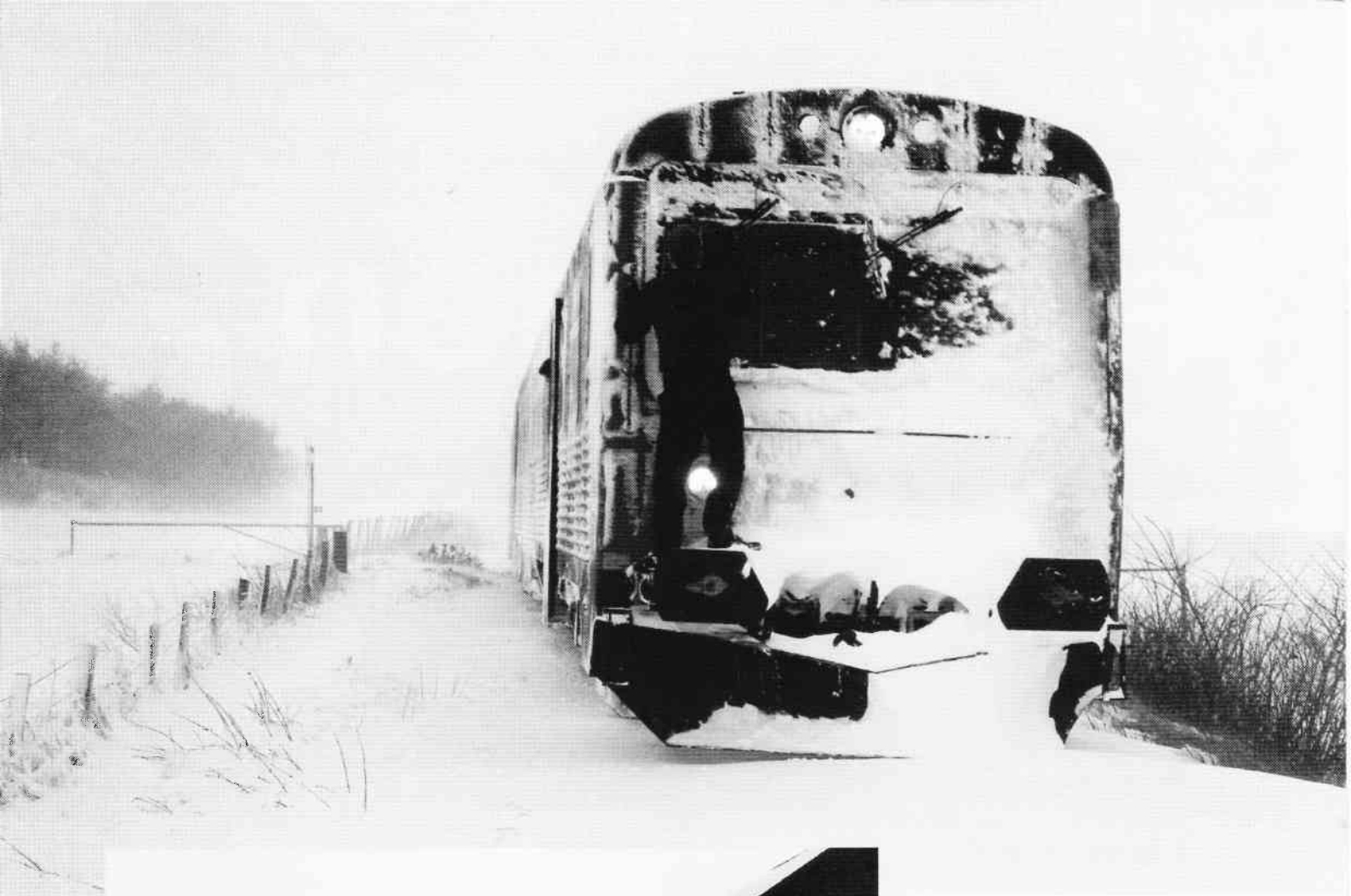
jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

FEBRUAR - APRIL 1996





fra Århus, fremført af MR 4070-MRD 4270, møde med RV 3517 fra Grenå for udveksling af passagerer. Ved optagelsestidspunktet (09.40) var det endnu ikke ankommet - normalt krydsningstidspunkt 09.05. Senere fortsatte vor fotograf mod Grenaa med MR 4069-MRD 4269, nu som RV 3514. 10.23 måtte man gøre ophold på fri bane for rengøring af tilsneet/-iset forrude mellem Trustrup og Grenå, inden turen gik videre mod Grenå (øverst). I midten situationen i Grenå, hvor det 12.55 lykkedes at få RV 3522 igennem fra Århus (MRD 4245) - 82 minutter efter ordinær ankomsttid. Til venstre afventer MY 1138 afgang mod Århus som G 7851 (ordinær afgang 12.30).

Vinteren raser - og ankom til Danmark med et eftertryk, vi ikke har set i mange år. Snestormen 17. november 1995 mindede efter en årrække med ingen eller ret milde vintre os om, at vejret skal ha' respekt. Desværre kostede den også menneskeliv, mens konsekvenserne på banerne var mere fredsommelige: Forsinkelser, driftsforstyrrelser og aflysninger. Århus-Grenå banen var hårdt ramt, som Erik Steen Jensens billeder her viser. Som følge af tilsneede sporskifter kunne man ikke krydse i Ryomgaard og måtte derfor ty til passagerudveksling mellem et MR-tog, der pendulerede på Ryomgaard-Grenaa, og togene inde fra Århus. Nederst afventer tog nr. RV 3514





36. årgang nr. 1, februar 1996

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Wilhelm Frændrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN:
Anders Riis

Indhold

Vinter på Grenåbanen	2
Generalforsamling 1996	3
Vinter på Bornholm/DBJ	4
Bogammeldelser	7
Amtsbanerne på Als, del 3	8
Renovering af HV 3	14
Jernbanenyt, kort fortalt	16
• DSB	16
• Færgenyt	24
• Privatbanerne	26
• Veteranbanerne	29
Nyt fra DJK	30
Jernbanebøger	30
Sporhunden	32

Kontingent 1996!

HUSK at indbetale kontingent for 1996 senest torsdag den 29/2 (girokort blev udsendt med Jernbanen 5/95). Husk endvidere at anføre medlemsnummer på indbetalingskortet. Hvis du skulle have glemt dit medlemsnummer kan du se det på bagsiden af dette blad. I øverste linie i adressefeltet står medlemsnummeret efter »KHC«.

Medlemmer, der ikke får kvittering fra betalingsformidleren, kan mod indsendelse af en *frankeret* svarkuvert få en kvittering fra sekretariatet. Også her beder vi indtrængende om at anføre medlemsnummer, da det letter sekretariatets arbejde meget.

KJ

Forsiden: Sne - et aktuelt emne. På Bornholm var det tidligere ofte forbundet med emnet »Nydquist & Holm«. Se »de gamle fotos« inde i bladet (foto udlånt af tgf. Johannes Hansen, Rønne).

Er du tilfreds med DJK ?

Af Søren Bay og Klaus S. Jørgensen

Vi nærmer os 29. februar, og dermed sidste frist for indbetaling af kontingent til DJK. I den forbindelse er der sikkert nogle, der har stillet sig spørgsmålet, om man får nok for de 260 kr., som medlemskabet af DJK koster i 1996. Dansk Jernbane-Klub har lige siden starten i 1961 sørget for at redde og restaurere en stor mængde jernbanemateriel. Dette er udelukkende sket takket være en stor indsats fra frivillig ulønnet arbejdskraft ved foreningens veteranbaner.

Men langt størstedelen af DJK's medlemmer har ikke tid eller lyst til at deltage i arbejdet med restaurering af veteranbanemateriel. For disse medlemmer tilbyder DJK møder rundt omkring i landet, udflugter samt nærværende medlemsblad.

Vi vil hermed rejse spørgsmålet, om disse tilbud lever op til medlemmernes forventning til en jernbaneklub i 90'erne.

Afholdes der nok medlemsmøder og udflugter? Er kvaliteten i orden? Er aktiviteterne rimeligt geografisk fordelt?

På samme måde kan man spørge om medlemsbladet. Hvad vil du gerne læse? Er bladet stort nok, og udkommer det ofte nok?

Lad os starte en diskussion, som kan gøre DJK til en tidssvarende forening - også i det næste årti. Du kan enten give udtryk for din mening her i bladet, eller du kan skrive til sekretariatet. En anden mulighed for at komme frem med dine synspunkter eller idéer er, at møde frem på foreningens generalforsamling

den 17. marts i København, eller ved din lokalafdelings generalforsamling. Hvis du er aktiv ved en af vore baner, da skal du gøre din indflydelse gældende ved de lokale personalemøder. Uden et godt fremmøde ved disse forsamlinger fungerer foreningsdemokratiet dårligt. □



Generalforsamling 1996!

Søndag den 17. marts kl. 13.00 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183B, 2100 København Ø.

Dagsorden:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Beretning om sidste år og planerne for næste år
- 3) Godkendelse af regnskab.
- 4) Fastsættelse af kontingent for næste år.
Bestyrelsen foreslår kontingent for 1997 sat til: Ordinære medlemmer: **275,-** Senior (fra 67 år): **225,-** Junior (til og med 17 år): **190,-** Familiemedlemmer: **190,-** Firmakontingent: **2500,-**
D-maskinegruppen foreslår kontingent for 1997 sat til kr. **300,- for alle.**
Preben Clausen og Alf Blume foreslår kontingent for 1997 sat til: Ordinære medlemmer: **300,-** Junior, senior og familiemedlemmer: **215,-**

- 5) Indkomne forslag.
Der er ikke indkommet forslag.

- 6) Valg til hovedbestyrelsen:
Følgende er på valg og modtager genvalg:
Bent Jacobsen (formand)
Gunnar W. Christensen (kasserer)
Søren Bay
Preben Clausen
Alf Blume (suppleant)
Poul Kaspersen (suppleant)

Fra *Mogens Duus* er kommet forslag om opstilling af følgende nye kandidater:

Tommy O. Jensen
Lars Henning Jensen

Til revisorer foreslår bestyrelsen genvalg af: Finn Beyer Paulsen og Mogens Levin
Til revisorsuppleanter foreslår bestyrelsen genvalg af:

Niels K. Petersen og Eigil de Neergaard

- 7) Eventuelt.

P.b.v. Klaus S. Jørgensen, sekretær

Da det var vinter på solskins-øen

Med Hansen, Henriksen, Rømer, Nydqvist & Holm på snerydningsopgaver og kanetur mellem Gudhjem, Åkirkeby og Nexø



Her bor Krølle-Bølle... Sandvig station ligger lige op til Langebjerg, og når sneen er fredelig, er det særdeles pynteligt med Hammeren i baggrunden. Stationsbygningen er udvendigt uforandret idag - og huser Pension Langebjerg.

Af Anders Riis

Bornholm - for de fleste af os »ovrefra« er det noget med solskin og badevand, varme klipper og DBJ-funktionæren Ludvig Mahlers »maskot« Krølle-Bølle luskende rundt i den lune sommernat omkring Langebjerg ved Sandvig station. Det eneste, der kunne minde om vinter i de flestes minder fra klippeøen, er en forfriskende »Krølle-Bølle« isvaffel, som de frem til 1976 blev fremstillet på Humledal mejeri ved Rø - siden i Klemsker.

Men der er også et Bornholm om vinteren - naturligvis. Dét Bornholm er imidlertid stort set forbeholdt øens fastboende indbyggere.

Når ostenvinden piber, er det en særdeles vanskelig opgave at holde trafikken igang på klippeøen - og det var det også, da Bornholm kørte metersporet. Mere end én gang har DBJs trafikkontor sendt en venlig tanke til Nydqvist & Holm for deres dejlige, store damploko, men også de kunne gi' fortabt.

Jernbanens redaktion har besøgt De Bornholmske Jernbaners sidste togfører, Johannes Hansen, og fået lov til at kikke

over skulderen i hans fotoalbum. Sne-optagelserne her er de første af en række bornholmske glimt, som vil fortsætte i de kommende numre af Jernbanen.

Startede i Rønne

Johannes Hansens tilknytning til DBJ begyndte i 1930'erne, og det var egentlig ikke meningen, at han skulle ud at køre:

- Ansættelsen gjaldt at være på pladsen på Rønne H. om vinteren - og så køre rutebil om sommeren. Men allerede året efter var jeg ude at køre tog.

De gamle fotos (19)



Nydqvist & Holm - i sne til halsen.

Min første opgave var at hjælpe med rangeringen på Rønne H. Jeg troede aldrig, jeg skulle lære det, konstaterer Johannes Hansen, der 1. april 1939 blev ansat som portør i Rønne.

- Jeg startede med at køre på Allinge-banen. Så kom krigen, og i november 1940 fik jeg at vide: »Du ta'r til Nexø, min ven«. Jeg tænkte: Det kan ikke passe, men det var rigtigt nok: Alt det løse personale skulle ud, og så skulle jeg i stedet til Nexø, beretter Johannes Hansen.

At de løse medarbejdere ikke kunne undværes og derfor blev kaldt ind igen efter få uger, ændrede ikke i første omgang ved Johannes Hansens stationering, som betød ture »oen rundt« hver uge. Onsdag middag gik turen til Gudhjem, der var udgangspunktet frem til lørdag middag. Herefter var opgaven at assistere togføreren Aakirkeby-Rønne. Lørdag aften var han så med tilbage til Nexø som ekstra togbetjent, og søndag til tirsdag gik skiftevis med ture fra Nexø og fridage.

- En overgang i vinteren 1941 var det lige så sikkert som Amen i kirken, at når jeg viste mig på Gudhjem station, lød det: »Skal vi nu ha' snestorm igen...?«. De kom hver uge. En gang sad vi der onsdag, torsdag, fredag - og så ville vi hjem. Vi fandt ud af, at der gik en kane til Østermarie. Den tog vi, og derfra gik jeg til Nexø. Den uge blev der ikke ryddet igennem til Gudhjem.

I Gudhjem lå vi over om natten, men der var ikke noget overnatningsrum til os. Jeg lejede derfor en seng hos sadelmageren og satte den op i det gamle badeværelse i remisen. Det kunne være koldt...

Senere lejede Johannes Hansen sig ind hos fru Koch i en villa tæt ved banen - iøvrigt den stadigt eksisterende Pension Koch, og så blev forholdene mere tålelige.

Men vinter blev det igen efter krigen. 1947 bød på masser af kulde, og Bornholm druknede i sne.

- Vi havde en stor udgravning ved Bodilsker, hvor sneen samlede sig. En gang, vi kørte fra Nexø, gik det fint gennem udgravningen: De havde krattet huller i sneen, og det gik nedad, så det kørte vi igennem som ingenting. Imidlertid havde de glemt at rense op på Kannikegård station, så der sendte toget sneen ind mod stationsbygningen, gennem ruderne og helt ind til den anden væg. Sikkert et spektakel, vi fik!

Ansaret for balladen fik baneafdelingen - vi havde fået lov at køre i det. Den var jo gal.

Der stod vi

Så gik det hverken værre eller bedre, end vi skulle jo også den anden vej. De hængte så meget i kroen, at jeg sagde: »Vi kommer aldrig igennem med det tog, det må I regne med. Vi kommer aldrig igennem.«

- Jamen der var varer, der skulle igennem, sagde de.

- Alt i orden, sagde vi, vi kører... - men nu ved I det.

Vi kom faktisk op igennem Bodilskerbakken, mærkeligt nok, men vi har altså



Det indesneede tog ved Langemyr.

Nederst:
Langemyr T mellem Nexø og Aakirkeby - den ventende passager får læ af snedriverne...



Et vulkanudbrud?
Nej: Snerydning, når det går for sig ved Langemyr, DBJ. Bemærk ski-sporene i forgrunden...





Sneploven kunne ikke altid holde kursen, når skinnerne isede til. Da DBJ 1 blev »parkeret« på denne måde, skete det under snerydning med to af Nydqvist-maskinerne i forspand. Johannes Hansen stod på den bagerste maskine, og undrer sig den dag i dag over, at sneploven ganske enkelt koblede sig af under afsporingen: Begge koblingskroge blev løftet af, og derfor trak den ikke maskinerne med sig.

kørt så hurtigt, at vi kom op dér. Så kørte toget sig uhjælpeligt fast i Langemyr.

Der stod lokomotivet på en tværvej, der var is i sporet, så den stod bare stille og psst, hjulene spillede. Jeg kan huske, der var så meget sne, så jeg måtte *grave mig* ned under vinduerne og ned til kakkelovnene for at holde dem varme.

Kul den ene vej - passagerer den anden

Så koblede vi maskinen fra og hakkede op i sporet, der var fuldstændigt sat til i is. Jeg sagde til togfører Henriksen: Du bliver nødt til at gå hen og sige, hvor vi er henne, for vi kommer ikke frem foreløbig. Så blev vi enige om at sætte hele toget på sporet. Vi kom fri ved at slippe alt, hvad vi havde i krogen, og kørte til Ugleenge. Så havde vi hverken kul eller vand.

Vi skulle gå og bære 3000 liter vand i spande til maskinen, og så måtte vi have bud til Åkirkeby for at få en kane ned med kul. Der hang vi i tre dage, og skulle holde fyr på lokomotivet, så det ikke frøs. Passagererne kom afsted med den kane, som vi fik kul med, for toget holdt og ventede i Åkirkeby...

Som det er naturen med snestorme, klarede det atter op, og »Nydqvist & Holm« faldt atter i søvn inde i remisen i Rønne. 1947 var stort set enden på dampdriften på DBJ, der var velforsynet med motormateriel: Et stort og tre små diesellokomotiver,

fem solide Frichs-motortogvogne og to Triangel-vogne betød, at dampen efter krigen kun kom frem som reserve, ved spidsbelastning og i snerydning.

I 1949 kom skinnebusserne og gjorde endeligt slut på damp-tiden, og efter få år kunne man endda også undvære »Triangler« og det store diesellokomotiv, der blev hensat.

I DBJs sidste ti-år var snerydning en opgave for en af de store Frichs-dieseltogvogne - og når den gav op, indstillede man togtrafikken.

Sådan var det ikke, da Nydqvist & Holm regerede... □



Johannes Hansen ved det indesneede tog (i midten).

Til venstre banemester Rømer.

Boganmeldelser

Alle anmeldelser: Anders Riis



På sporet af 1995 *årbog om danske jernbaner* *Forlaget Holsund* *64 s., 133 ill., heraf 19 i farver* *Pris: 120 kroner*

For niende gang står Jan Forslund og Mogens Duus bag årets bog i fotos og tekst om året der gik. At stigende indsigt og erfaring har gjort den fra starten udmærkede årbogsserie bedre år for år, er tydeligt.

Interessen for, at det danske skinnenet trives og er til gavn for samfundet, er åbenlys hos de to forfattere. I stigende grad bruger de viden og indsigt til at åbenbare fakta, der egentlig burde være forsidestof for avis-redaktioner landet over. Men desværre lever mange af vore beslutningstagere indenfor såvel den jernbanemæssige som den trafikpolitiske verden en alt for beskyttet tilværelse. Den sønderlemmende kritik, der burde rejses og til tider bliver rejst i medierne, får alt for liden slagkraft. Meget få indenfor pressen har åbenbart den fornødne viden til at afdække »de gode historier« om mange store pletter af uduelighed på dansk kollektiv trafikpolitik og -styring.

Her leverer Forslund & Duus med »På sporet«-bøgerne årets mest velfunderede debatindlæg om skinnébåren trafik i Danmark. Hvor de bittersøde kommentarer i det årlige cause-ri tidligere har haft appelsinens lette smag og siden citronens mere syrlige, er årets »På sporet af« nærmest grapefrugt-agtig i sin skærende udstilling af en række af årets dispositioner og tendenser.

Ikke overraskende refereres formanden for Dansk Jernbaneforbund, Kurt Christiansen, i ét af bogens interviews for holdningen, at »DSB er på rette vej«. Hvad skulle han ellers sige offentligt om den samarbejdspartner, han også i morgen og i overmorgen skal stå ansigt til ansigt med? Knivskarpe billeder og farvegengivelse, der svinger fra rimelig til rigtig god, gør som tidligere denne bog til »årets køb«. Og foruden det trafikpolitiske er der masser af »guf« for entusiaster, blandet andet i »togdøgnet«, som for anden gang pryder årbogen. Denne gang i Esbjerg 17. maj 1995.

John Poulsen *Styrevognstog* *Forlaget bane bøger* *64 s., 123 ill., heraf 5 i farver* *Pris: 159 kroner*

Bogen om styrevognstog er kommet. På 64 sider behandler John Poulsen emnet på udmærket vis. Styrevognstogene udgør et særdeles farverigt indslag i dansk jernbanetrafik, når det gælder såvel variation i materiel som oprangeringer. Her er alt tilladt, og såvel venner af »de store jernbaner« som dem, der har det i lille skala på loft eller i kælder, kan ha' masser af glæde af John Poulsens nye bog.

Gennemgangen af styrevognstogets historie og de forskellige typer af tog er god og udtømmende. Hovedvægten er lagt på de mange afarter af typisk danske styrevognstog, som MO-alderen førte med sig, og for enhver, der er »brun DSB-nostalgiker«, er denne bog obligatorisk. På glimrende vis får forfatteren de

sjove og snurrede detaljer (som »tudehornsvognen« fra Næstved eller ITC-tog med lokomotivet midtvejs) med, og oversigten bag i bogen er en udmærket reference til bogens øvrige dele.

Afgrænsningen af bogens emne kan undre en smule: Med bogens indhold er vel 85-90 procent af stoffet omkring begrebet styrevogne i Danmark dækket - hvorfor så ikke tage det sidste med i form af S-togenes styrevogne? Og hvorfor ikke lade listerne bag i bogen omfatte samtlige styrevogne i Danmark i tidens løb...?

Billedkvaliteten er den sædvanlige fra bane bøger: Meget svingende, ikke blot når det gælder de ældre og sjældne fotos, hvor det er forstøreligt nok, men også i nye og nyere fotos.

Det kan dog ikke pille ved helhedsindtrykket af bogen om styrevognstog som en god og særdeles anvendelig historik over et emne, der må interessere meget bredt. Den bør ikke savnes på jernbane-entusiastens reol!

Ole-Christian Munk Plum *Med Caroline fra Hørve* *til Værsløv* *Forlag: DJK* *96 s., 148 ill. Pris: 160 kroner*

For tredje gang udgiver DJK en bog om Hørve-Værsløv banen, og de mange års arbejde fra såvel Ole-Chr. Munk Plum som de foregående bøger forfattere, Birger Wilcke og Peer Thomassen, sætter et præg af gennemarbejdet og omfattende historisk værk over »Med Caroline...«.

Havde man i sin tid fortalt nogle af de få medarbejdere ved den lille bane, at den skulle få tilegnet hele tre bøger, ville de nok synes, at det var megen opmærksomhed om en lille sag. Men HVJ var, set med nostalgikerens øjne, interessant, og det er den nyeste bog om banen også. Det er glædeligt, at DJKs serie af jernbane-monografier nu har fået endnu et nummer, selv om jeg savner nummeret »47« angivet på bogens titelblad.

Samspillet mellem illustrationer og tekst er udmærket, og der er ikke store muligheder for at efterlyse flere oplysninger om HVJ, når først man har bogen. Såvel sporplaner som eksempler på materieltegninger er med, dog savnede jeg én ting: En kort redegørelse for godsvognerens typemæssige oprindelse - fotos tyder på, at der er tale om tyske standardvogne af typerne O 10/Halle (åbne godsvogne) og G 10/Kassel (lukkede godsvogne). Nybyggede - eller overskud fra Første Verdenskrig? Bogen om HVJ kan varmt anbefales.

Jens Vestergaard *Jernbanens ABC* *Multimedieleksikon til pc'er* *Forlaget Holsund, pris 280 kr.*

Som et banebrydende (!) arbejde i et nyt medie har Jens Vestergaard sat sig for at skabe en pendant til Jernbanens Hvem-Hvad-Hvor fra 1959. En multimediebog, der er beregnet til at læses og opleves på pc. »Husmandsmultimedia fra Vestjylland«, kalder forfatteren, der er lokaliseret i Esbjerg, bogen. Sigtet er at vi-

se, at det kan lade sig gøre at lave en multimediebog uden milliontilskud. Det viser Jens Vestergaard så.

Med en upåklagelig grafik og masser af »bindeled«, hvor ord forklares og sager om-sættes i grafik, Jens Vestergaard er som underviser i veteranbanernes sikkerhedskurser velbevandret i den sikkerheds- og signal-mæssige side af sagen, og den edb-tekniske kunnen lyser også ud af værket.

De mere »garvede« jernbane-entusiaster skal nok være edb-freaks for at kunne ha' fuld glæde af »Jernbanens ABC«, der, som titlen antyder, skulle være en appetitvækker for begyndere mere end opslagsværket for viderekomne. Med »Jernbanens ABC« er der sat et skelet op, som forfatteren kan bygge videre på, hvis han vil videreudvikle det til en mere »data-spækket« version, som også entusiasterne kan ha' glæde af: Pc'eren har en styrke til at gemme og fremvise en massiv mængde data, som »Jernbanens ABC« stort set ikke udnytter. Som »viderekommen entusiast« bliver man derfor lidt for hurtigt færdig med bogen.

Det er tydeligt, at research-grundlaget for bogen ligger på forskellige niveauer i de forskellige afsnit, og i hvert fald i de første versioner af værket vil anmelderen anbefale, at man ikke bruger de oplysninger, der findes i værkets materiel-afsnit. Afsnittet er spækket med fejl i årstal m.v., fejl som det da heldigvis er nemt at »opdatere væk« i senere udgaver. Heldigvis er bogens andre afsnit ikke i samme grad fejlbehæftet.

Bogens stærke side ses bl.a. på et kort, hvor man kan »slå op« i standsningssteder på DSBs personbaner og få dem opgivet. Men hvorfor ikke også gods-ekspeditionsstederne (de findes angivet andetsteds i værket, men kunne passende også være medtaget i dette register med forkortelser m.v.) og privatbanernes stationer?

Et godt initiativ, som fortjener videre bearbejdelse og historisk korrekturlæsning, og derefter udgivelse på CD-rom, gerne med nogle flere megabytes underliggende databaser vedrørende det historiske og tekniske.

Syv år er gået...

...med faste annoncepriser. Derfor vil den beskedne forhøjelse fra og med 1. januar 1996 næppe være en stor overraskelse for vore annoncører.

Det er stadig billigt at få et salgsbudskab ud til ca. 1700 jernbaneinteresserede, se blot priserne:

Priseksempler ex moms:

Helside:	kr. 1800,-
1/2 side:	kr. 1100,-
1/3 side:	kr. 800,-
1/6 side:	kr. 450,- (57x130)
1/9 side:	kr. 300,- (57x85)
1/18 side:	kr. 180,- (57x40)
1/36 side:	kr. 100,- (57x20)
Illustrationer á	kr. 100,-

Annonceafdelingen
v. Jan Forslund / 42 42 02 52

Alt hvad den kunne trække

Erindringer fortalt af en lokomotivfører, hvis erfaringer fra først ABA og senere DSB stiller hinanden i kritisk belysning.

Af P.M. Hansen

I gamle dage

Da jeg kom til banen, var der ikke tyske lokomotivførere. Men de kom herved og blev lokomotivførere, kan jeg huske, dengang jeg var en ung mand.

Og når vi så kørte til Nordborg, var det sådan et blandet tog. Det var mest for gods, og så tog de passagerer med. Da havde folk tid nok; det var ikke som i dag, da har vi ingen tid. Fyrboderen skulle bære alt ud, frem og tilbage, dengang. Det var et tungt arbejde. Tænk, store sække, sådan 300 pund, Pakhuset lå langt fra. Det var ikke sådan, at vi lige kunne tage et bræt og køre over; så moderne var det ikke. Dog i Asserballe, der lå det så tæt, at vi kunne lægge et bræt over; det gik bedre.

Dengang var det sørme ikke let at være fyrbøder. Jeg undrer mig over, at jeg er blevet ved banen. En stor løn, vi fik? Vi fik 19 penning i timen. Det var 1 mark og 90 om dagen. Og så gav jeg 80 penning for midt-dagsmad og 12 mark for et værelse; der blev ikke så meget, så jeg kunne få 20 øre tilovers til at gå i Kosmorama for. Det kostede 20 penning dengang.

Jeg var jo i værkstedet, og så skulle vi altid køre om søndagen. Vi havde aldrig fri, for vi havde jo ikke fri om søndagen. Vi arbejdede 12 timer eller 10 timer om dagen; det var fra 6 om morgenen og til 6 om aftenen, med en times middag og så frokost om formiddagen og om eftermiddagen. Det var ikke sådanne tider som i dag.

Og der var engang, jeg ville have holdt op. Hvis min far ikke havde været, så havde jeg ikke været ved banen. Men han sagde: Peter, bliv ved, for bagefter kan du få pension. Nu har jeg jo pensionen. Men det

var ikke sådan helt let med den lille løn. Man kunne ikke gifte sig. Da jeg så blev fastansat, så fik jeg 75 mark om måneden. Det var ikke stort bedre. 75 mark. Så gav vi 7 mark i skat, i tysk tid.

Ellers var der jo meget sjovt ved banerne også, uha. Men det var altid sådan, når det var søndag, så var der en, der skulle have fridag, og så kom vi ud fra værkstedet. Og det fik vi ikke ekstra for. Nej, vi måtte være glade, at vi måtte køre som fyrbøder. Ja, sådan var det dengang. Men vi ville også nok køre. Vi skulle jo også lære at køre. For vi ville nok være fyrbødere engang. Sådan var værkstedstiden.

Men så var jeg engang oppe på et maskinværksted for at dreje en ekscentriskstang. Der var maskiner dér, og vi havde ikke sådan en stor bænk nede på banen selv. Så kom mesteren hen, så siger han: Sig mig, hvad får du i løn? Jeg får 19 penning i timen. Du kan begynde her mandag og få 45 penning. I kan tro, det kildrede mig dengang. Se, det var daglønnen (hermed menes antagelig dagspris på timeløn) for håndværkere. Og vi fik kun 19 penning. Så gik jeg hjem til far og talte om mine planer. Han blev ved at snakke for mig, at jeg skulle blive ved at være ved banen. Og jeg blev jo, men en dag sagde jeg til mesteren, at jeg ville holde op.

(Herom mere sidst i artiklen.)

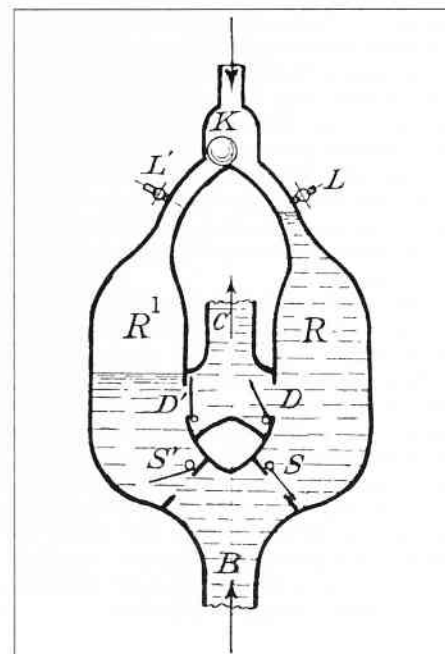
Vandforsyning

Vi kunne tage vand undervejs i Vollerup og i Guderup. Men det var ikke som ved statsbanerne. Nej, vi satte damp til, og så pumpe vi det op. Der var en brønd altså, og dér sad et pulsometer nede i. Så sluttede vi damp til fra maskinen, og så pustede vi vandet ud. Det samme var i Nordborg; dér skulle vi også altid ud på Gammeldam; det var ude på mosen. Dér skulle vi tilbage igen, når vi nu havde været inde i Nordborg.

Der var forskel på vandet. Det er meget dårligt, med sten, her i Sønderborg. De (lokomotivkedler mv) murer sig helt til. I Skovby derimod gaves slet ingen sten. Det var så kun slam. Men det var hårdt at skulle vaskes ud hver tredje dag. I Sønderborg kunne vi til gengæld godt køre sådan et helt år, havde jeg nær sagt. Ja, det var nu meget sagt, men vi kunne da godt køre i 14 dage; der var ikke noget i vejen. Men de satte jo sten overalt. Dér puttede vi Reffo i, for at det skulle opløse det. Men når sådan en maskine kom i værkstedet, var den helt tilmuret af

kedelsten. Det var snart ikke til at få ud. Og så lavede de meget for kraftig damp, kan I nok forstå. Men så udskiftede de ind imellem maskinerne, så de kom om til Skovby. Så opløste det stenen. Der var meget med det vand, og det var også kun sådan en brønd med pulsometer til at tage vand med, vi havde déromme.

Og nede ved Mommark havde vi også vand. Der var heller ikke kedelsten heller, og det var godt vand; det var blødt. Men det rustede. Det var slemt rustet, ja. Dengang de lavede, hvad skal vi sige, den brønd dér



Principskitse af pulsometer. Virkemåden af denne pumpetype er således: Der ledes damp ind foroven. Ventilen K åbnes skiftevis til rummene R og R'. I den viste situation lukker den for R', og damp er på vej ned i R. Det bevirker, at der trykkes vand gennem ventilen D ind i trykrøret C. Samtidig opstår undertryk i R' ved kondensation af den damp, der umiddelbart for fyldte dette rum. Derved fyldes R' med vand fra sugerøret B gennem ventilen S.

Når vandet i R er trængt ned til D, medfører lidt gennem denne ventil tilbageløbende vand, at nogen damp kondenseres, hvorved trykket i R aftager. Men samtidig har vandfyldningen bevirket en trykstigning i R'. Som resultat skifter ventilen K stilling, hvorefter hele proceduren gentager sig, men »spejlvendt«.

Luftventilerne L og L' tjener til finjustering og til at gøre virkningen mindre stødvis.

Dette er den sidste af tre artikler med erindringer fra amtsbanerne på Als. Endnu en gang henledes opmærksomheden på den fælles indledning, der med kortsnit og lokomotivfortegnelse blev bragt i nr. 5/1995 under titlen Da Als havde jernbaner.

P.M. Hansen var den ældste af de tre interviewede, også i anciennitet. Han var født 1891 og blev i foråret 1910 knap 19 år gammel ansat ved A.Kr.B., der efter Nordslesvigs genforening blev ABA. Efter nedleggelsen i 1933 fortsatte han som motorfører og lokomotivfører ved DSB.

PWS

- den blev jo boret - da sprang vandet op. Det løb altid over. Der skulle vi ikke pumpe noget. Nej, der havde vi ingen pumpe. Oven på skrænten havde de bygget sådan en indretning, og den var altid fuld; den løb altid over. Der kunne vi bare tappe, det var nemt. Så vi tog altid vand dernede, når vi skulle der. Og se, det hjalp jo for kedelsten, når vi nu havde det Sønderborg-vand. Vi tog så lidt vand i Sønderborg som muligt, for at undgå kedelsten.

Kulforsyning og lokomotiver

I Sønderborg bar vi til at begynde med kullet op i tørvekurve og hældte det over i lokomotivets kulkasse. Senere fik vi en kran, så blev det moderne, så blev der lavet en rigtig kulgrav. Men hvornår den kom, det husker jeg ikke.

På de gamle maskiner (nr 1-9) var der i øvrigt ikke megen plads til kul. Vi havde en kasse på den ene side med vand og på den anden side med kul. Men det var det mindste; det var ikke nok til at køre frem og tilbage med. Så lå kullene også inde i maskinen (førerhuset). Vi sad sådan og hang på dem til at begynde med, indtil vi havde skovlet det væk. Og vi kunne snart ikke komme til at fyre, for vi kunne ikke engang stå der, når vi skulle have så meget kul for at køre frem og tilbage. (Muligvis var der oprindelig kulkasse i begge sider, men efter nogen tid er så den; førersiden omdannet til vandkasse; den var det i hvert fald svært at komme til uden at genere føreren.)

I kan ellers tro, de små maskiner var gode. De kunne ikke løbe så hurtigt, men de kunne trække noget. Der var tre aksler. De stod godt på sporet.

Nr 21 og 22 havde en forløber. De var noget større. De havde vandtanke på begge sider hele vejen hen. Og så havde de bagtil kultender (ordet tender forstås her på tysk manér), sådan en kasse op; det var mere moderne. Så var kullet stablet op der. Der skulle vi ikke sidde sådan oppe i kullet.

Vi fik kun kul her i Sønderborg. Ja, vi kunne få kul oppe i Nordborg og i Skovby. Der lå der et par bunker. Men dem måtte vi jo ikke tage. De var til nød, hvis vi engang fik for lidt. Hovedstrækningen var dengang til Nordborg. Da var Mommarmark endnu ikke. Da Mommarmark-færgen så kom, lavede de det om; så blev hovedstrækningen den til Mommarmark.

Da krigen kom, skulle vi afgive to maskiner. Og der manglede vi dem slemt. Men da krigen var ovre, var de blevet ødelagt dernede. Så fik vi et par andre. Og det var så et par store firakslede. De kunne slet ikke løbe; vi havde jo kun 15 kilograms skinner. De kørte skam ligegodt; vi kørte grus med dem. Men skinnerne brækkede hele tiden, af og til kunne vi ikke mere. Og vi måtte kun køre 15 kilometer med dem. Dengang de lavede vejen deromme, da kørte vi grus med de store maskiner. De var fine maskiner, de var gode, de var flot formet, men det kan ikke nytte. Vi kunne ikke bruge dem, de var alt for store.

Senere fik vi tre nye. Det var også helt højtideligt, da vi fik dem herover. De blev sejlet over; de kunne ikke komme over pontonbroen. Se, så måtte vi have dem på en pram. Det var et stort arbejde at få dem pålæst først, sejlet over og så over på skinnerne. Der var hverken kran ved den ene eller anden side; det var alt med håndkraft - og donkrafte. Vi lagde skinner ud på prammen, så kunne de trække dem ud med et spil. Den sank også ned. Men vi fik dem da over uden at drukne dem.

Disse maskiner havde både forløber og efterløber. Det var temmelig moderne maskiner. De havde fine vandpumper, mere nye og moderne; dem havde vi ikke engang ovre ved statsbanerne, da jeg kom derover. Men de var kun til meterspor; havde de været normalsporede, havde statsbanerne taget dem, da amtsbanerne holdt op. For det var fine maskiner.

Til Nordborg

Samtidig med de tre nye lokomotiver fik vi nye 22 kilograms skinner. Se, det var ligegodt bedre. Så blev hastigheden sat op. Før kørte vi kun 30 kilometer, det kom nu op på 45. Så blev der også rene persontog og godstog for sig selv; nogle af togene var slæbere. Og så kørte vi da til Nordborg på en time, da de først havde fået de nye maskiner.

Men til at begynde med, da var det tre timer for at køre derop. Vi skulle ligge og læsse, tomme en wagon ud og fylde den igen på hver station. Alle de stationer. Og togføreren skulle have en punch. Se, når vi kom til stationen, tog han papirerne og gik ned i kroen, og så kom han ikke, for vi var færdige igen. Og vi kunne lave arbejdet. Og nogle af lokomotivførerne gik også med ned og fik en punch. Men ikke min, det var Menk.

Op i luften

Ved nedlæggelsen fik gasværket nr 8. Og jeg har været derude; jeg kørte kul ud så tit. Men ikke mere, da amtsbanen var nedlagt. Da kom Hans Olsen derned at køre. Der var nogle, vi havde haft som ekstrafolk; de var ikke fastansat, de blev afskediget uden pension ved nedlæggelsen. Og så fik de job der; de fik arbejde på gassen. Keding og Hans Olsen, og der var flere. Og så kørte de. Se, de havde aflagt lokomotivførerprøve, så de havde lov at køre den.

Jeg var for øvrigt den første, der kørte derud, på aflæsningsanlægget, da det var lavet. Det var højt oppe. Der var dragere, hvor vi kørte, og så lukkede de klapperne i vognene op, og så faldt kullene selv ned allesammen. Moderne blev det. Ja, de skulle *rage* det af, men de skulle ikke *læsse* af. Og jeg kan huske den dag, det var færdigt. Menk var lokomotivfører; jeg var kun fyrbøder dengang. Og ellers måtte vi fyrbødere aldrig køre, sådan da, det var i hvert fald sjældent. Men, nu kunne jeg køre derud. Jeg tænker, han har først villet se, om det

kunne bære. Han var bange for at køre derud. Da måtte jeg køre. Maskinen skulle ud at prøve den. Det var kun en af de små. De andre kom ikke derud; det kunne ikke bære.

Tunge læs

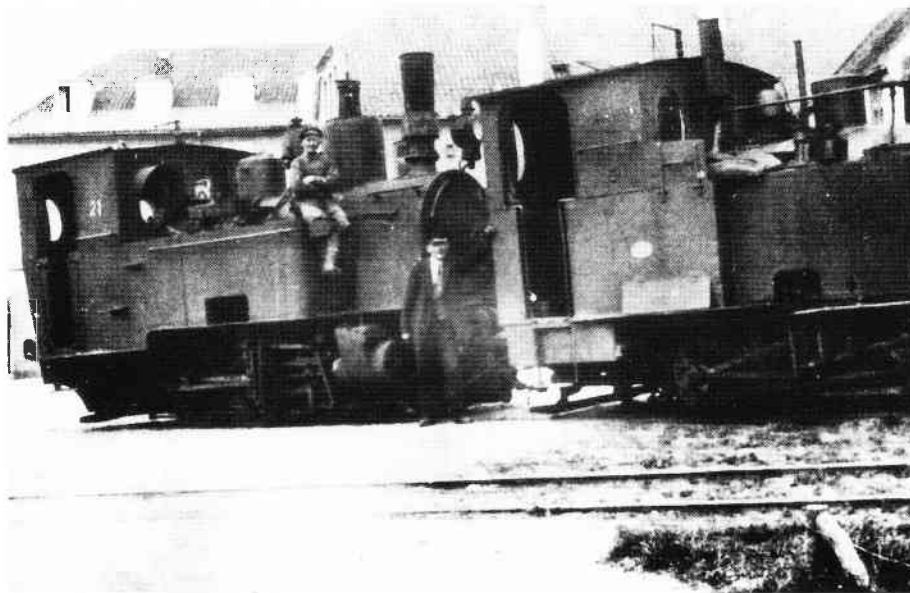
Maskinerne var gode nok. For dengang vi kørte, se, da var der ikke noget som her ved statsbanerne, hvor vi måtte have så og så meget med og ikke et hak mere. Ved amtsbanen blev vi jo ved, alt hvad den kunne trække, og den ene lokomotivfører ville have mere med end den anden. Nu som svinetog - det var mest, når vi kørte svin; dengang var der noget at køre med. Det var ikke sådan som i dag, der kører togene tomme. Men der var ingen vognmænd, ingen biler, og alle svinene skulle med til slagteriet, fra Nordborg og fra Skovby og alle steder. Og vi læssede alt, hvad der kom. Herude ved Sundsmark kom vi tit halvejs op ad bakken, så kunne vi ikke mere. Så spændte vi det halve fra, og så kørte vi ind med det først, og så ud for at hente det andet.

Se, det gik på sådan en bane som den her. For den var jo ensporet, men der kom ikke noget dér. Ved statsbanerne havde det aldrig kunnet gå, for der var modgående. Men børnene løb jo bagefter og satte sig op på pufferen. Goosmann fortalte mig forleden dag, at da han var dreng, gik han og andre derude ved toget. Så kørte det kun langsomt deroppe, og de satte sig op bag på pufferen og kørte med. Og da de så kom op til Kongevejen, sprang de af.

Motorvogne

De købte motorvogne, to franskmænd. Men de duede jo aldrig, de gik i stykker hele tiden. Så lavede vi en selv; den kaldte de Svenske eller Moppe. Der var en svensk ingeniør hernede, og der var to motorer, en på hver side. Den gik udmærket. Det eneste var bremserne; det var noget forfærdeligt noget. Vi skulle pumpe den op sådan, når man nu havde bremset. Så skulle man trække den op ligesom et vækkeur, eller hvad skal vi sige. Så spændte vi den, justerede. Så, når man ville bremse, så slog vi bare, så gav det et sæt, så alle folk fik et hjerteslag. Buh, hvad var det, siger de, der ikke havde kørt med den her før. Særlig, når vi nu lige havde fået den spændt, så den var temmelig hård. Det var en gruelig bremse, det var noget forfærdeligt noget.

Moppe var en af de gamle toakslede personvogne, der var sat traktormotorer i, og hvor endeperronerne blev lukket. Den gik med petroleum. Og det gik også udmærket. Den kørte Brandt og jeg; vi afløste hinanden til at køre den. Den gik meget. Om aftenen kørte vi først en tur til Nordborg og tilbage. Så til Skovby og tilbage til Lille Mommarmark, og så ned til Mommarmark Færge og hente de rejsende dér om natten. Dengang kom de først klokken tre; så var vi inde i Sønderborg klokken fire. Det var jo



Halvanden flue med ét smæk.: Den fra Haderslev Amts Jernbaner indkøbte Jung-maskine, der blev den anden nr. 21 ved ABA, samt et af de ældre ABA-lokomotiver.

sent. Og så skulle vi desuden køre midt-dagstog. I kan se, vi havde nok at gøre. Vi kørte et tog om midt dagen til Mommark og tilbage, og så skulle vi møde igen om aftenen og køre til klokken fire om natten.

Det var ikke sådan som nu. Og så var Brandt syg en lang tid. Så måtte jeg køre, så havde jeg aldrig en fridag. Jeg kørte syv uger ud i en tur. Nat og dag, hver dag, søndag, mandag ... Ja, og så skulle jeg have fridage, men det fik jeg bare aldrig. Det glemte de.

De franske motorvogne var også toaklede. Men det var noget farligt biks, for motoren forskubbete sig, og så kunne vi ikke få den i gear. Det var ikke ordentligt lavet. Og man har bikset med den, men kunne ikke få den hen. Så sad vi der. De gik ikke meget, for de brækkede ned det meste af tiden. Så gavtede de ikke noget. De kørte en enkelt tur, så var det galt igen. Den anden kørte derimod hele tiden.

De var meget for let bygget. Men det var jo de første. Der var ingen andre, der havde motorvogne dengang. Amtsbanerne (på Als) begyndte med dem. Kielervognene i Haderslev var yngre. Se, så blev de bedre og bedre. Statsbanerne havde jo også sådanne benzinvogne, dengang jeg kom over til dem i 1933. Og vi havde dieselvogne ved statsbanerne.

Til ringridning

Ved ringridningen i Sønderborg havde vi noget at bestille. Alle godsvogne blev rengjort, og bænke indsat i de lukkede. På de åbne havde vi stænger med et telt over, og så kom der også bænke. Det var på alt vores materiel; intet gods, ikke et svin eller andet blev leveret i de tre dage der.

Og alt personalet kørte frem og tilbage hele tiden, helt til om natten klokken fire fra om morgenen af, eller da, at de første kom herud. Jeg har aldrig været til ringridning dengang, fordi vi skulle køre. Vi havde ingen tid. Alt personale, de kunne skrabe sam-

men, skulle køre. Ja, da tjente banen penge. Da var der penge at tjene. De sagde dengang, det var Tysklands bedste bane. De havde så meget overskud, at landrådsbygningen omme på Løkken er bygget af banens penge. - Men vi kunne ikke få to øre mere i timen; det kunne ikke lade sig gøre, nej.

I kan slet ikke tænke jer de mange mennesker til ringridningen, og så var de stoppet som siid. De blev bare presset ind; de ville alle med det første tog. De ville ikke vente. Der kom et tog lige efter, men de ville med det første. De ville hellere stå ude på endeperronen hele vejen, bare de kom med. Men det kneb ikke maskinerne at trække; de tog var ikke så store som det, de kunne trække. Så kørte de et mere; de blev ved at komme. Hver 10 minutter kørte der et tog. Det ene var lige ved den næste station, så kørte vi af. I kan tro, det var trafik. Det får vi vist aldrig at se mere ved jernbanen. Der er vistnok tider, hvor togene kan være fulde. Men de var fuldere endnu! Og så det materiel. Det er ikke sådan som ved statsbanerne med de store vogne, de har i dage.

Bremser og vogne

Til at begynde med var der Heberlein-bremser. Og de virkede jo godt, for den tid. Henne i bremsevoغن havde de sådan en tromle, og der gik liner til alle de vogne, der havde bremse. Og her hejsede de dem op, og så lod han bremse; så var det vægten, der bremsede, i stangen. Når de så fik for meget, hævde han dem lidt op. Men det var et farligt kludder; det var en stor forbedring, da vi først fik vacuum, at vi kunne bremse selv, henne på maskinen.

Godsvognene var ikke bremsede. Ja, da vi fik vacuum, så havde vi jo nogle med i det; så fik de også bremse. Så kunne vi sætte dem med i toget. Kom der et par sådan udstyrede vogne, skulle de op til personvognene. Vi havde vist også et par med

ledninger; det kan jeg ikke huske mere. Men ved statsbanerne havde alt ledning, så kan alle blive tilsluttet.

Vi havde mange godsvogne. Og vi havde slet ikke så lidt af personvogne; det var en temmelig stor bane, synes jeg. Men der var ikke nok til ringridningen. Da kneb det, da måtte vi bruge alt vores godsvognsmateriel til persontrafik.

Væltet med lokomotivet

I det daglige gik det gemytligt på amtsbanerne. Det skulle jo gå, og vi kendte ikke andet. Det var ikke sådan, at man kunne sige: Nu vil jeg ikke mere. Som i dag, da siger de: Nu har jeg kørt 8 timer, nu vil jeg ikke mere. Og vi har såmænd aldrig kørt togene sammen. Men jeg har fakta smækket om på siden med lokomotivet, da jeg kørte som fyrbøder. En helt ung mand, Runge, togfører Runges søn, var lokomotivfører. Han var geprüfter Heizer, som vi kaldte det dengang.

Se, ved sidesporene havde vi sådanne bomme at lægge over, til at låse; så kunne de ikke skubbe vognene tilbage. Og i Asserballe havde de fået en nogle hos togføreren, så de kunne løse op, men så skulle de skubbe den ind og låse igen. Skubbe vognene væk, for vi kunne jo ikke komme forbi ellers.

Og vi kørte sådan til rundt i kurve; vi kommer altså her og kører ind. Og når de så skubber den dér ud, kunne vi ikke komme forbi. Og da havde de skubbet vognene ud og glemt at få dem tilbage. Det var aften, vi kom kørende fra Sønderborg, og vi kunne ikke se noget. Vi havde ingen elektrisk lys. Ja, på motorvognene var der jo. Det var herligt, at man kunne tænde lyset dér. Nej, når man tænker sig de gamle petroleumslygter, vi havde på lokomotiverne; de skulle pudses, rengøres, og se, de skulle være fint blanke, for ellers skinnede de ikke. Og så fyldes med petroleum, justeres og tændes. Når det så blæste lidt, gik de ud. Så kørte vi et stykke i mørke. Åh, skidt, det kan jeg nok klare til næste station. Ja, så tændte vi igen, og vi kom lige et stykke, så blæste den ud igen.

Og så kom vi ind imod, og så trådte vi på bommen med trinnet, forstod det rigtigt. Og den gik over mod muren, så kunne vi ikke komme videre. Vognene kunne jo ikke komme over for muren. Men maskinen skulle vælte. Den væltede helt om på siden. Dér lå vi. Så måtte jeg ud og løsne sikkerhedsventilerne og tage dampen af og smide det hele ud af kedlen (fyrkassen). Det var et tungt arbejde, kan I tro. Og det er altså men på hovedet.

I kan ikke forestille jer, hvordan det er at arbejde; dampen blæste inde i maskinen (førerhuset), men jeg kunne ikke komme til fløjten; det var bøjet af deroppe. Dér blæste dampen ud; jeg kunne ikke se derinde. Nå, men vi kom da godt fra det. Det er så at sige den eneste gang, der er sket et uheld på amtsbanerne, og det har jeg været med ved.

Begravet i sne

I sne sad vi let fast. Jeg har været med oppe ved Lysabild; dér sad vi tre dage i høj sne. Og det var slet ikke min tur til at skulle køre. Det var i min fyrbødertid. Det var Skovbypersonalet, der kørte den tur, men de havde ingen fyrbødere i Skovby. Så Sellau og jeg afløste hinanden her i Sønderborg. Kørte til Skovby, så sov vi dér oppe i et kammer. Og jeg ved ikke, hvordan det kom, men den dag bad han mig, om jeg ikke ville køre hans tur, for han skulle noget. Så byttede vi, forstår I. Og jeg kørte jo.

Det var med Molt, jeg kørte, gammel lokomotivfører, dejlig mand. Og han ville hjem. Han maste på derop, og jeg siger så, vi kommer aldrig igennem. For vi sad jo. Vi kørte lige et stykke, så bums, så sad vi fast igen. Det var med en af de små maskiner endnu. Og så var vi ude at skovle rent og kørte lidt tilbage, og så prøvede han igen, men der gik et øjeblik, så sad vi igen. Nå, der var ikke andet at gøre.

Vi sad deromme; der er gennemskæring, hvor det går fra Lille Mommark op til Lysabild, på strækningen til Skovby. Gennemskæringen er jo temmelig høj. Og så sad vi fast; der var ikke noget at gøre. Jeg holdt da damp på den, men der kom ingen og hjalp os. Ikke tale om. Og vi gik så op i kroen, dér var da varme, og sad deroppe lidt. Så gik jeg ud at se til den, og han; vi skiftedes til at gå ud at se til maskinen, så længe vi havde vand. Men når vi ingen vand havde mere, måtte vi slukke fyret og tage op, og tage alt vand af kedlen, for ellers frøs den den jo i stykker. Så måtte vi tappe vandet af; der var slet ikke andet at gøre. Men til sidst kunne vi ikke se skorstenen mere, så var det foget til, det hele.

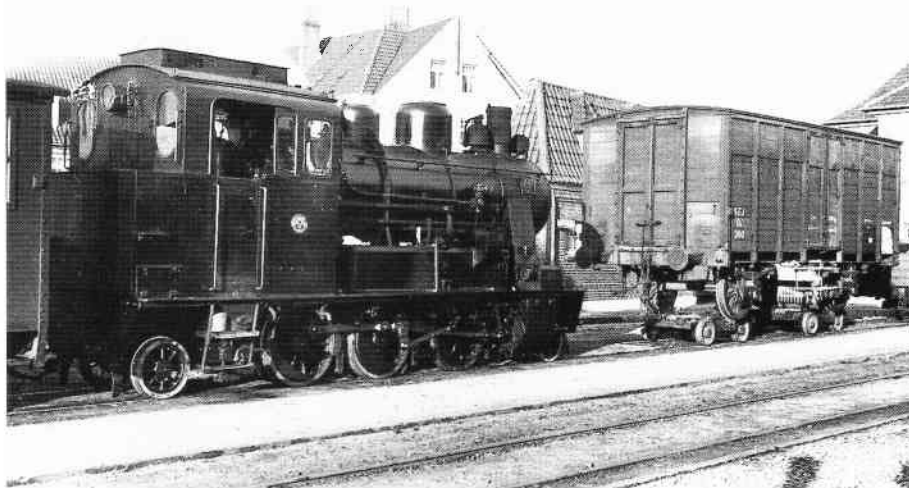
Det var gravet så dybt ned. Vi måtte grave for at kunne komme ind i maskinen igen.

Der gik tre dage, inden vi kom hjem. Da kom der andre, hjælpemaskinen, de kom ud med sneploven og gravede ud og sådan, men ikke før vejret lagde sig. Se, det har været et slemt vejr. Passagererne gik hjem. Der var ikke længere fra Lysabild til Fjelby og Skovby, end de kunne gå. De blev ikke siddende!

Sne har vi alle dage haft; det får vi nok alle dage. Og sådanne gennemskæringer, de fyger jo; der var ikke dengang med snehegn som i dag. Havde de nu sat snehegn op, så var det heller ikke sket; så lægger sneen sig ind derovre. Men det kendte de ikke dengang; det kom først senere.

Vi kunne ikke få vand på maskinen; hvor skulle vi få det fra? Og vi kunne ikke lave noget alligevel. Vi kunne ikke komme fri. Der skulle først skovles rent; dér var der mange folk til at skovle.

Sneen lå højere end her op til loftet. Sneploven kunne ikke lave noget dér heller. Ikke, når der var så meget sne, så kører den fast med det samme. Det kunne de grave ud. Der var hele kolonnen, også fra Nordborg og alt, de kom også. Der var mange folk til at grave ud. Og vi kom da ud.



ABAs 1C1-koblede nr 42 med normalsporet vogn SFJ QB 360 placeret på metersporet transportør, set i Sønderborg havn.

Overkørsler

Amtsbanernes overkørsler var ikke sikret på nogen måde. De var åbne. Vi fløjtede; der var mærker. Pfeifen und Lauten, stod der på dem, altså PL. På lokomotiverne var der også klokker. Og der var nogle steder, vi kun skulle bruge klokken; den kunne vi bare stille an, se, så birlede den jo. Og da kørte der ingen biler; der var kun fodgængere. Biler så man aldrig.

Om der var sat advarselsskilte op for trafikken på vejen, ved jeg såmænd ikke engang. Joh, det skal der nok have været. Men hvad, det kerede bønderne sig da ikke om. Det så de ikke. Og dengang kørte vi ikke stærkere, end at vi kunne nå at bremse.

Fart på

Da vi først fik lov at køre 45 (km/h), da kørte vi 60, for at holde tid. Vi skal også holde; alle steder kan vi ikke køre lige galt. Se, det havde de ikke indrettet det efter; de havde bare sat tiden dér, så og så meget kilometer. Og når vi har været forsinket, har vi endda kørt 75. De kunne nok løbe, de nye maskiner. Og da havde vi det nye spor, da var vi jo fint kørende. Der var ikke mange rystelser. Det var skam et dejligt spor dengang. Der var helt nye sveller, og alt var i orden.

Der lå kun 30 kilometer (fra Sønderborg til Nordborg), tænkte vi, men ligegodt, vi kørte først til Sundsmark, Spang, Vollerup, Augustenborg, Bro, Ketting, Asserballe, Hundslev, Elstrup, Guderup, Stevning, Svenstrup, Oksbøl, Nordborg. Det var mange stationer at holde ved. Det tager tid, først at køre langsomt ind og holde. Så skal vi også først i gang igen; med toget tager det længere tid. Mange steder var det op ad bakke, og så nedad. Når vi så var godt i fart, kom der en bakke opad, og ellers en kurve. Der skulle du også se dig lidt for; den skulle du også tage. Og vi kørte jo i zigzag op over Als. Det gik sådan, fordi alle byerne vil-

le være med; de ville alle have banen. Havde de lagt den lige op, så havde vi kunnet køre op på den halve tid.

Over til statsbanerne

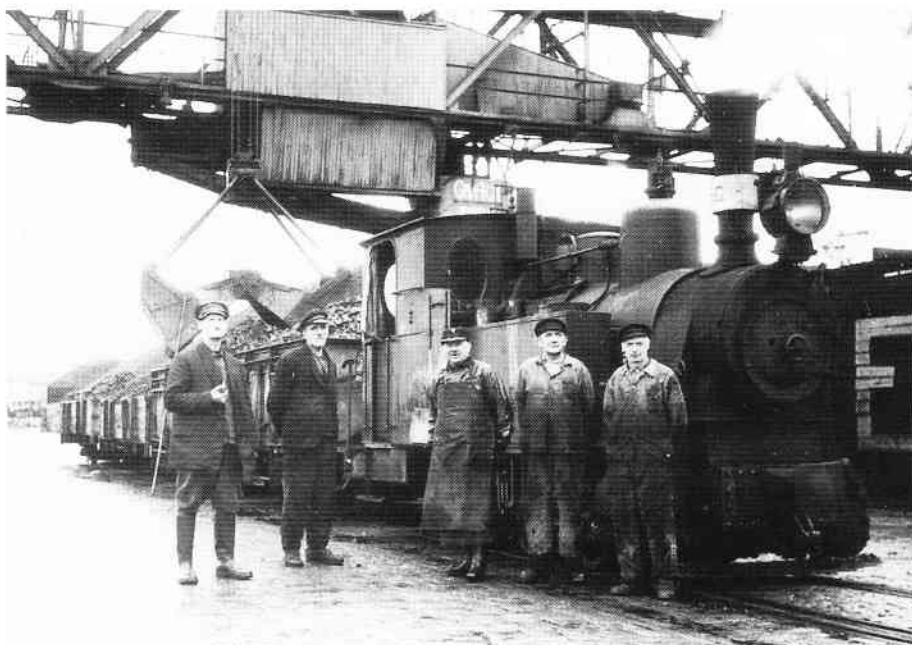
Ved lukningen kørte jeg det sidste tog om natten, med Moppe. Vi havde jo afslutningsfest her i Sønderborg. Og så kørte jeg den hjem endnu der om natten. Så blev den henstillet. Sidste tog var et motortog til Nordborg.

Det var lidt vemodigt. Men da vidste jeg, jeg skulle over til statsbanerne. Jeg skulle møde 2. dags morgen, klokken syv om morgenen skulle jeg være på Tønder station. Jeg stillede i Tønder, fordi jeg var motoruddannet, så skulle jeg køre motorvogne. Men så blev det diesel derovre. Se, det blev helt anderledes. Der skulle jeg på skole først. Jeg har været tre gange i København på skolen. Først på fyrbøderskolen; det forlangte de også, statsbanerne, at de skulle, for signalerne og alt det hele dér.

Uha, det var noget helt andet. Vi havde så megen frihed, at vi vidste ikke, hvor vi skulle anvende den. Ja, der var jo orden, så var der frihed. Det gives jo ikke ved amtsbanerne, for når de manglede en, så blev vi kaldt ud. Det var sådan ved amtsbanen, at hvis en blev syg, så skulle du træde ind dér, det nyttede ikke noget, hvad du sagde. Vi var aldrig fri, så at sige. Vidste os aldrig sikre. Blev der noget, kom de og hentede en. Når du ved statsbanerne havde fridag, havde du fridag. Der var bare det kedelige, at jeg kom til Tønder og boede hér i Sønderborg. Der skulle jeg rejse frem og tilbage. Jeg havde dengang to gamle boende hos mig, min svigerfar og så en gammel tante, og derfor kunne jeg ikke flytte derover. Og så to børn og kone og ...

Trækraft af mange slags

Jeg kom senere til at køre på Mommark-linien igen, ved statsbanerne. Men ikke først;



Nr. 8 med læssede vogne i Sønderborg havn parat til afgang mod Sønderborg Gasværk, hvis initialer ses på skorstensbåndet.

det gik jo alt efter tur. Jeg kørte til indøvelse et stykke tid derovre. Da var jeg med hernede. Da kørte de jo herved med deres diesel. Da havde vi diesel, lokomotiver. Det var de første, de små, MT. Det var de første i det hele taget af diesel. Vi havde seks i Tønder, og det var kun i Tønder, der var diesel dengang. Ellers havde de kun benzinmotor rundt om. Og derfor måtte jeg først på fyrbøderskolen, så på benzinmotorskolen, og så diesel bagefter.

I Tønder var jeg til 1939. Da kom jeg hjem igen. Og så var jeg hjemme, til krigen brød ud, til 1940. Da kom jeg til Padborg at køre Padborg-Fredericia som lokomotivfører. Ved statsbanerne skulle vi til stadighed flytte, når vi ville have en forfremmelse. Se, det var det sjove ved det; vi skal meget mere på skole ved motorvogne, forstå det kun. Men lokomotivførerne stod oppe i 12. lønningsklasse, og vi stod kun i 11. dengang. Da var 12. mere end 11. Da det blev krig, kørte vi alle damp. Så kunne jeg have gået og rangeret herovre, fordi jeg var motorfører. Så måtte jeg ikke - de, der var lokomotivførere, tager turen; sådan er det inde ved statsbanerne. Så var jeg nødt til at flytte til Padborg for at blive lokomotivfører. Så måtte jeg køre dér med de store maskiner, tyske og danske, alle forskellige. Det var et andet køren.

De mente dengang, at vi kunne ikke køre med de store maskiner, efter at vi havde kørt med sådanne små. Jeg siger: Det er meget lettere at køre med en stor maskine og et let tog end en lille maskine og et stort. Kan I ikke regne den ud? For da vi var ved amtsbanen, var der ikke noget, der hed: Den vogn skulle ikke med. Den *skulle* med. Når det var svin og sådan noget, den skulle bare med dæleme. Vi hængte på, så vi pustede, den kunne ikke mere. Så måtte vi meget ligge og lave damp, men den *skulle* med. Men ved statsbanerne er det sådan: Så og så meget må vi have med; ikke et ton mere kommer der på krogen.

Alligevel for meget

Da jeg først blev motorfører ved statsbanerne, kørte jeg herover til Sønderborg. Og det var altid damp, når der sådan var noget rigtigt løs eller stor trafik, eller der var mange rejsende, så kunne den lille MT ikke tage det. Men så skulle de melde til mesteren fra stationen, at de belastede toget så og så meget. Så kunne den ikke tage det, så skulle vi have damp. Og vi måtte jo også køre damp. Det var ikke derfor, vi blev motorførere, men vi kørte lige så godt damp. Dog ikke i fast tur. Ikke i de her ture; der skulle lokomotivfører i dem.

Og så en morgen kom jeg op på banegården (i Tønder). Ja, så skulle jeg have så og så meget. Men det må jeg ikke have med, siger jeg, ikke tale om. Jeg kan ikke trække det. Ja, de vogne skulle med. Ja, men hvorfor vi ikke havde damp? Nej, for det er ikke blevet meldt, altså. Så nægtede jeg, så måtte jeg ind på sektionen. Og så sagde de, at det var en forseelse (her at forstå som forglemmelse), og nu måtte jeg se, om jeg kunne liste af med det. Jeg måtte tage den tid, det kunne tage; der var ikke andet at gøre. Det gik også godt nok til Tinglev og indtil Adsbøl. Men fra Adsbøl og op ad bakken her fra Gråsten op til... Så var jeg endda så glad, hvis der nu bare ikke står nogen i Adsbøl. For jeg havde temmelig god fart på den dér, fået godt skub på den, så den kunne nok være kommet op.

Men så skulle jeg holde i Adsbøl. Og så kunne jeg ikke komme i gang igen. Ja, jeg kom jo i gang, men helt langsomt, det tog jo en evig tid med at komme ud til Avnbøl. Og folk, de grinede jo ad det. Men jeg kunne ikke gøre for, at jeg ikke kunne trække det; jeg havde meget for meget med. Men jeg hørte aldrig et ord for det; jeg forklarede, som det var. Jeg kom til Sønderborg med det, det var hovedsagen. Vi havde noget forsinkelse, det er klart. For først var det

jo op, så kunne jeg jo nok igen. Men jeg måtte køre op i serie; så får motorerne mere ampere og bliver stærkere, men kan ikke løbe sådan. Det gik helt langsomt. Og folk kunne gå hurtigere derop, end jeg kunne køre.

Nye forhold

Hvis Danfoss var kommet noget før, havde banen til Nordborg eksisteret. Men Gud være lovet, den ikke gjorde det, for vi havde aldrig haft de dage som ved statsbanerne. Og heller ikke den løn. Ved statsbanerne fik vi fuld tarif; det fik vi ikke ved amtsbanerne. Men vi fik dog kun en lille løn ved statsbanerne, for i 1939 havde jeg som motorfører, første klasse, altså højeste lønning, man kunne opnå, med alle tillæggene, 325 kroner om måneden.

Men dér var det helt anderledes. Enhver passede sig selv, vi passede vores tjeneste. Så kunne man have nogle rådighedsdage; der skulle vi bare være hjemme. Men se, jeg var i Tønder dengang, jeg måtte jo ikke rejse hjem - jeg var seks et halvt år i Tønder - så skulle jeg sidde hjemme på mit værelse hele dagen og vente. Og der kom for det meste ikke noget bud om, at jeg skulle ud. Men der var tilfælde, hvor jeg skulle ud at køre; der var brækket noget ned eller et eller andet.

Men i 1939 kom jeg hjem igen til Sønderborg. Der søgte jeg så, da MP'erne kom til at løbe på Mommærk. Det var ikke MT; det var den, der løb først dér. MP var det. Det fik jeg jo at vide, at de skulle løbe på Mommærk. Så rejste jeg nok fra Fredericia med det samme, op til ingeniøren og snakkede med ham om at søge. Så siger han: Ja, Hansen, det er godt nok, men der er jo så mange gamle motorførere dernede, de søger jo alle. Når de nu søger Sønderborg, så kommer du ikke derned, sagde han. Jah, sagde jeg, men der er ingen så gammel som jeg, for det går efter fyrbøders anciennitet. Se, det gik ikke efter motorførers anciennitet at søge sådan en plads. Det gik efter, hvor gammel du var som fyrbøder. Og så var jeg den gamlest. Oh, ja, det er sandt, sagde han. Ja, men så er den helt rigtig, så bare send ansøgningen ind! Og jeg kom jo også derned som første mand. Så var der to mere, så var vi tre mand i Sønderborg.

Kørsel i Jernbanegade

Men så kom krigen. Så kunne vi ikke køre med motorvognene; så skulle vi til at køre damp. Det var de gamle G-maskiner. Da kørte vi med tenderen forrest den ene vej. Vi kunne ikke vende nede i Mommærk; der var ingen drejeskive. Så fik vi alt kulstøvet og alting lige i hovedet. Derimod var alle amtsbanernes maskiner lavet til at køre baglæns.

Her i Sønderborg var det temmelig slemt at køre op ad bakke fra broen og op ad Jernbanegade. Det skulle man kende, særlig når det var lidt fedtet og glat om vin-

teren. Hvis de gav for meget damp, spillede den, så sad de fast. Stigningen er temmelig stor, og så kurver det. Det er meget værre. Så trækker den jo kun på den ene side. Den anden rutsjer med. Vi havde jo sand, og ved motorvognene skulle vi sande selv. Men ved damplokomotiverne sendte vi engang imellem fyrbøderen ud foran med et strint sand. Ellers havde de fleste damp-sanding dengang. Det var ikke luft. Men senere fik vi trykluft; se, det kunne vi takke tyskerne for, at vi fik trykluft ved statsbanerne. Vacuum kunne vi ikke bruge til sandet.

I Jernbanegade kørte bilerne rundt, og så stoppede de det hele. Ork, der har vi måttet holde mange gange. Jeg har engang været ved at køre fru Clausen ned. (Det drejer sig om fru Bitten Clausen, født Hinrichsen, gift med Danfoss' grundlægger, Mads Clausen). Hun kom kørende; det var omtrent ud for Nielsen og Jernbaneapoteket. Da kom hun om hjørnet og skulle til Åbenrå i en fart; hun havde mindst 80 kilometer på. Og jeg så jo hende komme. Så bremsede jeg. Og holdt. Så var der lige et lille hul, så hun kunne smutte ind derovre ved Nielsen. Men hun kom ligegodt for meget imod og slog imod den anden, der holdt dér, og den røg hen, og den ind i en tredje bil. Bølgerne gik. Men hun kom da godt fra det. Havde hun tørnet imod mig, motorvognen, havde hun været død. Og så siger jeg: Ja, men fru Clausen, hvor kunne De da køre så galt? - Jeg skulle være i Åbenrå om et kvarter!

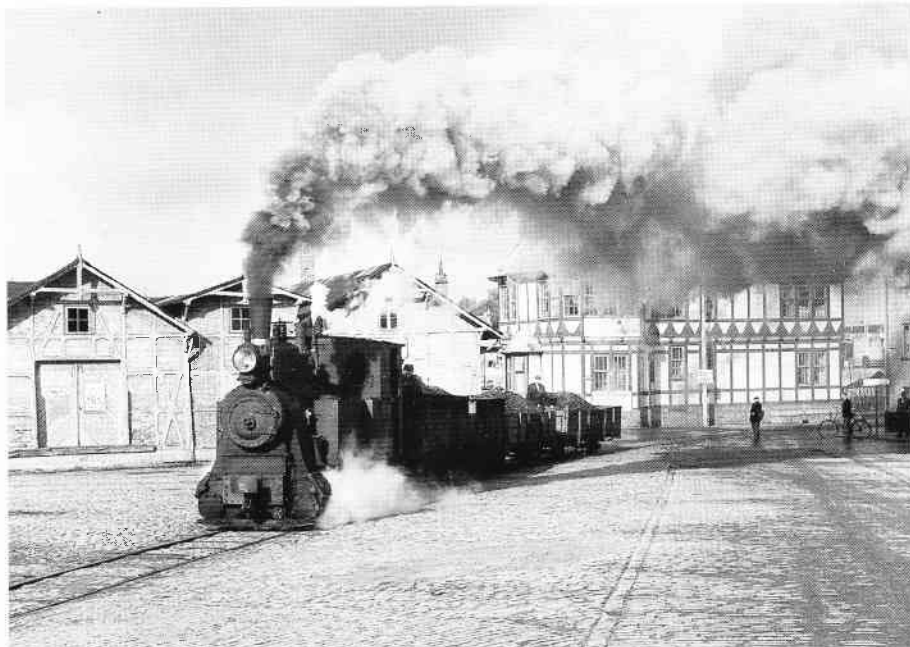
Ork ja, sådan kan jeg fortælle mange historier. Ja, det er ikke historier, det er sandt jo. Ja, når det bare gik godt. Jeg siger altid: Bare det går godt. Jeg har jo også haft den ulykke at køre nogen ned, men de har selv været skyld i det; de har kørt over for rødt lys. Så kan jeg ikke gøre noget. Men der er aldrig sket noget i Jernbanegade. Der er ingen kørt ihjel dér. Aldrig. Men derimod herude på ringgaden, der er sket noget flere gange.

Bægeret flød over

Da vi var ved amtsbanen, fik lokomotivføreren og fyrbøderen en bestemt maskine. Den var *deres*. Vi havde (nr) 8, altså ved Menk. Og Per Thomsen havde (nr) 5. Og ham havde jeg også. Jeg kørte tre dage med Per Thomsen og fire dage med Menk. Det var syv dage. Så kan I nok forstå, hvornår vi måtte have fri. Ja, »fri« havde vi. Da skulle vi vaske ud og pudse og foretage alle reparationerne.

Se, min fører, Menk, han var en dejlig mand sådan, men han kom aldrig; det var kun den første gang, når han fik en ny fyrbøder. Når han mærkede, du kunne selv, så kom han ikke til det, og så holdt han fri. Så kunne du først vaske ud. Så gav han dig en hel masse punkter: De stænger skulle efterses, og det skulle osv. Så skulle den pudses indvendig; alle armaturerne blev pudset.

Og jeg skulle over til kæresten; jeg var forlovet. Da kan jeg tydeligt huske, at jeg var



Sidste kultog passerer restaurant Dampskibspavillonen (senere toldbygning) på vej til galsværket. Foto, i 1952: R. Buchard, Sønderborg.

gal. Nej, hvor var jeg gal. Og det var for resten den dag, jeg var ved at sige op. Det var en lørdag. Og jeg skulle altså have været derover. Men jeg kom ikke derover, for jeg arbejdede helt til klokken elleve. Så meget havde jeg at bestille.

Og så ikke nok med det. Men vi havde en gammel natfyrbøder, og han skulle fyre op om natten, til vi skulle køre søndag morgen. Og jeg kan ikke huske hvad tid, måske henvend klokken syv-otte gik det første tog til Nordborg. Og det skulle vi køre, Menk og jeg. Og så havde natfyrbøderen ikke kunnet få det til at brænde, og det hele var roget bagud! Og alt det, jeg havde pudset, det var kokset, og loftet var sort, og alle stængerne, alt var sort, håndgreb, alt. Det blev altsammen pudset. Det var jern, men de var fine, når de var blanke, altså pudsede. Sådan jern pudset, ikke. Og jeg havde en lygte, og der var to luger, vi kunne lukke op bagtil, og så kunne vi vende lygten om og pudse ved lys om aftenen.

Som sagt blev jeg ikke færdig før klokken elleve om aftenen. Da gik jeg hjem. Og så skulle jeg være der en time for afgang, for vi skulle have kul og vand og køre den ud at holde foran toget. Da jeg skulle tage over, siger han: Alles fertig? Ja, det mener jeg da, sagde jeg på dansk; han snakkede tysk, og jeg snakkede dansk. Jeg var jo dansk, men jeg kunne også tysk, det var ikke for det. Men jeg var gal; så snakkede jeg dansk. Og så kiggede han sådan. Se, så havde jeg endda visket den af dér om morgenen, for den så gruelig ud; da jeg kom. Men jeg kunne ikke pudse den blank på den tid. Nennen Sie das Putz, siger han, om jeg kaldte det pudset, på dansk. Nu vil jeg sige dig én ting, sagde jeg, nu kan du beholde dit skidt alene, nu stikker jeg ned, og så kan du køre selv til Nordborg. Det var den dag, jeg ville sige op.

Og jeg gik ned, og toget skulle køre. De havde ingen fyrbøder. Jeg stod ovre ved

vandtårnet og ventede på mesteren. Han plejer at komme dér. Men den morgen kom han akkurat sent; sådan skal det nok træffe. For ellers var mester altid deromme, for togene kørte om morgenen. Men den morgen kom han ikke, og toget fik forsinkelse. De kunne ikke køre; de havde ingen fyrbøder.

Så spørger mesteren mig, hvad der var i vejen? Ja, jeg vil ikke køre mere, jeg vil have mit papir. For da var det, jeg havde været omme på maskinværkstedet og kunne begynde derovre og få 45 penning i timen. Og så have sådan et snug af ham, natfyrbøderen! Jeg havde arbejdet hele fridagen, og så få sådan et snug. Da var jeg gal i hovedet. Jeg smed det hele og ville ikke mere. Vi stod længe og snakkede. Ja, men Hansen, sagde han, det kan jeg jo ikke, De kan ikke. Jeg siger: Ja, men jeg vil ikke mere, jeg vil have mine papirer. Men dem kunne jeg ikke få, for de lå i Altona. Det er lige meget, siger jeg, jeg går hjem, jeg vil ikke mere. Jah, han blev jo ved at snakke for mig, jeg skulle køre det her tog nu, og så kunne vi siden snakke om det. Jeg siger: Ja, men til den pris vil jeg slet ikke køre mere, 19 penning, nej, det vil jeg ikke. Men jeg fik da 3 penning mere i timen, det var da også mange penge dengang. På ti dage, da var det, da var det ligegodt 3 kroner (her anes en smule ironi i tonefaldet). Tænke sig de tider, nej. Men sjovt var det jo. □



Find mindst 5 fejl! HV 3 med løst monterede siderandkasser og førerhus p.g.a. pladsproblemer. Foto: Ralph Hørberg.

Restaureringen af HV3:

»Bundlinjen« er nået

Hvad lighed er der mellem LJ 19, OKMJ 14, FFJ 34, TKVJ 12, ØSJS 6 og HV 3??

Af Jens Chr. Bilde

Der er ingen gevinst for det rigtige svar på ovennævnte overskrift, men det er en kendsgerning at:

- 1) Der er tale om damplokomotiver, der hver især har ydet deres indsats for forskellige baner rundt i det ganske land.
- 2) Der er også tale om lokomotiver, der stadigvæk eksisterer, i god varetægt, hvor de befinder sig i dag.
- 3) Endelig er der den lighed, der slår mig, nu hvor jeg fortsætter min artikelserie om restaureringen af damplokomotiv HV 3, nemlig: At ovennævnte lokomotiver enten er i drift, eller under restaurering. Fælles for lokomotiverne er, at der er tale om restaureringsarbejder, der har taget adskillige år. I dag er der ikke længere nogen fra det arbejds hold, der jævnligt møder op i den gamle remise i Viborg, der under sig, hvis et projekt tager otte eller måske ti år.

En ting har jeg måttet gøre mig klart, nemlig, at min spådom om at restaureringsar-

bejdet på HV 3 tager langt mere tid end de fem år, som jeg spåede, projektet ville tage. I dag vil jeg betakke mig for at spå om den slags. Men vi arbejder fortroingsfuldt videre, og »bundlinjen« i projektet er da gudskelov også nået.

Siden sidst

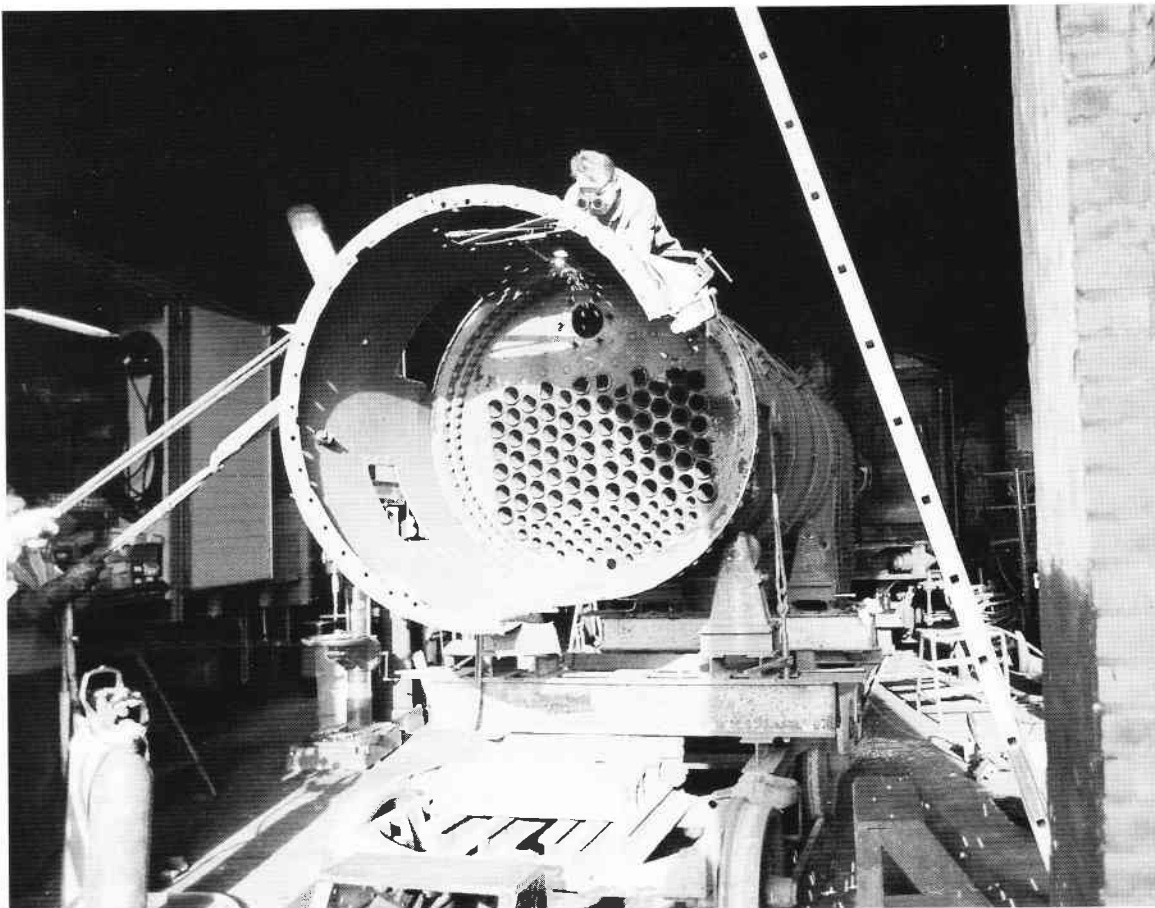
Siden min sidste artikel er der sket flere ting. Vi har bl.a. måttet skære det gamle røgkammer ned i småstykker, da vi ikke havde en kran til rådighed; den plan, vi i sin tid havde med at svejse det nyfremstillede røgkammersvøb på det bestående svøb foran naglerækken, holdt heller ikke: Det viste sig, at især bunden på det gamle røgkammersvøb var gennemtæret. Hele det gamle svøb er altså afmonteret, og vi har lavet værktøj og selv fremstillet nye nagler til montering af et nyt svøb. Slutteligt: Samtlige dele til udskiftning af røgkammeret er fremstillet, så det er kun »den kære tid«, der afgør, hvornår dette arbejde færdiggøres.

Efter at røgkammeret var afmonteret, gik vi videre med at afmontere dampsamle-

de her, idet den sad fast a.h....t.! Alle gode metoder med »Caramba« etc. blev afprøvet, men lige lidt hjalp det. Det viste sig, at samleassen givet havde voldt problemer ved tidligere montage, hvilket gav sig udslag i problemer med tætningen mellem rørvæg og samlekasse. Derfor har man måttet ty til »fusk« med pakninger indsmurt i noget tætningspasta, der hverken var til at hugge eller stikke i.

Vi tog to små donkrafte og placerede dem mellem rørvæg og samlekasse, samtidig med at vi med beherskede stød igennem hoveddampprøret forsøgte at få »bæstet« til at give sig. Det lykkedes, men jeg skal ikke nægte, at jeg trak vejret meget dybt under denne aktion, idet man bør omgå samleassens med samme repekt som porcelæn. Da vi fik den ned, viste den sig at være endog i god stand, og vi har nu stort set renoveret den, bl.a. forsynet den med nye gevindstøtter overalt, samt slibning af linsepakfalterne og ændret elementtilslutningernes udformning, således at disse i fremtiden skulle være nemmere at få tætte ved montage af overhederen.

Nedskæring af det gamle røgstammer-svøb. Foto: Ralph Hørberg.



Støttebolte og andre opgaver

Støtteboltsarbejdet har også taget meget af vores tid, med mange små ekstra arbejds- hold til følge. Vi har i skrivende stund udskiftet 280 støttebolte, og vi mangler kun ca. 100 støttebolte. Dette arbejde - én af de store knaster i projektet - forventes færdigt henover sommeren 1996.

Kedelrørene er også alle udtaget, og kedlen rengjort for sten og nalcorester. Ak ja, vi kunne fylde mere end en stor trillebør. Efter rengøringen fik vi en aftale i stand med direktør Ole Søndergård og ingeniør Tage Andersen fra Privatbane-tilsynet, samt in-

geniør William Bay, der tidligere har været tilsynsførende for vore lokomotiver, angående indvendigt kedelsyn. Den 21. november '95 blev dette eftersyn foretaget. Ud over nogle enkelte grubetæninger i bunden af rundkedlen, som skal pålægges ved svejsning, fandtes kedlen at være i særdeles god stand. Samtidig besøgtedes undervog- nen, som er 85 procent færdiggjort, og vi fik megen anerkendelse for det arbejde, der er udført her. Dette var et godt skridt på vejen, og kedlen skal nu først synes, når vi skal sætte nye kedelrør i.

Efter synet kørte vi til Mariager med Ole Søndergård, Tage Andersen og William Bay til varmeprove med damplokomotiv VLTJ 7,

som Chr. Herlufsen og Bent Nygård havde klargjort til dagens strabadser. Vi kørte en tur gennem snelandskabet langs Mariager Fjord til True, og alt fungerede efter hensigten. Herefter mødtes vi i lejligheden i remisen. Vi fik tre måneders dispensation for kedeltryksnedsættelse på nr. 7. Men efter køreplanssæsonen 1996 trækker der desværre mørke skyer op over MHVJ, hvad angår damptrækkraft, idet vi derefter kun har F 653 til rådighed på fuldt kedeltryk.

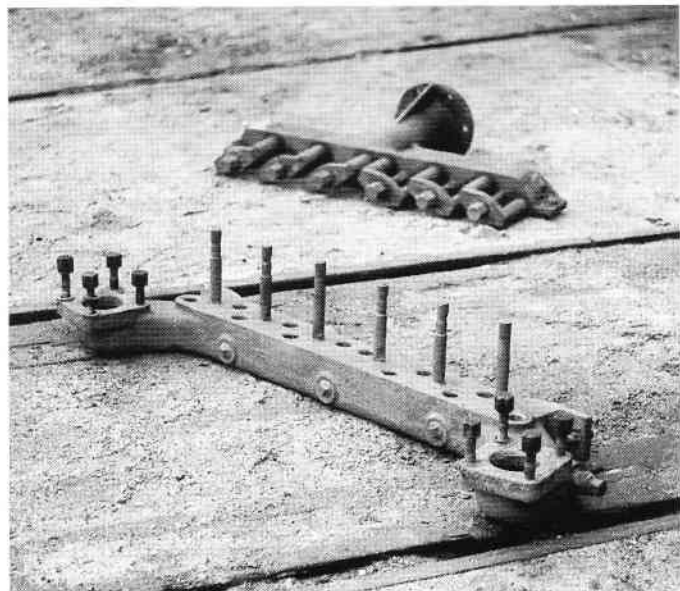
Askekasse

Vi har fået fremstillet en ny askekasse takket være lærere og elever på Viborg Tekniske Skole. Indtil videre er askekassen deponeret på skolen.

Vi har skåret, tilpasset og boret nye fodplader (dørplader) overalt på undervog- nen, og cylinderbeklædningen er totalt udskiftet med ny beklædning på begge cylind- dre. Flere stanglejer er sendt til Roskilde, hvor vores gode ven Jørgen Lindevall på- lægger lejernes kraver dét lag bronze, som er slidt af under tidligere drift.

Jeg vil derfor her til slut sige tak til alle udenfor MHVJ. Ved hver deres hjælpende indsats er de med til at skubbe projektet fremad mod den afslutning, vi glæder os så meget til.

PS. Der arbejdes med faste arbejds- hold hveranden lørdag i foråret 1996 startende fra 13. januar. Alle interesserede er velkom- ne.



Den omtalte samle- kasse i nedtaget stand. Foto: Ralph Hørberg.

Jernbanenyt - kort fortalt

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



Ved overgangen til K 95 ophørte kørslen med regionaltog til Gedser. Dog fik LJ et enkelt løb til og fra Gedser på hverdage. Sidst på sommeren blev antallet af endagsrejsende så stort, at DSB ændrede et par materieltog, med de lokale vogne til/fra IP togene, til at køre som regionaltog. Denne ændring varede godt en måned og blev kun bekendtgjort på fotokopier ophængt på Gedser station, og kun på tysk!! Her ses MZ 1459 (ikke renoveret) med IP 308 »Østersøekspresen« fra Berlin, ved Væggerløses sydlige U-signal. Toget var mere end 3 timer forsinket fra Tyskland og mangler derfor de 3 lokale vogne, som var afgået til tiden. Foto 2. august 1995; Allan Stovring-Nielsen.

DSB


Rullende materiel

Materielstatus

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

1. Elektrisk materiel (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver	22	(22)
1.2 Motorvogne	40	(20)
1.3 Bivogne	40	(20)

2. Motormateriel:

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

3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

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

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne	476	(502)
4.2 Liggevogne	23	(23)
4.3 Sovevogne	12	(17)
4.4 Specialvogne	5	(6)

5. Godstogsmateriel m.v.:

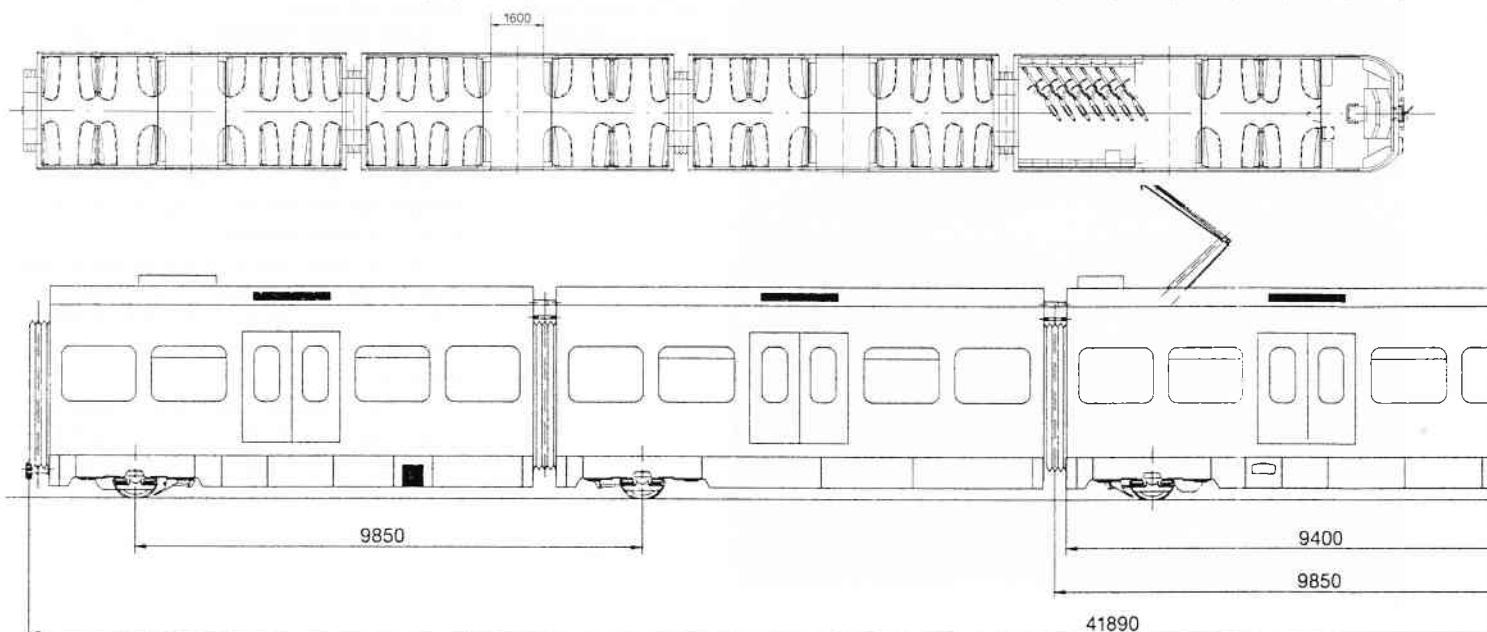
5.1 Luk. godsvogne	1,966	(2.028)
5.2 Åbne godsvogne	1,682	(1.694)
5.3 Tjenestevogne	1,105	(1.081)
5.4 Privatejede vogne	310	(305)

I oktober kvartal 1995 er sket følgende ændringer i materielbeholdningen - idet det bemærkes, at ovenstående tal må tages med forbehold, da DSB materiel først har mulighed for at »finjustere« på tallene i slutningen af januar kvartal - efter redaktions-slut.

Ad 1.2/1.3: 8 stk. ER-sæt er ibrugtaget.

Ad 4.1: 26 vogne er udrangeret:

B 20-83, 004, 005, 035, 036, 041, 045,



056, 060, 067, 068, 072, 086, 091, 092, 095, 097, 145, 150, 507, 518, 522
B (RIC) 20-80, 311, 313, 314
Bk-x 85-83, 040, 041.

Ad 4.4: 1 vogn er overført til tjenestevognsparken:
WRm 88-90 603.

Ad 5.1: 24 vogne er udrangeret, og 38 vogne er overført til tjeneste- og privatvognsparken, jf. 5.3/4.

Ad 5.2: 12 vogne er udrangeret, og 5 vogne er ombygget (nyt litra):
3 stk. Laaps 430 8, 023-025 (to stk. fast sammenkoblede specialvogne for transport af specialcontainere - tidl. Ks-vogne (6 stk.)).
2 stk. Lps-z 412 9, 012, 013 (specialvogne for transport af specialcontainere - tidl. Ks-vogne).

Ad 5.3: 40 vogne er ibrugtaget:
33 stk. 941 2, 016-048 (tidl. Gs-vogne - til brug for DSB bane, Infrastruktur).

5 stk. 944 1, 217-221 (tidl. SJ Os-vogne - til brug for DSB bane, Infrastruktur/Rådgivning). 980 0 279 (tidl. udrangeret tjenestevogn 99-89 101 - nu til brug for DSB bane, Entreprise).

99-90 003 (Målevogn 3 - tidl. WRm 88-90 603 - nu til brug for DSB materiel, Lokomotiver, måleteknisk laboratorium; den tidligere Målevogn 3: 99-89 003 er overført til DSB materiel, Passagervogne til brug som værkstedsvogn - med nyt nummer 99-89 401)

- og 16 vogne er udrangeret, bl.a.: 99-89 002 (Målevogn 2 - tilhørende DSB materiel, Lokomotiver - efter rangeruheld; vognen afløses af hidtidig 99-90 006 (Målevogn 6) med nyt nummer 99-90 002).

Ad 5.4: 5 vogne er ibrugtaget:
735 1, 196-200 (litra Zs - beholdervogne tilhørende Kommunekemi A/S, Nyborg).

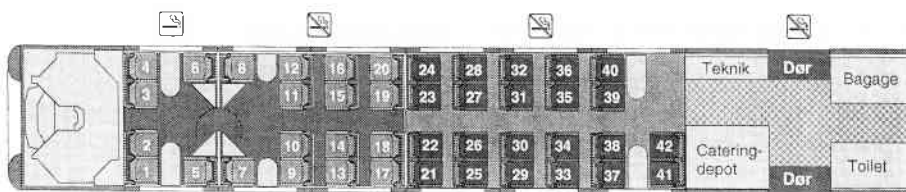
★

Litra/nummer er ændret på følgende vogne:
B (RIC) 51 86 20-80, 321-326 til B 50 86 29-76 (samme løbenumre - RIC-mærkning slettet).

B (RIC) 51 86 20-80 340 til B-t 50 86 29-76 190 (RIC-mærkning fjernet - taleded indbygget).

B 50 86 20-83, 155-158, 161-163 til B-t 50 86 29-76 (samme løbenumre - taleded indbygget).

Ændring af litra i godsvognsparken:
4 stk. Gs (120-serien) er ændret til Gs 130 5, 100-104 (som følge af udlejning til DSB materiel, ER-projektet; vognene anvendes



Skitse af den ændrede indretning af »Salonen« (pladserne 1-20) i IC3-togets MFA-vogn - efter ombygning. Tegning: DSB InterCity.

ved transport af ER-togsæt mellem Randers (ABB Scandia) og Helgoland (vedligeholdelsesværkstedet)).

30 stk. (af en bestilt serie på 75 stk. i en nummerserie: 225 5 000 og fig.) Hbils er ændret til Hbis-y (vognene, der skal bruges til stykgodstransporter, har fået fjernet Daberkow-lastbeskyttelsen, ilagt ballast - og kan fremføres med 120 km/h).

18 stk. E (500) til Es (ændring af bremse),

★

DSB gods vil lease 70 godsvogne fra det tyske privatbane- og vognudlejningsselskab AAE (Ahaus-Altstätter Eisenbahn GmbH):

40 stk. Hbbilns 01 86 245 8, 000-039

10 stk. Hbbins 21 86 247 0, 000-009

og 20 stk. Eaos 31 86 533 1 100-119.

De lukkede godsvogne er fabriksnye, leveret af Deutsche Waggonbau AG, de åbne bogievogne er brugte, tidligere anvendt af SJ; de er, som de tilsvarende DSB allerede lejer, bygget af Poprad i Slovakiet.

Til brug for Post Danmarks fremtidige postterminal transporter (via den faste forbindelse over Storebælt) sendes anskaffelsen af 62 stk. lukkede godsvogne, litra Habis i EU-udbud.

★

Med en lille måneds forsinkelse i forhold til planen, blev »Det nye regionaltog« sat i drift, den 8. januar, mellem Odense og Fredericia. Fem togsæt betjener Re-togs-systemet (uændret køreplan) mellem de to byer. Kun et par enkelte MR-løb er blevet tilbage, bl.a. af hensyn til udvekslingen af togsæt på Svendborg-banen.

El-lokomotiv, litra EG

DSB er i gang med at finde mulige leverandører af 8 stk. elektriske lokomotiver, litra EG, der, da de udelukkende skal bruges til godstrafik og skal kunne køre under svensk og tysk køreledning, skal leveres som »to-strøms-system« lokomotiver. Den såkaldte prækvalifikation, hvor leverandører

skal melde sig som interesserede, er sat i gang efter EU-reglerne. Lokomotiverne skal senest være leverede, når Øresundsforbindelsen åbner.

DSB har gennem det seneste halve år undersøgt, om det var muligt at leje elektriske lokomotiver af andre baner, men det var uden resultat, hvorfor DSBs direktion har besluttet at købe.

Ændring af MFA-vogne

DSB InterCity forbereder at adskille rygere og ikke-rygere med en glasvæg i »Salonen« i MFA-vognene. Glasvæggen forsynes med en dør, og ventilationsanlægget forbedres. Ændringerne vil ske i forbindelse med den grundige istandsættelse, alle togsæt får, når de har kørt 1,2 mio. km. Ombygningen indledtes ved årsskiftet.

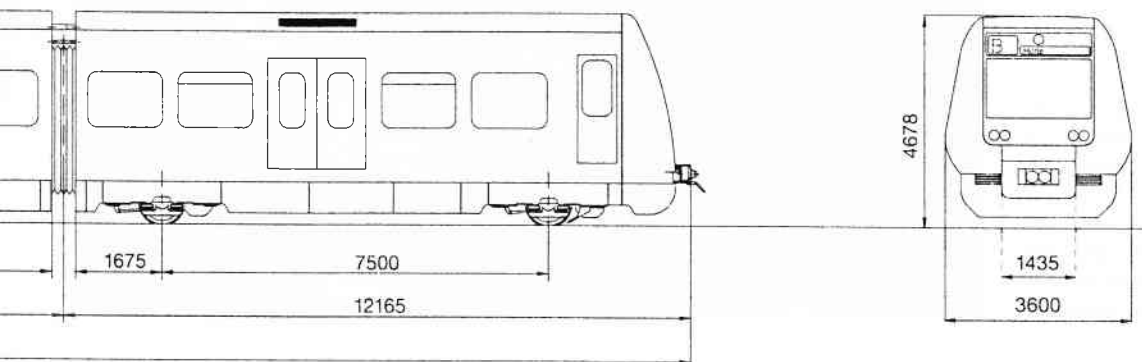
Indretningen i Salonen ændres i øvrigt fra enkeltstole til IC3 standard-sofaer. Det betyder fire ekstra sæder i Salonen pr. togsæt. Alle møbler vil blive fæstnet til vognkonstruktionen. Møbelbetræk og vægbeklædninger i hele toget renoveres, og gulvtæpperne skiftes ud. Istandsættelsen omfatter desuden togets teknik.

Fornyelsen gennemføres, så de første 12 MF-togsæt kan indsættes i lyntogskørsel i efteråret 1996. Når den faste jernbaneforbindelse over Storebælt åbner i 1997, vil omkring 40 togsæt være bygget om. De 40 MF-togsæt vil dække behovet ved den udvidede lyntogskørsel, når DSB kører under/over Storebælt.

Vedligehold i udbud

DSB har løbende vedligeholdelse og renovering af tog i udbud. I efteråret var to opgaver udbudt i EU: Renovering af bogier på litra MR og vedligeholdelse af tryklufstudsstyr til MF-togsæt.

Renovering af 112 bogier til MR-togsæt skal ske i 1996/97. Udbuddet omfatter desuden option på renovering af yderligere 288 MR-bogier. Fristen for at give tilbud var 23.



Siderids af det nye S-tog, litra SA (halvtog). Overfor: tegning over sædearrangementet. Tegning: DSB.

februar, og DSB regner med at kunne skrive kontrakt på arbejdet i april 1996. DSBs komponentværksted var blandt tilbudsgiverne.

Tilsvarende gælder udbuddet vedrørende vedligeholdelse af tryklufstudsstyr til MF-togsættene. Udbuddet gælder vedligeholdelse i 1996 og option på arbejdet i årene derefter. Kontrakten ventes indgået i februar. DSB komponentværksted var også her blandt tilbudsgiverne.

Renoveringen af motorer på litra MR har tidligere været i udbud. To bud fra henholdsvis DSBs komponentværksted og det tyske firma KHD lå meget lige, så arbejdet blev delt mellem de to tilbudsgivere. Renoveringen udgør 24 mio. kr. i 1995/96.

Ligeledes har renoveringen af MF-motorer været i udbud i 1995. DSB komponentværksted vandt arbejdet i konkurrence med private tilbudsgivere. Renoveringen omfatter arbejder for ca. 15 mio. kr. pr. år frem til og med 1997.

Faste anlæg

Overdragelse af Storebæltsforbindelsen

Arbejdet med bygningen af den faste forbindelse over/under Storebælt er nu så tæt på færdiggørelse, at bygherren A/S Storebælt vil kunne overdrage jernbanedelen til DSB i løbet af 1997. Der foregår for tiden forhandlinger mellem DSB og A/S Storebæltsforbindelsen om overdragelsen.

DSB forventer at tage forbindelsen i brug til egentlig togdrift i juni 1997. Den 28. september 1997 ventes forbindelsen i fuld kommerciel drift inkl. udvidet lytogs-system og DanLink-trafikken.

DSB ønsker fuld sikkerhed for, at forbindelsen er gennemprøvet teknisk og driftsmæssigt, inden gods- og persontog sendes igennem. Forud for ibrugtagningen ligger således en fase med teknisk prøvedrift og én med trafikal prøvedrift.

Prøvedriften forestås af bygherren - A/S Storebæltsforbindelsen - med anvendelse af DSB materiel og personale. Den tekniske prøvedrift indebærer afprøvning af hele anlægget, de tekniske installationer mv. Den trafikale prøvedrift omfatter bl.a. afprøvning ved køreplanlagt kørsel med godstog og forskellige typer af DSB-materiel. Desuden skal trafikstyring, trafikale beredskabsplaner og uheldsberedskab indkøres.

Læs mere under »Drift og administration«.

ATC breder sig

Faste ATC-anlæg blev taget i brug i perioden 4.-19. december på strækningen mellem Vordingborg og Rødby Færge. Stationer og banestykker Nykøbing F-Rødby Færge blev ibrugtaget først, derefter fulgte strækningen Vordingborg-Nykøbing F. Fra den 19. december har DSB således ATC på strækningerne Helsingør-Korsør og Ringsted-Rødby Færge. Vest for Storebælt er der ATC på strækningerne Nyborg-Fredericia-Århus, Snoghøj-Taulov og Fredericia-Lunderskov. Det betyder, at godt 68 pct. af DSBs passagerer (ekskl. de, der rejser på S-baner) og 73 pct. af godset transporteres på strækninger med »automatisk togkontrol«. Strækningen Vordingborg-Rødby Færge er den første enkeltsporede strækning med ATC, så en række af de funktioner, der hele tiden har været forudsat i ATC-konceptet, bliver nu realiseret. Det drejer sig bl.a. om en balise, som placeres 1300 meter foran I-signaler og som således tidligere kan give detaljeret information om I-signalets udvisende, end F-signalet kan. Den tidligere informationsmulighed har gjort det nødvendigt at ændre i fjernstyrings- og sikringsanlæggene.

Strækningen Lunderskov-Esbjerg udstyres med ATC i foråret 1996, og senere i 1996 følger strækningen Lunderskov-Padborg, Kravspecifikationerne for ATC på strækningerne Århus-Aalborg og Roskilde-Holbæk er færdiggjort, og ibrugtagning sker formentlig i 1997, måske senere på strækningen Hobro-Aalborg, hvor der først skal etableres linieblok.

DSB overvejer for tiden, hvordan der kan foretages en billigere udbygning af ATC på mindre trafikerede regionalbaner. Grundidéen i projektet er, at information fra sikringsanlæg og overkørselsanlæg sendes, hvor den er til rådighed. Det betyder for eksempel, at information om en overkørsel sendes ved overkørselssignalet, selv om der ikke er den fornødne bremseafstand fra overkørselssignal til overkørsel (overkørsels-signalets synlighed indgår i bremseafstanden). På den måde udnyttes, at alle tog har mobile ATC-anlæg, da det i de fleste tilfælde vil være muligt at standse foran fa-

repunktet - eller hastigheden vil være nedsat meget betydeligt. Første strækning med et sådant udbygningsniveau bliver Roskilde-Køge («Lille Syd»).

Andre nye sikringsanlæg

Fjernstyringen fra Esbjerg af den vestjyske længdebane mod Holstebro er godt på vej. Den 15. december rykkede FC Esbjergs nordgrænse op til Lem, der nu er overgangsstation til den fjernstyrede strækning. Lems stations elektromekaniske sikringsanlæg var forinden, den 4. december, afløst af et relæsikringsanlæg (type DSB 1954) - og det betød farvel til DSBs næstsidste par F- og I-armssignaler (Borris på strækningen Herning-Skjern er det sidste sted) - og til bemanningen af Lem station, hvor billetsalget i fremtiden varetages af det nærliggende posthus.

Datoerne for ibrugtagning af linieblok på og fjernstyring af de enkelte strækningssafsnit - siden notitsen i »jernbanen«, nr. 4/95, side 123 - er: Tistrup-Ølgod, den 1. september, Ølgod-Skjern, den 17. november og Skjern-Lem, den 15. december.

I 1996 fortsætter etableringen af fjernstyring af de tre resterende stationer på strækningen: Ringkøbing (21. marts), Ulfborg (23. maj) og Vemb (15. august)

★

Afviklingen af radiodirigeret trafikafvikling på DSBs sidebaner er begyndt. Første skridt var ibrugtagning af linieblokken på strækningen Århus H-Hornslet, den 2. november 1995 - efter ibrugtagning af U-signaler på Lystrup (16. september) og Skødstrup (30. september) stationer og afprøvning i parallel-drift. Næste skridt er etablering af linieblok på resten af den aktuelle strækning, nemlig Hornslet-Ryomgård.

Konceptet radiodirigeret trafikafvikling er en enkel og billig måde at opnå fjernstyring, og dermed besparelse på stationsbestyrersiden, uden investering i de normale sikkerhedsforanstaltninger. Privatbanerne dannede forbillede for indførelsen, og konceptet blev i øvrigt første gang anvendt af DSB på strækningen Århus-Hornslet - for siden at blive indført på andre af DSBs sidebaner.



Kasseret: Samtlige 16 prototype S-togs-vogne sendtes til ophugning i 1994/95. De 8 GEC vogne i Århus, ASEA vognene på Odense havn. Her fra højre GEC FC 6004, FC 6003, MC 6503 hos ophuggeren i Århus. Resterne i forgrunden er fra MY 1129 der også blev skrottet i sommerens løb. Foto 20. august '95: Allan Støvring Nielsen).

Foto: Thorkild Haas



Ny generation S-tog

De to første 8-vogns togsæt, litra SA, ankom i særtog fra Salzgitter som »usædvanlig transport« til værkstedet i Taastrup hhv. den 15. november og den 28. december. Med basis i Taastrup skal leverandøren Linke-Hofmann-Busch/Siemens gennemføre et omfattende testprogram, før togsættene kan sættes i drift, og programmet skal gennemføres med positive resultater, før DSB officielt vil overtage dem. Afprøvningsne i laboratorierne i Tyskland har været meget positive, men en egentlig driftsafprøvning, som den der er nu foregår bl.a. mellem Hundige og Køge, har ikke kunnet lade sig gøre på grund af manglende mulighed for kørsel under jævnstrøm i Forbundsrepublikken. Efter tidsplanen skal de to togsæt have været gennem godkendelsesproceduren sidst på foråret 1996. De øvrige seks togsæt leveres fra ultimo 1996 til marts 1997. Fungerer togsættene tilfredsstillende i daglig drift, omsættes optionen på 112 yderligere togsæt til en ordre, som medfører, at hele 3./4. generations S-togsvognparken vil være udskiftet inden år 2008.

Det er tre år siden, at DSB skrev kontrakt med konsortiet Linke-Hofmann-Busch/Siemens om leveringen. LHB fik ansvaret for den mekaniske side, medens Siemens står for den elektriske udrustning. Det nye tog lever fuldt op til de specifikationer, som blev udarbejdet af DSB materiel udviklingskontoret og DSB S-tog. Målet var:

- 1) kortere rejsetid, øget komfort og sikkerhed
- 2) driftspålidelighed og miljøvenlighed

Toget er langt bredere (60 cm) end de nuværende, og det betyder, at der bliver 33 pct. flere passagerer (336 pr. togsæt), der kan få siddeplads. Der er forskellige sædeopstillinger i livlige farver. Man sidder mest bekvemt ved vinduet, som er beregnet for de, der skal langt, medens gangpladsen er for passagerer, der skal hurtigt af igen. Hvert togsæt har to flexrum til barnevogne, rullestole og cykler.



Foto: LHB

Togets bogier er enkelt-akslede, som er indført for at give en lavere vægt, hvilket er helt afgørende for økonomien. Antallet af aksler er reduceret fra 16 til 10, og det betyder en vægtbesparelse på 26 tons - eller ca. 40 pct. - med et tilsvarende fald i energiforbruget i procent til følge. DSB har med held udført forsøg med enkelt-aksler på en S-togs vogn af 2. generation i flere år. Nu har man valgt at lade akslen være styret af en hydraulisk cylinder mellem vognene, så akslen automatisk indstiller sig på korrekt vinkel i sporene, idet den bevægelse, der foregår mellem to vognkasser ved kørsel ind og ud af kurver udnyttes. Bevægelsen overføres via hydraulikken til enkeltakselbogi, hvorved man undgår flangeslid, støj og vibrationer.

Selve fremføringen sker ud fra den nyeste togteknologi. Traktionssystemet består af elektronisk styrede vekselstrømsmotorer, og toget har computerstyrede overvågnings- og informationssystemer. I forhold til de nuværende S-tog øges tophastigheden fra 100 km/h til 120 km/h. Motorerne er stærkere, så accelerationsevnen er forøget med mere end 50 pct. Toget kan komme fra 0 til 100 km/h på ca. 20 sek. Det betyder, at køretiden kan blive 15 pct. kortere, når alle togsæt er indsat, og køreplanen er afstemt herefter.

Passagerinformationen i de nye togsæt er forbedret kraftigt, dels ved et computer-

styret informationsanlæg (tekster på display eller via elektroniske båndoptagelser) og dels ved højttalere, der også er anbragt uden på toget.

Kravet om miljøvenlighed er bl.a. opfyldt ved reduceret støjniveau både i og uden for toget takket være de kapslede motorer og elektronisk styring. Miljøet får også nytte af den ny teknik, hvor den energi, der frigøres ved bremsning, sendes tilbage til køreledningsnettet. Endelig sørger en lille smart detalje for at spare på varmen i toget. En fotocelle registrerer hele tiden ud- og indgående passagerer, og der hvis der ingen

passage er i et få antal sekunder, lukker dørene automatisk.

Sikkerheden er forbedret på flere måder - og ikke bare det rent tekniske. Hver vogn har egen nødbremse ved dørene, hvorfra man også kan komme i kontakt med lokomotivføreren. Der er gennemgang i hele togets længde, så man kan komme i kontakt med passagerer i andre vogne.

Selv om ordren er gået til et tysk konsortium, findes der flere danske underleverandører, som f.eks. Focon Electronic, som har leveret informationssystemet, og som har samarbejdet så godt, at Siemens har givet det danske firma en ordre til en værdi af 100 mio. kr. på tilsvarende informationssystemer til den nye serie tyske ICE-tog. Danske leverandører har desuden stået for den indvendige aptering. Det tyske konsortium har endvidere indgået en aftale med ABB Scandia, som giver virksomheden mulighed for i væsentligt omfang at fremstille de efterfølgende 112 togsæt.

DSB har indrettet et særligt kontor for de medarbejdere fra Linke-Hofmann-Busch/Siemens, som kommer til Taastrup for at arbejde med toget. En række DSB-medarbejdere - både værkstedsmedarbejdere og S-togsførere - har været på kursus i tysk og efterfølgende på kursus hos leverandørerne for at kunne betjene og servicere de nye S-togsæt.

Nu har privatbanerne imidlertid forladt dette - vel ikke optimale - sikkerhedskoncept, og også hos DSB har det længe været placeret lavest i rangordenen.

★

På Frederiksberg station blev et nyt relæ-sikringsanlæg (type DSB 1954) taget i brug den 10. december. Forud herfor, den 3. december, var stationens I-signal for højre spor ændret til I-signal uden forgreningsangivelse, F-signalet var fjernet, og det »blinde« VI-signal var erstattet af et »blindt« I-signal (kan kun vise »stop«). Sporarrangementet på Frederiksberg er udformet som i Vanløse, sammenløb af hovedsporene inden forgrening i to perronspor. Frederiksberg stations spor 2 tages dog først i brug omkring den 1. april.

★

På Hillerød station blev et nyt perronanlæg for »Lille Nord« taget i brug den 20. december. Perronen er beliggende mellem det hidtidige opstillingsspor spor 0a, der nu er omdøbt til spor 16, og forlængelsen af spor 4. Den eksisterende »ø-perron« (mellem spor 14 og 0) benyttes herefter normalt kun af Gribskovbanen.

Sikringsanlæg Århus H.

Samtidig med at Århus Hovedbanegård får et helt nyt sikringsanlæg og renoveret sporene, opfører DSB en ny kommandopost. Den skal erstatte tre ældre kommandoposter og skal også fungere som regional fjernstyringscentral for strækningerne Århus-Grenaa og Århus-Randers.

Den nye kommandopost placeres på et DSB-areal syd for baneterrænet i nærheden af Århus Postkontors bygning ved Ankersgade. Kommandoposten bygges ind i en skrænt. Placeringen er aftalt med Århus kommune ud fra hensynet til det nærliggende boligkvarter. Det får også indflydelse på udformningen. Kommandoposten bliver således en forholdsvis lav og aflang bygning.

I den nederste etage indrettes teknikrum og i den øverste betjeningsrum samt kontorlokaler. Her bliver der blandt andet plads til trafikstyring Århus og televagten ved Århus H.

Byggeriet er sat i gang i december og skal være færdig i sommeren 1996, men styringen af trafikken fra den nye kommandopost vil først foregå fra januar 1998, når det nye sikringsanlæg er klar. DSB bruger godt 200 mio. kr. på at forbedre sikrings- og sporanlæg i Århus.

Bispebjerg S-togsstation

DSB er i gang med jordarbejder til den nye S-togsstation Bispebjerg, som kommer til at ligge ved Tagensvej mellem Nørrebro og Ryparken stationer. 1. etape er udgravning og underbygning til ca. én km nyt spor, idet det nordlige S-togsspor flyttes for at give plads til en perron mellem de to hovedspor.



I forbindelse med en større trafiksanering i Næstved blev en del af havnebanen omlagt. Her MY 1135 med papirtoget på vej til stationen. I forgrunden det nye spor, godt en uge før det blev taget i brug. Foto 24. september 1995: Allan Støvring-Nielsen.

Derefter går DSB i gang med at støbe perron og bygge trapper og elevatorer mv. DSB regner med at kunne indvie Bispebjerg station den 1. juni. Stationen ventes at få 4-5.000 daglige rejsende.

Flere støjskærme

Samtidig med, at DSB anlægger dobbeltspor på strækningen Vojens-Tinglev, bliver det nødvendigt med en støjafskærmning. I anlægsloven er der afsat 25-30 mio. kr. til formålet. Pengene bruges dels til støjsoleringer, især af enkeltliggende ejendomme, dels til opsætning af støjskærme ved større samlede bebyggelser. Baggrunden er den øgede støjbelastning som følge af både højere hastighed og flere tog, specielt når det gælder godstog.

Arbejdet med støjskærme er allerede udført i Vojens. DSB har sendt arbejdet med at sætte støjskærme op i EU-udbud for de øvrige steder: Over Jerstal, Hovslund, Rødekro, Bolderslev, Hjordkær og Tinglev. Opsætningen af støjskærme går i gang omkring 1. marts.

I øvrigt fortsætter DSB den generelle indsats for at afbøde støjgener for naboer til banen. I 1996 regner DSB således med at sætte støjskærme op i Sorgenfri, ved Snoghøj, i Kolding samt ved Korsør og i Ringsted. Støjskærmene finansieres af DSBs støjpulje på ca. 15 mio. kr. pr. år.

Banegårdscenter fornyet

Herning Banegårdscenter »genåbnedes« d. 24. november under medvirken af blandt andre administrerende direktør Henrik Hassenkam.

DSB og Herning kommune har i det seneste par år tilsammen investeret omkring 15 mio. kr. i forbedringer af centret, fordelt med ca. halvdelen til hver.

Centret blev taget i brug i 1979, og erfaringerne gennem de forløbne 16 år har vist, at udformningen ikke var særlig brugervenlig. Problemet har især været de besværlige

adgangsforhold, når kunder fra byen skulle til DSBs tog, posthuset eller DSB rejsebureau. Det er der nu rådet bod på, og samtidig får kunderne bedre adgang til taxi og busser. Ændringerne omfatter også en renovering af forpladsen, ny facadebeklædning og en modernisering af centrets forhal for DSBs kunder.

DSB og kommunens investeringer skal samtidig ses på baggrund af, at Herning har et stærkt stigende antal togpassagerer. Passagertallet er tre-firedoblet siden 1970'erne og er nu oppe på 1000-2000 i døgnet.

Øresundsforbindelsen

»Hippodromen« i Malmö var den 27. november rammen om underskrivelsen af den største enkeltkontrakt på den faste forbindelse over Øresund, nemlig bygningen af højbroen over Flinterenden og de to tilslutningsbroer. Kontrakten blev underskrevet af bygherren Øresundskonsortiet og det svensk-dansk-tyske entreprenørkonsortium Sundlink Contractors HB.

Kontrakten har en værdi af DKK 5,349 mia. i 1995-priser. Heraf koster højbroen 1,518 mia., og tilslutningsbroerne DKK 3,831 mia. Entreprenørkonsortiet Sundlink Contractors HB (Handels Bolag) består af Skanska AB (S), Højgaard & Schultz A/S (DK), Monberg & Thorsen A/S (DK) og Hochtief AG (D).

Broen udføres i to etager som en 1.092 m skråstagsbro med et hovedfag på 490 m og to sidefag, samt en 3.013 m vestlig tilslutningsbro opdelt i 22 brofag, bestående af 18 fag á 140 m og 4 fag (nærmest landfæstet på den kunstige ø) á 120 m. Den 3.739 m lange, østlige tilslutningsbro er opdelt i 27 brofag, bestående af 24 fag á 140 m og 3 fag (nærmest landfæstet på Lernecken) á 120 m. Skråstagsbroens pyloner har en højde af ca. 203,5 m over havet og gennemsejlingshøjden i Flinterenden er min. 57 m. Den totale bro længde bliver på 7.844 m.

Underbygningen udføres i beton. Høj-

broens og tilslutningsbroens præfabrikerede sænkekasser funderes på kalksten indtil ca. 15 m under vandet. Sænkekasserne fornyes med præfabrikerede bropiller, medens pylonerne støbes på stedet. Både pyloner og bropiller nær Flinterenden omgives af beskyttelsesøer for at forhindre skibskollisioner. Produktionen af sænkekasser og piller skifter mv. ventes at ske på en arbejdsplads, der etableres ved Malmö havn.

Overbygningen udføres for hele brodelen som et stålgiitter, der foroven afsluttes af et betondæk, som bærer vejbanen, medens nederste dæk indeholder skinnefundament og skinner for højhastighedstog. Det er endnu ikke fastlagt, hvor præfabrikationen af overbygningen skal ske.

Arbejdet med sænketunnelen under Drogden, der udføres af Øresund Tunnel Contractors I/S, og med uddybnings- og indvindingsarbejder, der forestås af Øresund Marine Joint Venture, skrider planmæssigt frem.

Med indgåelse af nævnte kontrakt har Øresundskonsortiet tegnet aftale for 85 procent af alle arbejder ved Øresundsforbindelsen. I løbet af 1996 udbydes de sidste store arbejder omfattende jernbanetekniske og kyst-til-kyst installationer. Øresundsforbindelsen ventes åbnet for trafik i år 2000.

★

Den 20. december tog SVEAB (Svensk-Danska Broförbindelsen AB) officielt det første spadestik til det svenske landanlæg. Det skete på Lernacken, hvor brofæstet skal bygges og betalingsanlægget skal placeres. »Spadestikket« blev markeret ved, at de 500 indbudte på signal fra landshövding Ann-Cathrine Haglund stak hver sin spade i jorden.

★

Kontrakten på anlæg af spor på den danske side af Øresundsforbindelsen, helt indtil »det hellige af hjertet« hos DSB på København H., gik som antydning i »jernbanen«, nr. 6/95 - side 199, til BANVERKET, Industridivisionen, Nässjö.

Drift og administration

Starttidspunktet fastsat

DSB planlægger at køre den nuværende Storebæltstrafik over den faste jernbaneforbindelse fra og med den 1. juni 1997. Den nuværende trafik betyder godstogene mellem landsdelene, InterCity og Lyntog. Desuden forlænges regionaltogene København-Korsør til Odense. For passagererne betyder det, at rejsetiden ved at krydse Storebælt forkortes med 60 minutter.

Den fulde kommercielle udnyttelse af forbindelsen vil efter planerne ske med skiftet til vinterkøreplanen, den 28. september 1997, hvor rejsetiden for passagertog forkortes med yderligere 15 minutter. Her iværksættes den såkaldte *K(øreplan) Storebælt*. Forudsætningen er blandt andet, at den maksimale hastighed kan sættes op til 180 km/h. Køreplanen betyder blandt an-

det udvidet Lyntogskørsel, videreførelse af InterCity og et nyt regionaltogssystem, som skal køre mellem København og Fredericia/Odense. For godstrafikken betyder køreplanen, at ud over de indenlandske godstog skal hele DanLink-trafikken via Storebælt.

Driften med jernbanefærgerne indstilles helt *senest den 28. september 1997*. I perioden frem mod dette tidspunkt vil der ske en løbende reduktion af sejladsen.

Takstforhøjelser

DSB forhøjede den 21. januar billetpriserne med i gennemsnit 2,3 procent på strækningerne uden for Hovedstadsområdet.

Prisforhøjelsen, der stort set følger den almindelige prisudvikling, ventes at indbringe DSB ca. 33 mio. kr. ekstra i 1996. Korte rejser over Storebælt stiger forholdsvis meget, medens lange rejser kun berøres lidt eller slet ikke. Det skyldes, at prisforhøjelsen teknisk sker ved at oprette to ekstra zoner på Storebælt og for CatLink på Kattegat.

I HT-området, hvor Hovedstadsområdets Trafikselskab fastsætter taksterne, forhøjedes taksterne med i gennemsnit 2,8 procent.

Atter ny køreplan på Kystbanen

DSB imødekommer pendlernes ønsker til den køreplan for Kystbanen, som træder i kraft den 2. juni. Ændringen betyder faste minuttal for togene, også i myldretiderne. Der vil fortsat køre tog hvert 20. minut mellem København og Helsingør. Dertil kommer ekstra myldretidstog, også i faste minuttal. DSB har naturligvis haft meget store overvejelser ved igen at ændre køreplanen for Kystbanen, men imødekomme af pendlernes ønsker og gevinsten ved en lettere forståelig køreplan vejede tungest.

Køreplanen betyder tog hvert 20. minut på faste minuttal med stop ved alle stationer fra tidlig morgen til sen aften. I myldretiderne mandag-fredag køres otte (morgen)/tre (eftermiddag) ekstratog, der standser ved alle stationer mellem Helsingør og Kokkedal og så fortsætter til Østerport, Nørreport og København H. Tilsvarende er der om morgenen to og eftermiddagen ti ekstratog fra København mod Helsingør med samme standsningsmønster. Der er dog også ulemper ved den nye køreplan. Blandt andet vil passagerer fra Rungsted mod København få to færre tog om morgenen, og de, der plejer at benytte disse tog, vil få forlænget rejsetid.

Erstatningskørsel med bus

DSB og Århus Amt samarbejder om at indføre timedrift på strækningen Århus-Grenaa gennem en kombination af tog- og buskørsel. Det vil ske med virkning fra sommerkøreplanens ikrafttræden, den 2. juni.

Planen betyder, at tog mellem Ryomgård og Grenaa i de trafiksvage tidsrum vil blive

erstattet af bus. Det vil medføre, at der køres med bus mandag-fredag efter kl. 18, lørdag efter kl. 14 og søndag indtil kl. 14 og efter kl. 20.30. I disse tidsrum vil timedrogene mellem Århus og Hornslet fortsætte til Ryomgård, hvor der opnås forbindelse med busser i timedrift til Grenaa. Det betyder i klart sprog, at sidste gennemgående tog fra Århus til Grenaa afgår kl. 16.10 på mandag-fredage, kl. 12.25 på lørdage - og at der på søn- og helligdage kun er tre gennemgående tog: kl. 14.25, 16.25 og 18.25. I modsat rejseretning er sidste gennemgående forbindelse kl. 17.54 på mandag-fredage, kl. 13.54 på lørdage - og tre tog på søn- og helligdage kl. 15.54, 17.54 og 19.54. Ved rejser med tog/bus forlænges rejsetiden med 15-20 minutter. Hidtil har der med tog været forbindelse til og fra Grenaa hver anden time det meste af dagen.

Den nye køreplan betyder ændring af tiderne i køreplanen. Togene mandag-fredag efter kl. 18 samt lørdag og søndag må flyttes et kvarter af hensyn til korrespondancen med busserne til/fra Grenaa. Minuttallene bliver - fra Århus H.: - 25, fra Ryomgård: - 23. I forvejen har DSB og Århus Amt indgået et samarbejde om taksterne på strækningen Århus-Grenaa, hvor billetter og kort kan benyttes valgfrit mellem tog og bus.



Hunde og røg

1. december indførtes et nyt begreb - Dyrearealer - hos DSB. Dyrearealer er afsnit i regionaltog, hvor hunde og »andre smådyr« samt deres to-benede ledsagere må befinde sig, og oven i købet har forsterket til pladserne. Piktogrammer med teksten »Fortrinsvis for rejsende med dyr« skal hjælpe togpersonalet til at undgå diskussioner med rejsende. Alle øvrige arealer bliver til gengæld dyrefri. Det gælder også 1. klasse, hvor kun blinde med førerhund fortsat kan slå sig ned. Fra 1. december blev det endvidere muligt for ikke-rygere helt at undgå røg i InterCity- og Re-tog. Rygning er kun tilladt i rygeafdelinger, og der er opsat piktogrammer om ryge-forbudet.

De nye regler betyder, at det vil være forbudt at ryge i vestibuler og på toiletter i IC3-tog. Mellemgange og endeperroner i Re-tog bliver ligeledes røgfri.

Baggrunden for ændringen er, at Folketinget har vedtaget en lov om røgfrie offentlige lokaler, transportmidler mv. Loven er en skærpelse i forhold til hidtidige bekendtgørelser på området.

S-tog har ikke aktuelle planer om ændringer i de nuværende S-tog, hvor fordelingen mellem rygere og ikke-rygere er 75 pct. ikke-rygerpladser og 25 pct. rygerpladser. Men i de nye S-tog er fordelingen 88 pct. pladser til ikke-rygere og 12 pct. til rygerne.



Alle amtslige trafikselskaber har i øvrigt forbudt rygning i busserne. Sønderjyllands Amt forbød som det sidste amt rygning med virkning fra maj 1995.

Banepanudvalget

»Skal Danmark have højhastighedstog, hvordan, og hvad vil det forudsætte?« Det er nogle af de centrale spørgsmål, Banepanudvalget under Trafikministeriet peger på i en foreløbig redegørelse, som netop er blevet fremlagt. En endelig plan vil fremkomme senere i 1996 med henblik på politisk stillingtagen.

Udvalget understreger, at højhastighedstog er en af forudsætningerne for, at jernbanen kan øge sin markedsandel væsentligt, men mulighederne for at sætte hastigheden i vejret er begrænsede på det nuværende banenet. Her spiller det også ind, at DSB visse steder kører en omvej i forhold til den direkte linieføring. Samtidig vil der opstå kapacitetsproblemer på en række strækninger, og på strækningen København-Ringsted vil problemerne blive forstærket.

Banepanudvalget vil især se på fem projekter, som forbedrer linieføringen mellem Odense og Randers. Det drejer sig om en ny bane over Vestfyn, en ny bane vest om Fredericia, en bro over Vejle Fjord, en ny bane fra syd for Horsens til Skanderborg og en direkte linieføring mellem Århus og Randers.

Hamburg-forbindelsen

»Det må anses for mest hensigtsmæssigt - i hvert fald for de nærmest kommende år - at dagtogene mellem København og Hamburg fortsat føres over Rødby-Puttgarden. Det forudsætter dog, at DSB og Deutsche Bahn indgår en tilfredsstillende aftale med rederierne om overførselsomkostninger for IC3 togene.« Sådan lyder konklusionen på en undersøgelse, DSB har gennemført i samarbejde med de tyske baner. Formålet

var at vurdere den mest hensigtsmæssige ruteføring for dagtogene mellem København og Hamburg, når den faste forbindelse over Storebælt åbner.

Arbejdsgruppen har udover muligheden for at køre dagtogene over Storebælt analyseret forskellige færgeløsninger, spændende fra de nuværende færger, kombifærger til en hurtigfærge specielt beregnet for IC3-tog. På baggrund af rederiets vurdering og en nærmere forhandling har parterne fundet frem til den rigtige færgetype for dagtogene. DSB og DB planlægger at køre natogene til/fra Hamburg via den faste forbindelse over Storebælt, når DSB har el-lokomotiver til det. Turen over Storebælt er en omvej på ca. 150 km, men rejsetiden er den samme som over Rødby.

Tunnelen under Storebælt

Farligt jernbanegods over Storebælt bør transporteres via tunnel og Vestbro. Det er konklusionen på en ny rapport »Sikkerhed ved transport over Storebælt«, som Trafikministeriet har udarbejdet.

»Det må alt i alt konkluderes, at jernbanetransport gennem tunnelen med de allerede besluttede sikkerhedsforanstaltninger m.v. er mindst lige så sikker for passagerer som ved togkørsel på en tilsvarende jernbanestrækning på land. Sandsynligheden

Folk i Grenaa bliver atter en gang »vænnet fra« at bruge banens persontogs-tilbud, når DSB skærer aften- og det meste af weekend-kørslen bort på Grenaa-Ryomgaard til sommer. I forvejen er bryggerierne blevet »vænnet fra« over hele landet. Banetransport af bryggeri-produkter og -emballage sluttede 1. oktober 1995, og dette syn fra Grenaa 24. juli 1995 med Köf 256 og en Hios-v er derfor historie nu (Johnni Lassen).

for, at der som følge af transport af farligt gods sker uheld med personskafe er nærmest ikke-eksisterende. Endvidere er risikoen for en langvarig afbrydelse af forbindelsen lav (statistisk set én gang pr. 4.200 år)«, hedder det i rapporten. Rapporten konstaterer, at der er meget begrænsede muligheder for yderligere at reducere de lave risici, herunder risici forbundet med transport af farligt gods. Dog anbefaler rapporten, at detektorer til at afsløre fejl ved køretøjer også etableres i venstre spor på begge sider af bæltet, og at mængden af eksplosivstoffer pr. vogn begrænses til fem tons. Der vil blive taget endelig stilling til eventuelt installation af internt TV samt til brandmeldeanlæg i tunnelen, når der er gennemført supplerende undersøgelser.

★

DSB står foran en stor uddannelsesopgave forud for afprøvning og ibrugtagningen af den faste jernbaneforbindelse over/under Storebælt. Godt 1100 lokomotivførere, togbetjente og togførere, togservice medarbejdere og styringsmedarbejdere skal uddannes til at bestride de nye opgaver, når togene kører gennem tunnel og via Vestbroen.

Uddannelsen for det kørende personale omfatter blandt andet en besigtigelse i Storebæltstunnelen, så medarbejderne kan prøve at betjene det relevante udstyr og blive fortrolige med de foranstaltninger, der kræves i særlige situationer som for eksempel stop i tunnelen på grund af et driftsproblem. Mindre sandsynlige hændelser kunne være, at et tog må tømmes eller evakueres. Uddannelsen af instruktører indledtes i ja-



Nogle MY er blevet renoveret grundigt, således 1157, der her er nylakeret i Århus 12. november 1995 (Allan Støvring-Nielsen).

nuar måned, og i februar startede den egentlige uddannelse. Der er planlagt i alt 53 hold af 20 medarbejdere. Holdene er »blandede«, det vil sige, at der deltager lokomotiv- og togpersonale samt togstewardesser. Uddannelsen af trafikstyringsmedarbejdere startede ligeledes i februar. I alt 75 medarbejdere skal uddannes til at styre trafikken over/under Storebælt.

Overkørsler

DSBs foreløbige opgørelse af ulykker/uheld i overkørsler viser, at antallet i 1995 nåede op på 17 - og dermed på niveau med de foregående år. Til gengæld var antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne det laveste i 10 år. I 1995 blev én bilist dræbt og ingen alvorligt kvæstet i overkørsler. De foregående år har de tilsvarende tal været 3-6 dræbte og 0-5 alvorligt kvæstede pr. år.

DSB gods

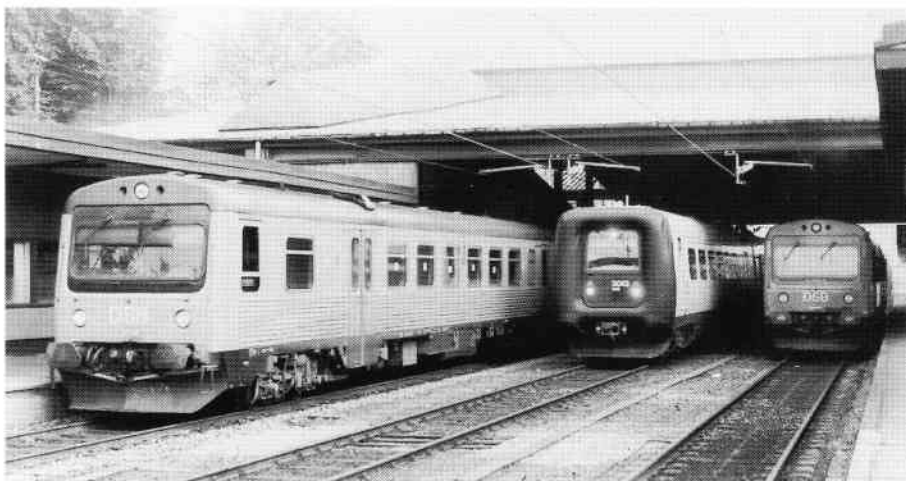
DSBs bestyrelse godkendte den 15. december et strategioplæg, som betyder store omlægninger i DSB gods i løbet af de kommende år.

Rammeaftalen for DSB for årene 1995-1998 indebærer skærpede krav til DSBs økonomi generelt, og aftalen stiller særlige krav til økonomien i DSB gods. Desværre har omkostningerne i DSB gods i 1995 udviklet sig i en uheldig retning, således at DSB gods' resultat for 1995 ventes at blive 93 mio. kr. dårligere end budgetteret.

Omlægningerne skal resultere i, at DSB gods ændres fra at være et jernbaneselskab til at være en transportvirksomhed, der sælger transportydelser, som enten leveres af DSB gods selv, af selskaber som helt eller delvist ejes af DSB gods og/eller andre leverandører. Det betyder, at DSB gods fremover i højere grad skal drives på markedsmæssige vilkår, hvor transportydelser tilbydes, når de rentabelt kan afsættes til en konkurrencedygtig pris og kvalitet. Der skal sættes på international godstransport ved samarbejde med andre transportvirksomheder.

Problemerne i DSB gods koncentrerer sig især om stykgods. Bestyrelsen har derfor bemyndiget direktionen til at se på mulighederne for at udlicitere såvel distribution som terminalarbejde samt andre områder, hvor det vurderes relevant. Direktionen er bemyndiget til at afvikle betjeningsomfanget inden for urentable aktiviteter, i alt forventes personaletallet i DSB gods at blive reduceret med ca. 500 inden for en horisont på ca. to år. Reduktionen forventes at ske ved fratrædelsesordninger, omstilling til andre jobs i eller uden for DSB, men afskedigelser kan næppe helt undgås.

Bygningskomplekserne - herunder den nye trekantede stationsbygning - og trafikkorridoren ved Københavns Lufthavn i Kastrup - set fra vest mod Øresund (øverst). Den underjordiske jernbanestation med sideliggende perroner (nederst).



ER 2013 prøve køres. Fredericia, 21. september 1995 (Richard Latten).

DSB Rejsetider ved Storebælt

	K97sommer	K97vinter	Frekvens
København-Århus	2.55 Lyntog 3.20 IC	2.30 3.10 IC	de fleste timer hver time
København-Odense	1.25 Lyntog 1.40 IC	1.15 Lyntog 1.30 IC	de fleste timer ½ time
København-Esbjerg	3.00 Lyntog 3.20 IC	2.35 Lyntog 3.10 IC	2 morgen/2 aften hver time
København-Sønderborg	4.20 IC	3.30 IC	hveranden time
København-Herning	3.35 IC	2.50 Lyntog 3.20 IC	morgen/aften hveranden time
København-Silkeborg	3.45 IC/Re	3.10 Lyntog	morgen/aften

Køreplan i dag er en time mere end K97 sommer





LJ korte persontog til Gedser sommeren 1995. Her Ys 83, Ym 65 som PX 5345, 2. august 1995 (Allan Støvring-Nielsen).

Færgenyt



DanLink

DSB, Statens Järnvägar og Deutsche Bahn har underskrevet en ny aftale for DanLink-trafikken mellem Skandinavien og Kontinentet. Aftalen gælder fra det tidspunkt, DanLink-togene kører via den faste forbindelse over Storebælt og indtil åbningen af den faste forbindelse over Øresund.

Aftalen betyder, at DSB får betaling for det transportarbejde, som virksomheden udfører. Hidtil har DSBs betaling været en vis procentdel af de øvrige baners salgsindtægt, og de har haft kontakten med kunderne og muligheden for at tilbyde alternative transporttydelser.

For godskunderne betyder den nye aftale »ubrudte« tog mellem Helsingborg og Maschen (ved Hamburg) og en væsentlig tidsbesparelse, når DanLink-trafikken føres over Storebælt. Der bliver ganske vist tale om ca. 160 km ekstra på skinnerne, men til gengæld spares rangering og ventetid i Rødby og Puttgarden samt sejltid.

Forhandlingerne om den nye DanLink-aftale betyder desuden, at såvel den danske som den svenske færge fortsætter sejladsen mellem Helsingborg og Københavns Frihavn. De tre baner mangler fortsat at blive enige om perioden frem til, at DanLink-trafikken kan køre via den faste forbindelse over Storebælt. Alle aftaler var opsagt pr. 1. januar 1996, men togene fortsætter, og kunderne mærker ikke noget, da der alene er tale om et internt afregningsproblem mellem banerne.

Slaget om Kattegat m.fl.

Rederiet Cat-Link indsatte den 15. december endnu en katamaranfærge (»CatLink II« - ex »Condor 11«) på overfarten Århus-Kalundborg. DSB InterCity besluttede derfor at tage flyvebåden »Sobjørnen«, der ejes af A/S Dampskibsselskabet Øresund«, ud af

drift fra den 29. januar og at fortsætte samarbejdet med CatLink. Fra nævnte dag er indsat flere IC-tog med forbindelse til CatLink, således at der er to morgen- og eftermiddagsafgange, medens de øvrige fire afgange betjenes med Re-tog og DSB hurtigbusser fra Høje Taastrup.

DSB REDERI A/S har ikke samme opfattelse af samarbejdsstrategien som DSB InterCity. Rederiet ville derfor skærpe konkurrencen på Århus-Kalundborg overfarten, som det anser som »sin rute«, ved fra april at indsætte en (chartret) hurtigsejlende fregatfærge med plads til 150 biler og 500 passagerer. Færgen, en såkaldt »Aquastrada«, er pt. under bygning på det italienske Inma værft i La Spezia.

Svaret fra CatLink A/S på dette tiltag var planer om indsættelse af to katamaraner på Korsør-Nyborg overfarten, hvor overfartstiden vil kunne sættes ned til ca. 25 minutter mod Vognmandsrutens 70 minutter og DSBs (Halsskov-Knudshoved) 60 minutter. De to færges, der påtænkes indsat, er søsterskibe af det australske værft InCat's 74 meter lange model (lidt mindre end »CatLink I« og »CatLink II«).

DSB REDERI A/S's nye direktør Jens Stephensen, der har afløst Jesper Hansen, der var økonomi- og ikke shippinguddannet, havde erklæret »krig til strengen«, men under indflydelse af udsigten til at miste driftsstøtten til »Ask« og »Urd«, hvis statsrederiet begyndte at konkurrere med sig selv, er søslaget med CatLink udsat, men ikke opgivet.

Stort og småt

For DSB REDERI A/S er intet for stort eller for småt, når det gælder selskabets fremtid. Derfor arbejdes der med 1) ordrer på færges i millionklassen til Østersø-overfarten - og det har udmøntet sig i en kontrakt til en værdi af 800-900 mio. kr. med Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S i Frederikshavn om bygning af to dobbelt-endede

Om Hundrede Aar er Alting glemt

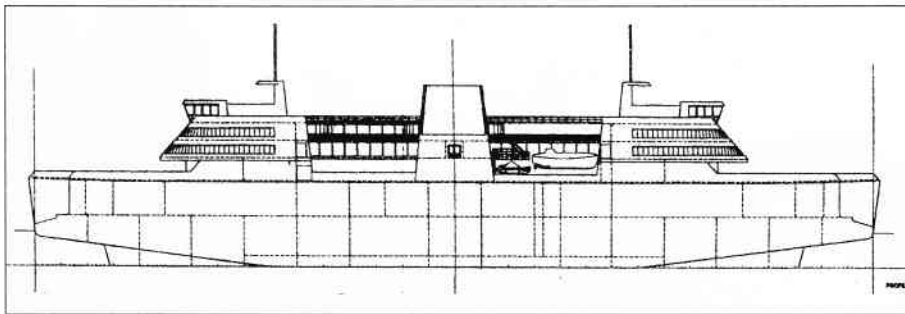
Det er ikke alle steder, at vort lands transporthistorie behandles med lige så stor interesse og respekt, som i Dansk Jernbane-Klub. Det kommer til udtryk, når den historieløse generation rykker ind i transportvirksomhedernes informationsafdelinger. Et eksempel herpå er en artikel i »Bestik«, som er medarbejderblad for DSB REDERI A/S. Her kunne man i bladets nr. 7/1995 læse en artikel om Bøjden-Fynshav overfarten, hvor artiklens forfatter, journalist Nils Bak, frejdigt beretter, at »Overfarten er ældre end Morten Korchs romaner. DSB købte herligheden i 20'erne, da den gik fra Fåborg. Næste store udvikling skete i 1967, da overfarten flyttede ud til Bøjden«.

Morten Korch skrev vist sin første roman i 1915, men Morten Korchs data er vanskelige at kontrollere, for den folkekære forfatter er endnu ikke fundet værdig til optagelse i leksiika og litteraturhåndbøger. Lidt anderledes forholder det sig med indholdet af de næste sætninger. Med et minimum af research havde artiklens forfatter kunne konstatere, at A/S Mommark Færge blev oprettet i 1921 ved et samarbejde mellem A/S Det sydfynske Jernbaneselskab og A/S Det østasiatiske Kompagni, og at færgen »Mommark« blev sat i trafik mellem Faaborg og Mommark, den 29. august 1922. I efteråret 1945 følte ØK, at tiden var kommet, hvor man kunne frigøre sig for den »nationale forpligtelse«, nemlig sammenbindingen af det i 1920 genvundne Sønderjylland med det øvrige land, som overfarten var tænkt som. Staten - og dermed DSB - blev tilbudt hele »herligheden« for 575.000 kr. (færgen var nedskrevet til én krone). Den 1. februar 1946 ankom »Mommark« på middagsturen til Faaborg med DSB splitflaget (som nu er historie) hejst, og i færgenhavnen kunne DSBs generaldirektør Terkelsen overrække ØKs direktør Bjørling en check på 575.000 kr. En pudsig detalje er, at 3. behandlingen i Folketinget af lov om statens overtageelse af overfarten først fandt sted kl. 15.10, altså efter overtagelsesceremonien. DSB holdt som bekendt liv i gamle »Mommark« til 1964, hvor den afløstes af M/F »Fynshav« (også historie nu), der således kom til at sejle mellem Faaborg og Mommark, indtil Bøjden-Fynshav overfarten åbnedes i 1967.

Nu kan »Om Hundrede Aar er Alting glemt« altså klares på 75 år.

Erik B. Jonsen

Det blev Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S, Frederikshavn, der løb af med ordren på de to færger til DSB REDERI - ved redaktionsslut havde DFO ikke bestemt sig



bilfærger (til 900 passagerer og 260 personbiler på to dæk med lastbiler i kombination på nederste dæk, hvor der ved unyttelse af en option også kan installeres jernbanespor), 2) hvordan CatLink holdes stangen - se ovenfor - 3) en genåbning af Korsør-Lohals overfarten - og med ø-færgeproblematikken, hvor statsrederiet agter at tilbyde sig som entreprenør til amter og kommuner. Det sker i kølvandet på en rapport: »Mindre danske færger - før, nu og i fremtiden«, som Søfartsstyrelsen i samarbejde med Erhvervsministeriet og en række offentlige institutioner og private virksomheder har udsendt. (Rapporten, som kan anbefales særligt interesserede, koster kr. 100,- og kan bestilles hos Statens Information, Postboks 1103, 1009 København K, tlf. 33 37 92 28).

I rapporten, hvor der findes en oversigt over de 59 ø-færger i trafik, anbefales en række fremtidige standardfærger og -lejer. Der skal bygges nye færger m.v. for mellem 250 og 650 mio. kr. frem til og efter årtusindeskiftet efter behov og krav - rapporten kommer lidt sent for så vidt angår standardiseringstanken, for der er allerede fornyet eller kontraheret tonnage på ti overfarter. I rapporten påpeges, at selve driften er den store omkostning, og det er her DSB REDERI A/S mener, at standardisering af såvel drift som færger er værd at byde på, når de

små overfarter kommer i licitation fra år 2000 - formentlig fortsat med underskudsdekning fra det offentlige. Det er et område, hvor lokalpatriotisme gør sig gældende, men antagelig vil en række amter og kommuner gerne fritages for det direkte ansvar for færgedrift. I oktober 1996 skal »Kongen« klasseres, hvilket sammen med en stribe af nye krav til passagerskibe vil udløse en regning på henved 20 mio. kr., og de penge har rederiet næppe til det formål. Det betyder så farvel til den populære, men 42 år gamle færge.

★

En skærpeelse af toldreglerne for endagsrejser har ført til, at DSB REDERI A/S har stoppet sejladsen med »Kong Frederik IX« mellem Halsskov og Kiel - efter turen den 22. december 1995. Det havde ellers været meningen, at den ny sæson skulle indledes den 1. marts (med sejladsen flyttet til et Korsør færgeleje), men økonomien kan ikke bære, at Toldvæsenet har skærpet kravet om håndhævelse af mindre salg af toldfri varer til endagskunder end til transitrejsende. Færgeren bliver derfor oplagt som reservefærge, medens besætningen på 79 personer (hvoraf de 60 er tjenestemænd) fordeles til anden tjeneste i rederiet.

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

Veteranernes chance

Isvinteren i de danske farvande har givet DSBs ældste Storebæltsfærger nok at bestille. Primo februar hindrede tæt dravis anløb af Knudshoved færgehavn, og da Vognmandsruten havde indstillet trafikken, var eneste bil-alternativ den til formålet oprettede nødrute Halsskov-Nyborg (jernbane-færgehavn. Imidlertid kan *Kraka* og *Heimdalsdal* ikke anløbe jernbane-færgelejerne. Det gav veteranerne på Storebælt ekstra travlt: Med stærkt beskåret kapacitet (overdækket kan ikke benyttes på grund af manglende rampe i Nyborg) skulle i første omgang *Sprøge* (1962), *Arveprins Knud* (1963) og *Romsø* (1973) klare hele trafikken, og de blev op til vinterferiens udrejsetrafik suppleret med *Kong Frederik IX* (1954), der ellers var oplagt efter nedlæggelsen af ruten Halsskov-Kiel, og *Prinsesse Anne-Marie* (1960), der i hast blev overført fra Helsingør-Helsingborg, og som på grund af sine hængedæk pludselig var flagskibet, der åd mest ind på de op til 17 timer lange bil-køer.

Jernbanefærgerne var langt fra så hårdt ramt af isen, selv om isvinteren har betydet forsinkelser landet over. Forsinkelserne her nåede dog sjældent over en time.

AR



»Kongen« sidder nu yderst på bænken. Her afløser »Kong Frederik IX« - i Århus! - Ask & Urd, 8. oktober 1995 (Anders Riis).



Kørslen med tækkeror på HTJ fortsatte i 1995, hvor man nåede op på hele 32 vognladninger. Tækkerørerne kommer fra Ungarn, og køres med DSB MH fra Ringsted til Høng, hvor trolje 70 overtager vognene. Her er et par vogne ved at blive losset i Stenlille. (Allan Støvring-Nielsen, 24. juli '95)

Privatbanerne



Privatbanerne på finansloven for 1996

I henhold til lov nr. 295 af 6. juni dækkes privatbanernes driftsunderskud efter på forhånd godkendte budgetter med 70% af staten mod at de interesserede amts- og primærkommuner dækker de resterende 30%. På finansloven for 1996 er der afsat ialt 84,7 mio. kr. til dækning af budgetterende driftsunderskud.

Investeringsstilskuddet til privatbanerne fordeles ligeledes med 70% til staten og 30% til amts- og primærkommuner, og i 1996 er der fra statens side afsat 104,6 mio. kr. til investeringer i privatbanerne, svarende til en samlet investering på ca. 149,6 mio. kr.

Øget sikkerhed ved privatbanerne

For at øge sikkerheden er det aftalt mellem Vejdirektoratet og privatbanerne, at man over en årrække vil nedlægge et antal overkørsler ved privatbanerne. Dette arbejde påbegyndtes allerede i 1994 på bl.a. LJ og OHJ. Ved hver bane har man således udarbejdet planer for at nedlægge niveauoverkørsler. I 1996 er der afsat ialt ca. 9,3 mio. kr. i investeringsstilskud til nedlæggelse af et antal overkørsler ved HHGB, GDS, HFHJ, ØSJS, LJ, HHJ og VLTJ. Ved de to nordsjællandske privatbaner, GDS og HFHJ, vil nogle af de overkørselsanlæg, der fortsat er nødvendige, blive ombygget bl.a. med nye tændsteder med henblik på at øge strækningssikkerheden på banerne.

Renoveringen af Y-togene

Ved alle banerne undtagen LNJ, HTJ og VLTJ er der bevilget penge til en fortsættelse af det levetidsforlængelsesprogram for Y-togene samt arbejdet med indførelse af forenklet drift, der blev påbegyndt i 1993. I 1996 anvendes der ialt ca. 19,2 mio. kr. hertil. Renoveringen og ombygningen af Y-

togene omfatter nu også togene fra serie 6 til OHJ og HTJ, leveret i 1975, samt fra serie 7 og 7a, hvor alle privatbanerne undtagen Nærumbanen i 1983-84 fik nye Y-tog. Det var i øvrigt først i forbindelse med bygningen af serie 7, at Lemvigbanen og Vestbanen fik Y-tog.

Levetidsforlængelsesprogrammet for Y-togene, der tidligere er beskrevet i »jernbanen«, har bl.a. betydet, at togenes ydre design er ændret ved flere baner med nye logoer og farver. Mest radikalt er Skagensbanens meget vellykkede design i blå og hvide farver med rødt logo og stafferinger på vognsiderne og Østbanens nye sammensætning af farverne blodorange, gul, hvid og sort. Disse designmæssige ændringer er med til at profilere banerne som selvstændige baner i lokalsamfundene.

IC2-togene

Den 5. december 1994 blev det på et pressemøde hos Privatbanernes Fællesrepræsentationen i Tåstrup meddelt, at de nye privatbanetog til GDS, HFHJ, OHJ, HTJ og LJ skulle bygges hos ABB Scandia A/S i Randers. Ved de fem privatbaner valgte man den producent, der på beslutningstidspunktet kunne præsentere et tilbud baseret på kendt og gennemprøvet teknologi. Dermed havde man en vis sikkerhed for at få leveret nye tog, der uden nævneværdige problemer skulle kunne indskrives i driften straks efter leveringen, og som ikke kommer til at holde stille for tit på grund af tekniske problemer.

Der er i 1994 og 1995 allerede afholdt udgifter til de 13 nye tog, hvoraf det første tog nu er under bygning dels på ABB-Scandia A/S i Randers dels på en af ABB's fabrikker i England. Vognkassen til den første motorvogn er ved at være samlet i Randers, mens styrevognen med lavgulvsdelen er under bygning i England. Det første IC2-tog vil blive leveret til Gribskovbanen i april 1997. Toget vil formentlig allerede kunne prøvekøres midt på efteråret i 1996. Produktionen af de øvrige 12 togsæt sker fra sommeren 1996 til december 1997, hvor det sidste tog er planlagt leveret.

Efter leveringsplanen vil Gribskovbanen få togsæt 1, 8 og 12, Frederiksværkbanen togsæt 2, 7 og 13, Lollandbanen togsæt 3, 4, 9 og 10, Høng-Tølløse banen togsæt 5, Odsherredsbanen togsæt 6 og endelig tog 11 til OHJ og HTJ i fællesskab. De fem baner har valgt, at alle togene får samme bemaling med en grå grundfarve, en rød trekant i vognenderne og endelig et mørkeblåt bælte i den »normale« vindueshøjde på vognsiderne. Et smukt og enkelt design som vil tage sig godt ud i det danske landskab.

I årene 1996-1999 skal der i forbindelse med anskaffelsen af de nye IC2-tog, herunder reservedele, dokumentation, uddannelse samt ændringer ved de fem baners værksteder, anvendes ialt 185,6 mio. kr., hvoraf 75,2 vil blive anvendt i 1996.

Regiosprinteren til Nærumbanen

Som tidligere nævnt i »jernbanens« spalter har Nærumbanen i 1995 fået bevilget investeringsstilskud til køb af et togsæt fra Siemens/Duewag til forsøgskørsel. Togtypen, der er markedsført i bl.a. Tyskland under navnet »Regiosprinter«, blev allerede i 1995 indsat i ordinær drift på en tysk bane. Nærumbanens tog bliver malet med mørkeblå skørt, rød staffering og lyseblå overdel. I forhold til den tyske udgave udstyres Nærumbanens tog med normale puffer og træktøj, og komforten forbedres ved at an-

Forlaget

HOLSUND

Nyt fra HOLSUND

Jernbanens ABC, multimediebogen, kan fås til introduktionsprisen kr. 200,- inden 1. marts 1996.
Herefter er prisen kr. 280,-

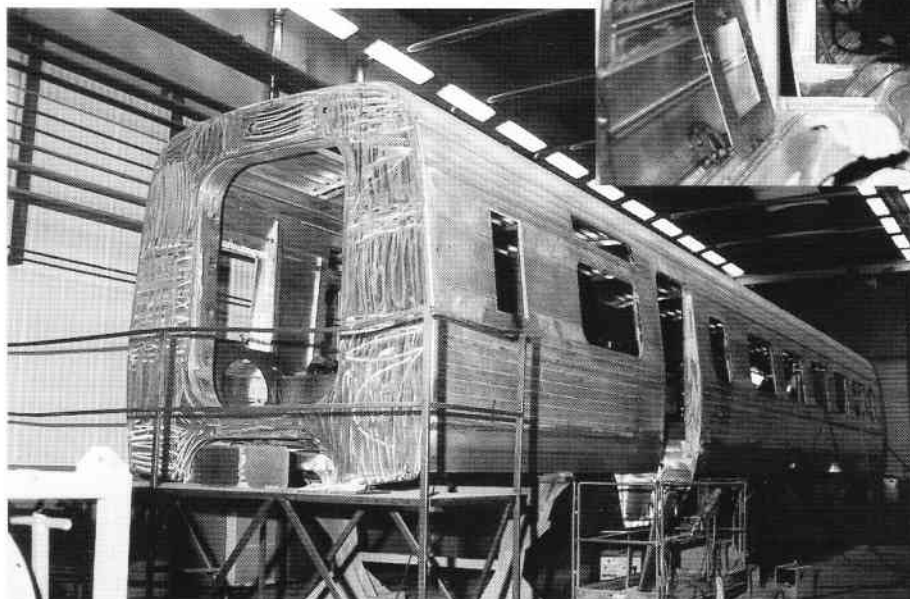
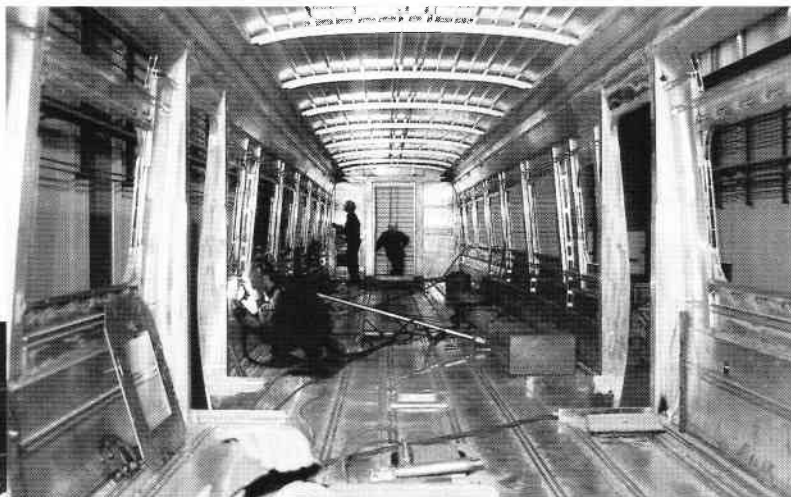
Politiken skrev:

»Jernbanens ABC er medrivende, velredigeret entusiasme på et højt niveau - et godt tilbud«.

På sporet af 1995: Kr. 120,-
På sporet af '92 og '93: Udsolgt.

Forlaget HOLSUND / 42 42 04 52

IC/2-vognene tager nu form hos Scandia i Randers. Øverst den rå vognkasse til det første sæt indvendigt, nederst fronten set udefra. Randers, 24. november 1995: Ole-Chr. Munk Plum.



bringe sæderne med to på hver side af midtergangen, og sæderne får en bedre polstring.

Det nye togsæt leveres til Nærumbanen allerede i maj måned 1996, og skal hen på sommeren og i efteråret 1996 præsenteres ved andre danske privatbaner samt for DSB. Udover investeringen i 1995 anvendes der i 1996 et beløb på 5 mio. kr. til køb af toget.

Nærumbanens bestyrelse samt de i banen interesserede kommuner har allerede givet tilsagn om bevilling af penge til køb af yderligere tog af den nævnte type til banen i 1997/98. Fra flere andre lande ser man med interesse på Nærumbanens køb af den nye togtype fra togfabrikken i Tyskland, der stod for leveringen af Y-togene til de danske privatbaner i årene 1965-84.

De faste anlæg

Odderbanen har fået bevilling til at modernisere ca. 3,5 km spor mellem Århus H og Viby i 1996 og 1997, og i 1996 anvendes ca. 5 mio. kr. på dette arbejde.

Ved Odsherredsbanen anvendes ca. 5 mio. kr. til færdiggørelse af spormoderniseringen, der påbegyndtes i 1988. Arbejdet på selve strækningen kunne afsluttes i 1995, men der rester fortsat sporarbejde på nogle af stationerne, bl.a. i Grevinge, hvor spor og perroner skal flyttes for at bedre kurveforholdene.

På Skagensbanen skal nogle sporskifter på krydsningsstationerne moderniseres for 2,5 mio. kr. og Hjørring Privatbaner begynder en tiltrængt spormodernisering af

strækningssporet med ombygning af sporet i nogle skarpe kurver, der har nået slidgrænsen, for ca. 6,6 mio. kr.

Lollandabanen vil anlægge et nyt trinbræt, Nagelsti, ved Linde Allé i Sundby på Lollandssiden i Nykøbing Fl. Anlægget af trinbrættet vil koste ca. 1,56 mio. kr. I årene 1928-1961 var der på Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted banen et trinbræt med samme navn i nærheden af det sted, hvor det nye trinbræt på LJ nu oprettes.

Ved Gribskovbanen ønsker man at modernisere perronerne i Tisvildeleje, Godhavn, Vejby og Gilleleje og i forbindelse hermed forhøje dem til 55 cm's højde over skinneoverkant (SO). Arbejdet vil strække sig over to år, og i 1996 er bevillingen hertil 700.000 kr. Ligeledes ønsker man ved Frederiksværkbanen at ombygge perronerne på de mest benyttede stationer til 55 cm over SO over de kommende tre år. I 1996 afsættes 800.000 kr.

Desuden har Østbanen fået bevilling til at modernisere og forhøje perron 1 til 55 cm over SO på stationerne i Hårlev, Store Heddinge og Karise for et beløb på 1,87 mio. kr.

Endelig er der tidligere givet tilsagn om investeringstilskud i ombygning og modernisering af sikringsanlæg på enkelte stationer ved Hornbækbanen og Odsherredsbanen for ca. 10,1 mio. kr. Lemvigbanen skal etablere fjernstyring af stationer for 430.000 kr., og til færdiggørelsen af ombygningen af Vestbanens værksted er tidligere afsat ca. 5,6 mio. kr.

Med de ovenfor beskrevne investeringer i nyanlæg m.m. vil der i 1996 - ud over den daglige drift - være nok at se på ved privat-

banerne, Danmarks lokalbaner. De mange nye anlæg vil forhåbentlig betyde, at de fortsat kan være med til at byde brugerne i de forskellige lokalområder en rimelig service.

Gribskovbanen (GDS)

Den 5. januar kolliderede to lynettestammer i Hillerød, hvor et Gillelejtog under indkørsel til stationen ved en fejl ledtes ind på banens depotspor, hvor et tovgangstog stod klar til at indgå i driften.

Sammenstøddet skete med beskeden hastighed og de 35 passagerer slap særdeles nådigt fra ulykken, også takket være snarrådighed fra togpersonalet, der nåede at råbe passagererne an. Knap en snes mennesker blev bragt til hospitalet for lettere knubs, og alle kunne umiddelbart efter udskrives.

Den materielle skade er beskeden, men da Gribskovbanen i forvejen bruger alt forhåndenværende materiel i morgenmyldretiden vil manglen på én stamme i godt en måned føles betydelig. Skadet blev Ym 1 (på depotsporet), Ys 52 samt den fra Lollandssiden indlånede mellemvogn Yp 71 (disse to vogne var en del af toget fra Gilleleje. Hvorfor Gillelejetoget kørte ind på depotsporet vides i skrivende stund ikke, men noget tyder på, at der er tale om en signalellers sporskiftefejl. Sporskiftet betjenes af DSB i Hillerød FC.

Hornbækbanen (HHGB)

Den til Kystbanen tilpassede køreplan fra 1995 har ikke ført til flere passagerer på banen, og en årsag kan være, at det ikke er verdens nemmeste plan for passagererne at finde rundt i.

Derfor arbejdes med planer om at gøre køreplanen endnu mere robust og passagervenlig, og i den forbindelse skal der etableres ny krydsningsstation i Firhøj, samtidig med at alle tog gennemføres til Gilleleje. I myldretiden skal der til en sådan plan bruges op til fem stammer i en 20-minutters frekvens.

Der er p.t. krydsningsmulighed på følgende stationer: Grønnehave, Højstrup (ny)

Hellebæk (ny), Aalsgaarde, Saunte (ny), Hornbæk, Dronningmølle og Gilleleje. For øvrigt ventes det andet spor i Gilleleje i løbet af 1996 udbygget med perron.

Alle ældre lynetteenheder er levetidsforlænget, delvist i samarbejde med værkstedet i Hundested. De resterende »nye« Ym 55 og Ym 56 ventes inden længe underkastet det noget mindre moderniseringsprogram.

Hjørring Privatbaner

Ved Hirtshalsbanen ønskes strækningssporet, der er lagt i årene 1964-68 udskiftet. Sporet består af 37 kg/m skinner fæstnet med elastiske spiger på imprægnerede bogesveller lagt i skæveballast. Der blev anvendt 18 m skinner, som er sammensvejsede til 36 m. Som nævnt ovenfor vil der ske en sporfornylelse i banens skarpe kurver i 1996.

Havnestationen i Hirtshals er nedlagt for passagertrafik i 1995 efter at rederiet Color Line har opført sin nye passagerterminal længere ude på havneområdet. Her er der også anlagt nye færgelejer til de stadigt større færger. Ved Hirtshalsbanen planlægger man fremover at betjene de rejsende fra et trinbræt, der vil blive etableret i forbindelse med en gangbro, der skal anlægges fra den nye passagerterminal og hen over vejbanerne ved havnen, så man kan komme nemt op i byen og til banen.

Lollandsbanen

Lollandsbanen har udlejet Y-togs mellemvognen LJ Yp 71 til Gribskovbanen, der mangler plads til de mange nye passagerer i banens tog. Gribskovbanen afhentede selv vognen i Nykøbing Fl. den 28. november 1995, hvor hjemtransporten fra Køge gik via S-banen.

Personvognene LJ 74, LJ 76 og LJ 79 (ex. DSB Bg 29 44 186-8, 173-3 og Bg 29 63 091-6) er solgt til Jernbaneklubben Amagerbanen i slutningen af 1995. LJ 74 og LJ 79 er stationeret hos Struer Jernbane Klub.

Odsherreds Jernbane

Allerede i 1994 begyndte man ved OHJ at nedlægge en række overkørsler i samarbejde med Vejdirektoratet. På Rødvej ved Tolsager mellem Asnæs og Grevinge blev i perioden november-december 1994 anlagt en ny vejbro over banen ved brug af tunnelrør (se »jernbanen« nr. 6/95, side 178). Efter anlæg af nye veje i området er tre overkørsler nedlagt på denne del af banen. Omlægningen af vejen mellem Asnæs og Grevinge på Tolsagerbakken har skabt en del debat i lokalområdet. Senest har man i efteråret 1995 vedtaget anlæg af en cykelsti i området, der bevirker, at den nye bro skal gøres bredere, så den også kan rumme denne cykelsti.

Ved Mårso, Gislinge, Fårevejle og Grevinge er der ligeledes nedlagt overkørsler,

og kun ved Gislinge har det været nødvendigt med et større anlæg af ny vej af hensyn til beboerne i området.

Den 21. december kunne det nye sikringsanlæg på Højby station tages i brug med nye indkørsels- og udkørselssignaler. Baneafdelingen og banens signaltjeneste vil i begyndelsen af 1996 gå i gang med etableringen af et tilsvarende nyt sikringsanlæg i Mårso.

Odsherreds Jernbane har i denne del af 1995 haft gode godstransporter i form af kunstgødning til korn- og foderstofforretningerne i henholdsvis Svinninge og Hørve. Der køres godstog på næsten alle hverdage, men det er kun sjældent, at godstogene kører videre fra Hørve.

★

Nordvest-Bus A/S fik ikke nogle af de ruter, som Vestsjællands Trafikskabs udbød i licitation i sommeren 1995. Fra 23 buselskaber indkom der ikke mindre end 237 bud til de 21 udbudspakker, der omfattede fra 1 til 8 busser, ialt 55 busser. For det nystiftede Nordvest-Bus A/S blev resultatet af licitationen, at man den 1. januar 1996 afgav 9 busser i rute for VT til Bus Danmark A/S og én til Østervang Rute- & Turistbusser.

Skagensbanen

Ved Skagensbanen planlægger man inden år 2010 at gennemføre en total udskiftning af hele strækningssporet fra Frederikshavn til Skagen. Samtidig ønsker man at få nye tog til erstatning for Y-togene. Sporfornyelsen er beregnet til at koste omkring 90 mio. kr., mens materielanskaffelserne vil løbe op i godt 50 mio. kr. - regnet i 1995-kroner.

Skagensbanens nuværende strækningsspor er lagt i årene 1960-67, og i de efterfølgende år blev sporene udskiftet på stationerne. Det ca. 35 år gamle spor består af 37 kg/m skinner fæstnet med elastiske spiger på imprægnerede bogesveller i skæveballast. Sporet Skagen-Ålbæk består af 18 m skinner, mens skinnerne syd for Ålbæk er sammensvejsede til 36 m.

Allerede i de kommende år planlægger man udskiftning af sporskifterne på banens mellemstationer, og der er søgt om investeringstilskud hertil i årene 1996-98. Som ovenfor nævnt er der i 1996 bevilget et investeringstilskud på ca. 2,5 mio. kr. til dette formål.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Den 20. december 1995 sendtes Y-tog SB Ym 3-Ys 11 retur til Skagensbanen, og ved Lemvigbanen så man frem til atter at klare driften på banen med eget materiel, idet VLTJ Ym 12-Ys 12 blev sat i drift samme dag.

Banen blev imidlertid ramt af et nyt uheld den 27. december 1995, hvor Y-toget VLTJ Ym 14-Ys 14 stødte sammen med VLTJ Mx 26 ved Rønland. Begge tog blev omfatten-

de beskadiget, og Lemvigbanen har atter måttet låne materiel ved andre privatbaner.

Selv om de danske privatbaner ikke spormæssigt står direkte i forbindelse med hinanden, er der dog altid en velvilje til, at man kan samarbejde og ikke mindst hjælpe hinanden i pressede situationer. Fra Odssherreds Jernbane er OHJ Mx 104 afsendt til Lemvig den 4. januar 1996, og fra den 7. januar er Y-toget SB Ym 3-Ys 11 atter udlånt til Lemvigbanen. Toget skulle egentlig have været afsendt til HMK Industri i Hjørring i forbindelse med levetidsforlængelsesprogrammet, men denne operation er nu udskudt indtil videre.

Det beskadigede Y-tog fra VLTJ vil blive repareret på Hillerødbanernes værksted i Hundested.

Vestbanen

Ved Vestbanen har 1995 været et godt år. Det længe ventede værkstedsbyggeri kom endelig i gang, og banens værksted i de gamle VaGJ-remiser bliver nu ombygget tolt. Halvdelen af den gamle remise er nedrevet, og mens byggeriet står på, er der kun to porte til reparation af tog og busser. De gamle træremiser er samtidig blevet nedrevet. Arbejdet blev begyndt midt på sommeren 1995, og det nye værksted forventes ibrugtaget omkring den 1. februar 1996.

Pr. 31. januar 1996 lukker betjeningen af Outrup station, og der er så ikke mere betjening på nogen af Vestbanens små mellemstationer. Der er fortsat betjening på Varde Vest, i Oksbøl og i Nr. Nebel.

I 1995 har godstransporterne også været stigende i forhold til »katastrofeåret« 1994, hvor der kun transporteredes lidt over 10.000 tons. Godstransporterne vil formentlig fortsætte med at stige i 1996, idet militæret - som følge af forsvarsforliget - har fået restriktioner med hensyn til landevejskørsel. Det giver banen flere transporter for militæret.

På passagersiden har 1995 også været et godt år, og for første gang har Vestbanens tog og busser transporteret mere end 600.000 passagerer på ét år.

Diesellokomotivet VNJ DI 14 har været udlånt til DSB 20 gange i 1995, senest den 27. december 1995, hvor der kortes særtog fra Oksbøl Syd til Esbjerg. I Esbjerg var der tre dybfrosne MH-lokomotiver efter, at de havde været hensat i det fri i juledagene. Derfor blev Vestbanen desuden lejet til at rangere godsvogne til og fra Esbjerg havn med VNJ DI 14.

På materielsiden håber Vestbanen fortsat at kunne købe et Y-tog fra en af de baner, som i 1997 får leveret nye tog. Prissætningen samt hvem der vil sælge skaber dog usikkerhed om dette ønske.

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

De nordsjællandske privatbaner skrives af Jan Forslund

Visse informationer, bl.a. om Vestbanen, skyldes Poul Andersen, Varde.



Østbanens motortrølle MT 102 efter istandsættelse og maling i nyt design på Hårlev station. Foto 25. okt. 1995, Ole-Chr. Munk Plum.

Veteranbanerne

Limfjordsbanen

Referat af Generalforsamling i Nordjysk afdeling den 29. november 1995

Mogens, der blev valgt som dirigent, erklærede forsamlingen lovtigt indvarslet. Og startede mødet, uden dirigentklokke, men med diverse lydfejekter til erstatning af samme. Hvad de dog lærer, de lærer?

Formandsberetningen ved Hans blev berettet for de 20 fremmødte:

Moderne på Forchammersvej har været velbesøgte, i et passende antal og med et fint program, sammensat af Frank. Forårsudstillingen i Aalborghallen gav mangen en god snak med mange mennesker. Og så har Limfjordsbanen fået forlænget koncessionen frem til år 2002. Ikke længere, da aftalen mellem DSB og Aalborg kommune udløber da.

Kørslerne i '95 har været upåklagelige, med blot eet efterhånden tilbagevendende problem: Dampforbuddet. Men trods det, har sommerkørslerne i år været de næstbedste gennem de sidste 10 år. Skinebusturene torsdage i juli løber nu rundt - en klar forbedring fra sidste år - og juletræsturene i december er fortsat en stor publikumssucces. Kørslen på Skagensbanen i efterårsferien 1995 var på alle måder en succes. Både teknisk, økonomisk og foreningsmæssigt. Turen til generalforsamlingen med Mo blev gentaget. Og gider jyderne, kan det gentages fremover.

Det nye regelsæt vedrørende kørsel med veteranog, som en flok veteranbanefolk fra landets forskellige baner (næsten alle) har lavet, forelægges myndighederne før jul '95. Det er blevet meget positivt modtaget og vil fremover medføre ensartede regelsæt for de forskellige veteranbaner.

Hvad angår materiellet er FFJ 34 blevet stadig bedre med bl.a. en ny rist, AHJ Dc 72 er blevet udsat for et fint restaureringsarbejde i Hjørring, hvor den måske kan blive lidt endnu. Der er tilgået banen en Hims og en GS. Og SB M5 blev for en kort bemærkning udstyret med en vandturbine under en natlig materieltransport fra Esbjerg til Aalborg.

Hvad angår den fremtidige alternative damptrækraft er problemerne med OHJ 5 ved at være fremme i dagens lys: kedlen har det ikke godt. Der skal produceres en ny. Rammen er skæv, og vitale dele er rustet væk. Alt i alt en maskine præget af ikke at være vedligeholdt. Men fyrkassen er OK. Hvis vi kan få produceret kedlen ude i byen for sponsorstøtte, vil vi gå videre med denne maskine, der efter bestyrelsens opfattelse er den rigtige til Limfjordsbanens tog og skinner. Til nu har vi modtaget kr. 25.000 fra Augustinusfondet, og vi vil den 15/12-95 få besked om hvorvidt et Aalborgfirma vil og kan lave kedlen for os.

Slutteligen skulle formanden hilse fra Helsingørskerne og sige tak for hjælpen i sommer med deres S-maskine.

Kommentarerne til beretningen gik på OHJ 5. Der fremkom en del kritiske bemærkninger til den kendsgerning, at den teknisk meget dårlige maskine overhovedet er kommet til Aalborg - og at den på ingen måde kan overgå D-maskinen. Det-

te specielt fremført af Mikael J., Jan og Jesper. En kritik, der er fremført før. Der fremkom ikke nye klagepunkter. Bestyrelsen gjorde gældende, at man ikke kan indkalde til medlemsmøder hele tiden, når nyt skal anskaffes. At man netop har en bestyrelse til at træffe den slags afgørelser. Og er man fra medlemmers side ikke enig i disse beslutninger, bør man gøre brug af sine demokratiske rettigheder i sådan en situation: Vælg en bestyrelse, som afspejler medlemmernes synspunkter.

Som det siden fremgår, skete det ikke. Så tilfreds er man altså heller ikke. Ove gjorde rede for, hvorfor man ikke benytter sig af OHJ's jubilæumsfond. I givet fald skulle OHJ 5 da givet være køreklar på en bestemt dato, nemlig deres jubilæum. Og det tør vi ikke binde os til at kunne klare.

Regnskabet blev gennemgået af en tilfreds kasserer Preben: Trods de store indtægter har vi alligevel måttet konstatere et mindre underskud. Bl.a. fremkommet grundet store investeringer i træ til DC 72. Der skal investeres i et mindre antal plakater og lignende næste år, men ellers ser regnskabet godt ud.

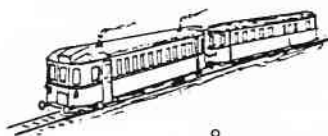
Der var ingen indkomne forslag.

Valg: På valg er Hans og Mikael M., der begge blev genvalgt, samt Søren, der ikke ønskede genvalg. I stedet foreslog bestyrelsen at Frank, der er suppleant, skulle indtræde. Der fremkom ingen andre kandidater. Frank er således valgt. Suppleant Mogens blev genvalgt, og nyvalgt til dette job blev Jesper, der var bestyrelsens kandidat til jobbet. Heller ikke her havde medlemmerne nogen anden kandidat.

Under eventuelt orienterede Ove om sponseret træ til borde og hylder i remisen, om kaffedamernes ønsker og gav en grundig gennemgang af det nye veteranbaneregulativ. Og så blev det aftalt at søge at køre på SB og HP hvert 2. år, så vi hvert år er en tur på een af de Nørrejdyske privatbaner. 950 rejsende og billetindtægter på kr. 24.000 gav blod på tanden.

Således sluttede generalforsamlingens officielle del, og man hengav sig til kaffe, æbleskiver og levende billeder.

Søren Gissel



Årets Jernbaneoplevelse Udflugt til Norge og Sverige

I ugen fra søndag 30. juni til lørdag 6. juli 1996 arrangeres rundrejse til jernbane- og turistmæssigt interessante steder i Norge og Sverige med Nordisk Jernbane-klub's norske veteran-motortog.

Vi skal bl.a. med damptog på to museumsbaner, besøge industrimuseum i Forsvik om Sveriges ældste industri og Gotakanalens bygning, samt det store fæstningsværk/museum i Karlsborg ved Vättern. Desuden skal vi opleve betagende sejlture på Gotakanalen, og med hjuldamper på Mjøsasøen samt kombineret bus- og sejltur i Jotunheimens højfjeld. Rundturen med vort hyggelige tog går ad stam- og sidebaner i Sverige/Norge bl.a. godsbanen Skövde-Karlsborg og den nedlægningsstruede Valdresbane til Fagernes i Norge.

Overnatning og morgenmad på gode pæne middelklassehoteller, frokost, kaffemåltider og aftensmad til billige priser i vor spisevogn, samt på to af skibene. For deltagere fra Jylland-Fyn ordnes tilslutning enten i København eller Göteborg.

Program og nærmere oplysninger hos

NORDISK JERNBANE-KLUB · Tlf. 42 17 88 04 og 42 12 06 16

Læserne skriver

Internet

Der er åbnet endnu et fotogalleri på internet med jernbane- og sporvejsbilleder:

<http://www.funet.fi/index/railways/>

Her findes billeder fra både ind- og udland af flere forskellige fotografer, herunder også undertegnede:

hjelme@datashopper.dk

Billederne i fotoarkivet forestiller for den langt overvejende dels vedkommende lokomotiver og motorvogne.

For så vidt angår mine egne billeder drejer det sig om billeder, konverteret fra Kodak foto-CD til computerformatet *.jpg. Endvidere er der til hvert billede skrevet en kort tekstfil med oplysning om tid og sted.

Alle billederne må naturligvis både benyttes og kopieres uden videre. Blot forventer

jeg at min E-mail adresse nævnes, hver gang billedet bliver brugt.

Såfremt billederne ønskes i en bedre opløsning til professionel reproduktion, vil jeg gerne levere billeder i Photo-CD format som fylder væsentligt mere.

Erik Hjelme

E-mail: hjelme@datashopper.dk

Mere om billetter

Farvel til Almex - »jernbanen« nr. 6/95 side 193/194

På side 193 er afbildet billet 159692, 1-dags-billet til forskellige DSB-færgeoverfarter. Det fremgår, at forfatteren af artiklen ikke er helt klar over, hvor denne form for billetter er benyttet. Jeg kender imidlertid to anvendelsesområder. For det første er gyldighedsperioden udvidet til den 31.01.96, og den har været anvendt til »landgangs-passagerer« på Gedser-Rostock, og her blev tilføjet prisen foruden med et gummistempel.

Tillige har den været brugt af de vognmænd, der kører indkøbsture til Rødby-Puttgarden, hvor de udleveres til passagerer, der ikke har Shoppingklubkort til at fremvise ved ombordstigningen.

I samme afsnit nævnes de blå DSB-rederibilletter. Disse er anvendt helt frem til Gedser stations lukning af billetsalget ved køreplansskiftet i september '95.

Ny brug af Almex-billetter

Ved en 1-dagsrejse Gedser-Rostock tirsdag i denne uge (medio januar, red.) fik jeg udleveret en grøn Almex-billet, og der er i øverste linie kun indstillet pris (30,00 for voksne/15,00 for børn/seniorer) samt billetnummer. I midterste linie kommer dato og endnu et nummer. I nederste linie står M/F KNUDSHOVED. Billettøren oplyste, at det var meget nyt, og der stort set ikke var forekommet instruktion, så billettørerne havde deres besvær.

Medlem nr. 797, Torkild Jensen

Nyt fra DJK

DJKs generalforsamling

søndag den 17. marts '96
kl. 13.00 i København
- se side 3!

Udflugt til DJKs generalforsamling

Dansk Jernbane-Klub, Nordjysk og Midtjysk Afdeling arrangerer i fællesskab den »traditionelle« fællesrejse til DJKs generalforsamling søndag den 17. marts 1996 i København.

Da generalforsamlingen - angiveligt af hensyn til tilrejsende langvejs fra - i år er lagt kl. 13.00, kan fællesrejsen laves som en endagsudflugt med lejet bus.

Bussen kører fra Aalborg via Ebeltoft-Odden til København og retur; undervejs vil der være mulighed for på- hhv. afstigning i Randers, Rønde og Ebeltoft. På færgen vil der blive arrangeret fælles morgen- hhv. aftensmad.

Prisen for deltagelse kan i kraft af helt ekstraordinært fordelagtige aftaler med diverse »underentreprenører« holdes på kr. 100,- tur/retur eksklusiv forplejning.

Tilmelding kan ske til:

Nordjysk Afdeling v/ M. Martens,
tlf. 98 81 10 46 eller
Midtjysk Afdeling v/ Torben Bay-Johansen, tlf. 86 27 79 97.

Sidste frist for tilmelding er *mandag den 4. marts 1996.*

På gensyn!

Nordjysk og Midtjysk Afdeling

Møder i Lolland-Falster afdeling

Tirsdag den 5. marts kl. 19.00:

Modelbanemøde, Sandsynligvis i Sakskøbing. Ring til mig for nærmere besked.

Tirsdag den 2. april kl. 19.00:

Møde i Nykøbing F.

Ole Jensen,

tlf. 53 92 73 37

Møder i Midtjysk afdeling

Onsdag den 21. februar 1996 kl. 19.30

på Skt. Knuds Skole i Ryesgade i Århus. Der vises jernbanefilm m.m.

Torsdag den 14. marts 1996 kl. 19.30

på Herning station. Ikke programsat.

Fredag den 22. marts 1996 kl. 19.30

på Randers station. Erindringer fra en lang karriere ved statsbanerne, ved Søren Peter Laursen.

Onsdag den 17. april 1996 kl. 19.30

på Skt. Knuds Skole i Ryesgade i Århus. Foredrag om sporvogne ved Ole Linå Jørgensen.

Troels Lenchler Poulsen

Møder i København

Medlemsmøderne i København afholdes på *Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183B, 2100 København Ø.*

Onsdag den 17. april 1996 kl. 19.30:

»Færger og færgeoverfarter«. Vort medlem Ernst Möbius vil vise lysbilleder og causere over emnet ud fra sin samling af billeder, der rækker tilbage fra 1960'erne.

Åbent hus på Vogn-Ex,

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Tirsdag den 27/2-1996 kl. 19.00-22.00

Tirsdag den 26/3-1996 kl. 19.00-22.00

Tirsdag den 30/4-1996 kl. 19.00-22.00

Tirsdag den 28/5-1996 kl. 19.00-22.00

Møder i Nordjysk afdeling

Alle møder holdes på Forchhammersvej 7 i Aalborg.

Onsdag den 6. marts 1996 kl. 19.00

HFHJ med damp og diesel. Kina damp.

Onsdag den 3. april 1996 kl. 19.00

Skinnebusser på tysk. Mariaxellerbahn.

Farvel til dampen.

Ændringer kan forekomme!

Frank Sørensen, tlf. 98 24 00 54

NYT!

Fax til Jernbanebøger
33 93 20 02



Nyheder

MED CAROLINE FRA HØRVE TIL VÆRSLEV

Best. nr. 0047. Pris kr. 160,-

Længe ventet - nu er den der. Med Caroline fra Hørve til Værslev. Bogen om HVJ er nr. 47 i DJKs monografier om danske jernbaner. Rigt illustreret, 96 s. med historisk gennemgang, skemaer, kort, sporplaner over samtlige stationer, materieltegninger i 1:87 og nøjagtige kort, der viser banens linjeføring.

SKÆLSKØRBANEKALENDEREN 1996

Pris kr. 25,-

Foreningen Dalmose-Skælskorbanen står bag udgivelsen af denne kalender, der med tegnet forside af Erling Nederland byder på

Fortsættes på bagside!



jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

Wilhelm Frendrup, Naskovvej 62 A,
2500 Valby, 36 46 22 55

Medarbejdere

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

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

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

Bladekspedition

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

Produktion: 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 1996 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 260,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1995)..... kr. 175,00
Husstandsmedlemmer kr. 175,00
Firmakontingent
(inkl. 6 annoncer à 1/8 side)..... kr. 2000,00

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

Norsk giro 0806 190 4833
Svensk giro 547137-0

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.
- Carsten Buhl,
Refshalevej 8, 4930 Maribo,
Tlf. 53 88 43 54
- 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,
Blishonevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup.
Tlf. 98 38 31 27.
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trøjborgvej 2C, 3.tv., 8200 Århus N.
Tlf. 86 16 03 08.
- Alf Blume (suppleant),
Palholmterre, 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. & fax 33 93 20 02, Postgirokonto 3 17 91 76.
Ved: Birger Bruun og H.C. Halvard.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsudvalget

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

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

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

DJKs midtjyske afdeling

Troels Lenchler Poulsen,
Bygaden 15, Torrild, 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 weekenden: 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, Noddevej 27,
Stæ, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Martins, 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. 38 74 70 32.

12 nyere og ældre danske jernbane-fotos: F.eks. af gamle DSB-lyntog, Silkeborg-Kjellerup-Rødkjærsbro banen samt fra bygningen af den faste Storebæltsforbindelse.

På sporet af 1995

Best. nr. 0532. Pris kr. 120,-

64 sider, fortrinsvis billeder.

Forlaget Holsunds årlige billedkavalkade fra Danske baner. Årbogen, der behandler aktuelle emner som nye tog, driftsforhold, moderniseringer og lukninger i artikler, krydret med billeder fra hele landet er i handelen for jul. Fik du den ikke som mandelgave, er chancen der nu.

Da toget kom til Farum

Best. nr. 0716. Pris kr. 60,-

Af Helle S. Larsen.

Udgivet af Farums arkiver og museer.

Denne samling fra lokale arkiver i format A4, 74 sider, omhandler Slangerupbanens historie set fra »gadesiden«. Det er en guldgrube for den der ønsker at kende banens indplacering i lokalsamfundet, og de virkninger anlægget og driften af denne senere medførte. Et velkomment supplement til de kendte bøger om Slangerupbanen.

Jernbanens ABC

Best. nr. 9400. Pris kr. 280,-

17 disketter HDD. Min. systemkrav: 386 og op. Win. 3.1, VGA, 28 MB ledig plads på HD. Udgivet af Holsund til brug på computere med Windows.

Aktuelt multimedialeksikon med ca. 100 billeder ledsaget af lyd og små filmsekvenser til at se på hjemmecomputeren er en ny-skabelse for danske jernbaneinteresserede. Førende danske jernbaneskribenter har samarbejdet om at samle historiske, aktuelle materiel- og signaltekniske fakta, regnskaber og nøgletal, data og nyheder om Storebælt og mange andre nyttige oplysninger i en helhed, der på elegant vis præsenteres i et program til afvikling på en moderne PC.

Stednavneforkortelser

Best. nr. 0233. Pris kr. 64,-

Af Morten Flindt Larsen. Udgivet af Bane Bøger, 40 sider og ikke et eneste billede.

Samtlige stednavneforkortelser anvendt ved DSB gennem tiderne: for, nu og fremtidig planlagte incl. automobilekspeditioner, rejsebureauer og andre uden sporforbindel-

se. Ordnet alfabetisk efter forkortelsen i en kolonne og efter det fulde navn i en anden.

Fra Odin til G.F. Ursin

Best. nr. 0611. Pris kr. 168,-

80 sider. Af Mogens Nørgaard Olesen

En gammel skik med at give lokomotiver navne blev genoptaget da EA-maskinerne fik navne efter kendte danske personligheder. Bogen er illustreret med fotos af nogle gamle damplokomotiver samt de nye EA-maskiner. Med oplysninger om hvem de er opkaldt efter.

OPRYDNINGSSALG

Fugleflugtslinien - die Vogelfluglinie

Best. nr. 9002. Pris kr. 100,-

Stærkt begrænset oplag.

Udgivet 14. maj 1963 af Deutsche Bundesbahn og Danske Statsbaner i anledning af Fugleflugtsliniens åbning. 162 sider.

Tosproget værk om planlægning og bygningen af den vigtige trafiklinie mod Sydvest, illustreret med talrige officielle billeder og pressefotos, indstukket kort over færgehavne og broer med sporanlæg og tværsnit af konstruktionsdetaljer på dansk og tysk side.

Sporhunden



Der blev gættet flittigt og rigtigt i juledagene på jernbanens »krydser«, mange fandt frem til løsningen som vist. Vinder blev Jens

Birch, Sorø, som har fået tilsendt en bogpakke.

Sporhunden har søgt vinterskjul på én af



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

FÆRGEOVERFARTSLEDEREGENSKABER 16

de større og samtidig meget smukke DSB-stationer. Heldigvis kan man stadig enkelte steder nyde fordums arkitektur tilpasset nutidens krav om hurtighed og funktionsduelighed. Foto den 10. okt. 1994 af Jan Forslund.

Send navnet på stationen til: Jernbanen, Vasevej 19A, 2840 Holte, inden 25. marts og du er med i næste lodtrækning.

/JF