



# jernbanen

3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

JUNI - AUGUST 1996







## Det gamle foto (21)

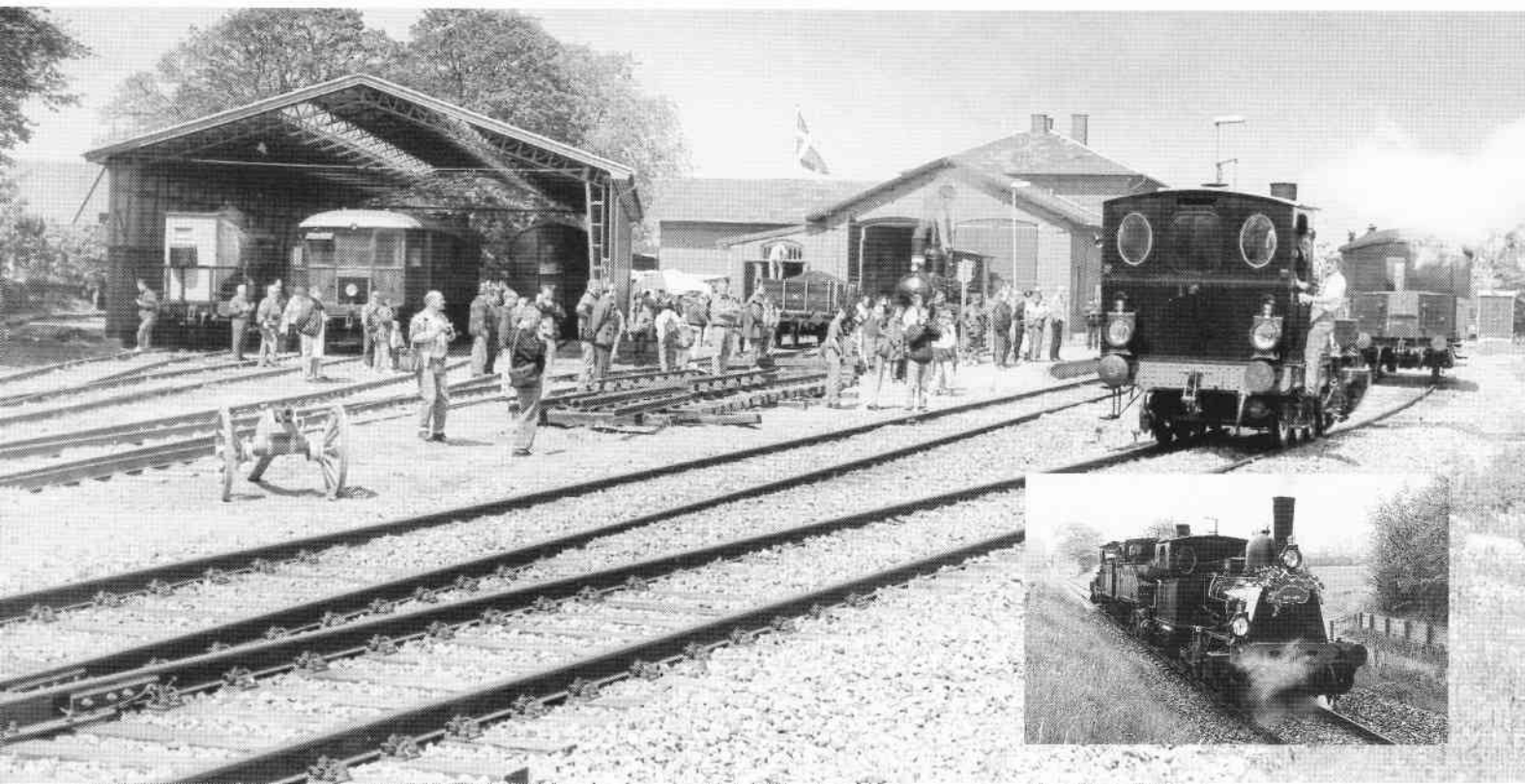
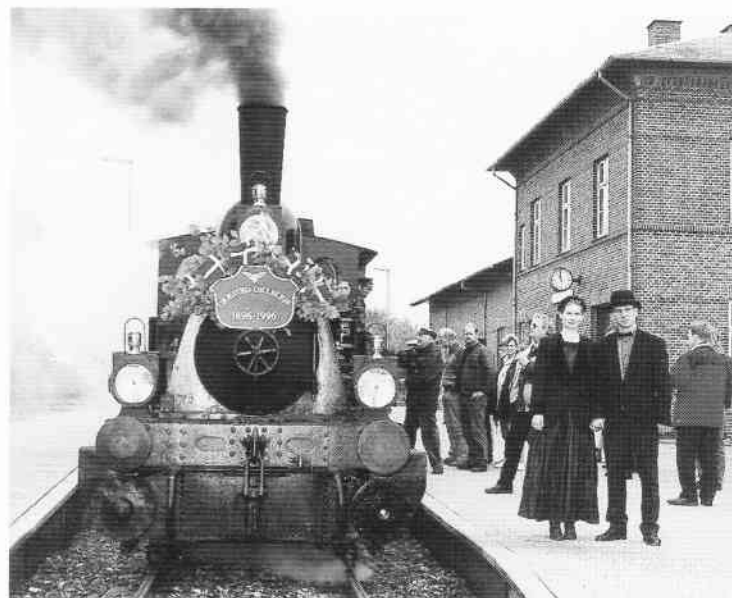


Jernbaneklubbernes tidligste aktiviteter må i dag også betegnes som museale i sig selv! Her et glimt af ØSJS 7 fra dets tid som privatbane-ejet damplokomotiv og reserve for Køge-banernes dieseltrækkraft. 19. november 1962 var lokomotivet fyret op i anledning af Dansk Jernbane-Klubs afskedstur på Køge-Ringsted Banen, hvor det ses her, Foto: O. Bøye.

**Forsiden:** Sommer var det - og det bliver det forhåbentlig igen! Et aktuelt »skud« af John Hansen ved Klovermosen i Odense. MRD 4280 er under indkørsel fra Svendborg med RV 2845, 14. maj 1996. Til venstre skimtes det gamle godsspor til Fruens Bøge.

**Indersiden:** Veteran-træffet i pinsen i Græsted med fejring af Græsted-Gilleleje banens 100 års jubilæum blev en stor succes. Trods trist vejr var der sort af mennesker, der besøgte såvel Nordsjællands Veteranotogs område og nye vognhal som de mange flotte køretøjer fra Dansk Jernbane-Klub, DSB damp, Nordsjællands Veterantog og Damptrømlklubben. Kørslen i anledning af veterandagene bød blandt andet på den sjældne oplevelse at se tre arbejdende damplokomotiver i ét tog! Til højre jubilæumstoget ved perron - med Græsted

stations beboere og træf-koordinatorer Dorthe Plum & Søren Lindkilde i stiligt dress til højre, 25. maj (Ole-Chr. Munk Plum). Nedenfor en oversigt over stationsterrænet med den nye vognhal til venstre med LNJ M 4, DSB K 563 midtfor og ØSJS 6 til højre (Peer Lauritzen). Indsat nederst: ØSJS 6, OKMJ 14 og DSB K 563 på vej, 27. maj (Ole-Chr. Munk Plum).





36. årgang nr. 3, juni 1996

#### jernbanen

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

#### Redaktion

Wilhelm Frendrup  
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

#### I REDAKTØRSTOLEN: Anders Riis

##### Indhold

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| Med veteranantog i sommerlandet .....  | 60 |
| FC Skagen .....                        | 63 |
| Ny Stenafærge .....                    | 64 |
| Rejsemål Østtyskland .....             | 66 |
| Den lange vej under Storebælt .....    | 68 |
| Jagten på de sære røgkammerdøre .....  | 71 |
| Første kommercielle veteranantog ..... | 74 |
| Jernbanenyt, kort fortalt .....        | 76 |
| • DSB .....                            | 76 |
| • Privatbanerne .....                  | 80 |
| • Veteranbanerne & Udland .....        | 83 |
| Reglosprinter .....                    | 82 |
| Bogameldelser .....                    | 83 |
| Læserne skriver .....                  | 84 |
| DJK Nyt .....                          | 85 |
| Jernbanebøger .....                    | 86 |
| Ordhunden .....                        | 88 |

Nr. 4, 1996 ventes udsendt ultimo august 1996 under redaktion af Wilhelm Frendrup.

##### Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 4/1996 - 1. juli 1996  
Sidste frist for stof til nr. 5/1996 - 1. sep. 1996.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 4. juli 1996.

# DJK skal være en rummelig forening

## Af Preben Clausen

I Jernbanen nr. 1 spørges der: »Er du tilfreds med DJK?«. Jeg tror ikke, at der er et entydigt svar på dette spørgsmål, da DJK består af ca. 1.500 medlemmer. Selvfølgelig er det godt for en bestyrelse at vide, om det er den rette vej den bevæger sig ad, for ellers må signalerne ændres, for bestyrelsen er til for medlemmerne, og ikke omvendt.

Som jernbaneentusiast har man mange muligheder for at forske i eller interessere sig for vidt forskellige retninger indenfor jernbaner, men alligevel minder entusiaster om hinanden, enten man er i Frankrig eller i Danmark. Nogle interesserer sig for badenymfer nu i den varme tid, men det er dog toget, vognene, sporet, signalerne eller kammeratskabet i DJK, der er det væsentlige for entusiastten.

Jeg har haft den personlige glæde, at Danmarks Radio P2 har været så venlige at lave en musikudsendelse med togtitler eller titler med tilknytning til tog, jernbane eller

lignende. Den blev udsendt en fredag i april, og jeg fik nogle tilkendegivelser fra andre entusiaster, som havde hørt udsendelsen, og det er glædeligt, at tog og musik kan kombineres.

I tyve år har jeg været med i bestyrelsen for DJK, og vi taler ofte om at få fornyet bestyrelsen med yngre kræfter. Det ser ud til, at denne fornyelse er på vej, og jeg vil nu håbe på, at de yngre kræfter anvendes på at styrke DJK med alle dens brogede medlemmer.

For nogle medlemmer er det vigtigst med veteranbanerne, for andre er det bogudgivelser eller noget helt tredje. Da er det, at man som bestyrelsesmedlem skal holde tungen lige i munden og tænke på helheden i DJK, ellers kan det

gå helt galt. Danmark er et lille land med flere klubber, og hvis det stod til jernbanens redaktør, burde DJK have ca. 5.000 medlemmer. Hvis det tal nogensinde skal opnås, skal man ihvertfald skabe sammenhold og se på helheden i DJK.

Med det vil jeg ønske medlemmerne en fortsat god sommer, og god fornøjelse med lige netop din særinteresse. □



## Særtilbud til nye medlemmer!

Et spændende år for de danske jernbaner står for døren: 1997 er året, hvor de danske jernbaner runder 150 år. Året, hvor jernbanefærgerne runder 125 år. Året, hvor al jernbanetrafik i Danmark for første gang knyttes sammen i et net, når den faste forbindelse over og under Storebælt tages i brug. På privatbanerne vil næste generation af materiel for alvor brede sig i form af IC2-tog og - ja, hvem ved..?

Alt dette gør »jernbanen«s redaktion naturligvis noget særligt ud af. Jernbanens læsere inviteres med, hvor det sker, med ekstra reportager og baggrundsstof om de aktuelle begivenheder.

Og derudover er jernbanen som hidtil bladet, der forsøger systematisk at dække alle de aktuelle begivenheder på det danske jernbanenet. Det fortsætter vi naturligvis med, og forsøger samtidig at være endnu mere aktuelle - med kortere deadlines for de seneste nyheder.

Kort sagt: Vi satser ekstra på jernbanen, og det vil vi gerne dele med så mange som muligt. Derfor har vi et særligt godt tilbud til nye medlemmer lige nu:

Betal allerede nu kontingentet for 1997, så får du jernbanen første gang ultimo august 1996 - og hele 1997 med, altså ni numre!

**Sådan gør du:** Indbetal 1997-kontingentet på 275 kroner på foreningens

postgirokonto 5 55 38 30,  
Dansk Jernbane-Klub, kassereren,  
Kalvebod Brygge 40,  
1560 København V.

Anfør i »meddelelser til modtageren«: Nyt medlem, særtilbud, 1997. Husk naturligvis dit navn og adresse.

Tilbuddet gælder naturligvis også nye juniormedlemmer (til og med 17 år), der slipper med 190 kroner, og seniormedlemmer (fra 67 år), der betaler 225 kroner.

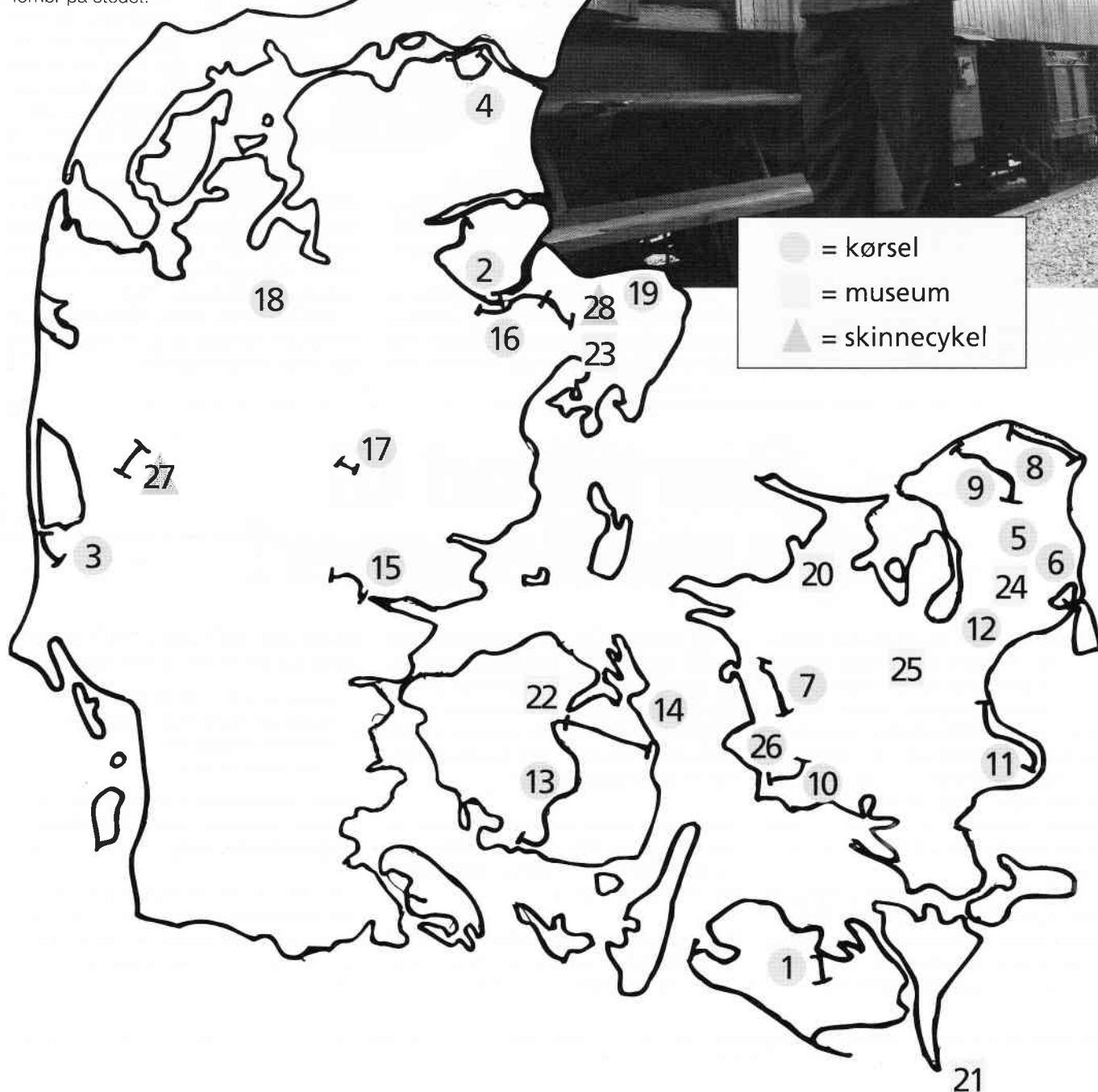
# Med veteranantog i sommerlandet

Flere steder end nogensinde før kører der i år veteranantog eller andre skinne-interessante sager på danske baner.

Såvel Dansk Jernbane-Klubs egne veteranantog som de øvrige af slagsen nyder udbredt interesse blandt klubbens medlemmer, og med nedenstående oversigt søger Jernbanens redaktion ud fra de foreliggende oplysninger at honorere et ønske, som mange af medlemmerne udtrykkeligt har ytret overfor redaktionen.

Redaktionen har forsøgt at få oplysningerne så korrekte som muligt, men fralægger sig ethvert ansvar for fejl og mangler i oplysningerne.

Husk, at dit DJK-medlemskort giver ret til gratis rejse med nogle af DJKs veteranantog - forhør på stedet!



# DJKs veteranbaner

Generelt vedrørende køreplanen:

Køredagene er angivet under hvert tog i køreplanen.

D = Kører normalt som damptog

M = Kører normalt som motortog

+ = Kører, togart ikke angivet

- = Toget kører ikke til/fra denne station

x = Toget stopper kun, såfremt der er rejsende at optage eller afsætte

| = Toget er gennemkørende ved denne station

Ingen angivelse: Toget kører ikke den angivne dag.

## 1) Maribo-Bandholm havn (8,0 km)

Operator: Museumsbanen Maribo-Bandholm / Dansk Jernbane-Klub

|                 |    |       |       |       |    |     |
|-----------------|----|-------|-------|-------|----|-----|
| Maribo          | af | 10.10 | 13.10 | 15.10 | km | 0,0 |
| Grimstrupvej T  |    | x     | x     | x     | km | 2,2 |
| Maglemer T      |    | x     | x     | x     | km | 4,1 |
| Merritskov T    |    | x     | x     | x     | km | 5,8 |
| Bandholm        | an | 10.37 | 13.37 | 15.37 | km | 7,5 |
| Bandholm Havn T | an | 11.00 | 14.00 | 16.00 | km | 8,0 |

|                 |    |       |       |       |    |     |
|-----------------|----|-------|-------|-------|----|-----|
| Bandholm Havn T | af | 11.10 | 14.10 | 16.10 | km | 0,0 |
| Bandholm        | af | 11.20 | 14.10 | 16.10 | km | 0,5 |
| Merritskov T    |    | x     | x     | x     | km | 2,2 |
| Maglemer T      |    | x     | x     | x     | km | 3,9 |
| Grimstrupvej T  |    | x     | x     | x     | km | 5,8 |
| Maribo          | an | 11.47 | 14.47 | 16.47 | km | 8,0 |

|                       |   |   |   |
|-----------------------|---|---|---|
| Torsdage i juli       | D | D | D |
| Lørdage i juli        | D | D |   |
| Søndage til 25/8      | D | D | D |
| Øvrige dage 15/7-26/7 | M | M |   |
| 13/10, 14/10          | D | D |   |

Billetpris Maribo-Bandholm tur/retur: 30 kr.  
Børn halv pris  
Tlf. 53 88 04 96 / 53 88 85 45

## 3) Nørre Nebel-Nymindegab (7 km)

Operator: Mariager-Handest Veteranjernbane / Dansk Jernbane-Klub

Kørsel med motortog søndage 4. august til 1. september. Ved redaktionens slutning medio juni var togtiderne endnu ikke fastlagt. Oplysning om togtider på 98 54 18 64 (MHVJ; Mariager).

## 4) Aalborg-Gug-Aalborg Ø (19,0 km)

Operator: Limfjordsbanen / Dansk Jernbane-Klub

|             |    |       |       |    |      |
|-------------|----|-------|-------|----|------|
| Aalborg DSB | af | 10.10 | 13.10 | km | 0,0  |
| Østerådal T |    | x     | x     | km | 3,5  |
| Gug T       |    | x     | x     | km | 4,5  |
| Aalborg Ø   | an | 10.37 | 13.37 | km | 19,0 |

|             |    |       |       |    |      |
|-------------|----|-------|-------|----|------|
| Aalborg Ø   | af | 11.10 | 14.10 | km | 0,0  |
| Gug T       |    | x     | x     | km | 14,5 |
| Østerådal T |    | x     | x     | km | 15,5 |
| Aalborg DSB | an | 11.47 | 14.47 | km | 19,0 |

|                 |   |   |
|-----------------|---|---|
| Søndage til 8/9 | D | D |
| Torsdage i juli | M | M |

Billetpris: Aalborg-Aalborg Ø tur/retur: 45 kr. Børn 25 kr.

Derudover køres juletræstog (damp) Aalborg-Gistrup (8,7 km hver vej) lørdag 7. december og søndag 8. december. Afgangstider for juletræstogene fra Aalborg: 10.30 og 13.30.

## 2) Mariager-Handest-Faarup-Randers Regnskov (Mariager-Handest 16,6 km, Mariager-Randers Regnskov 35,3 km)

Operator: Mariager-Handest Veteranjernbane / Dansk Jernbane-Klub

|                  |    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |    |      |
|------------------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|------|
| Mariager         | af | 10.00 | 11.00 | 12.05 | 13.00 | 14.00 | 15.00 | 16.05 | 16.30 | 19.00 | km | 0,0  |
| Lunddalen T      |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 3,6  |
| Fjeldsted T      |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 5,4  |
| True             | af | 11.28 | 12.29 | 13.23 | 15.28 | 16.33 | 16.53 | 19.18 |       |       | km | 8,0  |
| Brødios T        |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 9,3  |
| Vester Torslev T |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 11,5 |
| Glenstrup T      |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 14,0 |
| Handest          | an | 10.39 | 11.50 | 12.50 | 13.45 | 14.39 | 15.50 | 16.50 | 17.15 | 19.35 | km | 16,6 |
| Faarup øst       | af | 10.58 | -     | -     | -     | 14.39 | -     | -     | -     | -     | km | 19,7 |
| Randers DSB      | an | 11.25 | -     | -     | -     | 15.25 | -     | -     | -     | -     | km | 34,4 |
| Randers Regnskov | an | 11.35 | -     | -     | -     | 15.35 | -     | -     | -     | -     | km | 35,3 |

|                  |    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |    |      |
|------------------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|------|
| Randers Regnskov | af | 10.20 | -     | -     | -     | 14.10 | -     | -     | -     | -     | km | 0,0  |
| Randers DSB      | af | 10.25 | -     | -     | -     | 14.15 | -     | -     | -     | -     | km | 0,9  |
| Faarup øst       | af | 10.55 | -     | -     | -     | 14.50 | -     | -     | -     | -     | km | 15,6 |
| Handest          | af | 11.05 | 12.05 | 13.05 | 14.15 | 15.05 | 16.05 | 17.05 | 17.45 | 20.00 | km | 18,7 |
| Glenstrup T      |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 21,3 |
| Vester Torslev T |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 23,8 |
| Brødios T        |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 26,0 |
| True             | af | 11.28 | 12.33 | 14.38 | 15.25 | 16.33 | 18.08 | 20.18 |       |       | km | 27,3 |
| Fjeldsted T      |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 29,9 |
| Lunddalen T      |    | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | x     | km | 31,7 |
| Mariager         | an | 11.50 | 12.55 | 13.45 | 15.00 | 15.50 | 16.55 | 17.45 | 18.30 | 20.35 | km | 35,3 |

|                        |   |   |   |   |   |   |
|------------------------|---|---|---|---|---|---|
| Søndage til 18/8       | M | D | M | M | D | M |
| Man- & onsdage til 7/8 |   |   |   |   |   | M |
| Torsdage til 8/8       |   |   |   | D |   | D |
| Søndag 18/8 & 25/8     |   | D |   |   | D |   |

Billetpris-eksempler:

Mariager Handest tur/retur 40 kr. - Randers-Mariager tur/retur 60 kr. - Randers-Faarup tur/retur 30 kr.

Børn halv pris.

Tlf. 98 54 18 64 el. Mariager Turistbureau 98 54 13 77

## 5) Blovstrød banen (1,0 km, sporvidde 700 mm)

Operator: Dansk Jernbane-Klubs andeling for småsporsmateriel. Kørsel med motormateriel fra industribaner og roebaner.

Køredage: Søndagene 30/6, 14/7, 26/7, 18/8, 1/9, 15/9, 13/10 og 20/10.  
Desuden lørdag 15/8 - banens 15 års fødselsdag.  
Afgang fra Blovstrød Teglværk klokken 12, 13, 14, 15, 16.  
Tlf. 48 17 08 18.

## 6) Rundt om København (20,0 km)

Operator: D-maskine gruppen / Dansk Jernbane-Klub

|             |    |       |       |       |    |      |
|-------------|----|-------|-------|-------|----|------|
| København H | af | 11.40 | 12.40 | 13.40 | km | 0,0  |
| Østerport   | af | 11.46 | 12.46 | 13.46 | km | 3,1  |
| Nørrebro    | af | 12.05 | 13.05 | 14.05 | km | 9,6  |
| København H | an | 12.30 | 13.30 | 14.30 | km | 20,0 |

|                     |   |   |   |
|---------------------|---|---|---|
| Søndag 11/8 og 18/8 | + | + | + |
|---------------------|---|---|---|

Billetpris: Voksne 33 kr., børn 16 kr.  
Tlf. 75 86 21 20.

## 7) (Slagelse)-Høng-Gørlev (17,8 km)

Operator: D-maskine gruppen / Dansk Jernbane-Klub

|          |    |       |        |       |        |    |      |
|----------|----|-------|--------|-------|--------|----|------|
| Gørlev   | af | -     | 12.40  | 14.15 | 16.40  | km | 0,0  |
| Høng     | an | -     | 12.55  | 14.30 | 16.55  | km | 12,8 |
| Høng     | af | 10.35 | 12.58H | 14.35 | 16.58H |    |      |
| Slagelse | an | 10.57 | 13.13H | 14.57 | 17.13H | km | 17,8 |

|          |    |       |        |       |   |    |      |
|----------|----|-------|--------|-------|---|----|------|
| Slagelse | af | 11.35 | 13.19H | 15.35 | - | km | 0,0  |
| Høng     | an | 11.57 | 13.34H | 15.57 | - | km | 5,0  |
| Høng     | af | 12.05 | 13.40  | 16.05 | - |    |      |
| Slagelse | an | 12.20 | 13.55  | 16.20 | - | km | 17,8 |

|                     |   |   |   |   |
|---------------------|---|---|---|---|
| Søndag 11/8 og 18/8 | + | + | + | + |
|---------------------|---|---|---|---|

H: Forbindelse til/fra denne station sker med ordinært HTJ-tog.

Billetpris-eksempler:

Slagelse-Gørlev tur/retur 40 kr., børn 20 kr.

Høng-Gørlev tur/retur 20 kr., børn 10 kr.

Tlf. 75 86 21 20.

## Øvrige veteran- og turistbaner:

### 8) Helsingør Grønnehavn-Hornbæk-Gilleleje (24,0 km)

Operator: Nordsjællands Veterantog

|            |    |       |       |    |      |
|------------|----|-------|-------|----|------|
| Grønnehavn | af | 10.15 | 14.15 | km | 0,0  |
| Gilleleje  | an | 11.19 | 15.19 | km | 24,0 |

|            |    |       |       |    |      |
|------------|----|-------|-------|----|------|
| Gilleleje  | af | 12.02 | 16.02 | km | 0,0  |
| Grønnehavn | an | 13.08 | 17.08 | km | 24,0 |

|                  |   |   |
|------------------|---|---|
| Søndage til 25/8 | D | D |
|------------------|---|---|

Billetpris: Helsingør Grønnehavn-Gilleleje tur/retur: 50 kr. Børn 25 kr.

### 9) Hillerød-Tisvildeleje (24,7 km)

Operator: Nordsjællands Veterantog

|              |    |       |       |    |      |
|--------------|----|-------|-------|----|------|
| Hillerød     | af | 10.37 | 13.37 | km | 0,0  |
| Tisvildeleje | an | 11.20 | 14.20 | km | 24,7 |

|              |    |       |       |    |      |
|--------------|----|-------|-------|----|------|
| Tisvildeleje | af | 12.10 | 15.10 | km | 0,0  |
| Hillerød     | an | 12.55 | 15.55 | km | 24,7 |

|                  |   |   |
|------------------|---|---|
| Søndage til 25/8 | M | M |
|------------------|---|---|

Billetpris: Hillerød-Tisvildeleje tur/retur: 50 kr. Børn 25 kr.

Der køres på Hillerød-Frederiksværk-Hundested banen med damp og fredag 19. juli og lørdag 20. juli. Juletræsdamp tog kører til Kildeport på GDS 8., 9., 15. og 16. december.  
Tlf. 31 18 28 26 (efter 17).

### 10) Dalmose-Skælskør (11,5 km)

Operator: Foreningen Dalmose-Skælskør Banen

|          |    |       |       |       |    |      |
|----------|----|-------|-------|-------|----|------|
| Skælskør | af | 11.45 | 13.45 | 15.45 | km | 0,0  |
| Dalmose  | an | 12.20 | 14.20 | 16.20 | km | 11,5 |

|          |    |       |       |       |    |      |
|----------|----|-------|-------|-------|----|------|
| Dalmose  | af | 12.30 | 14.30 | 16.30 | km | 0,0  |
| Skælskør | an | 13.05 | 15.05 | 17.05 | km | 11,5 |

|                      |   |   |   |
|----------------------|---|---|---|
| Lørdage 6/7 til 10/8 | M | M | M |
| Søndage 7/7 til 11/8 | M | M | M |
| Torsdag 17/10        | M | M | M |

Søndag 11. august tillige trafik på Dalmose-Næstved (24,7 km).

Afgang Dalmose->Næstved 8.55, 12.30 og 16.30

Næstved->Dalmose 10.35, 14.35 og 18.05

Tlf. 53 59 67 98 (søndage 11.15-15.45).

Skælskør Turistbureau 53 59 53 74 / 53 59 69 90

**11) Køge-Rødvig (31,7 km)**

»Havheksen«

Operator: Østsjællandske Jernbaneklub

|               |       |       |       |       |         |
|---------------|-------|-------|-------|-------|---------|
| Køge.....af   | 10.30 | 13.30 | ..... | ..... | km 0,0  |
| Rødvig.....an | 11.27 | 14.27 | ..... | ..... | km 31,7 |
| Rødvig.....af | 12.05 | 15.26 | ..... | ..... | km 0,0  |
| Køge.....an   | 12.58 | 16.38 | ..... | ..... | km 31,7 |

Søndage 7/7 til 28/7

Billetpris tur/retur: Voksen 45 kr., barn 30 kr.

Anden kørsel med Østsjællandske Jernbaneklub:

Lørdag 29. juni: Herluf Trolle toget Køge-Næstved.

Lørdag 29. juni: Tivoli-toget Køge-København.

Søndagene 4., 11., 18. august: Hønsetoget Køge-Høje Tåstrup.

Lørdag 19. oktober: Lovfaldstur Køge-Hårlev.

Søndag 15. december: Juletoget.

Tlf. 40 52 26 55.

**12) Hedelands Veteranbane, Hedeland (3 km, sporvidde 700 mm)**

Operator: Industribaneklubben, Kørsel med industri-banemateriel.

Udgangspunkt: Hedehusgård st., Brandhøjgårdsvej 2, Hedehusene.

Køredage: Søndage frem til 8. september.

Afgangstider: 10.50, 11.25, 12.00, 12.35, 13.10,

13.45, 14.20, 14.55, 15.30, 16.05.

Billetpris tur/retur: Voksne 20 kr, børn 10 kr.

Tlf. 46 56 39 76/36 46 94 12 (18-20).

**14) Odense-Nyborg Færgehavn (29,5 km)**

Operator: DSB Jernbanemuseum/DSB Museumstog Vest.

Kører: Dagligt 8. til 21. juli samt 14. til 20. oktober.

Fra Odense 10.15 og 14.15, fra Nyborg Færgehavn 11.26 og 15.26.

Billetpris: Tur/retur 60 kr, børn 30 kr.

Billetten gælder tillige som entrébillet til Jernbanemuseet.

Tlf. 66 13 66 30 (DSB Jernbanemuseum).

**15) Vejle-Jelling (14,0 km)**

Operator: Lokomotivklubben KLK

|                 |       |       |       |       |         |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|---------|
| Vejle.....af    | 11.45 | 13.45 | 15.45 | ..... | km 0,0  |
| Grejsdal.....af | 11.45 | 13.45 | 15.45 | ..... | km 4,6  |
| Jelling.....an  | 12.20 | 14.20 | 16.20 | ..... | km 14,0 |
| Jelling.....af  | 12.30 | 14.30 | 16.30 | ..... | km 0,0  |
| Grejsdal.....af | 12.30 | 14.30 | 16.30 | ..... | km 9,6  |
| Vejle.....an    | 13.05 | 15.05 | 17.05 | ..... | km 14,0 |

Søndage 7/7 &amp; 21/7-4/8

13/7 og 14/7 NB)...

Søndag 11/8.....

NB) Lørdag 13/7 og søndag 14/7 udsendes togene fra, hhv. kører videre til, Vejle Havn.

Tlf. 75 58 60 60.

**16) Randers-Allingåbro (19,7 km)**

Operator: Djursland for fuld Damp.

Entrepreneur: DSB Museumstog Vest

|                    |       |       |       |       |         |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|---------|
| Randers DSB.....af | 10.05 | 14.05 | ..... | ..... | km 0,0  |
| Strømmen.....af    | 10.15 | 14.15 | ..... | ..... | km 2,0  |
| Allingåbro.....an  | 10.55 | 14.55 | ..... | ..... | km 19,7 |
| Allingåbro.....af  | 11.30 | 15.30 | ..... | ..... | km 0,0  |
| Strømmen.....af    | 12.10 | 16.10 | ..... | ..... | km 17,7 |
| Randers DSB.....an | 12.20 | 16.20 | ..... | ..... | km 19,7 |

Onsdage frem til 7/8

Lørdage i juli.....

Lørdag 29/6, 3/8-17/8

16/10, 17/10.....

Desuden aftenkørsel onsdag 14/8.

Billetpris tur/retur: Voksen 80 kr., barn 50 kr.

Tlf. 86 48 04 44.

**13) Faaborg-Korinth-Ringe-Odense**

(Faaborg-Korinth: 12,2 km, Faaborg-Odense: 51,4 km)

Operator: Syd Fyenske Veteranjernbane

|                |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |         |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| Faaborg.....af | 10.50 | 11.40 | 13.30 | 13.40 | 15.30 | 15.40 | 19.00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | km 0,0  |
| Korinth.....af | 12.10 | 13.10 | 14.00 | 14.30 | 16.00 | 16.10 | 19.30 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | km 12,2 |
| Ringe.....an   | 12.50 | 13.50 | 14.40 | 15.10 | 16.40 | 16.50 | 19.50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | km 29,0 |
| Odense.....af  | 16.45 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | km 51,4 |
| Odense.....af  | 17.20 | 11.30 | -     | 13.30 | -     | 15.30 | -     | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | km 0,0  |
| Korinth.....af | 12.25 | 13.30 | 14.25 | 15.30 | 16.25 | 16.25 | 19.45 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | km 22,4 |
| Ringe.....af   | 12.55 | 14.00 | 14.55 | 15.50 | 16.55 | 16.55 | 20.20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | km 39,2 |
| Faaborg.....an | 18.30 | 12.55 | 14.00 | 14.55 | 16.00 | 16.55 | 20.20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | km 51,4 |

Onsdag 26/6, 3/7.....

Onsdage 10/7 til 7/8.....

30/6, 7/7, 11/8, 18/8, 25/8.....

Søndage 14/7 til 4/8.....

Onsdag 16/10.....

Desuden afgang fra Lucienhøj T mod Faaborg 20.50 hver onsdag til 7/8

**17) Bryrup-Vrads (3,8 km)**

Operator: Veteranbanen Bryrup-Vrads

|                              |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bryrup.....af                | 11.40 | 13.40 | 14.20 | 15.20 | 16.20 | 17.20 | 19.00 | 20.00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vrads.....af                 | 11.30 | 14.00 | 15.00 | 16.00 | 17.00 | 18.00 | 19.40 | 20.40 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kører:                       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| Mandag til fredag, juli..... |       |       | +     | +     |       |       | +     | +     |       |       |       |       |       |
| Lørdage til 30/9.....        |       |       | +     | +     | +     | +     |       |       |       |       |       |       |       |
| Søndage til 30/9.....        | +     | +     | +     | +     | +     | +     |       |       |       |       |       |       |       |

De første tre søndage i december køres juletræstog.

Billetpriser tur/retur: Voksen 24 kr., barn 12 kr.

Tlf. 75 75 60 60.

**18) Hjerl Hede, Mosebrugsmuseet-Flyndersø (sporvidde 785 mm)**

Operator: Hjerl Hedes Frilandsmuseum

Banen er del af Hjerl Hedes Frilandsmuseum, Hjerl Hedevej 14, 7830 Vinderup.

Køredage (damp): Dagligt frem til 11. august mellem 12.00 og 16.45, afgang hvert kvarter 30/11, 1/12, 7/12, 8/12, 14/12, 15/12 mellem 11.00 og 16.45, afgang hvert kvarter. Billetpris til toget: 15 kr. pr. person.

Dertil kommer entrébilletten til Hjerl Hede. Tlf. 97 44 80 60.

**19) Stenvad-Fuglsø Tørvebane (ca. 2 km, sporvidde 600 mm)**

Operator: Mosebrugsmuseet i Nørre Djurs

Banen indgår i Mosebrugsmuseet i Nørre Djurs, Stendyssevej 16, Stenvad, 8586 Ørum Djurs. Den benytter en del af den oprindelige mosebrugsbane Stenvad-Fuglsø - som fortsat er i kommerciel drift til tørvetransport lokalt i Fuglsø mose.

Køredage for museets bane: Tirsdag, onsdag, torsdag og lørdag i perioden 25/6-31/8. Afgang klokken 10, 11, 12, 13, 14 og 15. Tlf. 86 38 13 19.

**Museer vedr. jernbanehistorie****20) Odsherreds Trafikmuseum, Hørve Station**

Udstilling om trafikhistorien i Odsherred. Åbent hver onsdag og lørdag i juni, juli og august kl. 10-14. Entré voksne 10 kr, børn 5 kr. Tlf. 53 45 07 52 (Dragsholm Bibliotek).

**21) Gedser Remise**

Urestaureret privatbanemateriel vises i remisen. Åbent onsdage frem til 25/9, kl. 10-12 og 14-16, samt søndage frem til 11. august, kl. 12-15. Entré voksne 15 kr, børn 5 kr. Tlf. 53 87 01 04.

**22) DSB Jernbanemuseet, Odense**

Dannebrogsgade 24, Odense.

Åbent alle dage 10-16.

Tlf. 66 13 66 30.

**23) Djursland Jernbanemuseum, Ryomgaard, Museumsvej 2, Ryomgaard**

Udstilling på ca. 500 kvm. i Ryomgaard Remise. Åbent hver dag frem til 15. september, samt i efterårsferien.

Entré voksne 20 kr, børn 10 kr.

Tlf. 86 39 59 11/86 39 24 70.

**Sporvogne og bytrafik****24) HT museum, Rødovre**

Islevdalsvej 119, 2610 Rødovre.

Museum for sporvogne og busser.

Åbent onsdage og søndage samt alle dage i efterårsferien, 10-16.

Lukket jul/nytår. Entré voksne 15 kr, børn 7 kr. Tlf. 42 91 23 91.

**25) Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm**

Sporvejshistorisk Selskab

Ved godset Skjoldenæsholm, mellem Roskilde og Ringsted.

Kørsel med Århus-sporvogn fra p-plads til museum (0,2 km, sporvidde 1000 mm).

Kørsel med københavnske sporvogne ad traceen fra den midtsjællandske jernbane.

Åbningstider frem til 20. oktober: Lørdag 13-17, søndag 10-17.

I skoleferierne tillige tirsdag, onsdag, torsdag 10-17.

Entré voksne 40 kr, børn 15 kr.

**26) Skælskør, remisen-havnepladsen**

Omstigningsklubben

Kørsel med københavnske sporvogne fra remisen til havnepladsen i Skælskør (ca. 0,5 km). Hver søndag 7/7-11/8, fra 10.30 til 16.00, ca. hver halve time.

Billetter: Voksne 8 kr, børn 5 kr.

Tlf. 31 28 22 67 (Søren Krogh-Andersen).

**Kørsel med skinnecykler****27) Herborg-Kongsholm (10,1 km)**

Videbæk-Skjern Veteran Jernbane

Udlejning af skinnecykler på delstrækning af Skjern-Videbæk. Hver dag frem til 31. oktober. Pris eks., pr. cykel: 4 timer 60 kr.

Henvendelse til Videbæk Turistervice, Falkevej 1, Videbæk, tlf. 97 17 37 17.

**28) (Strømmen Øst-) Allingåbro-Pindstrup (27,9 km/11,2 km)**

Djursland for fuld damp

Udlejning af skinnecykler. På køredage Randers-Allingåbro er kun strækningen Allingåbro-vest for Pindstrup farbar, ellers mellem et punkt ca. 1,2 km øst for Strømmen til vest for Pindstrup.

Henvendelse Allingåbro station, 86480444.

Pris-eks.: Kombi-billet til skinnecykel, enkelt togrejse Randers-Allingåbro eller omvendt, veteranrutebil-tur samt tilrejse med rutebil indenfor Århus Amt: Voksne 110 kr, børn 80 kr.



# FC Skagen -



## leg eller alvor...

### Af Anders Riis

- Tog 6 og tog 7 er kollideret mellem Ålbæk og Hulsig... Radio-meldingen, der kan gi' enhver jernbanemand koldsved på panden, toner frem på skærmen. Håndryggen over panden. Den bli'r sjaskvåd. Hånden på telefonen, Faicks nummer står under skriveunderlaget på bordet, men skal jeg ikke også ringe til CF...?

Spekulationerne bliver ikke længere:

- Du er afløst, lyder den ubønhørlige melding. Heldigvis er det ikke et øjebliksbillede, hentet fra Danmarks nordligste jernbane. Skagensbanen er kendt for sikkerhed og stabilitet, og så længe man retter sig efter forskrifterne i DSBs sikkerhedsreglement - eller blot én af dem - vil denne situation ikke opstå på skærmen.

Men selv uden den dramatik, det med nogen snilde er muligt at fremelske i den nye computersimulation »FC Skagen« - den første af sin slags på dansk - er der nok at gøre for den travle stationsbestyrer, der sætter sig ned og leger.

Grundlaget for FC Skagen blev udviklet som øvelsesprogram for Skagensbanens togledere, og derfor er skærm billedet faktisk det samme, som man ville møde, hvis man satte sig til den »rigtige« skærm med udsigt til spor 2 på Skagen banegård.



SBs Y-tog passerer Bunken, 29. august '95: Ys 12-Yp 24-Ym 1 (Keld Haandbæk). Øverst: FC Skagen, foto januar '93, Anders Riis.

To travle morgentimer med en stiliseret, men realistisk køreplan køres igennem, og man kan vælge at gennemføre morgenens kørsel »planmæssigt« - eller at lade computeren bombardere sig med problemer som »tilfældige« udfald af teknikken, manglende opløsninger af togvej, uorden ved overkørsler, træge sporskiftedrev eller slet og ret manglende kontakt med en station.

Nærheden til realiteternes verden er den store idé i FC Skagen, der - ud over at være fænomenal underholdning for såvel jernbane-interesserede som andre - er en fin indføring i, hvordan toggangen kan afvikles, og hvilke udfordringer en togleder stilles over-

for. Forhåbentlig dog ikke så hyppigt som i den »svære« udgave af spillet...!

Forlaget Holsund og RailSoft står bag Danmarks første jernbanesimulation, og det har ikke været uden børnesygdomme. I version 1.1 er de fleste dog rettet, og program-skaber Jens Vestergaards kombination af jernbane-sikkerhedsmæssig indsigt og edb-kunnen gør det spændende gang på gang at sætte sig til rette i stolen i »Skagen«.

Er man dus med sin pc'er, kan det anbefales - og har man lyst til mere, er der allerede endnu en simulation på vej: FC Dianalund. □



Stena Scanrail i Frederikshavn, set fra det ukrainske skoleskib »Khersones«. Foto juli '95: Anders Riis.

# Ny jernbane- færge til Stena - men...

Af Anders Riis

*Stena Scanrail's afløser er klar, men kommer ikke til at sejle med godsvogne - i hvert fald ikke lige nu. Foreløbig har nemlig hverken DSB, Stena eller andre instanser sagt ja til de nødvendige investeringer i et ombygget sporanlæg.*

Om alt går efter planen, tages den nybyggede færge »Stena Jutlandica« i brug på færgeruten mellem Frederikshavn og Göteborg, netop som disse linjer kan læses. Den nye Stena Jutlandica skal på Frederikshavn-Göteborg ruten løse to opgaver: Dels skal den træde i stedet for sin ældre navnesøster, der efter 13 års indsats over Kattegat bliver flyttet til andre farvande. Dels var det tanken, at den skal afløse jernbanefærgen Stena Scanrail, der siden jernbanefærgerutens start 7. december 1987 har været ene om at klare den skinnegående trafik over Kattegat.

Om det sidste bliver tilfældet, må tiden vise. Foreløbig er det eneste, der er fastlagt omkring jernbanefærgen Frederikshavn-Göteborg, at Stena Scanrail fortsætter i ruten frem til udgangen af december i år, men hvad der derefter skal ske, er endnu ikke afklaret, oplyser direktør Bent Kobberup, Stena Line i Frederikshavn, til jernbanen.

## Dækket ligger højere

- Den nye Stena Jutlandica passer ikke til det nuværende jernbane-færgeleje, forklarer Bent Kobberup og peger på, at færgen



Det er bl.a. her, der skal investeres ved godsfærgelejet i Frederikshavn. Foto juli 1995: Anders Riis.





Man fornemmer størrelsen af nye Stena Jutlandica, der her er »fanget« under den endelige færdiggørelse i Rotterdam, foråret 1996. Foto: Stena Line.

er bygget til at modsvare de nye, meget strengere sikkerhedsregler, der forventes at træde i kraft pr. 1. april 1997. Det er en medvirkende årsag til, at nederste vogn-dæk ligger ca. halvanden meter højere end på Stena Scanrail. Og skal de fire spor på den nye færge nogensinde opleve forbindelse med de lavere liggende skinner i Frederikshavn og Göteborg, betyder det en omfattende ombygning af sporanlæggene i land - på begge sider.

- Den ombygning er der foreløbig ingen, der har sagt ja til at investere i, og derfor vil Stena Jutlandica i hvert fald i første omgang ikke komme til at sejle med jernbanevogne, konstaterer Bent Kobberup, der oplyser, at niveauet for antal overførte godsvogne siden starten i 1987 har ligget nogenlunde stabilt mellem 4.000 og 6.000 om året. Ak-tuelt ligger det på 4.500.

Den nugældende transportaftale mellem Stena Line og jernbanerne udløber 31. december i år - og som sagerne ser ud nu, er konsekvensen af dét, at den til jernbane-brug ombyggede fragtfærge får endnu nogle måneders sejlads på ruten - frem til nytår.

I første omgang bliver Stena Jutlandica

da heller ikke indsat som fragtfærge: Som ideen var ved projekteringen, skal færgen i skolernes sommerferie indgå i den intensive ferietrafik med passagerer, og først efter sommerperioden begynde »rugbrøds-sej-ladsen« som fragtfærge med mindre be-manding. Også i efterårserien er sejlplanen lagt an efter, at »Jutlandica« nogle dage ind-går i passager-trafikken.

### Den ny Jutlandica

Stena Jutlandica er en såkaldt »Ropax«-færge - hvilket dækker over, at færgen kan bruges såvel til passager-transport som overførsel af gods i både skinne- og lande-vejsgående køretøjer.

Færgen lanceres som den største i Ste-na-koncernens flåde, med længde- og breddemål, der i store træk modsvarer de to passagerfærger »Stena Germanica« og »Stena Scandinavica«. Til gengæld bliver udseendet noget anderledes.

Nybygningen forsynes med forskellige nyheder på miljø-området - således er Ste-na Jutlandica som det første fartøj i den in-ternationale handelsflåde forsynet med ka-talysatorer til rensning af udstødningsgas-

ser fra samtlige hoved- og hjælpemotorer. Om de gode intentioner i miljømæssig ret-ning så også udstrækkes til brug af de fire spor på hoveddækket, må tiden vise.



### Data for Stena Jutlandica:

Længde: 180 meter.

Bredde: 28 meter.

Byggested: van der Giessen-de Noord værft, Rotterdam.

Værftspris: 660 mio. SEK / 150 mio.

NLG.

4 spor på hoveddæk, effektiv spor-længde 600 m.

Bilkapacitet: 130 lastbiler som fragtfær-

ge eller bemandet som passagerfærge:

500 personbiler / 1500 passagerer.

Kahytter: 50 4-køjes = 200 køjepladser.

To passagerdæk med restauranter,

butik, legerum og barer.

Fire MAN hovedmaskiner à 5.760 kW (= 7.370 HK).

Lasteevne 6300 tons dødvægt.

Fart 21,5 knob.

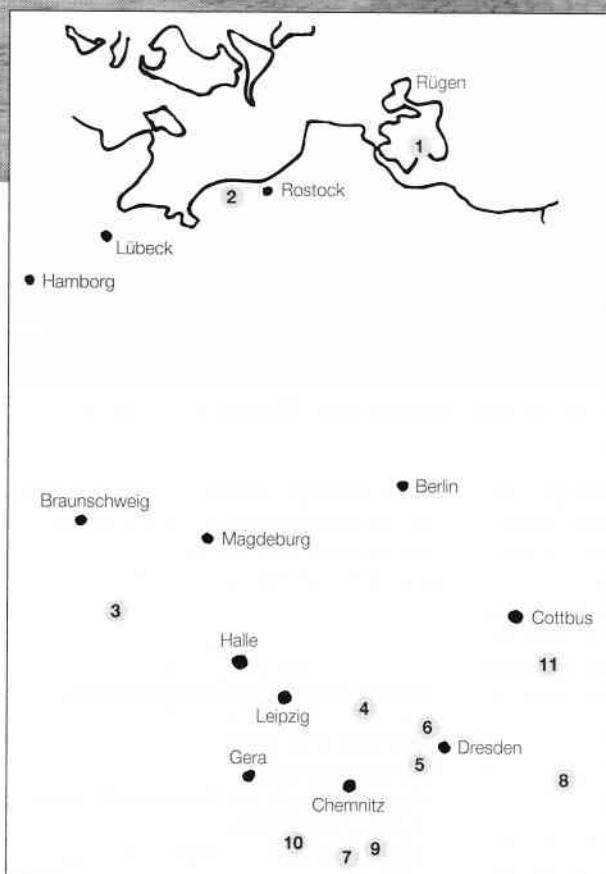
Stadig masser af damp hver eneste dag på østtyske smalsporsbaner, men ingen kan sige, hvor længe det bliver ved...

# Øst-tyskland - fortsat et rejsemål



99 321 på E22, Torvet i Bad Doberan, 4. maj 1996 (Anders Riis)

## for smalspors-entusiaster



Næsten seks år efter den tyske genforening er det glædeligt for dampvennerne at iagttage, at de østtyske smalsporsbaner damper videre, stort set i samme omfang som tidligere. At driftsformen er MEGET dyr, sætter imidlertid nok grænser for, hvor længe det kan fortsætte.

Godstog på smalspor findes nu kun to steder: En vis godstrafik opretholdes på Harzquerbahn ved brug af dieselloko af type 199 (omsporede normalsporsloko), ligesom den private Döllnitzalbahn, Oschatz-Mügeln-Kemmlitz, kører godstog med motorloko.

Sidste regelmæssige godstrafik med damp foregik på DB-strækningen Freital Hainsberg-Dippoldiswalde-Schmiedeberg og forsvandt med udgangen af 1994.

Med hensyn til materiellet er en stor del af damplokomotiverne til såvel Harzquerbahn som 750- og 900 mm-banerne fornyet gennemgribende siden 1991: Mange har fået nye kedler og en del sågar nye cylinderblokke og rammeværk. I februar 1996 har DB til gengæld udrangeret en stor del af de 750 mm-damplokomotiver, der er blevet overtalige som følge af bortfald af godstrafikken efter 1990, samt renoveringerne og den deraf følgende højere driftssikkerhed/ mindre behov for værkstedsreserve. 10 lokomotiver af type »Sächs. VIIK/VIIK nachbau« (1E1t) er i denne forbindelse udrangeret ligesom de sidste reserveloko af typen »Sächs. IVK« (B'B't).

I sommeren 1996 skulle det være muligt at opleve trafik på følgende smalsporsbaner i det østlige Tyskland:

### Putbus-Göhren

(1)

26,1 km lang rest af smalsporsnettet på Rügen med kælenavnet »Rasende Roland«. 1. januar 1996 »re-privatiseret« under navnet »Rügensche Kleinbahn« (RÜKB). Sporvidde 750 mm, ren dampdrift med syv driftsklare damploko: To oprindelige RÜKB-loko, 0D0t, nr. 52 & 53, bygget 1914 og 1925, numre i DR-tiden: 99 4632 og 99 4633, to 1D0t-loko bygget i 1938 til Kleinbahnen des Kreises Jerichow I (99 4801 og 99 4802), to »Sächs. VIIK Nachbau« (1E1t), bygget 1953-54 (99 782 og 99 784) samt det privatejede »Nicki +

Frank S« (0D0T2), bygget 1941. Driften varetages som entreprenør af det private Karsdorfer Eisenbahn Gesellschaft, og prisen for en returbillet hele banen igennem er DM 24 (ca. 95 kr). Daglig trafik året rundt, og livlig trafik i sommertiden.

### Bad Doberan-Kühlungsborn (2)

15,4 km badebane med sporvidden 900 mm, kælenavn »Molli«. Specielt for »Molli« er den trange passage gennem til dels ensrettede gader i Bad Doberan by. 1. oktober 1995 privatiseret under navnet »Mecklenburgische

Bäderbahn Molli« (MBB). Ren dampdrift med fem driftsklare damploko: 99 321-323 (1D1t), bygget til banen 1932, og 99 331 og 332 (0D0t), bygget 1951 til Wismut-værkernes industribaner. Ved besøg på banen i maj 1996 var loko'ene nummereret som følger:

99 321: 99 321 (opr. nr.)  
99 322: 99 2322-8 (DR-nr.)  
99 323: 099 903-7 (DB-nr.)  
99 331: 99 2331-9 (DR-nr.)  
99 332: 099 905-2 (DB-nr.)

Banen har daglig trafik året rundt, og livlig om sommeren. Til efteråret 1996 må driften midlertidigt forventes indstillet i nogen tid på

grund af opgravning af bl.a. Mollistrasse i Bad Doberan.

### Harz-nettet (3)

Wernigerode-Drei Annen Hohne-Eisfelder Talmühle-Nordhausen, 60,5 km, (Harzquerbahn), Drei Annen Hohne-Brocken, 19,0 km (Brockenbahn), Eisfelder Talmühle-Stiege, 11,1 km, Gernrode-Alexisbad-Stiege-Hasselfelde, 40,3 km, Selketalbahn, samt Alexisbad-Harzgerode, 2,9 km.

Det 133,8 km lange metersporsnet i Harzen har vist en overbevisende livskraft. Nettet er 1. februar 1993 privatiseret under navnet Harzer Schmalspurbahnen (HSB), og der er fortsat daglig trafik året rundt på samtlige strækninger - med undtagelse af Brockenbanen, hvor trafikken indstilles, når sneforholdene tilsiger det. Damploko er type 199, ombygget fra normalsporsloko i 1990-91.

Harzbanerne råder i dag over 25 damplokomotiver, hvoraf dog de fire (99 5902, 99 6102, 99 7235 og 99 7241) er hensat uden aktuelle planer om reparation, 10 dieselloko af type 199 (hvoraf tre hensatte), seks motorvogne samt enkelte mindre dieselloko og -traktorer. Af motorvognene er de to originale Harz-køretøjer fra før krigen, mens de tre andre er købt brugt fra ø-banen på den frisiske ø Langeroog. Den sjette, 187 015, er nybygget og leveret i april 1996 fra Deutsche Bahn's RAW Wittenberge. Dermed er denne vogn den første nybyggede trækraftenhed til Harzbanerne i 30 år. Harzbanerne befordrede i '95 1.120.000 passagerer, heraf knap 120.000 på den trafiksvagere Selketalbahn. Knap 95.000 tons gods blev transporteret i 1995 - det var en fjerdedel mere end i 1994.

### Oschatz-Mügeln-Kemmlitz (4)

Den 17,1 km lange 750 mm-bane med kæle-navnet »Wilde Robert«, har kaolintransport fra Kemmlitz som største transportopgave. Banen er sidste rest af et omfattende net, hvor persontrafikken Oschatz-Mügeln som den sidste del forsvandt i 1975. Frem til december 1993 drev DR godstrafikken med daglig brug af damploko af typen »Sächs. IVK«, men banen blev pr. 1. januar 1994 privatiseret under navnet »Döllnitztalbahn« - og overgik samtidig til udstrakt motordrift. På grund af svage motorloko har man dog fortsat lejlighedsvis kunnet se godstog fremført af IVK-loko'ene, som privatbanen har købt tre af.

I dag kan man på skoledage atter se persontog på banen, der - med motorloko som trækraft - fungerer som »skolebus«. Jævnligt luftes også damploko'ene foran veteran tog på banen. Oschatz er banegård på jernbanen mellem Leipzig og Dresden. Med bil kommer man nemmest til banen fra motorvejen mellem de samme to byer.

### Freital Hainsberg-Kurort Kipsdorf (5)

26,1 km gennem afsindigt smukt og afvekslende landskab lige sydvest for Dresden - det var, og er, Weisseritztalbahn. Smalsporsbanen drives som de øvrige smalsporsbaner i Sachsen fortsat af Deutsche Bahn, idet spørgsmålene om en privatisering her endnu ikke er afklaret. De 54 til 57 tons tunge damploko af typen »Sächs. VIIK« (1E1t) er enerådende her, idet man kan se såvel før- som efterkrigsmaskiner i daglig drift på denne bane. Stigninger på op til 37 promille gør ikke mindst lydsiden til en oplevelse! Daglig drift



RÜKB 52<sup>mm</sup> er med byggeår 1914 stadig i daglig drift. Foto i Göhren 21. maj 1996: Anders Riis.

året rundt, og en varieret køreplan med krydsninger på adskillige af mellemstationerne gør denne bane til undertegnede's favorit blandt 750 mm-banerne.

### Radebeul-Radeburg (6)

En anden af Dresdens vestlige forstæder er udgangspunkt for den 16,5 km lange 750 mm-strækning Radebeul Ost-Radeburg, der går gennem rekreative arealer med søer m.v. - og blandt andet krydser en sporravnslinje i niveau ved Weisses Ross. Daglig »ren« dampdrift - og her er i tilgift nogle specialiteter for damp-fans: Muligheden for at køre med »traditionstog« forspændt en »IVK« (B'B't), eller den eneste koreklare »VIIK« (0E0t) - en type, der havde stor forkærlighed for at søge bort fra skinnerne, og derfor hurtigt fik afløser, da trækraftssituationen gjorde det muligt. Til plantogene er neubau-»VIIK«-ere enerådende, men museumsmaskinerne kan rykke ind i plantjenesten ved behov.

### Cranzahl-Oberwiesental (7)

Tæt ved, og for en strækning vedkomme de PÅ den tysk-tjeckiske grænse løber denne 17,3 km lange 750 mm-strækning op i Erzgebirge, syd for Annaberg-Buchholz. »VIIK«-neubau damploko klarer trafikken her. Daglig drift året rundt - og mulighed for gode snebilleder om vinteren.

### Zittaubanerne (8)

Som navnet antyder, går disse baner ud fra Zittau. Historien bag dem er dramatisk, og omfatter blandt andet beretningen om, hvordan den nye grænse mellem Polen og Tyskland fra time til time klippede en forgrening af banen og førte til polsk beslaglæggelse af det tog, der på tidspunktet kørte på den polske side. Zittau-banerne består af en hovedstrækning fra Zittau over Bertsdorf til Kurort Oybin, 12,2 km, og den var frem til 1940'erne endog dobbeltsporet! Desuden sidsstrækningen Bertsdorf-Kurort Jonsdorf, 3,8 km. Banen har altid først og fremmest tjent turisttrafikken, og har stadig daglig drift året rundt - med damp. »Sächs. VIIK« er enerådende her - fortrinsvis i førkrigsudgaven. For denne bane gælder, at murens fald i 1989 reddede den fra en sikker lukning, idet den lå på tværs af et

stort brunkuls-leje. Lukningsdatoen var fastsat, men siden blev brunkul »yt«, og i stedet fik banen fornyet sit strækningsspor.

### Wolkenstein-Jöhstadt (9)

Dybt begrædet af trofaste DDR-rejsende blev denne bane, der ligger få km fra Cranzahl-Oberwiesental, nedlagt etapevist i årene 1981-86, og med stor ihærdighed fjernet derefter. De sidste broer m.v. blev sågar fløjet bort med helikopter!

Siden 1990 har »IG Pressnitztalbahn« arbejdet for genopbygning af en del af banen som veteranbane, og 29. maj 1993 kunne strækningen Jöhstadt-Schlössel (1,2 km) genindvies under stor festivitas. Siden er også strækningen Schlössel-Schmalzgrube (2,9 km) genanlagt, så man nu har en museumsstrækning på 4,1 km af den en gang 24,3 km lange jernbane. Banen trafikeres lejlighedsvist med foreningens IV K-maskiner.

### Wilkau Hasslau-Carlsfeld (10)

Denne bane var Sachsens første 750 mm-bane, med første strækningssafsnit åbnet 16. oktober 1881. 41,7 km lang var banen, der på de stejleste strækninger bød på 50 o/oo stigninger, tysk rekord for smalsporsbaner og kun fem promille mindre end den verdensberømte, norske Flåmsbane. Sachsens bane opnåede kun blomstrende blandt entusiaster og blev lukket etapevis fra 1967 til 1977.

Efter murens fald har en forening haft held med sit arbejde for at genanlægge en del af banen. Foreløbig kunne den 1,7 km lange delstrækning fra Schönheide til Neuheide åbnes i 1994. Her, stik syd for Zwickau, lufter man af og til også en »IV K«.

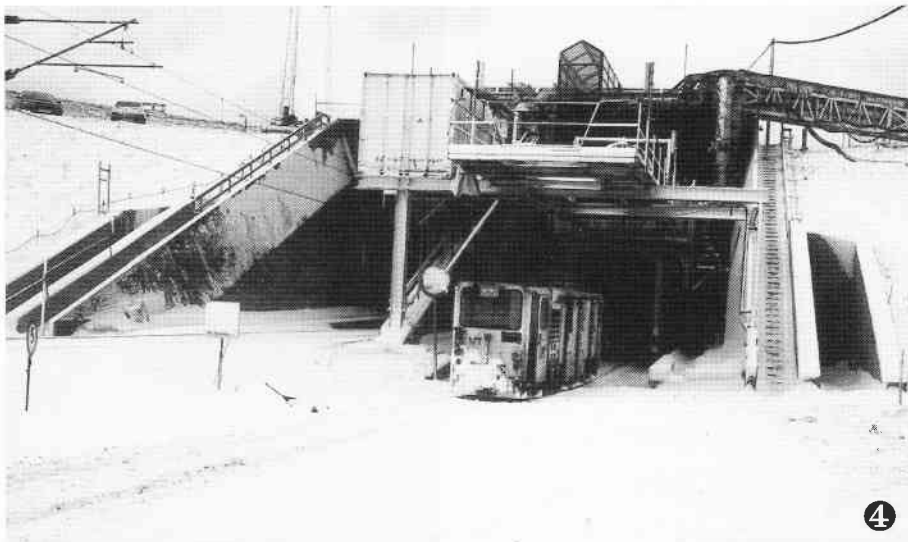
### Waldeisenbahn Muskau (11)

På resterne af det gamle skovbanenet med centrum i Weisswasser ind mod den polske grænse arbejdes ihærdigt for at få gjort den 600 mm smalsporede bane fra Weisswasser til Kromlau til egens turistattraktion. For dem, der en gang har oplevet de små, firekoblede damplokomotiver in natura - eller måske på Ohs Bruks Järnväg i Sverige, hvor ét af dem er endt - skal der ikke mere opfordring til for at lægge vejen om ad denne veteranbane... □



*Begge jernbanespor er nu færdiglagt i tunnelen under Storebælt. Processen til den færdige tunnel har været lang og sej.*

*Vi bringer her en lille fotokavalkade fra dagligdagen under byggeriet, som vi har kunnet optage takket være velvillighed fra AS Storebæltsforbindelsen og DSB Storebælt Baneteknik.*



④ Tunnelmundningen fra Sjællandssiden i februar 1996.

I det sydlige rør (det til venstre) er normalsporet og køreledninger under færdigmontering, mens smalsporet er under optagning i det nordlige.

⑤ Foruden personale transportererede det smalsporede arbejdstog tunnel-elementer ind og afgravet materiale ud af tunnelen. Efter færdiggørelsen af Eurotunnelen mellem England og Frankrig overflyttedes en del smalsporede vogne til Storebælt. Desværre afsporede disse vogne jævnligt. Her arbejdes med at få en fyldt afsporet vogn på sporet igen i nov. 1993.

# under Storebælt



*Efter utallige problemer, herunder en oversvømmelse i oktober 1991 og en brand i juni 1994, lykkedes det at få lavet gennembrud i det sydlige tunnelrør d. 15. oktober 1994. I det nordlige rør fandt gennembruddet først sted i juli 1995.*



⑥ Normalsporet i det sydlige tunnelrør blev gennemkørt af trafikministeren m.fl. den 12. september 1995. Trolje kører her gennem røret i februar 1996.

⑦ Nedkørslen til tunnelen på Sjællandssiden set i februar 1996. Krydsningen mellem normalsporet og smalsporet sikredes ved hjælp af almindelige vejsignaler der skiftede ved tryk på en kontakt.

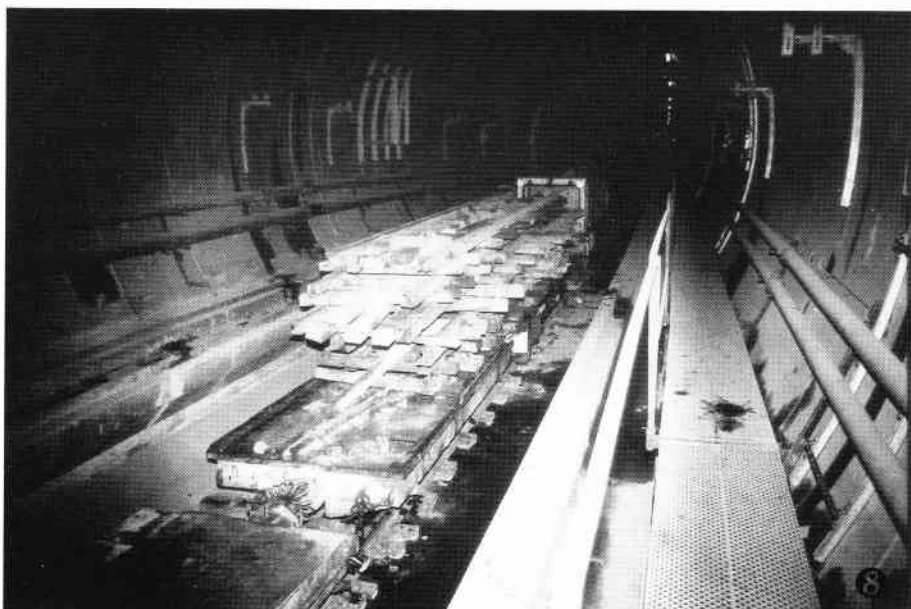
⑧ Optagning af smalsporet i det nordlige tunnelrør i februar 1996. På dette tidspunkt resterede kun et par hundrede meter af sporoptagningen i selve tunnelrøret. Normalsporet blev færdiglagt d. 24. april i år.



*Se selv Storebælt!*

-----  
*DJK planlægger  
 udflugt dertil med  
 kort varsel - lyt til  
 DJK's telefonavis!*

**86 75 20 98**





*Kom maj du søde milde. Det er 1963, og R 959 med uoriginal røgkammerdør ses her i Hannerup Skov mellem Fredericia og Lillebæltsbroen med godstog.*

# Jagten på de sæere røgkammerdøre

**Tekst og fotos: Poul Thiesen**

- Jamen, den er jo anderledes, udbrød jeg i 1960.

Eftermiddagstimerne mellem skoletid og lektietid blev - som sædvanlig - tilbragt mellem skinner på remisen i Fredericia. Her holdt de jo. Alle dem, som jeg kendte, de osede og dampede.

Det, som jeg syntes helt, helt anderledes, var røgkammerdøren.

Jeg havde bemærket H 797 eller 800. Måske R 959.

Pludselig slog det mig, at dens røgkammerdør ikke var den vanlige med håndhjulet på spidsen.

Håndhjulet manglede. Der var vingemøtrikker langs røgkammerdørens kant. Det så ganske sært ud.

Havde jeg set på H 797, 800 eller R 959 »solo«, ville jeg næppe bemærke forskellen. Men et af de tre lokomotiver har, sikkert nok, holdt lige ved siden af en meskine med »normal« røgkammerdør.

Dermed sprang forskellen lige i øjnene.

Ingen får noget at vide, hvis de ikke spørger, og efter grundig, forgæves spekulatordgymnastik, spurgte jeg diverse engagerede remisearbejdere - husker jeg.

- Det er, fordi nogle af lokomotiverne ser anderledes ud, lød det klare budskab.

- Slig livsvisdom kastes ikke i grams til alle og enhver.

## På tur i nattens mulm og mørke

Den ægte jernbane entusiast er dybt engageret. Han kæmper sig ene frem i »mør-

ke korridorer«, - blot for at forøge sin viden.

Derfor lod jeg det være mit lod at finde ud af, om andre damplokomotiver end H 797 og 800 samt R 959, der alle tre var hjemmehørende i Fredericia, havde denne besynderlige front.

Vel vidende, at der om natten kom et par R-maskiner fra Århus, som dampede af igen inden hanegal, mødte jeg - midt i den buldrende mørke nat - og i kulgården i Fredericia for at se, om da ikke de fire Århus-maskiner 947, 948, 953 eller 956 havde sådan en sær røgkammerdør.

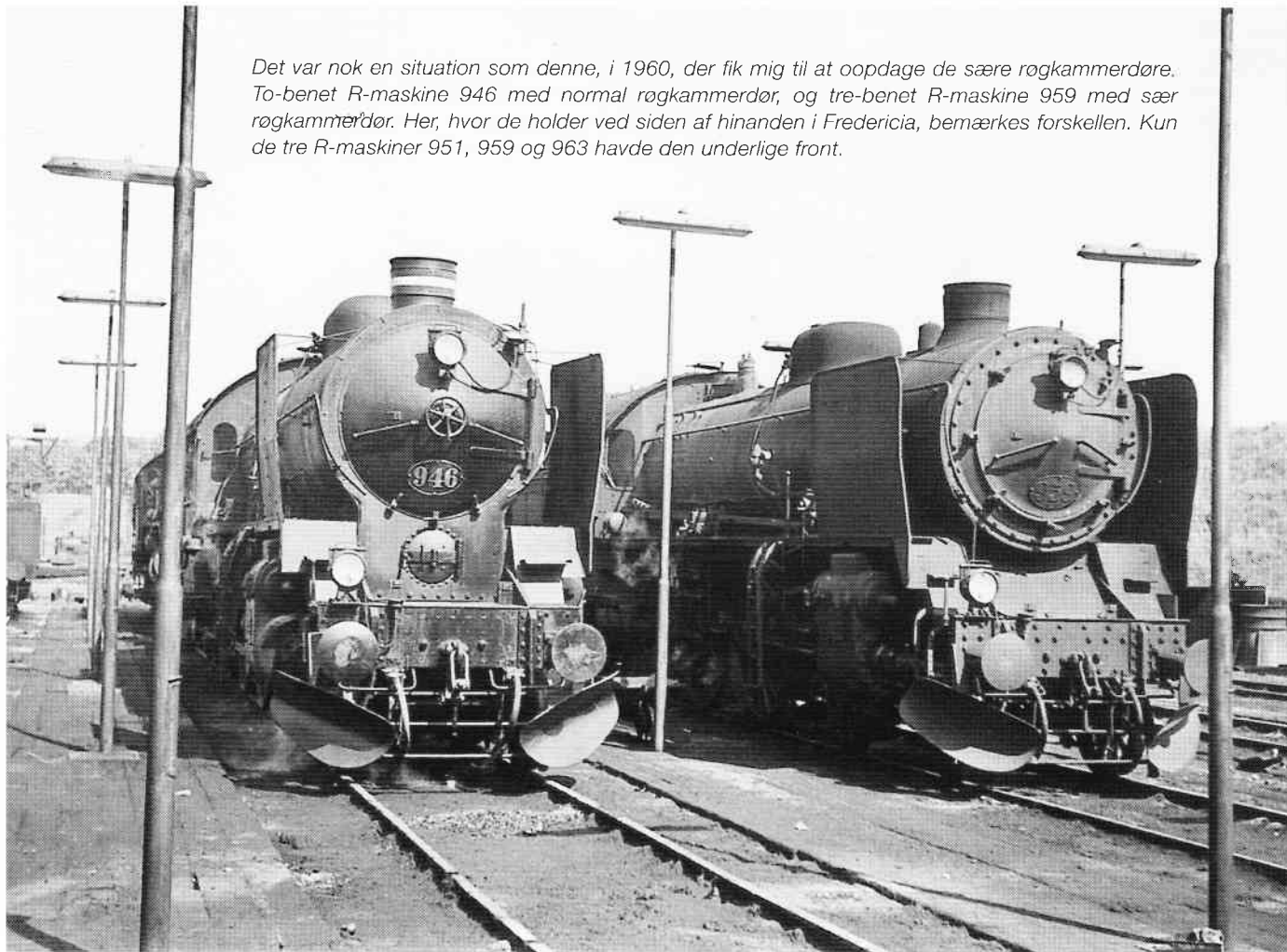
De var helt normale.

- Hva', - kigger du også på damp-f om natten, spurgte en af remisearbejderne, jeg kendte.

Han var sønderjyde. Fra Tønder. Jeg husker, at »damp« altid var efterfulgt af et f, - damp-f.



Det var nok en situation som denne, i 1960, der fik mig til at oopdage de sære røgkammerdøre. To-benet R-maskine 946 med normal røgkammerdør, og tre-benet R-maskine 959 med sær røgkammerdør. Her, hvor de holder ved siden af hinanden i Fredericia, bemærkes forskellen. Kun de tre R-maskiner 951, 959 og 963 havde den underlige front.



Så forklarede jeg blandt kulbunker og knirkende vandkraner manden, at jeg var ude at tælle røgkammerdøre. Ganske frivilligt. Midt om natten. Næsen løb, og fingerspidserne blev blå i nattefrosten. Resten af byen lå i alkoven og talte får.

Damp-f-manden forsvandt i mørket.

Senere, da jeg mødte konen og ham på gaden i Fredericia, standsede denne sønderjyske diplomat op og sagde til sin bedre halvdel:

- Det er ham, som jeg har fortalt om ....

Så kiggede hustruen længe og totalt indiskret på mig. Hun sagde intet. Og gik.

Endnu erindrer jeg, hvorledes blikket udtrykte »Herregud, - og så i så ung en alder«.

Hvor har vi dog måttet lide, - vi jernbaneentusiaster. Men bare vi er stærke i troen, så går det nok.

## Der var minsandten otte

Senere, da det Sherlock Holms'ske detektivarbejde kronedes med held, fandt jeg så ud af, at 797, 800 og 959 ikke var de eneste med de besynderlige fronter.

Jagten på de sære røgkammerdøre var ikke blot gået ind. Den havde givet resultat.

Nede på lokomotivmester-kontoret på Fredericia remise viste en venligtsindet lokomotivmester - Jakobsen hed han - mig en bog. »Damplokomotivet og dets betjening«.

Den var fra 1948. På side 38 stod der

skrevet: »For at mindske generne ved utætte røgkammerdøre, er der som et forsøg - med held - konstrueret nogle specielle røgkammerdøre, som er sat på et antal maskiner«.

Aha, gådens løsning var nær.

Nu viste det sig så, at der var hele otte stk. besynderlige snuder.

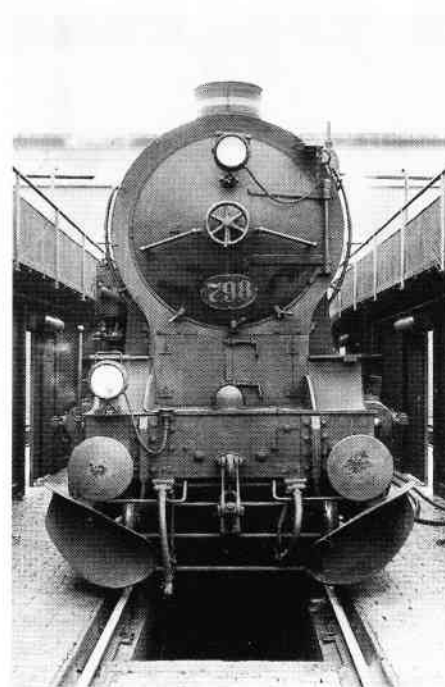
Der var kun to H-maskiner, der havde fået denne røgkammerdør. det var to af de tre H-maskiner, der var stationeret i Fredericia i 1960, nemlig nr. 797 og 800. Derimod havde H 796 en ganske normal røgkammerdør.

Det viste sig også, at der var hele tre R-maskiner med røgkammerdør uden håndhjul på spidsen. det var ikke blot R 959, men det var også R 951 hensat i jammerlig forfatning på lokomotivkirkegården i Skanderborg. Det var tillige R 963, som omkring 1960 blev hensat i frygtelig forfatning i Randers. Blev derpå slæbt i endnu mere miserabel tilstand til Langå - og senere S-revideret som flot, nyslået to-skilling og hensat i Horsens remise, inden 963 atter kom ud og køre.

Kiggede man på PR-maskinerne, - ja, så var der sandelig også en sær røgkammerdør på en af dem. Det kunne i høj grad beskues fra 1961 og nogle år frem, da PR 926 (med uoriginal røgkammerdør) sammen med søsteren 930 var hensat ved Åkandedammen med guldfisk bag remisen i Fredericia.

## To S'ere med sær røgkammerdør

At besynderlige røgkammerdøre havde forvildet sig til Kongens København, fandt jeg senere ud af. To af de store S-maskiner fra den sjællandske regionaltrafik, nemlig S 727 og 734, havde også et sådant arrangement.



Det er 1964. R 958 med god, gammel-dags røgkammerdør holder i afgangsristen i Fredericia. Parat til afgang med godstog.



## Der var flest normale lokomotiver

Trods alt havde de fleste lokomotiver, der boede i Fredericia, en ganske normal røgkammerdør.

Ud over N-maskinerne, der i sig selv var sæere hele vejen igennem, samt E-maskinerne (hvoraf der i 1960-61 slet ingen var stationeret i Fredericia), bestod bestanden af lokomotiver af R 936, 937, 940, 942, 944, 946 og 959 samt af H-maskinerne 796, 797 og 956.

Den gamle røgkammerdør var talmæssig overlegen.

Heldigvis da.

## Der er to tilbage

Smag og behag er som bekendt forskellig.

Lige fra jeg opdagede de mystiske røgkammerdøre, har jeg altid ment, at de var grimme.

Næh, den vante dør med spids, håndhjul - det var en flot røgkammerdør.

Derfor ærgres jeg - ganske vist kun i ledige stunder - når det ringer mig ihu, at der tilfældigvis er to af de specielle røgkammerdøre tilbage.

Når der nu kun var TO H-maskiner med den grimme røgkammerdør, er det da lidt af en »præstation«, at det lige præcis er lykkedes at bevare den ene, nemlig nr. 800.

Det er sandelig også en præstation, at når der var 30 R-maskiner, og kun tre hav-

de en anderledes røgkammerdør, så er det »lykkedes« at bevare een af dem, nemlig nr. 963.

Når jeg fra tid til anden ser R 963 »in live« eller i TV-avisen, der beskriver diverse byjubilæer, juletræsture eller hvor nu end 963 huserer, så tænker jeg, når den kommer futtende ud af sin egen røg og damp:

- Jamen, sådan SÅ den jo ikke ud, - oprindelig.

- Men hva', der er jo så meget.

Jeg ser forresten aldrig remisearbejderen fra Tønder - ham med damp-f - eller hans medfølgende kone.

Gad vide, hvor de er henne?



◀ Her har vi H 798 med en ganske almindelig røgkammerdør .....

..... og her har vi så H 800 med den anderledes røgkammerdør. De to H-maskiner, der er født nøjagtig ens, tager sig unægtelig meget forskelligt ud set forfra. ▶

## Annoncér i Jernbanen

*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,- (57x 85) |
| 1/18 side:       | kr. 180,- (57x 40) |
| 1/36 side:       | kr. 100,- (57x 20) |
| Illustrationer á | kr. 100,-          |

### Annonceafdelingen

v. Jan Forslund / 42 42 02 52



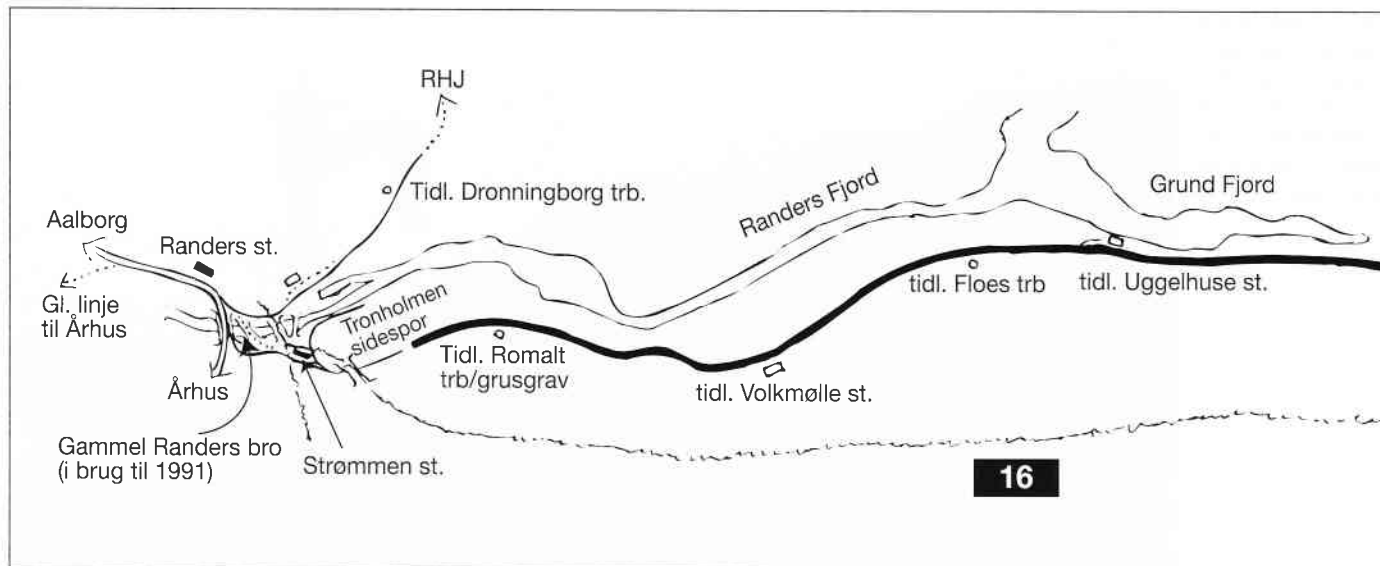
Announce

## Penge??

Mangler klubben penge til jeres aktiviteter?? Jeg har løsningen. Startudbetaling 400,- op til ???

Ring for yderligere oplysninger.

Leif Liltorp, Medlem 94040.  
Tlf. 40 61 43 76.



## Første kommercielle veteranantog i gang

### Af Anders Riis

Hvor den frivillige arbejdskraft og ideelle hensigter hidtil har været så godt som enerådende for veteranogskørsel i Danmark, er der med starten af et nyt projekt på Djursland slået nye toner an.

Folkene bag Djursland for fuld Damp (DFFD) lægger vægt på at drive deres attraktion ud fra et kommercielt sigte - og på rent forretningsmæssig basis - dog ikke således, at pengene bag projektet skal forrente sig: Eventuelt overskud indgår i fonden bag projektet til brug for fremme af turismen.

Med det kommercielle grundlag bryder de med de grundtanker, der har været enerådende på veteranogs-området i de 34 år, der er gået, siden DJK i 1962 for første gang kørte planmæssige veteranantog på Maribo-Bandholm banen: At al veteranogskørsel i Danmark bygger på hobby-arbejde, leveret af jernbane-entusiaster.

### Tanken fødes

Jakob Holm, der har kvittet et lærerjob og nu er én af Djursland for fuld Damp's tre faste, lønnede medarbejdere med titel af direktør, kom på ideen med at skabe et turisme-projekt på Djursland sammen med rutebiler Erling Secher, Rostved, da gods-trafikken på Ryomgaard-Randers banen ophørte i 1991.

Erling Secher har gennem mange år samlet på veteranbusser, og her så de to idé-folk muligheden for at binde nostalgisk transport sammen i et turist-netværk.

Tanken om skinnecykler på den nedlagte strækning, der byder på såvel hede og agerland som skov og fjordenge langs Grund Fjord og Randers Fjord, blev koblet på de to andre transportmidler. Det er konceptet, som - med en ihærdig indsats med ansøgninger om midler fra ikke mindst Arbejdsmarkedets Feriefond og de kommunale myndigheder på egnen - gjorde tanken til virkelighed.

En gammel idé om at pille sporet op og bruge tracéen til cykelsti blegnede ved siden af planerne fra Secher og Holm, og 1. januar 1995 kunne Rougsø Kommune skrive »jernbane-ejer« under byvåbnet.

Kommunen er i øvrigt også engageret transport-mæssigt i anden nostalgisk henseende, idet man ejer halvdelen i de to færgeruter over Randers Fjord: Danmarks mindste bilfærge »Ragna« ved Mellerup og Danmarks mest klassiske vejfærge »Udbyhøj«, hvor den velholdte træfærge (bygget 1947) sammen med de nittede portaler og færgeklapper af årgang 1926 i 1967 blev købt som komplet overfart ved Svendborg-Vindeby (Tåsinge) og flyttet til Randers Fjord.

### Jackpot i feriefonden

Den kommunale velvilje overfor ideen blev fulgt op, da spillet om feriefondens penge i efteråret 1995 gav jackpot til Djursland for fuld Damp i form af et tilsagn om først 4,7 millioner kroner til at investere i projektet, siden forøjet til 5,6 millioner kroner for at sikre lønnen til en forretningsfører i tre år.

Siden har hjulene kørt på højtryk for at

*Djursland for fuld Damp fløjtede afgang pinselørdag - med 5,6 millioner kroner i fonds-tilskud at starte med.*

være klar til 1996-sæsonen med såvel skinnecykel-trafik som veteranantog og -busser. 180.000 kroner af feriefondens tilskud er investeret i 30 splinternye skinnecykler efter svensk forbillede, efter at erfaringer fra mindre udlejning af skinnecykler i fjor viste, at andre typer simpelthen ikke kan holde til strabadserne. En kvart million kroner er investeret i skilte, bomme og andre indretninger tværs over banen, der skal sikre, at skinnecyklisterne ikke i deres iver kommer i konflikt med vejfærdsel i overskæringer, eller bevæger sig udenfor de tilladte skinnestrækninger.

Andre af midlerne går til restaurering af veteranbusserne, som Erling Secher stiller til rådighed - af fem styk var tre klar og indregistreret til sæsonstarten pinselørdag, 25. maj.

Veterantoget stiller DSB Museumsvirksomhed i form af DSB Museumstog Vest i Randers til rådighed mod betaling. Grundstammen i damptogene er F 441, mens MO'eren sørger for trækraft til motortog. Blandt andet en CR- og en FE-vogn er udsat til at lægge siddepladser til veteranogene.

Derudover er DFFD på jagt efter en spisevogn og har blandt andet haft kik på en Mitropa-spisevogn af Deutsche Reichsbahn efterkrigsmodel, men har endnu ikke fundet et passende emne.

### Indvielse pinselørdag

Pinselørdag, 25. maj, kunne man køre indvielsestog på strækningen Randers Bane-gård-Allingåbro, mens man foreløbig regner



med at forbeholde strækningen Allingåbro-Auning-Pindstrup for skinnecykelftrafikken.

Sommeren igennem kører veteranantogene Randers-Allingåbro i hovedsagen onsdage (motor) og lørdage (damp), billetpris tur/retur: 80 kr., og disse dage er skinnecykel-interessererede henvist til strækningen øst for Allingåbro. Resten af ugen er der frit slag med skinnecykler på hele den del af strækningen, Rougsø Kommune ejer, og hver dag er der også tilbud om kørsel med veteranbusserne, der stammer fra de første 20 år efter krigen. Én i øvrigt med en fortid hos Ebeltoft-Trustrup Jernbane.

*Allingåbro station bliver centrum for DffDs aktiviteter  
I 1978 var der stadig godstrafik her. Foto:  
Anders Riis.*



## DSB-godsbane

Selv om banen fra Randers til Ryomgaard i det væsentlige blev endeligt nedlagt som godsbane i januar 1991 efter at have ført en hensygnende tilværelse i mange år som »bagvej« for tunge transporter til Strømmen-sidesporene, er der stadig sporforbindelse hele vejen.

I dag udgår banen fra Gudenåen Side-spor (forkortet Gås), der i km 166,5, umiddelbart syd for broen over Gudenåen, udgår fra det østlige hovedspor på banen mellem Randers (km 167,7) og Langaa.

Ad en kort strækning, der i 1991 afløste den gamle forbindelse over den brøstfældige stål-gitterbro over Gudenåen (nu fodgængerbro), snor sporet sig i en skarp S-kurve ind på den oprindelige tracé umiddelbart vest for overskæringen vest for den tidligere Strømmen station.

Foruden veteranantogene trafikeres dette baneafsnit fortsat af DSBs rangertræk som

DSBs korteste godsbane, Gudenåen-Strømmen, med skillepunkt mod Rougsø Kommunes strækning umiddelbart øst for den første automatisk sikrede overkørsel mellem Strømmen og Allingåbro.

Målet for DSBs rangertræk er det (lange!) private sidespor Tronholmen, der betjener et stort industriområde, men i det væsentlige kun benyttes af én godskunde.

## Rougsøs bane

Strækningen fra ca. en km øst for Strømmen station til den vestlige ende af Pindstrup station tilhører nu Rougsø Kommune og disponeres ligesom stationsbygningerne i Allingåbro og Auning af Djursland for fuid Damp.

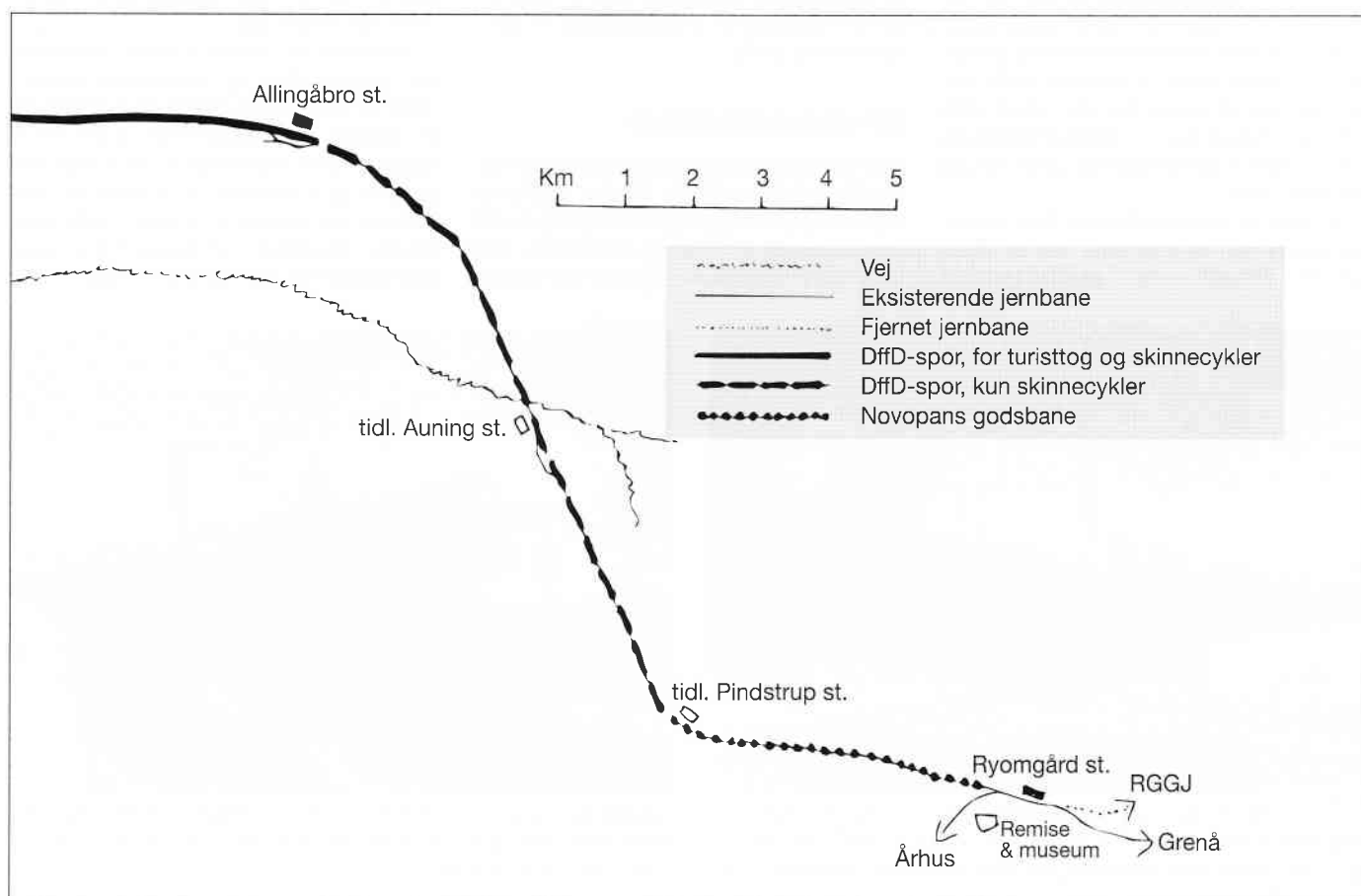
For tiden istandsættes Allingåbro station, der er udset for at være hovedkvarter for DffD. Stationen huser også turistbureau og et lille museum med jernbane-effekter.

Strækningen fra Allingåbro til Pindstrup bruges altså ikke til regelmæssig togtrafik, men man har en drøm om at sikre også den sidste del af strækningen, og lave gennemgående tog i retning mod Grenaa.

## Novopans godsbane

Strækningen fra Pindstrup til Ryomgaard blev hurtigt efter godsbanens nedlæggelse solgt til Novopan Industri i Pindstrup, der i de første år som ejer af banestumpen benyttede den lejlighedsvist til rangertræk, fremført af firmaets tidligere DSB-motor-trolje.

I Ryomgaard disponerer DffD over den ene af tre pladser i den gamle DSB-remise i stationens vest-ende - men altså uden at have »egen bagdør« til stationen: Novopan Industri har hidtil ikke tilladt fremmed benyttelse af banen Pindstrup-Ryomgaard. □





De nye S-tog er blevet prøvet af i alle ender og kanter. Her har Johnni Lassens kamera fanget SA 9102 m.fl. i Høje Taastrup depot-værksted 2, marts 1996.

afsluttet i august. Alle 40 togsæt vil være ombygget i juni 1997.

Adtranz har som leverandør stået for omkostningerne ved udviklingen af de filtre, som skal indbygges i toget. De samlede omkostninger ved udvikling og indbygning af filterløsningen er på ca. 55 mio. kroner, hvoraf DSB ifølge aftalen skal betale 23 mio. kr.

Adtranz skal betale dagbøder beregnet til det tidspunkt, hvor der kunne være indbygget filter på strømforsyningsnettet, og Adtranz således kunne have overdraget togene til DSB. Det var den løsning, Adtranz mente var tilstrækkelig, men som DSB ikke var tilfreds med.

# Jernbanenyt - kort fortalt

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

**DSB**



## Rullende materiel

### Nyt S-tog

DSB har i marts og april underskrevet det foreløbige overtagelsesdokument for de første nye S-togsæt. De tyske leverandører Linke-Hofmann-Busch/Siemens har prøvekørt og testet toget i Danmark siden november. Blandt andet har der været målt støjstrømsfrekvenser, elektromagnetiske felter, sikkerhedsovervågning, fysisk støj og bremseforhold.

Nu forestår en 6-9 måneder lang overtagelesperiode, før togsættet helt er DSBs ejendom. Perioden skal bruges til at vise, at

toget lever op til forventningerne. Togsættene vil blive sat i ordinær drift på linie A+ (Østerport-Køge).

Hvis optionen på de 112 togsæt til en samlet pris af 8,5 mia. kr. bliver til en ordre, vil leveringen som hidtil forudsat med 12 sæt pr. år kunne erstatte den nuværende S-togspark i år 2008. DSB S-tog vil gerne have fremskyndet leveringen med 24 sæt pr. år, som betyder, at undskiftningen er gennemført i år 2003.

### ER-støjproblemerne

DSB og Adtranz har indgået aftale om indbygning af filtre i DSBs 40 nye elektriske togsæt, litra ER. Tidsplanen betyder, at det første togsæt er forsynet med filter i juni 1996. De efterfølgende afprøvninger ventes

### Øresundstog

DSB og Statens Järnvägar, SJ, sender leveringen af 20 elektriske togsæt til Øresundstrafikken i EU-udbud. Der bliver tale om et fælles dansk-svensk udbud, men om to separate kontrakter med den leverandør, der vælges. Første skridt er en EU-prækvalifikation nu i år, hvor interesserede leverandører kan melde sig.

Kontrakterne ventes at blive underskrevet i foråret 1997 og togsættene leveret i 1999 og 2000. DSB står for den største del af indkøbet. Det skyldes DSBs ønske om at integrere Øresundstrafikken med regionaltrafikken på Kystbanen og til Roskilde. Togsættene skal leveres til at køre i både Sverige og i Danmark. Det gælder både kørestrømsystemer, ATC og strækkningsradio.



S-banen blev et par hundrede meter kortere, da den ny Frederiksberg station ibrugtoges. Her er det MM 7742/FS 7142, der med FU 8042/MU 8542 som mellemvogne afgår fra de nye perroner, 3. januar 1996 (John Hansen).



Frederikssundbanens dobbeltspor er nu vedtaget i Folketinget. Så dette motiv med linje H vest for Vekso er snart historie. Foto 30. januar 1996: John Hansen



Her skal Øresunds-godsbanen flette ud, ved Sjøløv. Til venstre stedet set 4. marts 1996, til højre syv uger senere, 20. april, da S-banen var spærret for nedramning af fundamenter til godsbanens underføring (Wilhelm Frendrup).

I mange år er Soro, Slagelse og Høng (Gørlev) blevet betjent af MH fra Ringsted. Fra K 96 sommer er det MY - her har MY 1138 tjansen for første gang, 3. juni 1996 i Høng (Allan Støvring-Nielsen).

DSB har desuden besluttet at indlede kontraktforhandlinger med Adtranz - tidligere ABB - om levering af yderligere fire elektriske ER-togsæt. DSB får brug for de fire togsæt, når banen mellem Københavns Hovedbanegård og Kastrup åbner i 1998.



**Gedserbanen** kørte også videre i år, omend på vågeblus: Selv om togafgangstavlen på Gedser banegård, ▼ aflæst 2. maj 1996, i følge sin tekst var udløbet med årsskiftet, afgik dagens regionaltog fra spor 1 punktligt klokken 11.28, skubbet af ME 1531 og med to B-vogne mellem styrevognen og ME'eren. Bemærk DSB Rederi's medarbejder til venstre i billedet: Han betjener den meget manuelle bom, der spærrer for adgangen til færgelejet i togtid...

...og et kvarters tid efter togafgang ankom så M/F Knudshoved, klar til afgangen 12.30 til Rostock Seehafen. I Warnemünde er sporforbindelsen til færgelejet afbrudt, mens sporene på den modsatte bred, i Rostock, slutter på kajen foran færgelejet. Alle Gedser-fotos: Anders Riis.



## Tog afgang

Departure / Abfahrt / Départ

Gedser Gyldig 24/9 1995 - 1/1 1996

| Kø/tid                      | Til/Næst  | Spor/Glede |
|-----------------------------|-----------|------------|
| 11 11.28 hverdage undt. 1st | Nybylde F | 1          |

## Færge afgang

Gedser-Rostock Seehafen overfarten  
(se)tid 2 timer og 10 minutter

| Kø/tid              | Til/Næst         |
|---------------------|------------------|
| 06 06.00 24/9-31/12 | Rostock Seehafen |
| 07 07.00 2/1-1/8    | Rostock Seehafen |
| 12 12.00 24/9-31/12 | Rostock Seehafen |
| 13 13.00 1/1-1/8    | Rostock Seehafen |
| 18 18.00 24/9-31/12 | Rostock Seehafen |
| 18.30               | Rostock Seehafen |

### Togbetegnelse

- IC: InterCity
- ICX: InterCity Express
- ICL: InterCity Light
- ICM: InterCity Medium
- ICN: InterCity Night
- ICP: InterCity Plus
- ICR: InterCity Rapid
- ICS: InterCity Special
- ICT: InterCity Tour
- ICU: InterCity Ultra
- ICV: InterCity Very
- ICW: InterCity Wide
- ICX: InterCity Express
- ICL: InterCity Light
- ICM: InterCity Medium
- ICN: InterCity Night
- ICP: InterCity Plus
- ICR: InterCity Rapid
- ICS: InterCity Special
- ICT: InterCity Tour
- ICU: InterCity Ultra
- ICV: InterCity Very
- ICW: InterCity Wide

### Ugedage

- 1: Mandag
- 2: Tirsdag
- 3: Onsdag
- 4: Torsdag
- 5: Fredag
- 6: Lørdag
- 7: Søndag







IC/3 på svensk nedder Y2, og de skal altså nu også køre Helsingør-København (se teksten). Lige nu udvides antallet også i anledning af starten på »Nya Kustpilten« fra Kalmar og nordpå. Her har Johnny Lassen foretaget den endnu påskriftsløse Y2 1378 i Kørsel undervejs fra ADtranz i Randers til Sverige, 25. marts 1996.

mindst yderligere 10-15 minutter i forhold til den tidsgevinst passagererne allerede får, når den faste forbindelse tages i brug 1. juni 1997, hvor rejsetiden afkortes med én time.

Storebæltskøreplanen betyder en bredere anvendelse af InterCity til »by-til-by trafikken«. DSB etablerer IC-forbindelser Esbjerg-Århus hver time, hver anden time med direkte tog. Der dannes en IC-knude i Fredericia med større mulighed for op- og nedformering og dermed for at afpasse togstørrelser til passagertallene. Systemtogene i regionaltrafikken Fredericia-Esbjerg og Odense-Århus falder bort og erstattes af udvalgte myldretidstog.

Storebæltskøreplanen med virkning fra 28. september 1997 betyder også, at de elektriske regionaltog, litra ER, indsættes i timedrift mellem København og Odense. Hvert andet tog fortsætter mod vest og kører ad den nye omfartsbane Snoghøj-Taulov til Kolding (hvor forbindelse opnås nordfra) og videre til Sønderborg. Omfartsbanen vil - foruden godstog - også blive brugt til Lyntog mellem København og Esbjerg.

Omlægningen af DanLink-godstogene fra Rødby-Puttgarden til Storebæltsforbindelsen vil ske fra den 28. september 1997, medens det endnu ikke er afklaret, hvorledes den internationale trafik skal afvikles, men det er sandsynligt, at kun dagtrafikken med IC3 fortsætter via Rødby-Puttgarden. De er årsagen til, at de fire nye færger, der indsættes af DSB REDERI og DFO på overfarten i 1997/1998 forsynes med hvert ét (med mulighed for endnu et) jernbanespor på nederste dæk.

## Tog/bus-billetter

Togbilletter til fjernrejser skal også kunne bruges som billet til en bus i hver ende af rejsen. Til gengæld vil togbilletterne stige med nogle kroner. Det er et af målene for et samarbejde, DSB har indledt med Amtsrådsforeningen og Trafikministeriet for at trække flere passagerer til den kollektive trafik. Med virkning fra 1997 er det tanken at indføre gælles månedskort til tog og bus, og også fælles billetter og klippekort er med i planerne.

## »Hvide« MR-tog

De moderniserede hvide MR-tog dukker op på stadig flere strækninger i Jylland. I første omgang blev de sat ind på Århus-Grenaa banen. Herefter fulgte strækningerne Århus-Herning-Struer og Århus-Langå-Struer.

DSB har til stadighed seks MR-tog til modernisering hos PFA i Weiden i Tyskland. Fabrikken leverer ét moderniseret togsæt om ugen, og med denne tidsplan vil renoveringen af de i alt 97 togsæt være afsluttet inden udgangen af 1997.

## Faste anlæg

### Investeringer i S-banenettet

DSB er i gang med at udarbejde en samlet plan for investeringer i S-banenettet i de kommende 10 år. Planen omfatter både de investeringer, der er nødvendige for, at banenettet kan fungere tilfredsstillende uanset togsætte, og de investeringer, der følger af en eventuel beslutning om at udskifte hele S-togparken, og om at udnytte togene maksimalt. Det har tidligere været fremme i pressen, at følgeinvesteringerne vil løbe op i 6-700 mio. kr., men dette tal kan DSB ikke bekræfte.

Investeringernes omfang vil i sidste ende afhænge af valg af materiel, anskaffelsestakt, strategi for indsættelse og fremtidige

forudsætninger for køreplaner f. eks. øget hastighed på S-banen. Investeringerne som følge af udskiftning af S-tog ventes endvidere at kunne holdes inden for DSBs normale årlige bevillinger.

DSB er som følge af indkøbet af nye S-togsæt i gang med at investere ca. 40 mio. kr. på S-banen og i værkstedsanlæg. Det er nødvendigt blandt andet, fordi de nye S-tog er bredere end de nuværende. Investeringerne på langt sigt omfatter strømforsyning, kørestrømsledninger og sporanlæg.

★

Regeringen har tiltrådt, at udbygningen af 2. sporet på S-banestrækningen Ballerup-Frederikssund kan påbegyndes. Den dobbeltsporede strækning med tre nye stationer (jf. »jernbanen«, nr. 4/95, side 125/126) vil kunne tages i brug i år 2003.

## Drift og administration

### Køreplan Storebælt

DSB har i marts sendt første udkast af den køreplan, som skal træde i kraft den 28. september '97, ud internt i DSB samt til de amtslige trafikskelskaber, privatbaner m.fl.

Den største ændring er det udvidede Lyntogs-system, som vil betjene stort set alle større byer vest for Storebælt. Rejseliden mellem landsdelene forkortes med



To leasede tyske godsvognstyper, begge fra AAE. Til venstre den lukkede Hbbins 247 0 008-2 i Nyborg, 2. februar 1996 (Jan Lundstrøm). Til højre den åbne Eaos 533 1 119-7 i Odense, 13. maj 1996 (John Hansen).

**Løgstørbanen** kørte også i første halvår 1996 - men om trafikken bliver fortsat efter sommerferien, er i skrivende stund uvist. DLG i Aars har til det sidste været en bruger af banen fra det private sidespor nord for Aars station. Her optager dagens godstog med MT 167 en tom Os-vogn ved DLG 28. november 1995 (Allan Støvring-Nielsen). MY'erne har siden overtaget godstogene, som tilfældet også var i juni 1995, da Jan Forslund fangede dagens godstog med MY 1149 i Løgstør.



Forsøg med fælles takster for tog og bus er sat i gang i Århus, Viborg og Ribe amter. Erfaringerne herfra vil indgå i forberedelserne til et landsdækkende system. I Århus amt er det lykkedes at øge passagertallet med ca. fem pct., som er nye kunder, der før kørte i bil.

Samarbejdet gælder også en koordinering af køreplanerne, ikke mindst med henblik på de store ændringer, som den faste forbindelse over Storebælt vil medføre. Samtidig foretages en analyse af, hvordan tog eller bus bedst dækker de behov i fremtiden. Endelig lægger DSB og amterne vægt på, at information om skift mellem tog og bus skal være let at få på terminaler, og at passagererne på alle større terminaler skal kunne få en samlet rejseplan med oplysninger om afgangstidspunkter, priser mv. for både tog- og busrejser og rejser, hvor begge transportmidler indgår.

### »Modernisering« af billet salg

DSB passager er i gang med at modernisere salget af billetter. Målet er at tilbyde kunderne bedre service i form af valg mellem flere muligheder og samtidig at reducere DSBs udgifter til billet salg. I løbet af 1996 vil billet salget på 21 regionaltogstationer blive ændret til agentsalg for eksempel på posthus eller hos købmand.

Hvis det ikke lykkes DSB at finde agenter, skal billet salget foregå via billetautomat. På S-banen lykkedes 11 billetkontorer 1. april.

Moderniseringen vil give kunderne større mulighed for selv at vælge tidspunkt og måde for køb af billetter. På sigt får de mulig-

hed for hjemme fra at købe billet via telefon, tekst TV eller PC (Internet). Samarbejdet med DSB restauranter og kiosker udvides, så kioskerne i højere grad vil fungere som DSB salgssted. Dertil kommer samarbejde med posthuse, købmænd eller andre, ligesom alle stationer forsynes med billetautomater.

DSB vil i øvrigt følge kundernes reaktioner på omlægningen og justere, hvis der er ting, kunderne ikke benytter eller bryder sig om.

De 21 stationer, som i år vil få billet salg ved agenter og/eller billetautomater, er på Sjælland: Skodsborg, Vedbæk, Gadstrup, Holme-Olstrup, Lille-Skensved, Tureby, Hedehusene, Lejre, Vipperød og Mørkov. På Fyn er det Gelsted, Stenstrup og Tommerup. I Jylland Gredstedbro, Tistrup, Tjæreborg, Guldager, Bedsted Thy, Hurup Thy, Hvidbjerg og Snedsted. De tre sidstnævnte bliver dog ubetjente i forbindelse med fjernstyring formentlig i 1998.

DSB drøfter desuden med blandt andre de lokale samarbejdspartnere fremtiden for billet salget på yderligere ni stationer. De ni stationer er Kværndrup, Årslev, Lunderskov, Tinglev, Vrå, Glumsø, Havdrup, Viby Sjælland og Borup.

De 11 S-togstationer, hvor billet salget fra den 1. april sker via billetautomater er: Vangede, Islev, Husum, Godthåbsvej, Peter Bangsvej, Jersie, Måløv, Ordrup, Bernstorffsvej, Langgade og Dybbølsbro.

### 1995 - et trist år

1995 blev et trist år - vurderet efter antallet af dræbte og kvæstede på DSBs strækninger. I alt 16 omkom, medens 19 blev kvæstet alvorligt, heraf de ti ved ulykken i Jelling den 1. august.

Tre DSB-medarbejdere omkom i forbindelse med togtrafik. Heraf blev de to dræbt af tog og den tredje i forbindelse med rangering. Derudover blev tre passagerer dræbt i forbindelse med af- eller påstigning fra tog i bevægelse. Ni »andre« omkom f.eks. ved at løbe hen over/ligge på sporet (selvmord er ikke medregnet). I alt skete der 532 driftsuheld, og det er flere end i de to foregående år, men på linie med tallet for 1992. Langt de fleste - 476 uheld - skete under rangering og dermed med lav hastighed. På et enkelt område blev 1995 et rimeligt år. Der skete kun én alvorlig ulykke i overkørsler, hvor en blev dræbt.

Fra og med 1995 har DSB ændret den officielle uheldsstatistik i lighed med de øvrige baner i UIC. Statistikken vil alene omfatte uheld, hvori tog mv. har været i bevægelse, og hvor personer er blevet dræbt eller kommet alvorligt til skade, eller hvor der er sket skader for mere end 10.000 ECU (ca.



Banen mellem Tinglev og Sønderborg bliver nu elektrificeret, hvorefter der indsættes IR-4 tog på strækningen. Her er det stadig MR der passerer de nyopførte master. Foto: Allan Støvring-Nielsen, 23/5-96.

100.000 kr.). Opgjort efter denne målestok skete der 71 driftsuheld i 1995.

## Personalet

DSB reducerede i 1995 personaleforbruget med, hvad der svarer til 53 fuldtidsstillinger. Ses der imidlertid bort fra erhvervselever og ledige fra den særlige DSB-kvoté, så er der tale om uændret personaleforbrug i forhold til 1994. Opgørelsen omfatter alene »det røde DSB« - altså hverken DSB REDERI A/S eller DSB busser a/s.

DSB passager beskæftigede i 1995, hvad der svarer til 8.434 fuldtidsansatte - og det var 35 færre end året før. Reduktionen dækker over mindre fald i DSB regionaltog, InterCity og S-tog samt til togproduktion, medens antallet af ansatte i DSB materiel (ekskl. fremføring og klargøring) steg med 57 - svarende til tre pct.

Antallet af ansatte i DSB gods var 2.349 - og dermed 33 færre end året før, medens stigningen i forretningsområderne var på 29. Antallet af ansatte i DSBs koncernledelse inklusiv økonomiafdelingen steg med 19 til 126. DSB rådgivning fik 47 flere ansatte, dels fordi rådgivning skifter eksterne konsulenter ud med fastansatte, dels på grund af mange store anlægsopgaver. Men også DSB bane, stab, sikkerhed og godkendelser og trafikstyring fik flere medarbejdere, medens DSB infrastruktur reducerede personaletallet.

## Kustpilen

Ekstra InterNord-tog 6355 befordrede søndag den 9. juni indbudte gæster, herunder SJs generaldirektør Stig Larsson, fra Karlskrona via Kristianstad og Helsingborg til København, hvor administrerende direktør Henrik Hassenkam tog imod. Ved en symbolsk overklipping af de blå-gul-rød-hvide bånd kunne de to direktører erklære den nye forbindelse »Kustpilen« for åbnet.

Ekstratoget, der bestod af to Y2-togsæt, brugte 55 minutter til at køre de 46,2 km fra Helsingør til København H., ikke nogen imponerende hastighed, når det tages i betragtning, at et standsende Re-tog bruger 56 minutter om turen. Den lange »rangerbevægelse« var tilpas i ekstratogets tilfælde, idet gæsterne lunch serveredes undervejs. Frem til slutningen af juli, når DSBs teknikere forventer at kunne erklære den »danske del« af det mobile ATC-anlæg for funktionsdueligt, vil de svenske IC3-tog blive fremført på dansk strækning med en højeste hastighed af 80 km/h - denne regel gælder i øvrigt fra 2. juni 1996 for alle trækraftenheder uden virksomt ATC-anlæg). Der er taget højde for dette problem ved tilrettelæggelsen af køreplanen, hvor køretiden for de fem Y2-løb er mellem 50 og 54 minutter. Kun tog IN 297: Helsingør afgang 20.06 kan klare turen på 37 minutter.

★

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



## Glimt fra Privatbanerne

**Normalt er toget ikke min livret, men...** Synes Mols-Linjens færge M/F Mie Mols at sige her (1). Færgen har givet en hjælpende hånd til VLTJ Ys 14, der skulle på »skadestuen« hos Holbæk Privatbaner - og ikke kunne transporteres på egne hjul. I stedet måtte Krangården i Holstebro med blokvogn via Ebeltoft-Odden fragte vognen. M/F Mie Mols (ex. Julie) er i øvrigt i maj afhændet til nye ejere på den anden side af jordkloden. Til højre (2) ses

# Genåbning af Tønder-Nibøl banen?

I 1887 åbnedes den såkaldte Marskbane mellem Heide og den daværende grænse mellem Danmark og Tyskland ved Vedsted syd for Ribe. Efter genåbningen i 1920 har dens betydning været aftagende, dog bortset fra 2. verdenskrig, hvor mange militære transporter til Jylland blev ført den vej. 1979 blev persontrafikken mellem Tønder og ibøl med Sønderløgum som tysk grænsestation helt indstillet, men sporene ligger der stadig, uden dog at blive mere end højst nødtørftigt vedligeholdt.

I den senere tid har der rejst sig en stærk bevægelse for genåbning af trafikken på den korte strækning mellem Nibøl og Tønder, således at der på ny skabes mulighed for såvel gods- som persontrafik mellem Vestjylland og den vestlige del af Slesvig-Holsten. Såvel kommunalbestyrelserne langs banen mellem Tønder og Esbjerg som de tilsvarende sydpå er gået varmet ind for, at banen genåbnes. Der er dannet en sammenslutning, som har borgmester Heinz Loske, Nibøl, som formand, med det erklærede formål at virke til fremme af jernbaneforbindelsen. På det seneste har samtlige kandidater til landdagsvalget (den 24/3) herunder den danske kandidat i Syd-tønder amt, den hidtidige landdagsmand

Karl Otto Meyer, (der dog ikke blev genvalgt), talt varmt for banens genåbning. Argumentet for gennemkørende trafik er, at dette vil være af stor økonomisk betydning for Vestegnen og virke aflastende for den flaskehals, som trafikken over Padborg danner. Man har også talt om etablering af biltog mellem Altona og Varde i sommertiden, hvilket ville betyde en følelig aflastning af den til tider tætte landevejstrafik og gennem byerne til Vestjyllands badesteder.

Iflg. FLENSBORG AVIS vil folketingsmand Erik Jacobsen (V) også søge at motivere trafikminister Trøjborg til at gå ind for genåbning.

Hverken DB's eller DSB's holdning til disse tanker kendes, men DSB har i hvert fald hidtil hævdet, at trafikken over Nibøl-Tønder var for ringe, og toldvæsenet har støttet denne opfattelse, idet man har gjort gældende, at det ville være for bekosteligt at have fuld grænsebemanding både i Padborg og i Tønder. Dette sidste argument synes i nogen grad at være af mindre vægt, efterhånden som grænsekontrollen i det hele indskrænkes inden for EU's grænser.

Det bliver spændende at se, hvad debatten fører til.

Jul. Paulsen.





3



2



4



5

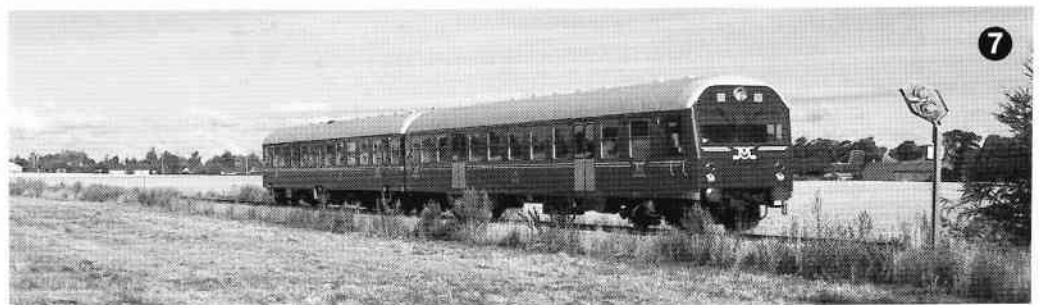
hele ekvipagen i Ebeltoft Færgehavn (foto: Christian Hingelberg/Mols-Linjen). Som følge af de uheld, der havde rottet sig sammen mod Lemvigbanen i vinter, kunne OHJ/HTJ Mx 104 i januar fotograferes med VLTJs godstog i Lemvig (3) (9. januar 1996, Johnni Lassen). I februar 1996 af Allan Støvring-Nielsen med VTG saltsyre i Nykøbing Sj.

Værkstedet i Holbæk arbejder også for Skaensbanen - opmalingen af SB M 9 (tidl. MX 1041) skete således her. På (5) trækker MY 1124 den gennem Ringsted, 10. april 1996 (Johnni Lassen).

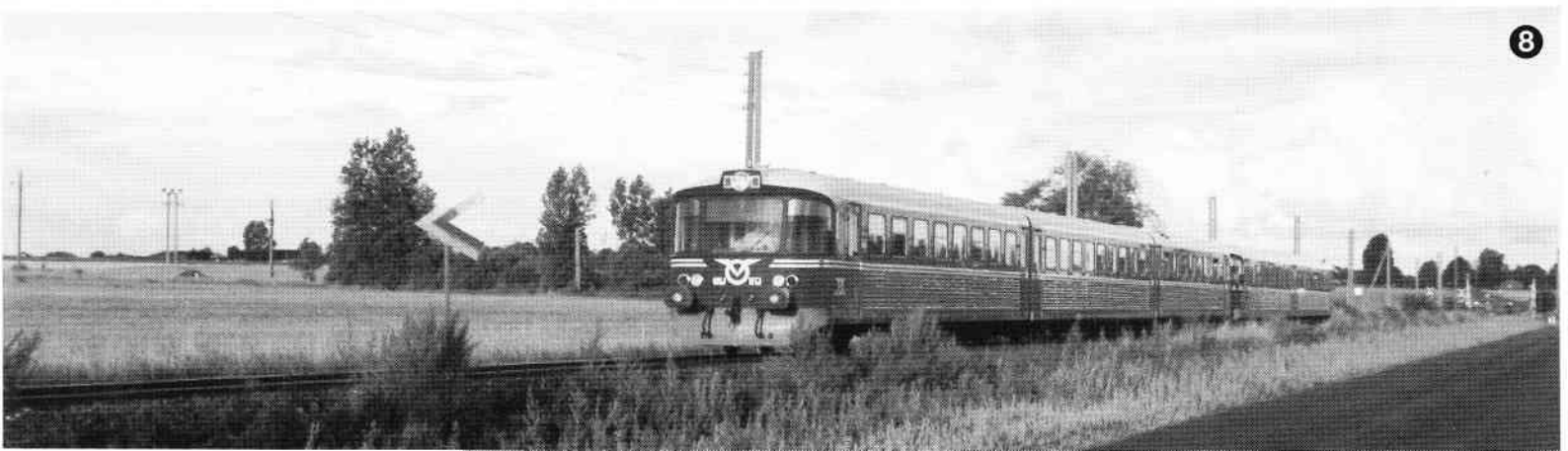
**Styrevognstog** er mange forskellige ting - og mangfoldigheden kan i særdeleshed beskues netop på OHJ. Det fortjener at foreviges - og det bliver det nederst: (6) er det store, MX-skubbede styrevognstog med fire OHJ personvogne: Hjemme-sammenbyggede Bns 270 - BDn - Bf - Bn - MX. (Grevinge, 2. juli 1995: Allan Støvring-Nielsen). (7) er MaK-motorvognstog, her i moderne udgave: Bls 230 - Mo 26, Gislinge, 28. august 1995 (Keld Haandbæk). Og (8) er så Y-toget: Ys 258 - Yp 151 - Ym 58 - Ys 255 - Ym 55, samme sted, dag og fotograf...



6



7



8

# Velkommen

## til nyt tog



*Regiosprinteren ved præsentationen ved Nærumbanens remiser 18. maj. Til venstre interier-foto (Jan Forslund).*

Lørdag den 18. maj blev der skrevet privatbanehistorie ved Nærumbanens nye remiseanlæg i Lyngby. Ca. 100 feststemte indbudte tog det nye vidunder »regiosprinteren« i øjesyn, og lad os sige med det samme - det er et særdeles velvalgt og flot tog.

To dage inden havde seks medarbejdere fra Nærumbanen, heriblandt Nærumbanens direktør Lars Aa. Jensen, hjemført byttet fra Krefeld, hvor Duewag/Siemens producerer togmateriel. Hjemturen gik glat, og beviste at den også kører godt på de lange skinner med middelhastigheder på ca. 130 km/t.

Som tidligere omtalt her i bladet er det et ganske andet tog end de vante/planlagte typer, der hermed gør sin entre i Danmark. Miljøvenligt og med udnyttelse af helt ny teknologi på næsten alle områder, genanvendelsesfaktoren ikke at glemme. Tilmed er det meget billigt sammenlignet med andre nyanskaffelser - således kan en privatbane få hele tre regiosprintere for den samme pris som det nyudviklede IC2 tog!

Det er flot skuldret af Nærumbanen og dets direktion at være banebrydende i forsøget på at indføre nyt materiel til privatbanerne. Faktisk kom Nærumbanen senere i gang end »de store privatbaner«, der om

godt et år får IC2 tog, men med baggrund i et flot analysearbejde om Light Rail togtyper i samarbejde med SB, ØSJS og HHGB, samt ikke mindst en særdeles hurtig sagsbehandling i de respektive kommuner Lyngby-Taarbæk og Søllerød - ja så kom Nærumbanen altså et helt år før de øvrige privatbaner.

På festdagen den 18. maj holdtes taler af de respektive borgmestre, direktøren fra Duewag/Siemens, banens direktion samt af departementchef Ole Zacchi fra trafikministeriet i Jan Trøjborgs fravær. Her blev det gjort klart at trafikministeriet til fulde har støttet Nærumbanen i dets nye forehavende, og at kontrakten med det tyske firma indeholder en option på hele 50 enheder af typen. Om det bliver til så mange, må tiden vise.

Regiosprinteren kørte herefter 100% præcise præsentationsture, hvor de 100 indbudte nemt fandt plads i det meget overskuelige, rummelige og hurtige blå tog, tilmed med fine danske løsninger af designmæssig art på den tyske prototypemodel, som i godt 1½ år har kørt på enkelte sidebaner i Tyskland, i øvrigt med stor succes.

Tillykke til Nærumbanen fra Privatbanenys to redaktører, som begge deltog i arrangementet.

*Jan Forslund*

## Bog anmeldelser



*Jernbanehistorisk årbog '96.  
Redigeret af Eigil Christensen  
og John Poulsen.  
Forlaget bane bøger 1996*

64 sider + omslag. Ordinær salgspris hos *Jernbanebøger* kr. 149,- incl. porto.

Ottende bind i den jernbanehistoriske serie er udkommet. Rammen er, som den plejer at være; sidetal, format, opsætning, »stil« og salgspris følger sædvanen, og i gengivelse af de fotografiske illustrationer nyder læseren fortsat godt af de for nogle år siden gennemførte kvalitetsløft.

Antallet af artikler er igen syv, som adskillige gange for. Helt trivielt tilføjes, at fire er ret lange og tre forholdsvis korte. Men af dem alle kan man så sandelig lære meget om det ferroviale Danmark, og man må stadig glæde sig over initiativet; ovenikøbet er det nu ikke mere nødvendigt overhovedet at mobilisere fantasi for at se, at denne bogserie efterhånden vil udgøre et enestående dansk jernbanebibliotek.

I forbindelse hermed tror anmelderen at tale på mange læsers vegne, når han fremsætter ønsket om, at der med mellemrum vil blive udarbejdet og publiceret et fællesregister. Det kunne fx ske hvert 10. år, og for første gang skulle et sådant register da fremkomme som tillæg til årgang '98.

To forfattere er nye i denne årgang. Den ene er Per Topp Nielsen med en beretning om C.F. Kiehn og Waggonfabrikken Vulcan i Maribo, der fylder mere i dansk jernbanehistorie, end man umiddelbart tænker sig. Den anden er Mogens Duus, der har taget de jyske brunkulstransporter under og efter 2. verdenskrig op til behandling i en anskuelig og instruktiv form.

De øvrige forfattere er gamle kendinge for læserne. Asger Christiansen tager sig af nye kapitler af det jysk-fynske jernbanenets tilblivelse. John Poulsen fortæller om de tidligste motoriseringstiltag på danske baner. Og i en artikel, der slutter sig til tidligere års redegørelser for dansk jernbanelovgivning, giver Lars Viinholt-Nielsen en oversigt over sidebanenedlæggelserne i 1971 og deres forudsætninger.

En enkelt af artiklerne vedrører ikke direkte de heimlige forhold, men er alligevel vedkommende; i den skriver Jens Bruun Petersen om udlånet af danske personvogne til de hollandske baner for nu 50 år siden - på baggrund af den helt ekstraordinære materiel-mangel, som prægede situationen dér i de første år efter 2. verdenskrig.

Anmelderen mener, dog uden at have foretaget nogen nærmere opgørelse, at en overvejende part af det fortrinlige billedstof må være nyt for de fleste læsere. Alt i alt savnes der således ikke argumenter for at anbefale *Jernbanehistorisk Årbog '96*.

*Povl Wind Skadhauge.*

VLTJ 16 har nu fundet nyt hjem hos D-maskine gruppen - her »en face« i Mariager 1986 (Anders Riis).



## Veteranbanerne

### Limfjordsbanen



Sommerens veteran tog på Limfjordsbanen stopper nu ved endnu et trinbræt: Østerådal, der er beliggende ca. 3,5 km fra Aalborg, umiddelbart vest for tunnelen under motorvejen. Trinbrættet er nyanlagt af Aalborg kommune.

AR

### Mariager-Handest



Mariager-Faarup strækningens sjette blinklysanlæg er nu taget i brug på Mariager station, hvor Ny Havnevej krydser stationen. Overskæringen har hidtil kun været sikret ved krydsmærker.

Det nye omløbsspor var ved redaktionens slutning lagt i hele sin længde og tilsluttet, men ikke ibrugtaget. Justering mangler.

MHVJ har til D-maskine gruppen afgivet rangertraktoren VLTJ 16. Se også under D-maskine gruppen.

AR

### D-maskinegruppen



D-maskine gruppen har fra MHVJ overtaget rangertraktor VLTJ 16, ex. DSB 2, ex. Deutsche Wehrmacht. Traktoren har Jung byggenr. 7869/1940 og er forsynet med en 94 HK Leyland dieselmotor. Traktoren har siden februar 1995 været udlånt til Jernbanemuseets udstilling om besættelsestidens jernbaner. Den har i MHVJ-tiden (1983-95) ikke båret litra eller nr., men har været benævnt VLTJ 16. Den skal nu omleveres til DSB 2.

*D-maskine nyt/AR*

### Gedser Remise/ Nordisk Jernbaneklub

Bevaringsforeningen Gedser Remise slutter nu op bag udgivelsen af Nordisk Jernbaneklubs blad »Nyt fra Nordisk Jernbaneklub« som medlemsblad for begge foreninger. AR

## Udland



### Genåbning i Sverige

Banestrækningen fra Kalmar til Berga genåbnes for persontrafik som en del af en ny forbindelse under navnet »Nya Kustpilen« fra 19. august 1996.

Nya Kustpilen bygger på IC3-konceptet, og har bestilt fem togsæt af IC3-typen hos ADtranz (tidl. Scandia) i Randers. Togene kører fra Kalmar via Berga-Hultsfred til Linköping (226 km) og har i Kalmar bl.a. forbindelse med enkelte afgang af Kustpilen København - Kristiansstad - Karlskrona - Kalmar, så det faktisk bliver muligt - ad omveje - at rejse det meste af vejen København-Stockholm med IC3. På svensk litereres togene Y2 ligesom de hidtidige IC3-tog på Kustpilen i Blekinge. Togene får stop i Blomstermåla, Högsby, Berga, Hultsfred, Vimmerby, Kisa og Rimforsa.

Oplysninger om strækningen Kalmar-Berga, der nu reaktiveres som jernbane med persontrafik:

Længde 67 km.

Ny topfart 120 km/h.

Åbnet 1897 som smalsporet privatbane (891 mm), Kalmar-Berga Järnväg.

Overtaget af SJ 1940.

Persontrafikken nedlagt 1968.

Ombygget til normalspor 1973-78.

Godstrafikken nedlagt 1978 på det midterste afsnit, Sandbäckshult-Ru- km) 1978 da (18 km) (banen alligevel ombygget til normalspor og opretholdt uden trafik af militære/politiske årsager).

Godstrafikken nedlagt Berga-Ruda (7 km) 1989.

### Nedlæggelse i Sverige

10. juni blev persontrafikken på sidebanen Torup-Hyltebruk i Halland (atter nedlagt. Den 12 km lange sidebane til Halmstad-Nässjö strækningen er åbnet i 1898 (godstrafik Torup-Rydöbruk, 5 km) og 1909 (fuld trafik Torup-Rydöbruk-Hylte). Den fik første gang nedlagt persontrafikken 2. juni 1957. Fra 20. august 1990 vendte persontogene tilbage, men er altså nu atter forsvundet. Godstrafikken på banen er fortsat stor.



## Læserne skriver

### DJKs generalforsamling den 17. marts 1995 - set i bakspejlet

Årets ordinære generalforsamling i DJK resulterede i, at to »nye« kandidater blev valgt til bestyrelsen, mens to i den gamle bestyrelse ikke opnåede genvalg.

Dette er måske ikke i sig selv mærkeligt. Medlemstallet er faldende, og man kan måske have svært ved at se at der er sket en egentlig udvikling af foreningen i de sidste år. Det virker derfor naturligt, at der er gode kår for »oprør« mod den »siddende bestyrelse«. Alligevel bør netop dette års valg give anledning til lidt eftertanke. *Det skal indledende pointeres, at følgende betragtninger er af ren overordnet karakter, og derfor ikke kan - eller skal - opfattes som en kritik af eller støtte til enkeltpersoner.*

Netop de to personer, der i år måtte forlade bestyrelsen, blev valgt ind i 1994. Dengang blev de opstillet som »alternative« kandidater, og deres kandidatur blev grundigt forklaret og uddybet af opstillerne. De to personer blev lanceret som en mulighed for at imødegå »almindelig træthed« i den siddende bestyrelse, og som en lejlighed til at gennemføre et generationsskifte. Disse betragtninger tog forsamlingen imod med kyshånd, og de nye kandidater blev valgt ind (den ene som suppleant).

Disse argumenter gik igen på årets generalforsamling, og minsandten om ikke forsamlingen igen valgte »fornyerne«/»foryngerne«. Det medførte bare ikke den ønskede fornyelse, fordi »fornyerne« fra 1994 blev stemt ud. Den del af bestyrelsen, der har »siddet i årevis«, blev genvalgt.

Vi må altså konstatere, at der synes at være et bredt funderet ønske om en bedre repræsentation af »græsrodder« i bestyrelsen. Men dette bliver ikke opfyldt, fordi yngre medlemmer kun sidder én eller to valgperioder, og så bliver vippet ud af en ny »græsrodsbevægelse«. Den kerne af bestyrelsesmedlemmer, som har siddet i mange år, og som »oprørerne« sandsynligvis er rettet imod, er derimod så at sige umulige at røkke.

Nogle vil sige, at dette faktum forhindrer en reel fornyelse. Andre mener formodentlig, at det sikrer arbejdsro og kontinuitet. Jeg skal ikke her tage stilling til hvad der er korrekt, men påpege en formodentlig medvirkende årsag til at det går som det går.

På generalforsamlingen repræsenterer hvert medlem af den siddende bestyrelse sig kort. Nye kandidater får derimod en lang tid til at redegøre for deres ideer og visioner (i 1994 sørgede stillerne for dette, i år udtalte både stillere og nye kandidater sig). Altså 15 sek. til hvert siddende bestyrelses-

medlem og måske 5 min., taletid til nye kandidater. Det er ikke lige vilkår at konkurrere på. Folk stemmer selvfølgelig på den nye kandidat, der fik lang tid til at forklare sig, og så de folk (kernen) man kender i forvejen, fordi deres navne igennem mange år har figureret i forskellige sammenhænge. På den måde er man venlig overfor den venlige bestyrelse og man bakker samtidig op omkring »årets græsrodsbevægelse«.

Der er to måder at sikre et mere »retfærdigt« grundlag for bestyrelsesvalget.

For det første bør **alle** kandidater til pågældende valg have tilstrækkelig tid til at redegøre for hvilke ideer og visioner omkring DJK pågældende har. Det kræver måske 2 minutters taletid til hver.

Endnu bedre vil det imidlertid være, hvis hver kandidat fik 1/2 spalte i »jernbanen« til at præsentere et »valgprogram«. Så kunne »vælgerne« også møde op lidt bedre forberedt. Jeg anser det for et problem, når forsamlingen gribes af eufori når den nyopstillede påpeger at »det nyeste materiale i DJKs samling er en MO vogn«. Der er ikke mulighed for demokratisk engagement på forhånd under de nuværende forhold.

Tilsvarende havde det i år været rart med en uddybning af de 3 forskellige forslag til kontingent i »jernbanen« nr. 1/96. For mig stod det ikke klart, hvorfor nogle havde fremsat forslag til et forhøjet kontingent. Hvad skulle de ekstra penge bruges til? 10 liniers uddybning af forslaget på forhånd havde været rart. Bestyrelsen burde naturligvis også have haft en chance for at forklare dens kontingentforslag.

Jeg vil hermed opfordre »jernbanen«s redaktion til, såfremt der er udsigt til »kampvalg« eller flere forslag til kontingent, at ofre et par sider til »valgprogrammer« og dybere argumentation for kontingentforslag. Det er efter min mening en idé, der med få midler vil forbedre demokratiet i foreningen og sikre at vigtige beslutninger træffes på et forsvarligt grundlag.

Thomas Nørgaard Olesen

### Ordet er frit

For god ordens skyld vil jeg som ansvars-havende redaktør nævne, at »jernbanen«s redaktion altid er interesseret i at viderebringe enhver seriøs DJK-debat, der har interesse i et bredere forum. Det er også sket i det omfang, der har været debat, og »jernbanen«s spalter har altid stået til rådighed, hvis nogen har ønsket det.

Alle medlemmer af DJKs bestyrelse fik på generalforsamlingen den taletid, de ønskede - der var ingen tidsmæssige begrænsninger, som læserbrevsskribenten antyder.

Sagt med andre ord: Redaktøren opfatter det ikke som sin opgave at være »demokratisk barnepige« for forslagsstillere, kandidater og bestyrelse. Det har ingen af dem brug for: Ordet er frit i forvejen.

Anders Riis, ansv. red.

### Kære Jernbane Klub!

Udflugt til generalforsamlingen med Nordjysk og Midtjysk Afdeling søndag 17. marts til København. Jeg må nok sige, at jeg skammer mig over at være med i en jernbaneklub, der ikke vil betale, hvad en tog-billet koster, føj for den...

Men gerne vil støtte diverse »busmafia«, som har ødelagt 80% af Danmarks jernbanenet, og er godt på vej til at smadre de sidste 20%.

Leif Raifer, Havndal.

*Det er korrekt, at det kan virke »uetisk«, at DJK-medlemmer bruger bus til rejsen til København, men: Det er eneste mulighed for at nå DJKs generalforsamling fra Nordjylland på én dag, bortset fra fly, hvilket vel er endnu mere uetisk...! Med en billetpris på 100 kroner Nordjylland-København tur/re-tur må det i øvrigt være åbenbart, at denne opgave ikke har givet »bus-mafien« fede tider!*

Red.

### Hammelbanen

I år er det 40 år siden, at privatbanen Århus-Hammel-Thorsø Jernbane blev nedlagt. Der er nu to muligheder for at genopleve den forsvundne bane. Banebøger har udgivet en stor bog om banen og egnens historie, og i Århus er der samtidig åbnet en udstilling med titlen »Hammelbanen - en historie fra Århus«.

Udstillingen findes på Århus By-museum, der har til huse i den tidligere Hammelbanegård i Carl Blochs Gade 28 i Århus (ved siden af DSBs godsbanegård i Skovgårdsgade). I den forhenværende ventesal er der ophængt plancher med en lang række fotografier, tegninger og tekster om banen, og i tidligere kontorer er der udstillet en del genstande, figurer i uniform, en skinncykel, et stationsskilt osv. Et stationskontor og en ventesal er genskabt, og i to rum er der opstillet en lille modelbane i skala 1:45 visende Århus og Toustrup station. Udstillingen er åben til 15. september 1996.

Asger Christiansen

# Referat af generalforsamling i Dansk Jernbane-Klub 17/3-1996

Generalforsamlingen afholdtes, vanen tro, på Niels Steensens Gymnasium i København den 17. marts.

Klokken godt 13 kunne formanden, Bent Jacobsen, byde velkommen til 114 stemmeberettigede medlemmer. Velkomsten var særligt til de mange fra Jylland og Fyn. Måske har det hjulpet på fremmødet, at generalforsamlingen afholdtes klokken 13 i stedet for klokken 10.

Til dirigent foreslog formanden Hans Henrik Larsen fra MHVJ. Der var ingen modkandidater, så Hans Henrik takkede for valget.

Det kunne konstateres, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet, omend sidste nummer af bladet med forslag var kommet lidt sent frem hos enkelte medlemmer. Dagsorden blev læst op, og der var ingen indvendinger fra forsamlingen.

Formanden fik ordet for beretning om vores virke i året, der var gået. Medlemstallet er nogenlunde konstant, men der har været en lille afgang. Vi er nu 1572 medlemmer. Der har desværre også været dødsfald. Specielt skal nævnes Johan Jørgensen fra Museumsbanen. Han var kasserer i MJB i flere år. Forsamlingen rejste sig for at mindes de afdøde medlemmer.

Der er sket mange ting på vores baner i årets løb. Specielt MHVJ's 25 års jubilæum. Der var tale om et stort og vellykket arrangement med mange implicerede.

I Aalborg har man med ildhu kastet sig over OHJ nr. 5, som er overført fra Maribo. Desværre har man konstateret, at kedlen var udtjent, men der er skaffet sponsorstøtte til en ny. Der er udgivet et lille hæfte om kedlen. Det kan erhverves gennem salgsafdelingen.

I Maribo arbejdes der også med kedler. Det er særligt glædeligt at konstatere, at kedlen til LJ 19 endelig er blevet godkendt. Man har desuden erhvervet GDS 11. Maskinen ventes til Maribo i nær fremtid. Der arbejdes også med planer om større samarbejde med lokale turistbureauer med henblik på at kunne skabe endnu mere jernbanemiljø i Maribo.

D-Gruppen har i dette år kun haft MO og ØSJS nr. 6 at køre med. Der er kort mellem Høng og Gørlev, samt »rundt om husene« i København. K 564 ventes klar i 1997. Desværre er arbejdsområdet på Flintholm sagt op til fraflytning af DSB. Det er svært at finde nye steder at være. Forholdet har været drøftet med direktør Hassenkam fra DSB. Han ser velvilligt på forholdet, men erkender, at det er svære forhold at arbejde med. Nye arbejdssteder hænger ikke lige på træerne.

Til gengæld går det rigtig godt i Blovstrød. Der er givet lov til at anlægge spor helt frem til Blovstrødhallen fra kommunens side.

På papirfronten er der også sket en del. I samarbejde med Helsingørfolkene er der udarbejdet forslag til nye veteranbanebestemmelser. Forslaget afventer nu godkendelse hos DSB og Privatbanetilsynet. En stor tak til de, der har udarbejdet forslaget.

Der har i årets løb været afholdt en masse medlemsmøder med forskellige emner på dagsordenen. En del af møderne rundt i landet står lokalafdelingerne for. Desværre kniber det lidt på Fyn. Foreningen kan ikke yde større tilskud til en enkelt lokalafdeling, så det er op til de lokale at vise initiativ.

Det er også gået godt i Salgsafdelingen eller Jernbanebøger, om man vil. Bogen om HVJ kom endelig på gaden. Der har i det hele taget været et godt salg i årets løb, særligt op til jul.

Bladet er udkommet uden alt for mange forsinkelser. Særligt nummer 2 bør fremhæves. Det var et helt jubilæumsskrift om MHVJ. Men det er trist, at vi ikke er flere medlemmer, så der kunne blive muligheder for nogle store annoncer. Hvis vi havde det, kunne der blive råd til et endnu bedre blad med farvebilleder.

Om fremtiden er der også meget at sige. Vi skul-

le gerne blive flere medlemmer. Der er en ny folder undervejs. Ved at blive flere medlemmer, kan vi også undgå kontingentforhøjelser. De er altid af det onde.

Et af medlemstilbudene har været rejseordningen. Der venter nye forhandlinger med DSB - vi må håbe ordningen kan bestå.

Vi har også fået »Det elektroniske klubhus« på EDB. Vi ved endnu ikke, hvor meget det bliver brugt, men initiativet bør følges op. Det er en ny målgruppe, vi kan ramme. Vi skal så sørge for, at det ikke bare er veteraner, vi taler om, men også kendskabet til nyere former for jernbanedrift.

Til sidst rettede formanden en stor tak til alle, der på en eller anden måde har deltaget i driften af foreningen i årets løb.

Til beretningen havde Finn Beyer Paulsen et spørgsmål om sagen med motorvogn LB M 1. ØSJK har solgt vognen til Jernbanemuseet. Formanden kunne svare, at det er en speget sag. ØSJK kom ikke til et møde om sagen, så vi venter lidt. I værste fald kan en retssag komme på tale. Beyer Paulsen mente, at Poul Testrup køber og sælger materiel til udlandet, så vi må på en eller anden måde sikre, at vognen bliver i Danmark. Når sagen er afsluttet, bør den offentliggøres.

Jørgen Wandam-Møller beklagede sig over, at der ikke er mere gang i Fyns afdelingen end der er. Han mente, at bestyrelsen har en moralsk forpligtelse til at støtte lokalafdelingerne.

Ole Plum kunne svare, at det er besluttet at hjælpe med at afvikle et par medlemsmøder på Fyn i sæsonen 96-97. Bl.a. med visning af film fra diverse fynske baner.

Vagn Lindstrøm efterlyste en præsentationsrunde for den siddende bestyrelse. Den fik han, og spurgte derefter til rejseordningen. Ole kunne svare, at rejseordningen desværre ligger lige på dødpunktet, men der arbejdes på at forlænge den med DSB.

Der var ikke flere kommentarer til formandens beretning, der således kunne godkendes.

## 3. Regnskab

Regnskabet var udsendt sammen med blad 1. Hans Meyer gennemgik kort regnskabet, der var opstillet på samme måde som sidste år. Underskud på baner dækkes lokalt af tidligere års overskud. Der er i år brugt lidt mere på bestyrelsen, bl.a. på grund af rejser. Kontingentet har knap kunne dække omkostningerne. Det er glædeligt, at finansieringen af hovedforeningen næsten hviler i sig selv. Vores formue er øremærket til mange formål, så som sædvanlig er der ikke meget at rutte med.

Vagn Lindstrøm havde et spørgsmål om vurderinger af diverse ejendomme. Hans Meyer kunne svare, at nogen ejendomme ikke er vurderede, så de er opført til anskaffelsespris. Ole Agger ville vide noget mere om de mange rejser. Hans Meyer kunne svare, at der havde været møde i Aalborg og Mariager i forbindelse med jubilæet. Den slags koster desværre når mange skal rejse. Der var ikke flere spørgsmål til regnskabet, der kunne godkendes med akklamation.

## 4. Fastsættelse af kontingent for næste år.

Formanden gennemgik de tre forslag til næste års kontingent. Thomas Nørgård Olesen foreslog at stemme om hhv. almindeligt, senior og junior kontingent. Ole Plum afviste dette på bestyrelsens vegne. Der er tale om pakkedninger.

Finn Beyer Paulsen og Svend Rasmussen foreslog forslag 1. De andre er for dyre. Peter Kastrop fra D-maskingruppen trak forslag 2 tilbage. Der var sket en procedurefejl. Der var flere kommentarer til, hvad flere kontingentpenge kunne bruges til. Flere ønskede støtte til lokalafdelinger. Det afvises fra be-

styrelsen. Svend Rasmussen mente, at så burde vi lukke de dårlige afdelinger.

Herefter satte forslagene til afstemning. Forslag 3 fik kun støtte fra 6 medlemmer. Forslag 1 derimod monstrede 98 stemmer for og 6 medlemmer undlod at semme. Forslag 1 er således vedtaget.

## 5. Indkomne forslag

Der var ikke indkommet forslag, så punktet udgik.

## 6. Valg af bestyrelse

Listen over kandidater gennemgik, Formanden kunne supplere med, at Preben Clausen og Poul Kaspersen var villige til genvalg, trods fravær idag. Mogens Duus præsenterede som forslagsstiller de to nyopstillede kandidater, Lars Henning Jensen og Tommy Jensen. Mogens mente, at begge kandidater stod for fornyelse og var gode til at samarbejde både internt og eksternt. De har begge mange års erfaring i DJK.

Finn Beyer mente, at hvis de to nye kom ind, ville hovedbestyrelsen måske blive for »banefikseret«. Hvad med folk til forskning? Jan Eriksen anbefalede Tommy Jensen.

Valgprocedure gennemgik af dirigenten. Til stemmetællere valgtes Hartmann, Lindstrøm og Nathansen. Mens stemmerne taltes op, var generalforsamlingen suspenderet.

Resultatet gav følgende:

|                     |            |
|---------------------|------------|
| Bent Jacobsen:      | 96 stemmer |
| Tommy Jensen:       | 67 stemmer |
| Gunner Christensen: | 66 stemmer |
| Lars H. Jensen:     | 63 stemmer |
| Preben Clausen:     | 60 stemmer |
| Søren Bay:          | 55 stemmer |
| Pouls Kaspersen:    | 20 stemmer |
| Alf Blume:          | 12 stemmer |
| Blanke:             | 15 stemmer |

De 4 første er således valgt til bestyrelsen.

Der blev herefter stemt om de to etårige suppleantposter.

|                 |            |
|-----------------|------------|
| Poul Kaspersen: | 80 stemmer |
| Preben Clausen: | 60 stemmer |
| Søren Bay:      | 52 stemmer |
| Alf Blume:      | 25 stemmer |

De to førstnævnte er således valgt.

Det samlede resultat modtaget med akklamation.

Til revisorer og revisorsuppleanter blev der genvalg til Mogens Levin, Finn B. Paulsen, Eigil Nørgård og Niels K. Pedersen.

## 7. Eventuelt

Vagn Lindstrøm slog til lyd for flere udflugter. Gerne til Storebælt. Ole Plum svarede, at udflugter er dyre. De skal være lønsomme. Jørgen Wandam-Møller spurgte, om vi havde mulighed for at påvirke DSB ved nedlæggelser af bl.a. sidebaner. Det kunne Eivind Åkjær tilslutte sig. Formanden svarede, at vi selvfølgelig kan skrive i bladet, men om det går rent ind hos de ansvarlige kan vi ikke svare på.

Folke Ylander ønskede evt. generalforsamlingen flyttet til en lørdag. Kjeld Christiansen ville vide, om der påtænkes løssalg af bladet. Det gøres der.

Lars Henning Jensen og Tommy Jensen takkede for nyvalg. Alf Blume fortalte om en udflugt 19. maj på Hornbækbanen. Turen starter i København.

Formanden havde et par afsluttende bemærkninger og kunne derefter sammen med dirigenten takke for godt fremmøde samt god ro og orden.

Dirigent: Hans Henrik Larsen.

Referat: Flemming Jakielski.

## Nyt mødested i København

I henved 18 år har DJK's Københavns afdeling - som der reelt er tale om - afholdt medlemsmøder i Englesalen på Niels Steensens Gymnasium på Østerbro. Også foreningens årlige generalforsamling har været afholdt der.

Vi har altid følt os velkomne på Niels Steensens Gymnasium, hvor vi har kunnet råde over gode AV-hjælpe midler til både film og lysbilledforevisninger, kunnet lave kaffe, og i det hele taget har haft næsten frie hænder til at afvikle vore arrangementer.

Der skal lyde en varm tak til Niels Steensens Gymnasium ved ledelsen og skolens pedel for altid stor imødekommenhed over for vore ønsker om lokaler.

Alligevel har vi navnlig i de senere år tænkt alvorligt på, om ikke vi kunne prøve at finde et andet, mere centralt beliggende mødested i København. Det har ikke været let. Lokaler af en passende størrelse og beliggenhed og til en rimelig leje hænger bestemt ikke på træerne i en storby, når vi samtidig ønsker at kunne fastholde en bestemt ugedag som fast mødedag.

Takket være et af vore medlemmer med forbindelse til rette sted har vi nu fået tilbudt at kunne holde vore medlemsmøder i et særdeles centralt og velbeliggende sted i København nemlig på Nationalmuseet.

Fra og med efterårssæsonen har vi hermed fornøjelsen at byde alle jernbaneinteresserede, DJK medlemmer såvel som andre, velkommen til møder i

**Oldskriftsalen, Nationalmuseet,  
Frederiksholms Kanal 12,  
1220 København K.**

Bestyrelsen ser flytningen til nyt mødested som et middel til også at skabe fornyet opmærksomhed om vores forening og nærer håb om, at det nye mødested kan trække nye medlemmer til vore møder.

BJ.

## Møder i København

**Onsdag d. 18. september 1996 kl. 19.30:**  
»Med damp tog gennem Ukraine« og »Kina for fuld damp«.

Vore to medlemmer Hans Henrik Frost og Gunnar W. Christensen viser billeder og fortæller om deres besøg i år i henholdsvis Ukraine og Kina.

**Onsdag d. 23. oktober 1996 kl. 19.30:**  
»Skal vi have højhastighedstog i Danmark?« Den danske regering har nu fastslået, at man vil undersøge mulighederne for at styrke jernbanens konkurrenceevne ved at modernisere hovedbanenettet og indføre højhastighedstog i Danmark. En sådan satsning skal have et miljø- og trafikikkerhedsmæssigt udgangspunkt.

Medlem af Baneplanudvalget Henrik Sylvan, Trafikministeriet, redegør nærmere for status på undersøgelserne i Trafikministeriets Baneplanudvalg.

## Vogn-Ex holder åbent:

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Hver sidste tirsdag i måneden fra og med 27. august er der åbent hus på Vogn-Ex fra kl. 19.00 til kl. 22.00



Som nævnt i referatet i dette nummer bragte generalforsamlingen to nye medlemmer i bestyrelsen: Lars Henning Jensen, kendt som DJK's generalforsamlings referent gennem en årrække, samt fra et mangeårigt og engageret arbejde som bestyrelsesmedlem i DJK's Midtjyske afdeling og redaktør af afdelingens nu hedengangne blad »Trinbrættet«, og Tommy O. Jensen, der har hjemme i det nordsjællandske.

Nedenfor ses til venstre Tommy O. Jensen, og til højre Lars Henning Jensen. Nedenfor stemning fra »Englesalen« med en stribe af de midt- og nordjyske medlemmer.



## Nyheder

### DSB, diesel og design

Pris kr. 190.

Fortalt og fotograferet af Torben Andersen, udgivet af Lokomotivet, Næstved i samme udstyr som »Under Vingehjulet«. Årtiet med de store kattegatfærger, anskaffelse af skinnebusser, den store udskiftning fra lokomotivtrykne IC tog til moderne letvægts-tog og påbegyndelsen af den længe ventede elektrificering af hovedstrækningerne. Firs billeder fra firserne, beskrevet på 72 A4 sider, heraf 8 i farver.

### FC Skagen

Pris kr. 165.

En diskette, 60 siders instruktionshæfte med installationsvejledning. Min. systemkrav: 386 og op, helst 33 Mhz, VGA farveskærm. Windows 3.1 og op ca. 1.8 MB ledig plads.

Styr togdriften på Skagensbanen - på din egen PC. Simulationsspillet, der kræver opmærksomhed, omtanke og koncentration, nu i dansk udgave.

Du skal afvikle trafikken en ganske almindelig morgen, og den indbyggede tilfældighedsgenerator kan stilles i forskellige sværhedsgrader, så du får »overraskelser« serveret i form af forsinkelser, uorden ved overkørsler og det helt store fjernstyringskaos. Programmet holder kontrol med dig, laver du for mange fejl bliver du afløst på posten.





## jernbanen

Klostergade 3, 9550 Mariager  
98 54 23 24

## Redaktion

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

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

## Medarbejdere

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

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

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

## Bladekspedition

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

Opplag: 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. E-mail: vogn-ex@internet.dk

## Foreningens telefonavis: 86 75 20 98

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

## Medlemskontingent 1996 og indbetaling

### Bemærk dog specialtilbud side 60!

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

Adresse: Dansk Jernbane-Klub, kassereren,  
Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.  
Postgirokonto 5 55 38 30  
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.
- Tommy O. Jensen, Langebjergvej 534  
3050 Humlebæk. Tlf. 42 19 42 35.
- Birger Bruun, Platanvej 18,  
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Carsten Buhl, Refshalevej 8, 4930 Maribo,  
Tlf. 53 88 43 54
- Lars Henning Jensen, Enebærvej 12,  
8800 Viborg. Tlf. 86 61 38 39.
- Peter Kastrop, D-maskinegruppen,  
Christian Winthersvej 6, 6100 Haderslev.  
Tlf. 74 52 20 71.
- Hans Meyer, Limfjordsbanen,  
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup.  
Tlf. 98 38 31 27.
- John Rasmussen, Mariagerbanen,  
Trøjborgvej 2C, 3.tv., 8200 Århus N.  
Tlf. 86 16 03 08.
- Preben Clausen (suppleant),  
Vandværksvej 9, Brønning, 7080 Børkop.  
Tlf. 75 86 21 20.
- Poul Kaspersen (suppleant)  
Østergade 24, 3200 Helsingør.
- 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/ Søren Bay, Tommy O. Jensen,  
Klaus S. Jørgensen og Gunnar W. Christensen  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.  
Postgirokonto 8 11 10 06.

## Lokalafdelinger

### DJKs nordjyske afdeling

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

### DJKs midtjyske afdeling

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

### DJKs sydjyske afdeling

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

### DJKs fynske afdeling

Jørgen W. Møller, Skovkroen 6, 5560 Årup.  
Tlf. 64 43 22 70.

### DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen, Skovvænget 4,  
4900 Nakskov. Tlf. 53 92 73 37.

## Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog,  
arbejdshold.

### Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl, Refshalevej 8,  
4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.  
Information i weekender: 53 88 05 49.

### Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 3, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.  
Driftsbestyrer: Tonny Ring Nielsen,  
Pilevej 4, 8850 Bjerringbro. Tlf. 86 68 08 58.  
Arbejdshold i Mariager, Århus, Viborg og  
Frederikshavn.

### DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

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

### Limfjordsbanen

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

### D-maskine gruppen

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

## Foreningens øvrige arbejdssteder

### Bramming remise

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

### Hong remise

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

### Arbejdshold Fredericia Maskindepot

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

### Flintholm station (Frederiksberg)

Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.  
Tlf. 38 74 70 32.

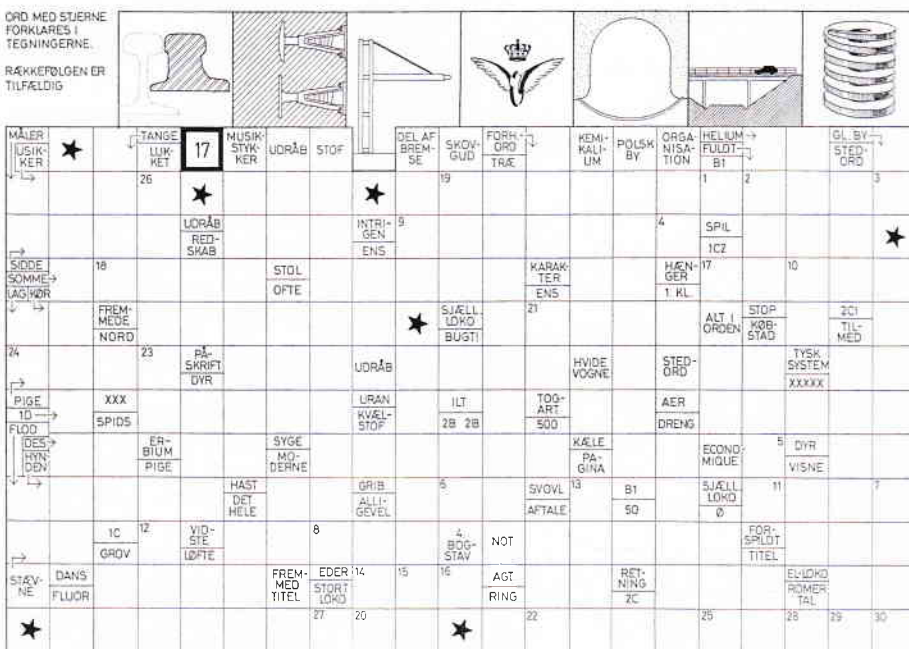
# Ordhunden

Af uransagelige årsager forsvandt sidste nummers ordhund ud mellem linierne, men vender stærkt tilbage her i nr. 3. Gæt kodeordet og send det til redaktionen i Holte: Jernbanen, Vasevej 19A, 2840 Holte, og du er med i næste præmieuddeling.

**Ove Steen Nielsen**, Silkeborg gættede på Slagelse vedr. sprohunden i nr. 1 og har modtaget en jernbanebogpakke.

Rubrikken ordhund/sporhund har nu snart 10 års jubilæum. Skal vi fortsætte, eller har du idéer til andre typer opgaver med et jernbanemæssigt tilsnit, så lad et ord falde.

NE



***Oplev Wales for fuld damp!***

## Oplev de små damptog i Wales

## Mød den britiske urbefolkning

## Se Wales' bjerge og skiferbrud

## Oplev søer, floder og vandfald

## Fascinerende grønne landskaber

## Se Irland fra Mount Snowdon

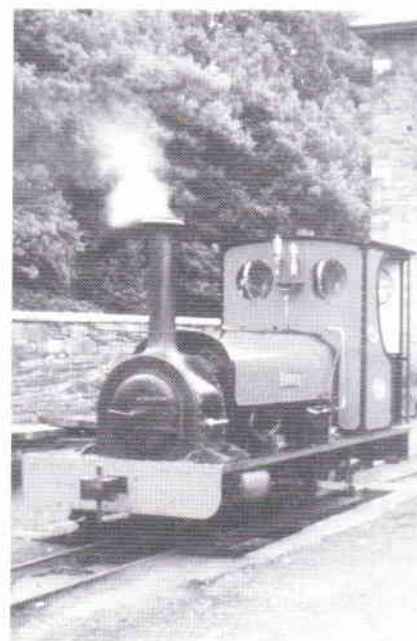
## Hyggelige markeds- og landsbyer

## Besøg på Caernarfon Castle

**Kr. 4.950,-**

Afrejse fra Kastrup og Billund 15/8.  
Hotel med halvpension, udflugter,  
entrées, togrejser og rejseleder.

Er der nogen bedre måde at opleve naturen på end med et damp-tog, der roligt tøffer igennem landskabet? På denne 6-dages rejse skal vi ud at køre med nogle af Wales' smalsporede jernbaner. Wales er de grønne dales land, med høje bjergpas og brusende vandfald. Landet har formået at bevare sin pragtfulde natur uspo-leret. Og ikke mindst er det de venlige og gæstfrie walisere, der gør Wales til en stor oplevelse. Under opholdet bor vi i landsbyen Llanberis i Snowdonia National Park. Rejsen byder på daglige heldagsudflugter med tog og bus og alt betalt. Men der bliver også lejlighed til at opleve de mange lokale turistattraktioner og den smukke natur som findes i områ- det lige omkring vort hotel.



Ring efter vort 40-siders farvekatalog

**Anglia Rejser**  
**Skyttevej 49, 8450 Hammel**  
**Tlf. 86 96 30 61**