

# jernbanen



**1**  
**97**

Hjælpevognen på nat-opgave  
Læs hvor DSB gods stopper  
Sporplaner fra Østbanen  
Materielfortegnelse for DSB

Løssalg:  
Pris 60 kr.





Det gamle fotografi (22):

## Idyl i Gammel Nykøbing



Skruer vi tiden godt 35 år tilbage, var der næsten ikke grænser for, hvorhen i Danmark man kunne blive befordret pr. skinnekøretøj. Skønt man anede, hvor det bar hen for en række privatbaner, var der i hvert fald »de store og sikre«, der ikke kunne tænkes at forsvinde, såsom Thisted-Fjerritslev-Nørresundby, Lollandsbanen, Randers-Hadsund og de gode, fynske privatbaner til Kerteminde og Bogense.

Tiden skulle blive værre for jernbanevennerne, end man overhovedet kunne frygte, og i denne tid får man en kedelig anelse om, at man måske ikke en gang har set det værste endnu!

25. maj 1961, da dette foto blev optaget, var dødsdommen imidlertid afsagt over SNNB's syd-del, fra Nykøbing Falster til

Nysted. Dagen efter var det slut med persontogene på strækningen - i hvert fald de annoncerede. For godstrafikken fortsatte, og var man så tosset at spørge om kørelighed med det daglige togpar, der normalt kørtes af en benzinvoan, var det ikke umuligt at komme med.

Imidlertid er det her ét af de sidste »rigtige« persontog, der holder klar som skinnestog i spor 0 til venstre. Midtfor er LJ M 33 klar i spor 1 med persontog til Nakskov, og bag på de aldrende personvogne, der stikker taget op over SNNB-toget, skimtes stykgodsvognen - en Gs-vogn.

Mens materiellet i forgrunden af billedet således er ganske moderne, er alt andet allerede dengang antikveret - og det er naturligt: Stationen står overfor total ombygning.

Ud ad linjen bag fotografen er anlægsarbejdet til den nye bro til Fugleflugtslinjen i fuld gang, og få måneder senere bredte arbejdet sig til de her synlige dele af stationen: Store vejforlægninger krævede deres, samtidig med at Nykøbing F. station blev totalt moderniseret. Den ny Nykøbing F. station blev indviet 25. oktober 1962 og ligger ca. 250 m nord for den tidligere. En enkelt »modernitet«, som ikke ses på billedet, har dog været i brug flere år før det blev taget: Nykøbing-Gedser banen var den første samlede enkeltsporede banestrækning, der fik fjernstyringsanlæg - og det skete allerede inden »de glade 60'ere« havde holdt deres indtog. 13. august 1959 blev dette anlæg taget i brug. Foto: Ole Jensen.



### De gode udflugter

ligger tæt som perler på en snor for tiden. Her et glimt fra DJKs »rejse til Amager«, vel nok den ultimative afskedstur med havnebanen og Amagerbanen, der blev gennemført 24. november 1996 med MH 203 som trækraft. De sidste større transporter, der har holdt gang i havnebanen, har været skærver her fra Islands Brygge. Foto: Allan Støvring-Nielsen.



# jernbanen

UDGIVET AF DANSK JERNBANE-KLUB SIDEN 1961

37. årgang, nr. 1, 6. marts 1997

## 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

**Forsiden:** Det er vintertid, men sneen har ladet vente på sig. I 1995/96 var der til tider lidt mere sne, som her, hvor Lyngby-Nærum Jernbanes Ym 17 passerer Brede, 2. juledag 1995. Et rigtigt køligt vinter-foto med lav sol, der passende kan byde læserne velkommen til den friske, 37. årgang af bladet. I de forløbne år har farver på forsiden været enkeltstående fænomener, der i alt har optrådt fem gange fra 1967 til 1996 - fremover bliver det hver gang, så allerede ved udgangen af 1997 skulle det antal være fordoblet! Foto: Keld Haandbæk.

## Indhold:

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Det gamle foto - Nykøbing      | 2  |
| Lederen                        | 3  |
| På sporet af Østbanen          | 4  |
| Nat-reportage fra hjælpevognen | 6  |
| LJ 19, del 4                   | 10 |
| Hvad tankvognen gemte          | 13 |
| Bogammeldelser                 | 14 |
| Ordhunden                      | 15 |
| Jernbanenyt - kort fortalt     | 16 |
| ● DSB-nyt                      | 16 |
| ● Færgenyt                     | 24 |
| ● Privatbanerne                | 26 |
| ● Udland                       | 26 |
| ● Veteranbaner og museer       | 27 |
| DSB materielfortegnelse        | 28 |
| Billedgalleriet                | 29 |
| Udflugter                      | 30 |
| Nyt fra DJK                    | 30 |
| Jernbanebøger                  | 30 |
| Stadig damp (2) - Indien       | 32 |

**Nr. 2, 1997,** forventes udsendt en af de sidste dage i april under redaktion af **Anders Riis**.

**Tidsfrister for stof til de kommende numre:** Stof til nr. 2, 1997, skal - med mindre andet er aftalt med redaktionen - være redaktionen i hænde inden 1. marts. Stof til nr. 3, 1997, skal være redaktionen i hænde inden 1. maj.

**Dette nummer** er afleveret til avispostkontoret torsdag 6. marts 1997.

## Tanker ved et 150-års jernbanejubilæum

**D**a Kong Christian den VIII den 26. juni 1847 besteg det festsmykkede tog på Københavns første banegård for at indvie kongerigets første jernbanestrækning København-Roskilde, havde selv denne begavede monark næppe nogen klar forestilling om, hvad dette jernbaneanlæg skulle blive begyndelsen til - endsige nogen forestilling om, hvilke konsekvenser for landets udvikling, jernbaner ville få. Med undtagelse af den lille håndfuld fremsynede mænd, der fra studierejser i udlandet havde været i personlig berøring med jernbaneanlæg og deres betydning for udviklingen af samfærdselen, og som havde stået i spidsen for initiativet til det første jernbaneanlæg her i landet, betragtedes jernbanen nok af de fleste som lidt af et kuriosum, en slags folkeforlystelse, hvis udgangspunkt meget å propos lå lige op ad det kære Tivoli.

Det tog da også nogle år, inden der kom rigtig gang i anlæg af jernbaner herhjemme. I hertugdømmerne, hvis erhvervsudvikling var længere fremme på daværende tidspunkt, havde vi allerede i 1844 set helstatens første jernbane Kiel - Altona. 10 år senere var der anlagt baner i Slesvig, men først i 1856 fik kongeriget forlænget Roskildebanen til Korsør. Vi skal helt frem til 1860'erne, før der rigtig kom gang i jernbaneanlæggene herhjemme, men fra da og et godt stykke ind i næste århundrede gik det så også stærkt.

Jernbanerne blev det helt dominerende massetransportmiddel, både over relativt korte som over længere afstande, kun med den også hastigt voksende skibstrafik som konkurrent. Det er ikke til at forstille sig, hvordan vort samfund ville have set ud i dag, hvis ikke jernbanerne var kommet. Jernbanerne var på én gang både et resultat af og samtidig en afgørende forudsætning for samfundets hastige forandring fra landbrugs- til industrisamfund.

I dag, hvor jernbanernes næsten monopolagtige status for landtransporten er afløst af en benhård konkurrencesituation med bilerne som den helt dominerende faktor, glemmer vi ofte, at vi skylder jernbanerne en meget stor del af æren for, at vi i dag lever i højt udviklede industri- og forbrugersamfund på godt og ondt.

Året 1997 er året, hvor vi vil standse op, se os tilbage og prøve at forstå, hvor meget vi egentlig har haft brug for jernbanerne. 1997 er - ved et tilfælde - samtidig året, hvor et nyt stort skridt i den trafikale udvikling vil blive taget, åbningen af den faste forbindelse over Storebælt. Et skridt, hvis konsekvenser for fremtiden vor generation vel kan forstille sig lige så lidt om, som vore forfædre kunne forstille sig konsekvenserne af den første jernbane. Storebæltstunnelen og broen er et trafik anlæg, som vi ikke har oplevet magen til, siden Lillebæltsbroen blev taget i brug i 1935. En mindst lige så stor revolution i trafikken mellem landsdelene må forventes, hvortil kommer forbindelsens store betydning for den internationale trafik gennem Danmark.

Der er på mange måder grund til at glæde sig over de store muligheder for jernbanen, der tegner sig, men det må samtidig siges, at jernbanens rolle i trafikken

vil blive en anden end den, vi jernbaneinteresserede måske har gået og drømt om. Udviklingen vil utvivlsomt blive koncentreret til de stærkt trafikerede strækninger på Sjælland samt hovedlinierne i Jylland-Fyn, dér hvor der er mulighed for at drive togtrafik med overskud.

Om de resterende jernbanestrækninger vil blive opretholdt med en begrænset trafik, finansieret af sociale tilskud, synes at være meget usikkert. De seneste beslutninger om at opgive godstrafik til en række stationer i det sønderjydske, viser desværre hvad vi også kan vente os af udviklingen. De nye muligheder for, at andre operatører end DSB kan få lov til at køre, åbner dog muligheder for utraditionelle løsninger, som måske kan sikre en begrænset jernbanetrafik de steder, hvor DSB savner evne og vilje til at køre.

I 36 ud af de forgangne 150 år har DJK været med på banen. Vi har reddet historisk værdifuldt jernbanemateriel fra at gå tabt, udbredt kendskabet til og interessen for jernbanedrift af enhver art og bevist, at museumstog og veteranbaner ikke bare er en leg, men et vigtigt bidrag til vort lands kulturhistorie og af betydning for turismen over hele landet.

Det bliver interessant at følge udviklingen på vore jernbaner også fremover. DJK vil fortsat være på banen. Bent Jacobsen



## Velkommen til jernbanen i farverige rammer!

Vi har nu - som lovet i oktober-nummeret - fået farver på bladet og et nyt »ansigt« efter 21 år med det hidtil kendte. Med fornyelsen håber vi at kunne fortsætte den udvikling, **jernbanen** løbende har under-

gået i en årrække. Redaktionen glæder sig til på den måde at gøre et fremstød for jernbane-interessen generelt i et år, hvor der naturligt vil komme ekstra fokus på det skinnearbejde, qua Storebælt og jubilæer.

Umiddelbart efter dette nummers deadline blev det klart, at **jernbanen** kan byde hjerteligt velkommen til nye læsere: Medlemmerne i Nordsjællands Jernbaneklub (NSJK). **Læs mere om det på side 30.**





Østbanens nye design træder tydeligt frem på Ys 12, der er nyrenoveret og i øvrigt karakteristisk ved sine dobbeltdøre. Bagved skimtes banens moderne værksted, i Hårlev. Foto: Ole-Chr. Munk Plum, 13. september 1996.



Sådan ser en moderne »station« på Østbanen ud. Perron og læskur på Fakse Syd er helt nye. (Ole-Chr. Munk Plum)

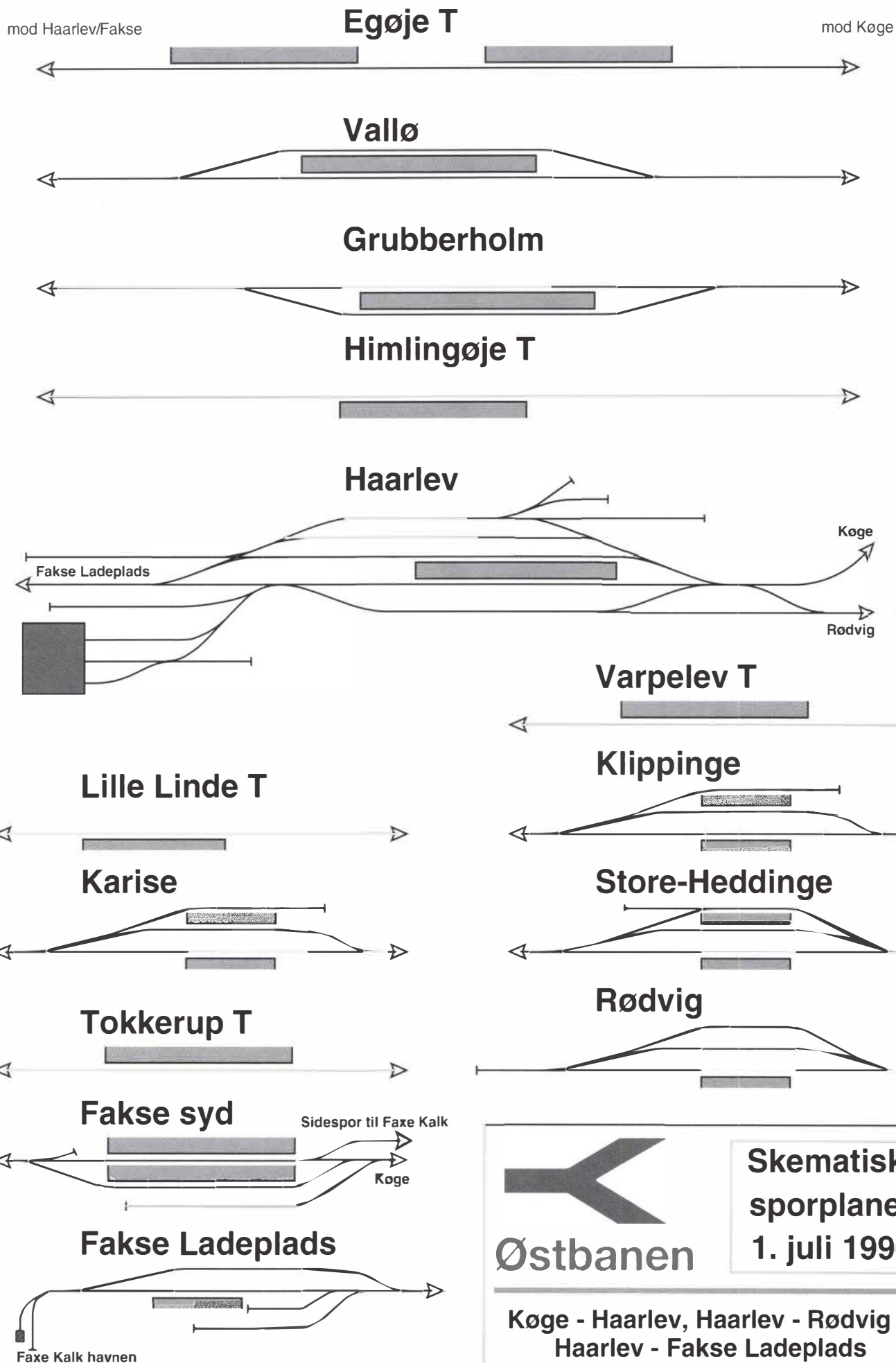


Vinter. Ys 18-Ym 8-Ys 13-Ym 3 (i 1974-design) er her under indkørsel til Køge, 26. februar 1996 (Allan Støvring-Nielsen).

Dagligt kører 108 lastbiler mellem Faxe Kalk og Fakse Ladeplads - de transporter, der helt op til omkring 1980 blev klaret med Faxe Jernbanes 791 mm smalsporsmateriel på det dengang trestrengede spor. Ifølge EU skal sådan transport igen over på jernbanen. Her er det dog DLG, der er gods-kunde. En del af Faxe kalks store og klassiske fabriksanlæg danner en magtfuld kulisser! Foto 19. marts 1996: Allan Støvring-Nielsen



Kunne **jernbanen** ikke gengive aktuelle sporplaner fra danske jernbaner? Det spørgsmål fik redaktionen fra Vagn Lindstrøm, mangeårigt DJK-medlem. Vedlagt var en skitse, han med notesblok i hånd havde gjort over Østbanen pr. 1. juli '96. Redaktørens svar er: Jo, det var da en god idé - og overfor læserne vil vi tilføje: Gak ud og gør ligesom Vagn Lindstrøm, hvis I er enige! Her en række glimt fra 1996 på Østbanen. AR



**Østbanen**

**Skematiske  
sporplaner  
1. juli 1996**

**Køge - Haarlev, Haarlev - Rødvig og  
Haarlev - Fakse Ladeplads**

Tegnet af Anders Riis efter skitser af Vagn Lindstrøm



# En nat med

# hjælpevognsholdet

Mz 1443 er kommet grundigt på tværs af det hele - ikke mindst hjælpevognsholdets planer. Og pludselig blev en fredelig øvelses-nat forvandlet til helt konkret og nærværende virkelighed. Foto: Bent Jacobsen.

## Af Bent Jacobsen

Søndag 6. oktober 1996 kl. ca. 02.00 støder to tog sammen på stationen i Birkerød.

Det ene er et særtog (S-tog med fire vogne), der kommer fra Hillerød og er fyldt med deltagere til et stort idrætsstævne i Sønderjylland. Det andet er et godstog, trukket af MY 1125 og bestående af 2 Gs godsvogne med kemikalier i tromler og to personvogne, B og Bn, hvori befinder sig nogle få DSB-ansatte som passagerer.

Godstoget har holdt på sporet ved læsevejen, og ved udkørsel støder toget sammen med det nordfra kommende særtog. Derved skades godstoget så meget, at der opstår brand i den ene personvogn, der strømmer kemikalier ud af godsvognene, og MY-lokomotivet lækker dieselolie fra brændstoftanken.

I særtoget, hvor den ene vogn er væltet, skades mange personer. Flere er fastklemmt, og adgangsvejene til toget er blokeret.

Hvad er nu det? - vil læseren måske spørge. Den jernbaneulykke har jeg da ikke hørt om før. Hverken aviserne eller radio/TV har da bragt noget om en sådan ulykke. Må vi så få en forklaring.

Ikke så mærkeligt, hvis læseren er forvirret. Forklaringen er nemlig den, at det ovenfor beskrevne hændelsesforløb ikke hidrører fra en virkelig begivenhed, heldigvis da, men er et oplæg til en større beredskabsøvelse, der skulle afholdes for at træne beredskabspersonalet i indsats ved en togulykke, så de specielle forhold omkring S-tog samt MY-lokomotiver kunne øves, samt for at træne samarbejdet mellem flere

forskellige indsatsstyrker og myndigheder.

Af forskellige grunde fik øvelsen imidlertid et væsentligt mindre omfang, idet MY-lokomotivet med godstog aldrig nåede frem til scenen, inden forestillingen skulle begynde. Men nu til selve historien:

## Det begyndte afslappet...

Det er lørdag aften. Klokken er henved 21.00. Deres udsendte medarbejder er inviteret med som gæst hos det hjælpevognshold, der skal arrangere det fingerede

togsammenstød på Birkerød station. På Godsbanegården nede ved Otto Busses Vej holder en af de gule hjælpevogne klar forspændt MY 1125 med motoren i behagelig tomgang. Mandskabet er ved at indfinde sig. Det består af fem håndværkere og en lokomotivmester som leder foruden selvfølgelig den tilkommanderede lokomotivfører. De fleste har nemt til arbejde, for de bor i kineserbyen, de hyggelige gulkkede rækkehuse mellem Otto Busses Vej og Godsbaneterrænet. Lokomotivmesteren

og Deres udsendte ankommer sammen i bil fra den anden ende af byen. Til sidst ankommer en til lejligheden inviteret fotograf, der skal dække begivenhederne.

Der hersker en

En godt de- (og da også ud-) rangeret BDn-vogn (BDn 719) var tiltænkt en hovedrolle i øvelsen i oktober. Den kom da også ud at rulle trods den brandskadede bogie (aksel nr. to regnet fra fotografen). Foto ved Frihavnsstationen 25. maj 1996: Wilhelm Frendrup.





rolig og afslappet stemning. Mandskabet går rundt og smådriller hinanden, medens de finder deres sikkerhedshjælme og andet udstyr frem. Det hele er jo bare en øvelse, og det kan da blive meget sjovt.

Deres udsendte får lov at komme op på maskinen. Lokomotivføreren afprøver den bærbare radio, så der er sikker forbindelse til hjælpeholdets leder. Togradioen fodres med oplysninger om tognummer og ønsket radiokanal. I ATC-anlægget indtastes informationer om togvægt, bremsevægt, togets længde m.m. Vi er klar til at rangere op på Bjerget ud for Det gule Palæ, kommando-posten på den del af godsbanegården.

### Midt i »færgetrækket«

Maskinen løber om, og vi begynder at rulle ned ad maskinsporet, forbi den gamle maskinbakke, der nu er inddraget til fordel for Øresundsbanens indføring, og kører ind på København H. i spor 1. Efter et kort ophold fortsætter vi gennem »røret« ud til Østerport, hvor vi straks bliver ledet ud i sporområdet langs Gittervej. Først derfra kan vi rangere tilbage ind på Østerport stations godsspor. Det er et ubejleligt tidspunkt vi er ankommet på, lige midt i færgetiden, men vi når lige at klemme os bag om et holdende Danlink godstog og rangerer ned på opstillingssporene ved Frihavnstationen.

Her holder nogle mere eller mindre ud-rangerede vogne, som vi skal have med til øvelsen. Hjælpevognen bliver placeret på et spor ved siden af disse vogne, og mandskabet går straks igang med at klargøre en noget ramponeret BDN-vogn til transport.

### På »rulleskøjter«

Vognens ene boggie er beskadiget og må ikke køre på egne hjul. For at kunne tage vognen med må den først løftes, så der kan skydes fire såkaldte rulleskøjter ind under

Hjælpevognsholdets odysse i København hin oktoberdag er angivet til højre med optrukket linje og den planlagt tur til Birkerød stiplede. Inden længe havde de faktisk været hele turen »rundt om huse-«...

boggien. Først bygges der en solid oplødsning under den ene vognende ved hjælp af træklodser, planker og brædder, som hjælpevognen medfører i forskellige nummererede størrelser. Oven på denne oplødsning anbringes en hydraulisk donkraft, der minder om en Nilfisk-støvsuger, men er en hel del tungere. Slangen kobles til, og hjælpevognens egen dieselgenerator lever kraften til pumpen. Vognen begynder så småt at løfte sig, og lidt efter lidt følger boggien også med. Nu kan »rulleskøjterne« trilles ind på plads. De er tunge, skulle jeg hilse og sige. Der skal fire stærke mænd til at løfte dem ned fra hjælpevognen og bære dem hen på skinnen. Forsigtigt trækkes de ind under boggien; den ene kæntrer, men vipper med besvær op igen. Nu kan man begynde at sænke vognen ned igen. Få minutter efter hviler boggiens fire



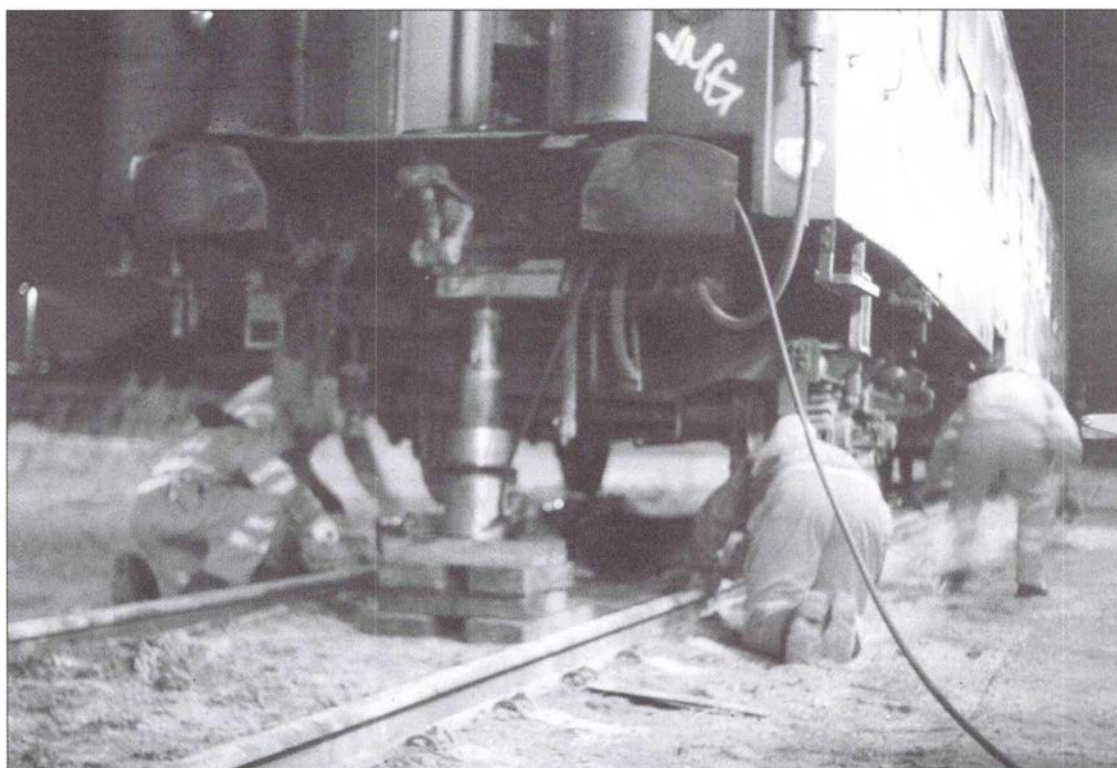
hjul i rammerne på hver sin rulleskøjte, donkraften bæres væk og klodstræet lægges fra mand til mand op i vognen. En lang trykluftslange trækkes gennem BDN-vognen, så at der kan etableres forbindelse til en vogn med virksom bremse. Jeg får at vide, at det er muligt at køre 60 km/t med disse små rulleskøjter under en beskadiget vogn, men at man dog plejer at køre forsigtigt gennem sporskifter. Ganske imponerende, når man tænker på, at hjuldiametren på skøjterne kun er omkring 20 cm.

### »S-tog væltet ved Islev...«

Så ruller vi atter op til Østerport, tilbage langs Gittervej og får så omsider kl. 23.54 afgang mod København H., hvor vi ankommer præcis kl. 24.00 efter toganmeldelsen. Vi får straks udkørsel mod Godsbanegården. Stilheden er ved at lægge sig over den ellers så travle hovedbane-gård. Kun et par S-tog ruller forbi oven ved Ingerslevsgade.

På vej videre forbi IC-klargøringshallen passerer vi til nogen forundring en anden hjælpevogn. Et opkald

BDN-vognen løftes op, og »rulleskøjterne« rulles på plads under boggien. Foto: Bent Jacobsen.





over radioen fortæller os, at kollegerne er kaldt ud til Islev station. Her er et S-tog afsporet og meldt halvt væltet ned ad dæmningen. Nogle drenge skal have lagt fliser eller noget andet på sporet - og udløst en afsporing. Heldigvis synes der ikke at være alvorligt tilskadekomne. Ja, der kan hurtigt opstå en ny situation - det skulle vi selv erfare kort efter.

Vi fortsætter i jævn fart ud ad godsbanen forbi Ellebjergvej, hvor anlægsarbejderne til den kommende godsforbindelse fra Kalveboderne til Vigerslev er ved at tage form med nye viadukter og sporforlægninger.

## Uvirkeligt i natsort land

Hvor det er underligt at pløje sig frem gennem det natsorte land, som godsbanen løber igennem. Det er, som om man helt glemmer, at man dog kører gennem en storby. Banelegemet aftegner sig svagt og uvirkeligt i projektørernes skær. I virkeligheden lyser lokomotivets lanterner ikke ret langt frem, men det kan jo næsten også være det samme, de fungerer først og fremmest som positionslys, så andre kan få øje på os i god tid. Vi, derimod, må forlade os på signalerne, der lyser os i møde med deres Tivoli-agtige flerfarvede signalbilleder, grønne, gule og røde hovedsignaler og små hvide dværge.

Vi passerer under Frederikssundbanen, da lokomotivmesterens stemme skratter i radioen: Øvelsen er aflyst. Vi bliver nødt til at vende om. En MZ'er er kørt på gulvet inde ved Godsbanegården og der lækker olie ud af tankene. »Tak skæbne«, tænker jeg, »hvad er nu det, er det slemt, og hvad gør vi nu?« Lokoføreren siger, at han vil prøve at kalde Lersøen op og bede om lov til at sætte øvelsesvognene dér og løbe om i en fart: 91701 kalder Lersøen, kom.

Opkaldet gentages et par gange, for gæves. I mellemtiden er vi nået til signaltelefonen ved indkørslen til Lersøen. Heller ikke fra telefonen kan der opnås forbindelse. Så kaldes der op til FC Nær, hvor vi får bekræftet mistanken om, at der slet ikke er nogen bemanning på Lersøen natten mellem lørdag og søndag.

I stedet får vi besked om at fortsætte til Hellerup, hvor vi i spor 6 afventer S-togene udkørsel i forskellige retninger. Efter et hurtigt omløb går vi nu tilbage mod Godsbanegården.

Ved Det gule Palæ møder vi en rangist,

## Kontingent 1997! Husk

at betale dit kontingent for 1997, ellers er dette nummer af **jernbanen** det sidste, du får. Girokort fra DJK var indlagt i **jernbanen** nr. 5/1996.

Hvis det var faldet ud eller er blevet væk, så skriv eller ring til sekretariatet (33 33 86 97 har telefonbåndoptager døgnet rundt) for at få et nyt.



Kørekranen hører med i billedet af hjælpevognsholdets arbejde. Her er den i funktion - en anden dag end den omtalte. Mz 1456 og to containervogne er blevet »trykket sammen« ved Østerport, 26. november 1996. Nu skal kranen løfte containerne bort, så vognene kan flyttes. Foto: Wilhelm Frendrup.

der hjælper med afkobling af øvelsesvognene, hvorefter vi med hjælpevognen forrest trykker ned ad maskinsporet og gør holdt ud for skydebrohallen.

## Valgfri sporbenyttelse?

Alle stiger ud for at tage bestik af situationen. Lidt længere fremme holder Mz 1443, der ligner en, der har taget begrebet valgfri sporbenyttelse lidt for bogstaveligt. Der er ved en fejl blevet skiftet spor under maskinen, således at forreste boggie er fortsat lige ud, medens bagerste boggie har taget kurs efter afvigende spor. Forreste hjulsæt er lige ved at være hoppet af sporet, og boggiens sidetræk har trukket sporet ca. 20 cm til venstre i en brat kurve, der minder om en solkurve.

Boggiene er vredet så meget ud til siderne, at den ene har revet hul på en ventil til den ene olietank, så en del olie er strømmet ud. København's Brandvæsen er

Samme situation som ovenfor. Kørekranen (der er udenfor billedet i højre side) har fået fat i containeren, klar til at løfte. Østerport, 26. november (Wilhelm Frendrup)

allerede i færd med at suge olie op og strø »kattegrus« på pølen. De afløses nu af Albertslund Kloakservice, der med en stor slamsuger skal forsøge at lænse en del af den resterende olie i tankene, så at der ikke strømmer mere olie ud, når vi om lidt skal til at sætte lokomotivet på ret spor igen. En halv afrevet ventil på den ene olietank må først skrues/bankes/vrides helt af, for at sugeslangen kan stikkes ned i tanken.

Imedens dette foregår, kører Mz 1461 op bag det havarerede lokomotiv, og en lang ståltrøse bliver hængt på trækkroen for at forsøge at trække det vildfarne lokomotiv tilbage på ret spor igen. Langsomt og meget forsigtigt begynder 1461 at trække, ståltrøssen strammes, og 1443 begynder så småt at flytte sig, det vil sige, at begge de forvredne boggie nu skal til at finde tilbage under vognkassen i normal position. Dette er ikke helt så nemt, fordi alle slanger og kæder mellem boggie og vognkasse er blevet revet over.

Luftbælgene, der leder køleluft ned til banemotorerne, må løftes op med lange brækstænger, indtil boggieerne er drejet så meget ind, at luftbælgene kan fange det plan, som de har været forbundet med. En bøjle, der rager bagud fra den ene boggie, må klemme sig forbi den beskadigede olietank, hvilket skaber nogen nervøsitet hos lokomotivmesteren. Heldigvis glider den forbi, men ikke uden et skarpt smæld.

Omsider er 1443 trukket på plads på ret spor. Trøssen hængtes af og 1461 kan køre væk igen. Tak for hjælpen.

## Endelig tid til lidt natmad

Så kan der måske endelig blive tid til lidt natmad, som hjælpevognsholdet havde planlagt at skulle indtage i Birkerød. Vi søger tilbage til vognen, hvor én allerede har dækket op med ostebord, kiks, brød, radiator og druer. Frisk kaffe dufter os i møde, og ellers er der sodavand og lyse øl.

Appetitten fejler heldigvis ikke noget, og snakken går livligt rundt om bordet om aftenens ændrede program, tidligere redningsaktioner og de venskabelige drillerier som er en selvfølge blandt folk, der har et tæt arbejdsmæssigt forhold til hinanden, og som må være forberedt på lidt af hvert.

Da vi har holdt spisepause en times tid, får vi tilladelse til at køre op på Bjerget igen,







Hjælpevognsholdet er et sammentømret sjak, hvor man løfter i flok... Her er det »rulleskøjterne« til den syge BDN-vogn, der løftes ud fra hjælpevognen på øvelsesnatten i oktober (Bent Jacobsen).

hvor vi henter øvelsesvognene, som vi skal ud til Frihavnen med, inden natten er omme. Vi ruller stille og roligt gennem den nu øde og natomme Hovedbanegård, ud forbi Vesterport, gennem Røret og ned til Frihavnen. Samme besværlige rangeren frem og tilbage igen som tidligere på aftenen, men denne gang er der ingen færgerangering til at sinke os. De udrangerede vogne stilles på plads, men først skal BDN-vognen løftes, så rulleskøjterne kan fjernes. Igen bæres der klodstræ ud, donkraften løftes ned og anbringes, vognen løftes, og de fire rulleskøjter trækkes ud og løftes op. Heldigvis er hjælpevognen forsynet med en hydraulisk lift, der sparer de hårdt arbejdende mænd for at skulle løfte de tunge tingester op i vogngulvhøjde - men alligevel.

Vi triller atter op til Østerport, skubber ud langs Gittervej, helt ud til den gamle viadukt ved Nordre Frihavsgade, hvor der tidligere var indkørsel til Frihavnen.

Deres udsendte mindes sin drengetid, da han forsøgte at snige sig ind i Frihavnen bag en lastbil uden at toderne skulle opdage det, og hvordan han byggede sig en lille forhøjning af sten og brædder mellem jernbanesporene og toldgitteret for bedre at kunne studere togene, der kørte oppe på dæmningen.

Det er godt nok længe siden - og trist nu at se, hvor forfalden viadukten og dens omgivelser fremtræder. Ak, hvor forandret!

## En ny dag er på vej

Et svagt lyslilla skær breder sig langsomt over østhimlen. En ny dag er så småt på vej. Over havnens stille vand hænger lige-

som en svag dis eller fedtet film. Ikke en vind rører sig. Ikke til at forstå, at natten pludselig er gået, men der er jo sket så meget, at man næsten glemmer, hvor trætt man er. Mandskabet tager sig et hvil på sofaerne med kaffe og cigaretter. En lægger sig ned og falder omgående i en tordnende søvn. Hans snorkelyde får næsten vognen til at ryste.

Klokken nærmer sig 07. Vi er ved at være rettidige igen, det vil sige: Vi har en plan, der hedder afgang Østerport 07.12. Atter lyder MY'erens trygge buldren, da vi ruller gennem stationen og ind over Hovedbanegården, som vi passerer kl. 7.18. Vi fortsætter op på Bjerget og bliver uden problemer rangeret ned til hjælpevognenes baseområde. Mandskabet får hurtigt rigget af, lukket og slukket. Det skal blive rart at komme hjem og få sovet ud.

## Leder mistede tre fingerled

Før vi når tilbage, kalder lokomotivmesteren over radioen op til kollegerne på den anden hjælpevogn ude ved Islev for at høre, hvordan det står til dér. Vi kan se på hans ansigtsudtryk, at det, han hører, ikke er noget rart. Vi lytter og venter spændt på at få at vide, hvad der er sket.

Lederen af hjælpeaktionen ved Islev er kommet slemt til skade. Han har fået klemt hånden i en kontravægt på kranen. Så slemt, at han mister de yderste led på tre fingre, viser det sig senere. Der breder sig en sær stilhed et kort øjeblik hos vore folk. Alle er i deres inderste godt klar over, at deres arbejde er nok så risikofyldt, selv om der, heldigvis, i lange tider ikke er overgået

dem noget alvorligt. Klemte fingre kan alle snakke med om, men det her, det er ligegodt slemt nok.

Først ved ottetiden fik man løftet den væltede S-togs vogn op og ryddet sporet. Det havde været en besværlig aktion, fordi man først måtte afbryde køreledningen, og fordi pladsforholdene var dårlige.

Øvelsen i Birkerød, hvad skete der med den? Ja, den blev afviklet, men med et væsentligt mindre indhold end planlagt. S-togget havde man da, og så væltede man nogle gamle biler ned på sporet, der skulle forestille at være kørt ud over broens rækværk, og futede dem af. Så nogen realistisk øvelse blev det da til. □

## Lejlighed på Frederiksværk station

Announce

HFHJ udlejer lejligheden på 1. sal af Frederiksværk station. Der er tale om en lejlighed på fire værelser og et kammer med et samlet areal på ca. 140 m<sup>2</sup>.

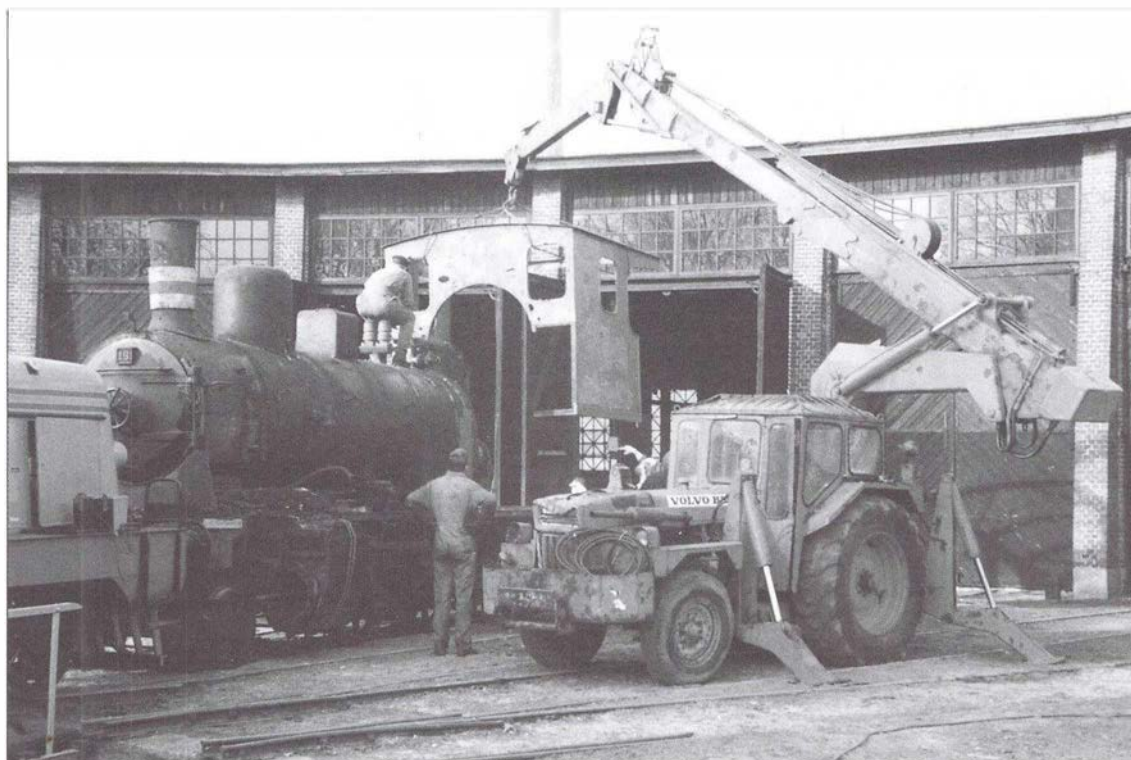
Lejer må selv medbringe komfur og køleskab/fryser.

Ved indflytningen må påregnes nogen istandsættelse. Der kan ydes tilskud til istandsættelsen mod regninger på udført arbejde indtil 15.000 kr.

Månedlig leje udgør pt. 3.500 kr. samt varmebidrag på 1.150 kr., ialt 4.650 kr. pr. md.

Henvendelse til Frederiksværk station stationschef Kurt Hansen  
tlf. 42 12 00 98, for evt. fremvisning.





Et damplokomotiv uden førerhuset på kan sammenlignes lidt med et menneske uden ansigt. I påsken 1996 fik LJ 19 atter monteret førerhuset. Det blev løftet på plads af Museumsbanens nyanskaffede traktor (- dermed har banen trel!). Traktoren udmærker sig ved at have en temmelig stor kran, der nok også kunne have løftet kedlen på plads, hvis man havde haft den dengang.

LJ Nr. 19's historie ved Museumsbanen, 4. del:

# Lokomotivet tager form

Sideløbende med arbejdet på Nr. 19 har vi i første halvår af 1996 arbejdet på at gøre Nr. 20 klar til trykprøve og få den godkendt til endnu et par års kørsel, men tiden er ved at rinde ud for Nr. 20, da dens (samlede) revisionsperiode er ved at udløbe. Derefter venter en større kedelreparation p. g. a. en temmelig slidt kedel.

Siden sidste artikel om Nr. 19 har der også været tid til at arbejde på Nr. 19. Men endnu mangler der en hel del, før lokomotivet kan komme ud at køre, så du kan sagtens nå at være med endnu - både til at færdiggøre Nr. 19 og til at deltage i hyggen i remisen!

## Undervognen

Arbejdet med at færdiggøre undervognen er noget af det, vi har brugt mest tid på, siden selve kedlen blev færdig. Inden førerhuset kunne monteres, var det nemlig nødvendigt at afmontere hele førerhusgulvet eller i det mindste skære et større hul i det, så en nye tværafstivning til sidekedelstyret kunne komme ned på plads. Da der var en del rust i samlingerne under førerhusgulvet, blev det hele fjernet. Tærede områder blev erstattet med ny dørkplade.

Under dette arbejde er det, at man, hvis man ikke ser alle detaljer med det samme, bemærker, at original Henschel-dørkplade har kvadratisk mønster, hvor imod nyfremstillet dørkplade har rombeformet mønster! Reparationer kan derfor let findes. Noget skal dog overdækkes, når vi engang får tid til at lægge trægulv i førerhuset.

*Status medio 1996: Nu er Nr. 19 for alvor ved at ligne sig selv igen. Efter at kedlen og førerhuset er monteret på undervognen, og beklædningspladerne er lagt på kedlen, kan selv de sjældneste gæster i remisen i Maribo se, at der er sket noget.*

*I forhold til »Kjøge« i sporet ved siden af virker Nr. 19 nu både bastant og magtfuld. Det sidste skal lokomotivet dog først bevise, hvad det forhåbentlig kan få lov til inden for det næste års tid.*

*MEN vi har en udpræget mangel på folk til gøre Nr. 19 helt færdig! Vi vil nemlig gerne have Nr. 19 færdig til det store jernbanejubilæum senere i 1997.*

## Tekst og fotos: Sten Carlsen

Da hele sidekedelstyrsarrangementet samt de to nærmeste tværafstivninger bag kedlen var tæret kraftigt, var det nødvendigt at forny disse ting, idet sidekedelstyret gør, at kedlen er med til at afstive rammen. Monteringen af tværafstivningen til sidekedelstyret gav anledning til lidt diskussion.

Vi har den form for demokrati, at man kan

komme med gode råd (også til driftsudvalget), men den, der laver arbejdet, bestemmer - altså med mindre det koster ekstra! Det var smed kontra maskinarbejder - skulle tværafstivningen svejdes eller boltes fast? Da smeden var i remisen den dag, tværafstivningen blev monteret, kan læseren selv gætte, hvordan den blev fastgjort - til stor fortrydelse for maskinarbejderen. Så sparede vi samtidig at løfte undervognen lidt, da bageste kobbelhjulsæts hjulbandager netop var dér, hvor der skulle sættes bolte igennem vangerne. Hullerne skulle også først bores, da der er tale om en ny konstruktion af denne afstivning.

Et andet (billigt) argument for at gøre som vi gjorde, var måden, vi afprøvede tilpasningen af tværafstivningens længde på. Tværafstivningen var med vilje bestilt for lang, fordi det inden afmontering af førerhusgulvet var svært at komme til at lave et nøjagtigt mål mellem de to vanger, også fordi de visse steder er tærede p.g.a. nedslivende vand. Med den gode plads uden førerhusgulvet var der rigtig mulighed for at svinge den store smedehammer for at korrigere placeringen af den for lange tværafstivning, skønt det første monteringsforsøg egentligt blot var en prøve. Resultatet var imidlertid, at korrekt placeret sad tværafstivningen faktisk allerede rigtig godt fast.

Nu var det ikke så let at komme til at bore huller og gevindhuller i vanger og tværafstivning. Det skulle være gjort på forhånd (mente bl.a. smeden). Så tværafstivningen blev fastsvejet, hvor den sad. Da tværaf-



stivningen til dette sidekedelstyr sidder lige op ad en af rammens tværafstivninger, har det ikke været nødvendigt at omspore det nærmeste hjulsæt p.g.a. en »deformeret« ramme.

Nu kunne det delvist fornyede sidekedelstyr (svær smedjernsvinkel) spændes fast på bagkedlen, og det nye overfald (styret på rammen) blev så placeret på tværafstivningen, hvorefter hullerne til pasboltene kunne bores (her blev ikke svejset - det kunne jo tænkes, at kedlen skulle løftes af undervognen på et senere tidspunkt!). Efter det beskrevne hændelsesforløb var der heller ikke blevet forboret til disse huller. Derfor tog det noget længere tid at bore hullerne, end det havde ville tage i en søjleboremaskine, for hvor monterer man en borestan-der, så den sidder ordentligt fast på en undervogn uden huller? En smed har selvfølgelig ingen problemer.

### Førerhuset

Førerhuset har været opbevaret uden-dørs, hvor det blev brugt af »banens børn« som legehuse. Hos dem var det ikke populært, da det pludselig blev slæbt ind i remisen til re-novering. Ulempen ved den udendørs opbevaring har vist sig ved, at det var hårdt medtaget af at stå ude i regn og sol i 15 år. Ikke fordi det

var særligt rustent, men malingen (mange lag siden 1920) var krakeleret med dybe sprækker.

For at få det pænt igen er der brugt en del tid på eksperimenter med forskellige metoder til at få al malingen af. Ja, eksperimenter: Der var ikke fart eller brugbarhed i dem alle til de mange kvadratmeter overflade, der er på førerhuset. At varme malingen af resulterede i en sej klæbrig masse, der næsten var umulig at skrabe af, og skulle alle lag af i én omgang, krævede det så meget varme, at jernpladen næsten blev rødvarm og malingen i bogstaveligste forstand blev brændt af (forsøget blev ikke udført med en af disse her hobby-»hår-tørre«, men med en gasbrænder).

Næste eksperiment forløb bedre - malin-gen forsvandt hurtigere. Det blev derfor »metoden« på størstedelen af førerhuset. Værktøjet var en vinkelsliber monteret med en holder til slibeskiver. Med skiver af typen, der er pålimet »et par flækkede brosten« - det kaldes vist korn »meget lidt« - var det muligt at få malingsstøvet til at lægge sig i det meste af remisen. Faktisk

var det meste af malingen fjernet udvendigt, inden næste metode blev afprøvet, nærmest af nødvendighed.

Indvendig er førerhuset nemlig forsynet med vinkeljern, nittehoveder, møtrikker og bolt-ender, hvad der umuliggør anvendelse af planslibere. Derfor blev en nålehammer fundet frem. Nu nærmest sprang malingen af, både fra krogene og fra de plane flader. Resten af remisen blev derfor fra nu af støj- og ikke støvplaget nogle weekender, til arbejdet med at fjerne den sidste maling var slut.

Var jernpladerne ikke rustne, så var førerhuset til gengæld blevet temmelig udskiftningsmodent. Forsøg på at løse de

nen under røggammlågen og på langs under røggammeret på en »saddel«. Det nyreparerede røggammer kunne desværre ikke nå ned til denne sadel. Det måtte »finjusteres« med en varmebrænder, før det med hjælp fra de monterede bolte og møtrikker og en stor hammer kunne tvinges ned til sadlen.

Den mest drilagtige opgave var beklædningen af kedlen. Arbejdet blev udført i temperaturer under nul, mens der lå fygesne på kedelryggen. Derfor gjorde ikke noget, at vi skulle tage godt ved for at bakse med de store beklædningsplader, ej heller at vi p.g.a. kulden brugte handsker, når isoler-in-gen skulle tilpasses og monteres på ked-

len. Så undgik vi også denne herlige kradsende eftervirkning, som kun isole-ringsmateriale kan give.

Ved vintertide er det rigtig praktisk, at der i remisen er et opvarmet lagerrum udstyret med et par stole. »Tilbehøret« medbringer man selv, og det er ikke nødvendigt, at det bliver indskrevet i lagersystemet, da der er tale om let omsættelige varer. Lageret bliver nu også brugt, selv om det ikke er frostvej!

Man skal selv have prøvet at beklæde en kedel for at kunne forestille sig, hvor besværligt og drilagtigt det kan være at få kedelbe-



Hvem har »patentløsningen« på de tekniske udfordringer - smeden eller maskinarbejderen? De har i hvert fald hvert sit forslag. Her er det smeden (Anders Bruun), der er i fuld sving med at afkorte tværafstivningen til sidekedelstyret.

knap 100 brædebolte blev hurtigt opgivet, da hver bolt bare drejede med rundt i de rådne tagbrædder. Flere andre adskillel-sesmåder blev forsøgt for at slippe let om ved opgaven.

At gå i krig med en vinkelsliber på en løs brædebolt gav ikke fornemmelse af at beherske situationen. Først efter at tagpap og -brædder var brækket af, kunne bræde-boltene én efter én skæres over med en skærebrænder.

Da det meste svineri med at fjerne maling var overstået, og undervognen var klar til at få monteret førerhuset, accepterede undervognssjakkert at få det løftet på plads. Fastspændt på undervognen er førerhuset også mere sikkert at »kravle rundt på«, når der skal lægges nyt tag og males.

### Kedlen

Der bruges stadig mange timer på kedlen. Siden prøveopfyrringerne og luftturen i mobilkranen er kedlen blevet linet op, så den ligger rigtigt på undervognen. Fortil er kedlen spændt fast på tværs af undervog-

klædningen til at ligge rigtigt igen, så kedel-båndene, der fastholder beklædningen, kan nå hele vejen rundt om både isolering og beklædningsplader. For ikke at skulle bruge endnu mere tid opgav vi at få beklædnings-pladerne til at nå sammen alle steder på kedelryggen. Her var den i sin tid svejset sammen. For at undgå at smelte isoler-in-gen væk p.g.a. svejsevarmen blev beklæd-ningspladerne skruet sammen via en ekstra »beklædningstagryg«, der også kun-ne skjule den manglende tilpasning.

De fleste beklædningsplader blev fornyet ved revisionen i 1969, men med manglen-de »detaljer« og enkelte ældre dele, der trængte til lidt ny plade. Der er nu også lavet inddækninger om prøjserne, og dom-hætten har fået en ny kant og behøver der-for ikke at blive svejset fast, fordi den med tiden var blevet for kort til at nå ned til kedelryggen med en ombukning, hvorigen-nem den skrues fast til resten af kedelbek-lædningen. Det kræver en hel del tålmodig-hed og tid lave en ny kantafslutning på en domhætte, der både er rund og står på en rund flade, og så er det ikke andet end en



Lag på lag på lag af maling på førerhuset fra Nr. 19 var en hård nød at knække. »Rummand Madsen« er her i gang med at bestøve omgivelserne med gammel maling!

næsten ubetydelig lille brik i »puslespillet Nr. 19«.

At det skulle gå stærkt i 1969, vidner også de lidt vel lange beklædningsplader om (dagen før Bandholmbanens 100 års jubilæum, som Nr. 19 deltog i, var kedelbeklædningen først ved at blive malet). Rundkedlens beklædning er sammensat af nogle ca. én meter brede bælter, som (burde) samles på kedlens underside. I stedet lå pladerne dobbelt til et stykke op ad siden, hvor samlingen så var synlig.

## Luftpumpen

Som jeg fortalte i den første artikel, har Nr. 19's nuværende luftpumpe også været anvendt på OHJ 5, da dennes luftpumpe drillede for meget. Efter nogle år på OHJ 5 blev den dog også kasseret, hvorefter OHJ 5's egen blev repareret og sat på. Vi vidste derfor, at det var en lidt driftssikker luftpumpe, vi havde tilbage til Nr. 19.

Næsten alle dele af luftpumpen har været skilt ad. Det meste er bare blevet rensat for rust og »mudder«, smurt og samlet igen, enkelte steder med nye fjedre, mens stempelstokken måtte en tur omkring en drejebænk, og hoved- og hjælpegiderne måtte have nye foringer, da de gamle var så slidte, at selv en tykhudet smedefinger kunne finde slidmærkerne i dem.



Inden luftpumpen blev monteret på Nr. 19, blev den prøvekørt med trykluft. Det vil sige – det var mere prøve(ler) end kørsel. Den lavede et enkelt slag – og lå så bare dér og hvæsende på arbejdsbordet, hvor den var blevet samlet. De næste mange prøvekørsler havde samme eller et endnu ringere resultat (kun hvæsen). Meget blev prøvet. I et efterhånden sidste desperat forsøg blev der filet lidt af en stempelring på hjælpegideren, der kørte lidt stramt. Miraklet skete, luftpumpen kørte med regelmæssige slag! Nu mangler eftersyn af luftpumpens smøreapparat, ligesom tilhørende rørforbindelser skal laves. Dertil rustbeskyttelse og maling, inden pumpen er færdig til montering på siden af Nr. 19's røgkammer.

## Afslutning

Nr. 19 er endnu ikke færdig. Tenderkassen (vandbeholder og kulkasse) skal totalt udskiftes. Da der ikke har kunnet skaffes tegninger, er vi foreløbig kommet til det punkt, at vi har fået taget mål af pladerne til en ny. Det er ikke for at genere eventuelle nittetællere, men

tenderkassen vil af nemhedshensyn (manglende ressourcer) blive fuldsvejsat og ikke nittet sammen (interesseret arbejdskraft kan dog stadigvæk nå at henvende sig og få omgjort beslutningen).

Der skal nyfremstilles en askekasse. Da vi begyndte at tænke på askekassen i forbindelse med prøveopfyringen, lød beskednen på, at den skam lå på tenderen. Anvendelsen af datid viste sig rigtig: De rester, der i sin tid var lagt op på tenderen, må en eller anden energisk sjæl med oprydningssiver og en stiv riskost have fejlet overbord. Væk var den i hvert tilfælde. Derfor blev det besluttet først at konstruere en ny, når kedlen som nu ligger på sin rette plads. Så er vi sikre på, at askekassen kan være der for hovedlejer, hjulaksler og bremsetraverser.

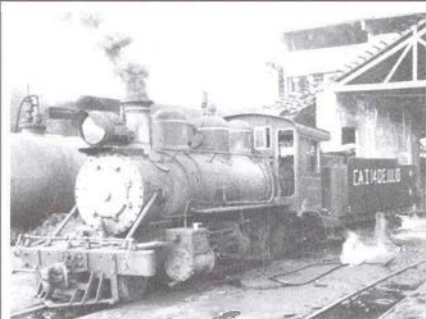
Desuden skal der tildannes en del kobberør, bl.a. er vi startet på at lave to nye føderør. Nu da førerhuset er kommet på plads, er sigtepunkterne (hullerne i førerhusforvæggen) også hvor de skal være. Alt dette og meget andet afventer stadig flittige hænder, og for nu at citere en kun sjældent (hårdt-)arbejdende remisearbejder(er), så er der intet ved Museumsbanen, der er »bare lige«. Med den melding må læseren så i spænding eller lettelse vente på, at der nok på et tidspunkt igen bliver lidt at fortælle m. h. t. arbejdet på Nr. 19.

## Velkommen til Maribo!

Skulle du være interesseret i at give en hånd med på Nr. 19, eller noget af det andet jernbanemateriel, der arbejdes på, fordi du går du med en lille mekaniker, snedker, maler eller anden håndværker »i maven« og mangler noget at rive i, så se endelig at få taget dig sammen til at komme forbi remisen i Maribo. Vi har opgaverne og værktøjet! Husk, at veteranbanefolks interesse ikke altid kun er at køre og/eller reparere tog, men også som det tydeligt burde fremgå: At få gammel teknik til at fungere!

## SWEET STEAM

OPLEV SUKKER-DAMP I CUBA



Tag med til Cuba ca. 1.-12.marts 1998 og oplev sukkerbanerne mens der endnu er damp (se *jernbanen* 6/96). Besøg ved mindst 10 sukkerfabrikker, kørsel på de cubanske statsbaner (diesel) samt store natur- og kultur-oplevelser! Pris ca. kr. 14.000 inkl. fly, helpension, rundrejse med bus/tog, fototilladelser, dansk rejseleder mv.

**Få programmet - send frankeret (5 kr.)  
A5 el. A4 svarkuvert til: Rail Tours/  
John Poulsen, Postbox 196, 4690 Haslev**



Mange små, men vitale dele hører til et damplokomotiv, og det behøver ikke altid at være de fysisk største, der driller! Her er det den i artiklen omtalte drilagtige luftpumpe, der er adskilt på »operationsbordet« hos »doktor Lindevall« (artiklens maskinarbejder!)



# Det var da lige godt pokkers...!

*Indtryk fra en togfører-dag på Mariager-Handest Veteranjernbane - hvor også politiet måtte hjælpe til!*

Det er lørdag i september måned. Dagens program er meget enkelt: En togførertur til Handest og retur til Mariager. Tomt materiel op, og et lille selskab med ned. En rigtig gammeldamstur, men det passer jo meget godt. Mon det er tilsigtet fra tjenestefordeleren? Sikkert. Altså bare F-maskinen, en boggiepersonvogn og en pakvogn til togføreren.

I Handest skal vi blot løbe om med maskinen, og så tage vand fra tankvognen, som jo fungerer som vanddepot der. Dampfolke-ne meddeler, at vognen er fyldt op med i alt 18 m<sup>3</sup> vand, og motorpumpen er ok. Altså heller ingen problemer der. - Åh jo. Der er jo lige de fortsatte »drillerier« i Handest. Disse pokkers unger, der synes, det er sjovt at tømme tankvognen for vand. Det har været en forbandet plage hele sommeren. Men mon ikke det er stoppet nu? Sæsonen er jo slut.

Kunne man dog bare få fat i de »slyngler«, så skulle de få læst og påskrevet, men de er vel over alle bjerge nu. Nå, pyt. Ingen grund til unødigt ærgelse nu. Der er afgang om et øjeblik. Og så er der jo lige det med kiosken i Handest. Den har her mod slutningen af sæsonen været plaget af flere indbrud. Ku' vi dog bare have vor jernbane i fred.

Så kører vi - afgang! Vi har god tid, men i True skal vi lige have et par Gs-godsvogne (lagervogne) med. De skal til Mariager for en stund. Så skal vi i hvert fald have ekstra vand i Handest. Det klarer vi også.

Så er det Handest. De rejsende er ikke kommet endnu. Vi har rigeligt med tid.

Ind på stationen og hente nøglerne til sporskifterne. Der har heldigvis ikke været indbrud denne gang. Lokoføreren er gået over til tankvognen, der holder på sidesporet. Vi skal igang med at rangere.

Lokoføreren står på toppen af tankvognen og kigger ned i tanken. Det er absolut ikke kærlige toner, der kommer fra hans mund. Han siger noget om nogle f.... unger. Åh nej. Er tanken nu blevet tømt påny? Øv - øv - øv...

Men hvad nu? Han siger et eller andet om, at der er nogle knægte nede i tanken? Op og se efter. Ganske rigtigt. Der stritter to hårtotter op af lugen på tanken. Det var lige godt pokkers. Hårtotterne sidder på hovederne af et par 10-års knægte. En hurtig beslutning træffes. De skal køres hjem til deres forældre - og det kan politiet passen-

de gøre. Altså tilbage til stationskontoret. Politiet i Hobro kontaktes og sættes ind i situationen. Vagthavende lover at sende en patruljevogn med det samme - men han har svært ved at undertrykke sin latter over den ejendommelige situation. To unger fanget på fersk gerning siddende i en 60 år gam-

*»Der stritter to hårtotter op af lugen på tankvognen. Det var lige godt pokkers...«*

mel tankvogn på Handest station. Det er ikke hverdagskost for politiet. Men de er på vej.

Lokomotivføreren skal afløses oppe på toppen af tankvognen, hvor han har stået under telefonsamtalen. Lokoføreren får sporskiftenøglerne, så han kan rangere sammen med fyrbøderen. Men der er jo altså ikke en dråbe vand i tankvognen. Lokoføreren mener, vi kan nå til True, og eventuelt få vand der fra stationen, så det må vi prøve.

Der er en ganske herlig udsigt fra toppen af en sådan tankvogn, og vejret er jo strålende.

Septembers himmel er så blå, dens skyer lyser hvide - den sang kender de to ti-årige vist ikke, men den lærer de vel engang. Det er en ganske køn sang.

De bedyrer, at det ikke er dem, der har lukket vandet ud.

Ja, ja.

De har faktisk slet ikke noget med det hele at gøre.

Nå, nå.

De får at vide, at de pænt må vente i beholderen, til de bliver afhentet og kørt direkte hjem til far og mor. Og cyklerne, ja, de må hentes ved en senere lejlighed.

Der er lidt uro i tanken. Der er ikke blot to, men hele fire knægte dernede. I bunden er der to ældre og noget større fyre, vel omkring de 14-15 år. Hele fire på én gang. Det er ligegodt imponerende.

Da de nu ikke sådan kan slippe bort, er der jo en passende lejlighed til at give de unge mennesker en verbal overhaling. De får i aldeles utvetydige og ganske kraftige vendinger - her er ingen omsvøb - at vide, hvad

veteranbanens - og ikke mindst togførerens - mening er om dem og deres drengestregger. En monolog i én akt opføres på toppen af tankvognen. Her er intet manuskript, men det går nu ganske godt alligevel!

Ih, hvor det lettede! Denne mulighed er ikke mange forundt. Situationen er ikke beskrevet i håndbog for togpersonale.

- Nå, nu kommer gæsterne, en hel busfuld. Det må lokoføreren klare. De rejsende får en kort orientering om, at vi får en lille forsinkelse i afgang fra Handest.

Nu svinger patruljevognen fra Hobro ind på stationspladsen. Den ene betjent entrar tankvognen, kommer op og hilser på. Betjenten får en ganske kort orientering, både om de idelige »drillerier«/hærværk med tankvognen - og også om de indbrud på stationen, som der har været gennem sommeren.

Inden de unge mennesker forlader tanken, bliver de bedt om at rydde op efter sig, bl.a. er der smidt adskillige galvaniserede spannde derned. Disse skal op igen.

Det sidste glimt af de unge »tankpassere« er, da patruljevognen drejer ud fra stationspladsen med de fire på bagsædet. De så nu temmelig mellemfornøjede ud ved tanken om den ufrivillige hjemtransport.

Det var det. Sporskifterne skal låses, nøglen skal tilbage på stationen, og så er der afgang. De rejsende vil indtage frokosten i True, så der holder vi i ca. en time.

Lokoføreren meddeler, vi med lidt held kan nå Mariager uden supplerende vand. Vi tager chancen. Vi ankommer rettidigt til Mariager. Materiellet rangeres på plads. Driftsbestyreren skal lige underrettes om det lille mellem spil i Handest. Gad vide, om der kunne være sammenhæng med indbruddene i Handest i sommerens løb? Nej, det er vist for godt til at være muligt!

Og dog. En lille måneds tid efter meddeler politiet i Hobro, at nogle af drengene fra september-lørdagens intermezzo har indrømmet at stå bag ved indbruddene på stationskontoret i Handest.

Gid vi dog nu må få fred - i det meste for en stund - i Handest!

Max S. Rasmussen  
togfører hin septemberdag.



## Bog anmeldelser

### FC Dianalund PC-simulation Af Jens Vestergaard Forlaget Holsund/Rail Soft Samlet pris 295 kr.

Med »FC Dianalund« foreligger nu jernbane-pc-produkt nummer tre fra Jens Vestergaards hånd, udgivet af Rail Soft og Forlaget Holsund.

Meningen er at simulere trafikken på strækningerne omkring Hong-Tollose Jernbane (Slagelse-Hong-Tollose og Hong-Gørlev) så realistisk som muligt - og samtidig lave et spændende computerspil ud af det.

Dermed er FC Dianalund en fortsættelse af FC Skagen, og det er tydeligt, at Jens Vestergaard har lagt et stort arbejde i videreudvikling af det oprindelige princip.

Med FC Dianalund er forfatteren et stort skridt nærmere sit mål: At lave en fuldstændig realistisk simulering af fjernstyringen af en dansk jernbanestrækning.

FC Dianalund har mere end alle stationer med - selv Havrebjerg, der ved programmets udformning kun var på tegnebrættet, er talt med som krydsningsstation. I forhold til den tidligere udgave simulation FC Skagen er der nu flere muligheder: Gem en simulation, og hvis man har alle moduler med, en nyttig grafisk køreplan, samt muligheden for selv at lave sine egne køreplaner.

I FC Dianalund rangerer godstogene faktisk på stationerne, det kan lade sig gøre at etablere sporspærring (og dét vil Banetjenesten be' om: De skal ud at køre med trøje mellem stationerne!), og i det hele taget kan man komme ud for langt de fleste finurligheder, som også virkelighedens verden byder på.

Spillet kan anbefales - og vi venter spændt på, hvad Rail Soft næste gang serverer. Måske en kommandopost på en større dansk station? Den ultimative udfordring i den sammenhæng må være Århus H og G f. eks. anno 1990, med det hele: Makindepot, rangering, havnerangering med såvel person- som godstog, to dobbeltsporede DSB-baner og Grenaabanen, HHJ som privatbane, op- og nedformering af tog, maskinskit m. v.

Anders Riis

### På sporet af 1996 Årbog om danske jernbaner af Jan Forslund 64 sider, 142 ill., heraf 18 i farve Pris 120,- kr. Forlaget Holsund

Som noget nyt er årbogen »På Sporet« forfattet af Jan Forslund alene. Dette er dog ikke umiddelbart synligt, da årgang 1996 i høj grad fortsætter linien fra Holsunds tidligere udgivelser.

Bogen indledes således vanen tro med et tekstafsnit på syv sider. Her søges de store linier i et års begivenheder trukket op, og forfatteren kommenterer den senere tids planer om nedlægning af sidebaner, nedskæringer hos DSB Gods m.v.

»På Sporet af 1996« fortsætter herefter med et væld af billeder, blandet op med et interview, et togdøgn (i Nyborg), tre eksterne indlæg fra »markante personligheder« og som noget nyt et »På Sporet tema«. Dette tema har den lidt misvisende undertitel »status for godsvogne 1996«. Der er nemlig ikke tale om en status, men en summarisk gennemgang af årets begivenheder på godsvognsområdet. Disse begivenheder bør under alle omstændigheder kunne findes i bogen, så det er ikke helt klart, hvorfor netop godsvognene er behandlet selvstændigt. Den koncentrerede form giver dog langt bedre overblik end hvis man som hidtil får oplysningerne serveret spredt i et utal af billedtekster.

Billederne i øvrigt har en gennemgående pæn kvalitet; de er skarpe, relevante og langt den overvejende del er pænt gengivet. Et problem ved billedafsnittene er nok den lidt løse redaktion, der hæmmer bogens anvendelighed som opslagsbog. Således er ændringerne på Frederiksberg med ledsagende billede kun omtalt i afsnittet »Veteranbaner og Museer«, og i infrastrukturel afsnittet »Baner op og baner ned« er elektrificeringen af Sønderborgbanen ikke omtalt. Til gengæld er der et billede heraf i det indledende tekstafsnit.

Alt i alt er der dog tale om en udmærket bog, som udmærker sig ved at have ret få faktuelle småfejl; dog er eksempelvis færgen Sprogro blevet til Knudshoved i en billedtekst, og det angives at DSB har bestilt 8 nye ellokomotiver - så vidt kom det vist ikke i 1996. Dette hører dog til småtingsafdelingen, og bogen bør findes på hylden hos enhver, der interesserer sig for det forløbne år på danske skinner. Thomas Nørgaard Olesen

### DSB materiel i drift Red. Eilert Løvborg og Peter Mogensen. 44 s., format 21x20 cm. 166 ill., deraf 129 farvefotos Pris 75 kr.

(90 kr inkl. forsendelse)  
Udgivet af DSB materiel.

Uden forvarsel dumpede denne tilsyneladende lille, men overordentligt indholdsrige tryksag ned på redaktørens bord. DSB materiel har sat sig for at gøre rede for grundstammen i sin materielpark, som den så ud ved nytår 1997, og det slipper man rigtig godt fra.

I en verden, der bugner af reklametryksager, som bliver smidt efter alle og enhver uden beregning, kan man godt studse over en pris på 75 kr. for et hefte, der ved første øjekast har lidt for stor lighed med reklametryksagerne. Men man skal ikke lade sig narre til at tro, at redaktionen af »DSB materiel i drift« er forfaldet til at behandle fakta på den overfladiske vis, vi desværre i de senere år har set lidt for meget af i DSB-tryksager. Ingenlunde! Tilsyneladende har forfatterne her været fuldstændigt bevidste om, at vi er en flok pedantiske nitetællere, der straks vil kaste sig frådende over publikationen med dét ene formål at finde tegn på den omsiggribende slendrian.

Det lykkes bare ikke!

Hatten af for den stramt redigerede form, de koncise oplysninger og respekten for detaljen, som lyser ud af dette skrift.

Hvert af de hele 129 farvebilleder har sin mission. Kun 12 fotos af godsvogne er blevet lidt for små og gni-drede - men det afspejler vel meget godt godstrafikkens rolle på skinnerne idag, og at gods-materiellet overhovedet er medtaget med fotos, tjener udgivnerne til ære.

For »nummermændene« er der ikke så meget at komme efter i skriftet, men Tom Lauritsen skulle jo helst også kunne sælge sin nye udgave af »Danske lokomotiver og motorvogne«.

Skriftet kan varmt anbefales den, der hurtigt vil danne sig et overblik over DSBs driftsmateriel anno 1997 - og det er et øjebliksbillede! Allerede i løbet af et par år vil mange af de lokomotiv- og vogntyper, der beskrives i skriftet, være passé, som det til dels kan læses andetsteds i dette blad: MT, MH, ABns, ADns og B er litra, der - efter hvad vi erfarer - hurtigt vil være historie.

Stor ros til DSB materiel for skriftet, som enhver, der interesserer sig for danske tog af idag, bør eje.

Anders Riis

### Smalsporede industrimotorlok, 4. del: Entrepreneurlok (2. udg.) Af Peter Andersen Peter Andersens Forlag 175 s., format A5, 28 ill. Pris 150 kr.

17 år efter at første udgave af »Entrepreneurlok«-listen udkom, er anden, stærkt udvidede og reviderede udgave kommet. Her præsenteres såvel nye resultater af den forskning, som sker på området, som de omfattende nye entreprenørbaner, der er kommet til siden.

- Da første udgave udkom, troede vi egentlig, at entreprenørbaner var et overstået kapitel, men der har vist sig adskillige siden, hovedsagelig ved tunnelarbejder, fortæller Peter Andersen.

Storebæltstunnel-anlægget er det mest markante med ikke mindre end 58 motorlok (og motorvogne), hvilket bogen gør rede for på syv sider plus seks fotos.

Skræmmes man ikke af tørre tal og statistikker, og er man interesseret i industri- og entreprenørbaner, er det nye bind i Peter Andersens serie et must - og et standardværk. Desuden er de 25 fotos i bogen informative og vel gengivne dokumenter fra en anden side af jernbanernes verden, end man oftest ser i dette tidsskrift. Hvad f.eks. med et foto af Pedershaab-loko (med gas-generator) på den lollandske motorvej omkring 1944...? Bogen kan varmt anbefales som opslags- og oversigtsværk til dem, der ikke skræmmes af »tør læsning«.

Anders Riis

### Damptog gennem Danmark Jernbanebilleder 1940-65 optaget af W. E. Dancker-Jensen. Strejftog V bane bøger

Pris 250 kr. 120 s., 17 x 25 cm,  
201 s/h fotos plus 3 i farve

Damptog gennem Danmark er ren nydelse af miljø og stemning fra ende til anden. W. E. Dancker-Jensens flotte fotos vil få de fleste danske jernbane-entusiaster til at dirre af nostalgi, og med mange, sjældne og varierede fotos tilgiver vi gerne, at en del af billederne har været publiceret for i anden sammenhæng, selv om det forhåbenværende materiale vel er omfattende nok til at undgå den slags.

Billederne er i centrum, flot gengivet og fra ende til anden osende af en tid og en stemning, som vi yngre i faget ville have givet meget for at have oplevet. Men heldigvis havde Dancker-Jensen sit kamera med på de mest forskellige steder, og forstod såvel at stille skarpt som at suge nostalgien til sig indenfor søgerens rammer.

Dermed bærer man også over med de små detaljer, der kunne stilles spørgsmålstegn ved. Den lidt sludrevorne tekst baseret på interviewformen i lidt for slap redigering generer ikke voldsomt, og det er også kun en detalje, at man støder på ØSJS nr. 7 hele seks gange i hæftet.

Bogen er så rigeligt sin pris værd, og den solide indbinding er et absolut plus til en bog, der vil blive taget frem igen og igen. Den vil give mange timers underholdning og historisk inspiration i lænestolen. Køb den - hellere i dag end i morgen!

Anders Riis

### Rystevogne. Af Ulrik Tarp Jensen 80 s., format 17 x 25 cm bane bøger 103 ill., heraf 4 i farve og 9 H0-skaltetegninger

Rystevognene var et helt specielt kapitel i DSB-materiellets historie, og Ulrik Tarp Jensen præsenterer her bogen om rystevognene, hvor der er gået i såvel dybden som bredden med vogntypen. Forfatteren kommer godt rundt om historien bag de spændende vogne, som vi nostalgikere nok elsker højere, end passagererne gjorde. De mange forskellige anvendelser gennem årene belyses fint, og her er et eksempel på en bog, hvor alt stoffet har lige bred interesse for såvel den historisk interesserede som modelbyggeren.

Hatten af for den grundighed, der er regelen i bogen, og som bogbinderen desværre ikke har fulgt op med en ordentlig ryglimning, hvorfor omslaget meget nemt skiller sig fra resten af bogen.

Man kan altid ønske sig mere - og f.eks. kunne det have været rart, hvis alle tilgængelige oplysninger havde været medtaget i skæbnelisten, og vognene blev fulgt helt til dørs. Så kunne man have fundet ud af, at f.eks. Cxm 4507 eksisterede relativt kort (men medtaget) i DJKs eje langt op i 1980'erne, hvorefter en brand gjorde det af med vognkassen. Undervognen findes - så vidt red. bekendt - stadig. Årstal for ombygning til specialvogne, udrangering og overdragelsen af div. vogne til jernbaneklubber må også være mere interessante, end hvornår vakuumbremsen blev fjernet. Det er dog kun skønhedspletter og bestemt ikke vigtige anmærkninger til en bog, der nok oplyser 99 procent af det, der er værd at vide om rystevognene.

I øvrigt skriver forfatteren, at det er således stadig muligt at komme ud at køre i rystevogne, men da sporets beskaffenhed nu om stunder er en helt anden, er det ikke den helt »rigtige« oplevelse, man får.

Må vi invitere på en tur til Jylland - med Cxm 4508 fra Mariager til Handest, hvor der fortsat ligger originale 12 m lange 24,39 kg/m skinner anno 1925 i grusbast, med svævende stød og hele molevitten! Vognen er for tiden adskilt i tusind stumper som led i en omfattende renovering, men den samles aller indenfor overskuelig fremtid. Adskillige togførerture i netop denne vogn på denne bane har overbevist undertegnede om, at betegnelsen »rystevogne« stadig har fuld gyldighed!

Anders Riis









En mængde tog - også af de personførende - har i de seneste måneder benyttet Storebæltstunnelen. IC3-togene har således været hyppig gæst på Ny Korsør station, såvel med prøve- som udflugts- og pressetog. Her ses MFA 5057 på Ny Korsør station 24. januar 1997. Foto: Johnni Lassen.

Ad 2.5: 4 stk. **FF** er ibrugtaget (sæt 86-89)

Ad 3.1: **SA 8101/SB 8301/SD 8801 ... SA 9102/SB 9302/SD 9802** (sæt 1 og 2 = 12 motorvogne) er ibrugtaget; **MM 7688** er udrangeret

Ad 3.2: **SC 8601 ... SC 9602** (sæt 1 og 2 = 4 mellemvogne) er ibrugtaget; **FS 7228** er udrangeret

Ad 4.1:

32 stk. **B**-vogne (20-83 006, 038, 042, 046, 048, 052, 064-066, 070, 071, 079, 084, 094, 096, 098, 109, 112, 128, 133, 142, 146, 147, 149, 517, 520, 541 samt 20-76 308, 310, 321, 327, 336),

3 stk. **Ba-x**-vogne (28-76 015, 018, 021),

1 stk. **Bab**-vogn (29-76 008),

1 stk. **Bk-x**-vogn (85-83 039) og

3 stk. **BDn**-vogne (82-76 722, 727, 741)

er udrangeret;

1 stk. **B**-vogn (20-80 306) er ombygget til

**Bc** (liggevogn - 50-71 306).

RIC-mærkningen er fjernet på alle B-vogne med undtagelse af følgende ti stk.: 20-80, 328-330, 332-335, 337-339.

Ad 4.2: - jvf. ovenfor

Ad 4.4: **WRm 88-90 601** er overført til tjenestevognparken.

De leverede dieselhydrauliske rangerlokomotiver, litra MK (601-605), og de følgende fire af S-togsættene, litra SA (3. til 6. sæt), var ved årsskiftet ikke endelig overtaget.

I afsnit Elektrisk materiel (vekselstrøm)

# Jernbanenyt - kort fortalt

i dette nummer: DSB, færgenyt, privatbanerne, udland og veteranbanerne

**DSB**



## Rullende materiel

### Materielstatus

Pr. 31. december 1996 rådede DSB over følgende trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. december 1995 i parentes):

1. Elektrisk materiel (25 kV 50 Hz):
 

|                    |    |      |
|--------------------|----|------|
| 1.1 Toglokomotiver | 22 | (22) |
| 1.2 Motorvogne     | 80 | (40) |
| 1.3 Bivogne        | 80 | (40) |
2. Motormateriel:
 

|                         |     |       |
|-------------------------|-----|-------|
| 2.1 Toglokomotiver      | 121 | (126) |
| 2.2 Rangerlokomotiver   | 69  | (89)  |
| 2.3 Traktorer           | 40  | (40)  |
| 2.4 Motorvogne          | 379 | (371) |
| 2.5 Bivogne             | 94  | (90)  |
| 2.6 Tjenestelokomotiver | 2   | (2)   |
3. Elektrisk materiel (1,5 kV =):
 

|                |     |       |
|----------------|-----|-------|
| 3.1 Motorvogne | 302 | (291) |
| 3.2 Bivogne    | 294 | (291) |
4. Passagertogsmateriel:
 

|                  |     |       |
|------------------|-----|-------|
| 4.1 Siddevogne   | 435 | (476) |
| 4.2 Liggevogne   | 24  | (23)  |
| 4.3 Sovevogne    | 12  | (12)  |
| 4.4 Specialvogne | 4   | (5)   |
5. Godstogsmateriel:
 

|                            |         |
|----------------------------|---------|
| 5.1 Lukkede godsvogne xxxx | (1.944) |
| 5.2 Åbne godsvogne xxxx    | (1.683) |
| 5.3 Tjenestevogne xxxx     | (1.089) |
| 5.4 Privatejede vogne xxx  | (311)   |

I 1996 er sket følgende ændringer i materi-

elbeholdningen, idet det må bemærkes, at der ikke foreligger nogen opgørelse af antal vogne i tabellens afsnit 5.

Ad 1.2/1.3: 16 togsæt (32 **ER** + 32 **FR**) heraf er kun betinget overtaget.

Ad 2.1: 5 stk. **MY** (1120, 1122, 1124, 1132, 1134) er udrangeret.

Ad 2.2: 4 stk. **MH** er atter taget i drift (362, 379, 399, 403), 23 stk. **MH** (304, 309, 325, 326, 329, 340, 345, 347, 352, 354, 355, 358, 366, 367, 368, 384, 389, 391, 394, 408, 411, 416, 419) og 1 stk. **MT** (160) er udrangeret

Ad 2.4: 8 stk. **MFA/MFB** er ibrugtaget (sæt 86-89)



Som Mh 379 nu er vendt tilbage til »de aktives tal« - også på papiret - vil Fs 7228 næppe gøre det. Tværtimod viser dette foto fra ophuggerpladsen i Århus, at denne vogn - udrangeret i 1996 efter brand, jvf. oversigten ovenfor - er nået til »sidste endestation«. My'eren til højre er nr. 1139. Foto 26. november 1996: Allan Støvring-Nielsen





Det er ikke altid alt, man hører og læser, der stemmer lige godt med virkeligheden. Hårdnakkede »remiserygter« har flere gange fortalt, at trafikken på godsbanen Bylderup Bov-Tinglev »de facto« var ophørt, og hvad er nu dette? Her kommer Mh 379 frisk og frejdigt »cyklende« med et rangertræk på banen ved Tinglev, 25. november 1996? Og Mh'eren skulle i øvrigt ifølge »driftsmateriellet« være udrangeret i 1991? Ja, at et lokomotiv er udrangeret, forhindrer det ikke i at dukke op igen, og hvor ofte har man ikke hørt, at en usandfærdig nekrolog virke levetidsforlængende? Billedet viser i øvrigt også de el-anlæg, der – som nævnt andetsteds i denne rubrik – nylig er sat under spænding. Foto: Allan Støvring-Nielsen.

omfatter toglokomotiver: 22 EA; motorvogne: 80 ER; bivogne: 80 FR. I afsnit Motor-materiel omfatter toglokomotiver: 37 ME - 23 MY - 61 MZ; rangerlokomotiver: 54 MH - 15 MT; traktorer: 40 Köf; motorvogne: 89 MFA - 89 MFB - 7 ML - 97 MR - 97 MRD; bivogne: 89 FF - 5 FL. I afsnit Elektrisk materiel (jævnstrøm) omfatter motorvogne: 16 MC - 209 MM - 65 MU - 4 SA - 4 SB - 4 SD; bivogne: 16 FC - 209 FS - 65 FU - 4 SC (i **jernbanen**, nr. 4/94 - side 113, findes en nøgle for SA-togsættenes litrering og nummerering).

Anskaffelse af et specielt SRL-lokomotiv (strækningsskørsel og rangering) i et antal af 15-30 overvejes stadig.

Ved overgang til K97v (»Storebælt«) er behovet for MH-/ MT-enheder beregnet til 15. DSB gods har en option på levering af yderligere ti MK-lokomotiver, men bestilling afventer udfaldet af retssagen mellem det belgiske firma CMI og DSB om sidstnævntes nægtelse af overtagelse af de 17 fremstillede MJ-rangerlokomotiver på grund af tekniske mangler.

Der er bevilget midler til montering af rangertrin på MZ-lokomotiver. Arbejdet er påbegyndt.

Tilbuddene på det dansk/svenske udbudsmateriale for 21 stk. »Øresundstogsæt« (17 til DSB, 4 til SJ) forelå den 20. januar.

## Oversigt over personvogne

Personvognsmateriellet fordelte sig pr. 31. december 1996 med følgende styk-antal pr. litra:

|                          |                           |
|--------------------------|---------------------------|
| <b>Siddevogne</b> .(435) | BDan . . . . .13          |
| ABns . . . . .27         | BDn . . . . .7            |
| ADns . . . . .12         |                           |
| ADns-e . . . . .22       | <b>Liggevogne</b> .(24)   |
|                          | Bc (RIC) . . . . .7       |
| B . . . . .53            | Bcm . . . . .14           |
| B (RIC) . . . . .10      | Bcm-o . . . . .3          |
| B-t . . . . .32          |                           |
| Ba . . . . .15           | <b>Sovevogne</b> .(12)    |
| Ba-x . . . . .7          | WLABm (RIC) . . .2        |
| Bab . . . . .14          | WLABr . . . . .10         |
| Bk-x . . . . .2          |                           |
| Bn-o . . . . .117        | <b>Specialvogne</b> . (4) |
| Bn/Bn-v . . . . .100     | S (RIC) . . . . .1        |
| Bn-x . . . . .2          | WRD (RIC) . . . .2        |
| BDdk (RIC) . . . .2      | ECO . . . . .1            |

## Elektrisk godstogslokomotiv

I løbet af februar måned afgiver DSB gods bestilling på 12 (muligvis 16) elektriske godstogslokomotiver, litra **EG 3101-3112 (3116)**, som bliver DSBs hidtil kraftigste elektriske lokomotiver.

Fire udenlandske virksomheder har afgivet tilbud: Adtranz, Brush, GEC-Alsthom og Siemens. I tilbuddet ligger en option på yderligere lokomotiver - op til et samlet antal på 20.

Lokomotiverne skal fremføre godstog på strækningen Malmø-København-Storebælt-Padborg (og senere eventuelt til Maschen, syd for Hamburg). De er derfor konstrueret til kørsel under såvel 25 kV, 50 Hz som 15 kV, 16 2/3 Hz kørelednings-spænding samt på DSBs og SJs ATC-sikkerheds- og radiosystemer. Lokomotiverne er forberedt til DBs sikkerheds- og radiosystemer. De får en effekt, der er ca. halvan-



Heller ikke Mh 411, udrangeret i 1996, kan forventes at gøre »come-back« som Mh'eren ovenfor - så skal firmaet Uniscrap i Københavns Sydhavn da lægge delene på lager som samlesæt, og »samlesættet« i baggrunden er nok for viderekomme! Mh 411, der her skæres i stykker 29. januar 1997, delte skæbne med Mh 351, 355, 357, 358, 366 og 389.





Sne var der ikke meget af i vinteren 1996/97 herhjemme - heller ikke på »Skiløberen« IP 13 284, der her ses passere den fjernstyrede krydsningsstation Lolland Midt, 26. januar 1997. Ikke en eneste »blå vogn« var der blandt de ni stammen, men alligevel reserveres måske 10 B-t vogne (de nyeste B-vogne leveret 1981-84) til afløsning af »snevojnene«. Foto: Johnni Lassen.

den gang så stor som EA-lokomotivernes. De skal kunne igangsætte og trække 2000 t godstog på Storebælts- og Øresundsforbindelsernes stigninger, der er maksimalt 15,6 ‰. Lokomotiverne skal endvidere kunne fremføre godstog på 2000 t med 120 km/h på vandret bane.

#### Foreløbige data

|                                  |              |
|----------------------------------|--------------|
| Levering                         | 1999/2000    |
| Spænding/frekvens                | 25 kV/50 Hz  |
| og                               | 15 kV/16⅔ Hz |
| Tjenestevægt, maks.              | 135 t        |
| Længde over puffer, maks.        | 21,00 m      |
| Skønnet effekt, traktion         | 6500 kW      |
| Skønnet effekt, el-bremssning    | 6500 kW      |
| Maksimal hastighed               | 155 km/h     |
| Antal drivende aksler            | 6            |
| Traktionssystem                  | Elektrisk AC |
| Fjernstyring                     | ZWS-anlæg    |
| Akselrækkefølge                  | Co'Co'       |
| Starttrækraft                    | 400 kN       |
| Sikkerhedssystem, DSB            | ATC          |
| Sikkerhedssystem, SJ             | ATC          |
| Sikkerhedssystem, DB (forberedt) | Indusi       |

Levering af første lokomotiv vil ske ca. to år efter kontraktunderskrift.

#### ER-togsættene

Henved 25 af de nye regionaltog har medio februar fået indbygget filtre til løsning af de støjstrømsproblemer, der har haft indvirkning både på EA-lokomotiver og andre ER-togsæt. Afslutningen af en lang række forsøgskørsler er sket ved et par afprøvnin-ger, der har skullet vise, om Adtranz har levet op til aftalen af april 1996.

Den første afprøvning foregik 30. november, da ti ER-togsæt blev placeret ved Helgoland og seks EA-lokomotiver ved Kokkedal. Når Kokkedal blev valgt, skyldes det, at her er en fordelstation placeret, hvor de 25.000 volt bliver koblet ind på kørestrømsnettet, og hvor den største støjstrømspå-virkning finder sted. 11.-12. januar blev en tilsvarende test foretaget i Marslev på Fyn, hvor EA-lokomotiverne blev placeret, med ER-togsættene under spænding i Odense.

Den endelige godkendelse af filterløsning-  
gen forelå i februar, da måleresultaterne in-dikerede, at problemerne var løst. Den suc-cessive udskiftning af togsæt (uden hhv. med filter) i drift skete i dagene 10.-24. fe-bruar. Samtlige togsæt vil være forsynet med filtre inden den 1. juni.

Fra 6. april kan der indsættes yderligere 15 ER-togsæt, så der i alt kører 27 sæt på Sjælland (dertil kommer tre sæt til kørsel Odense-Fredericia og tre sæt i reserve), hvilket frigør EA-lokomotiver til godstogs-kørsel mellem København og Fredericia/Padborg og sparer seks »røde stammer«.

#### Pass 2000

Der har i en arbejdsgruppe, »Pass 2000«, været arbejdet med udrangeringsplaner for de »røde vogne«, der hører til gruppe 1, fjern. Resultatet heraf er, at 45 % af den tra-ditionelle personvognspark vil være udran-geret senest den 1. oktober 1997, og ud-rangeringsbølgen er allerede indledt, jf. omstående oversigt over personvognspar-ken pr. 31. december 1996.

Den resterende vognpark, som skal bruges til regionaltrafik, vil pr. 1. oktober 1997 ud-gøre i alt 278 vogne, som fordeler sig på litra'ene ABns, ADns/ADns-e og Bn/Bn-o.

Materielplanen indebærer store ændringer:

- Værkstedreserven for den resterende vognpark halveres.
- Havariereserver afskaffes.
- Der foretages ikke revisioner/eftersyn på fredage.
- DSB skolerejser kører fremover med le-dige myldretidsstammer mellem mor-gen- og aftentrafikken.
- Der vil ikke længere kunne køres særtog fredag eftermiddag.
- Der vil ikke længere være afsat materiel udelukkende til forstærkning (driftsreserve). Behov for opformering må fremover mandag-torsdag og fredag formiddag klares via udnyttelse af det ledige mate-riel, som anvendes fredag eftermiddag til de særlige aflastningstog for IC-trafikken (København-Fredericia/Odense).

Det er sandsynligt, at DSB også efter K97v vil holde de 32 B-t-vogne i reserve indtil videre. De nævnte vogne må i øvrigt ikke sælges, før det er afgjort, om ti heraf skal udtages til ombygning til liggevogne, litra Bc, til en fornyelse i 1999 af vogne til brug i chartertog (DSB Ferieekspres og Skiløbe-ren).

\*

Arbejdet med at indrette de 139 passager-vogne (22 stk. litra ADns-e og 117 stk. litra Bn-o), samt salonvognen til brug for H. M. Dronning Margrethe II (S 89-70 001), så de opfylder kravene til kørsel gennem Store-bæltstunnelen, er nu afsluttet.

Et af kravene til vognene er etablering af nødbremseoverstopning, der kan have særlig betydning, hvis der trækkes i nødbremsen, når et tog befinder sig i tun-nelen. Anordningen bevirker, at lokomotiv-føreren kan sætte nødbremsen ud af funk-tion og således vente med at stoppe toget, til det er ude af tunnelen. I vognene er end-videre udskiftet materialer til brandhæm-mende typer, ligesom særligt brandsluk-ningsudstyr er installeret.

Ombygningen af vognene giver mulighed for at supplere kørslen med MF- og MR-togsæt med lokomotivtrukne tog. Det drejer sig om enkelte aflastningstog på fredage og søndage (i K97s er der dog kun indlagt to IR-tog på fredage mellem København og Fredericia - fra K97v (»Storebæltskøreplanen«) kommer der flere, jf. ovenfor), skoler-ejsetog og særtog i forbindelse med arran-gementer af forskellig art.

\*

Renoveringsprogrammet for de 61 styre-vogne og 100 Bn-v (nyt litra Bn), der udføres på ombygningsværkstedet i Århus, forløber planmæssigt.

\*

DSB materiel har udgivet en illustreret





| Nr. da      | Nr. nu         | Skæbne                                         |
|-------------|----------------|------------------------------------------------|
| E 978       | do.            | Udr., opst. i Fredericia                       |
| E 994       | do.            | Udr., til Jernb.museet.                        |
| A 18-84 013 | Ba 28-76 013   | I drift som 2. kl.                             |
| A 18-84 014 | Ba 28-76 014   | I drift som 2. kl.                             |
| A 18-84 011 | Ba 28-76 011   | I drift som 2. kl.                             |
| A 18-84 008 | Ba 28-76 008   | I drift som 2. kl.                             |
| A 18-84 009 | Ba 28-76 009   | I drift som 2. kl.                             |
| S 89-51 001 | S 89-90 001    | Kongevognen, moderniseret 1984                 |
| ECO 6280    | ECO 6280       | Bårevognen                                     |
| B 20-84 024 | (Bk 85-83 024) | Omb. til Bk i 1973, udr. 1993, solgt til Iran. |

## H. M. Dronningens 25 års

regeringsjubilæum fik også en jernbanemæssig vinkel, idet Dronning Margrethe som led i den private markering af 25-året for sin indsættelse, og dermed 25-året for faderens, Kong Frederik IX's død, foretog en rejse med toget København-Roskilde 14. januar 1997, ligesom hendes far 24. januar 1972 gjorde sin sidste rejse med tog København-Roskilde. 1997-rejsen var dog ikke officiel som den daværende, og det blev i togammeldelsen for togparret PX 8033/8034, der var sat op til at befordre »HM Dronningen m følge«, understreget, at »HM Dronningens rejse er ikke officiel og gennemføres under helt private former.« Toget var oprangeret af Mæ 1523 - Bn-v 874-9 - S 001 - ABns 559-7 - bortset fra Kongevognen i tråd med den private karater en noget mere »anonym« oprangering end i 1972, da damplokomotiverne E 978 og E 994 udgjorde forspand



- kongens eget ønske - foran en stamme bestående af otte vogne. Hele stammen fra dengang eksisterer fortsat, men at rekonstruere den til ét tog ville ikke være nogen nem opgave: Begge lokomotiverne er i dag ikke køreklare, og kun én vogn, bårevognen, er fuldstændigt uændret og stadig bærende samme betegnelse som dengang. Selv kongevognen har - på grund af modernisering og øget max. hastighed - fået ny (ciffer-)betegnelse.

»Båretoget«s skæbne er forsøgt sammenstillet her:

Som det ses på nederste billede, ventede »kronebilerne« på perronen i Roskilde, klar til at befordre følget videre til domkirken, under sædvanlig iagttagelse af sikkerhed m.v.

Efter halvanden time i Roskilde vendte toget tilbage til København H. Salonvognen skal nu have installeret nødbremseoverstopning til brug i Storebæltstunnelen - i lignet med øvrigt personvognsmateriel, der skal kunne køreden vej

Fotos: Johnni Lassen  
Tekst: Anders Riis

oversigt over DSBs jernbanemateriel. I den fortræffelige publikation redegøres der i tekst, fotos (udelukkende farve) og tegninger for hovedparten af det anvendte DSB materiel på danske skinner.

For hver materieltype er anført en systematisk dataoversigt med oplysning om antal, årgang og leverandør samt en række tekniske informationer vedrørende mål, vægt, effekt, traktion, hastighed, sikkerhed osv. Indretning af togsæt og passagervogne fremgår af planer, der viser opdeling i kupe-er og arrangement af siddepladser.

Supplerende rummer publikationen bl.a. afsnit om litrering, nummerering, navngivning, udsmykning, et minileksikon af tekniske udtryk samt en liste med oversættelser af danske udtryk til engelsk og tysk.

»DSB materiel i drift« (i format 21x20 cm, 44 sider) koster kr. 75,- og kan købes i DSB rejsecentre eller direkte hos DSB materiel, receptionen, Otto Busses Vej 5, 2450 København SV (mandage-fredage kl. 9-15). Publikationen kan også bestilles pr. telefon: 33 15 04 00, lokal 1 1620, girokort

vedlægges og prisen er så kr. 90,- (porto inkl.).

## Drift og administration

### Historisk juletrafik

Julerejsen mellem Sjælland og Fyn fik i år et historisk præg. Det blev den sidste jul, hvor jernbanefærgerne var i drift, og hvor der skulle kæmpes om pladsbilletter til tog, der blev ført over med færgerne. Der blev ellers sat rekord i år med 17.000 pladser i overførselsvogne i hver retning 22. december og 18.000 23. december. Det blev også den sidste jul med generne i form af skift mellem tog og færge for dem, der ikke har plads i overførselsvognene.

Overgangen fra færgedrift til brug af tunnel og bro betyder samtidig, at det var den sidste jul med mulighed for at rejse i sovekupe i den indenlandske trafik. Det rullende hotel ophører med at køre natten mellem 30. og 31. maj. Med de rejsetider, Storebæltstorbindingen giver mulighed for, er der ikke økonomisk grundlag for at fortsætte med sove- og liggevognskørslen. I sin nuværende form når den at få 10 års jubilæum.

### Jysk-tyske forbindelser

Antallet af internationale tog mellem Jylland og Tyskland bliver udvidet fra to til fire, når der skiftes til vinterkøreplan 28. september i år.

Af de to nuværende togpar har det ene (IP 2186/87) Århus og det andet (IP 2184/85) Frederikshavn som hhv. ende- som udgangsstation, medens de fire nye togpar (IP 2180/81-2186/87) med InterRegio-materiel kun vil køre mellem Hannover og Fredericia (ankomst 11.54, 15.54, 19.54, 23.54 - afgang 08.15, 10.15, 14.15 og 18.15).

Denne beslutning skal ses i sammenhæng med, at InterCity togenes køreplan til den tid vil betyde, at der bliver direkte tilslutning i Fredericia med de internationale tog, det vil sige en overgangstid på ca. 10 minutter, når man benytter IC på strækningen Fredericia-Aalborg. Trods togskiftet i Fredericia vil passagerer fra Nord- og Østjylland opnå en kortere rejsetid end i dag.

De jysk-tyske forbindelser kører som nævnt





Et dagligdags syn i Odense fremover. EA 3020, G F Ursin, er blandt de første EA'er, der gør tjeneste vest for Storebælt. Her er det med regionaltog i Odense, 29. januar 1997 (Flemming Søeborg)

## Katastrofe-øvelse

Omkring 350 frivillige skulle forestille at være passagerer, der evakueredes fra et beskadiget IC3-tog i Storebæltstunnelen ved en øvelse den 22. januar. Et halvt hundrede DSB-medarbejdere brugte en fridag på formålet; de andre »tilskadekomne« kom fra bl.a. uddannelsesinstitutioner i Vestsjælland, politi, redningskorps og sygehusvæsen.

Under øvelsen skete »ulykken« under togets kørsel i tunnelen mellem Sprogø og Sjælland. Passagererne blev ledt fra det skadede tog gennem tværtunneler til det modsatte tunnelrør og bragt ud med et evakueringsvog. Samtidig blev der ydet indsats af redningsmyndighederne med brandslukning, hjælp til »tilskadekomne« m.m.

Resultatet af den mildt sagt uheldige gennemførelse af øvelsen var ved redaktions slut, at trafikministeren har påbudt afholdt nye øvelser, og at indenrigsministeren har givet tilsagn om flere penge til et forøget redningsberedskab.

## Vejle station

En ny stationsbygning vil ikke som planlagt stå klar i Vejle, når Storebælt-køreplanen træder i kraft til september. DSB havde ellers gjort klar til licitation, så byggearbejdet

kunne gå i gang i december. Men sådan kom det ikke til at gå. Bygge- og boligstyrelsen har meddelt, at alle statslige og statsstøttede bygge- og anlægsarbejder til en værdi af over 10 mio. kr. kun kan udbydes, når Boligministeriet giver tilladelse.

Indgrebet skyldes den stærkt stigende aktivitet på bygge- og anlægsområdet, og det vil sige, at der kan opstå problemer med at skaffe den nødvendige arbejdskraft. DSB kan derfor indtil videre ikke få tilladelse til udbud af byggeriet i Vejle. Under alle omstændigheder må det forventes, at den nye station først vil stå klar efter årsskiftet 1997/98.

Den nye situation betyder, at nedrivningen af den nuværende station er udskudt, så kunder og medarbejdere ikke længere end højst nødvendigt skal nøjes med interimistiske forhold i en barakbygning og i det tidligere posthus.

Svendborg er i følge dagspressen på listen over godsekspeditioner, der i realiteten ikke betjenes af DSB efter en dato i 1997. Mest stabile gods i Svendborg, efter at DSB ikke har kunnet fastholde Kellogg's som kunde til miljøvenlig jernbanetransport, er i dag vin på tankvogne fra Frankrig. Vognene, der er indregistreret hos SNCF, de franske statsbaner, er ret anonyme, som Flemming Søeborgs foto fra januar 1997 i Svendborg viser. Måske er det med fuldt overlæg?

uændret i sommerkøreplansperioden, men det bliver så til endnu et farvel til IR 2184/2185 »Nordpilen« Hannover-Frederikshavn og vice versa 27. september, hvor IR 2184 i øvrigt kun kører til Århus.

Det bliver antagelig også anden og sidste gang, fotografierne kan »skyde« DB-materiellet på Skagensbanen. Tog 2184 forlænges nemlig til Danmarks nordligste spids den 26., 27. og 28. juni (afg. Frederikshavn 20.35 - ank. Skagen 21.10).

## Internationale tog til Sjælland

Dagtog via Rødby-Puttgarden og nattog via Storebælt-Padborg bliver mønstret for den internationale trafik i forbindelsen med det sydlige udland fra 28. september i år.

Mellem København og Hamburg bliver der - som allerede nævnt i **jernbanen**, nr. 6/96 - fem dagtog, af hvilke det var meningen, at tre af forbindelserne skulle køres af DSB IC3 tog og to af DBs nyudviklede kurvestyrede VT 611-togsæt. Det tyske jernbanetilsyn har imidlertid på grund af en lang række tekniske mangler nedlagt forbud mod kørsel med VT 611 indtil videre, hvorfor DSB overtager den samlede trafik. Med de kun ti MF-togsæt, der er godkendt til kørsel på DB-strækningen, vil det derfor ikke længere være muligt at forstærke togene med en lokal togdel (ét trevognstog) Puttgarden-Hamburg og v.v.

Til nattogene er det lykkedes at fremskaffe

tyske sove-, ligge- og siddevogne, der opfylder kravene til kørsel gennem Storebæltstunnelen. Det er materiel af bedre standard end det nuværende, men nærmere detaljer herom følger i et kommende nummer af **jernbanen**.

Køreplanerne for de to nattogetsløb (IP 232/233 »Nord Express« og IP 482/483) gennem Danmark er planlagt således:

|                | IP 483 | IP 232 |
|----------------|--------|--------|
| København H    | 18.48  | 20.22  |
| Høje Taastrup  | 19.03  | 20.37  |
| Ringsted       | 19.30  | 21.01  |
| Odense         | 20.23  | 22.00  |
| Kolding        | 21.04  | 22.55  |
| Padborg (ank.) | 22.03  | 23.50  |
|                | IP 233 | IP 482 |
| Padborg        | 05.13  | 06.22  |
| Kolding (ank.) | 06.10  | 07.13  |
| Odense         | 06.54  | 08.17  |
| Ringsted       | 07.49  | 09.13  |
| Høje Taastrup  | 08.22  | 09.42  |
| København H    | 08.40  | 09.58  |

IP 232/233 befordrer gennemgående vogne København-Köln og vice versa - IP 483/482 befordrer togdele København-München og vice versa samt København-Basel og vice versa.

Jysk-fynske passagerer får således direkte nattogetforbindelse til og fra det sydlige udland.





Kommunekemi er fortsat »på skinner« de fleste steder i landet. My 1153 var det, der 15. juli 1996 betjente depotet i Sorø (Johnni Lassen).



Vejle Kommune har imidlertid gjort et nyt forsøg på at få gang i det strandede projekt, idet man i en henvendelse til Boligministeren har påvist, at byggeriet vil koste under 10 mio. kr. at realisere.

### Rejsebureau flytter

Efter 25 år i Panoptikonbygningen på Vesterbrogade i København flytter Rejsebureau Terminus ind på Københavns Hovedbanegård i marts og sammenlægges med det bureau, som DSB har haft der siden 1976.

Under de nye forhold vil man ikke blot råde over de hidtidige lokaler, men også over »Balkonen«, hvor der tidligere var cafeteria. Her bliver der bl. a. telefonservice og billetkontor. I alt er der 545 kvm til rådighed, og der bliver et personale på omkring 35.

Det var i forbindelse med markeringen af jernbanens 125 års jubilæum i 1972, at Terminus åbnede i Panoptikonbygningen, og det afløste da Rejsebureau Astoria.

### Vognladningsgods

DSB gods har fra 1. februar nedskåret antallet af ekspeditionssteder, hvor vognladningsvisse forsendelser kan modtages uden forudgående aftale. På nedennævnte stationer (ekspeditionssteder) skal der som minimum modtages en vogngruppe på mindst ti vogne i gennemsnit pr. dag (hverdag) - eller betales for et tilsvarende fragtbæleb - for at DSB kan udføre transportarbejdet: **Assens, Bredebro, Brande, Gedser, Glamsbjerg, Hedensted, Helsingør, Herlev, Hjallelse, Højrup, Knarreborg, Korinth, Kværndrup, Løgstørbanen** (samtlige ekspeditionssteder med undtagelse af Viborg),

**Marslev, Middelfart, Nørresundby, Pindstrup, Ribe, Rødby Færge, Skærbæk, Strib, Sulsted, Sønderborg, Tommerup, Thisted, Tønder, Aarup.**

På Løgstørbanen indførtes ordningen allerede, så det sidste daglige rangertræk kørte 1. juli 1996. På Løgstørbanen er der offentlige og/eller private sidespor i **Løgstrup, Skals, Skringstrup, Hvam, Møldrup, Aalestrup, Aars, DLG Aars, Hornum og Løgstør**. Desuden findes instrukser for brug af en »godsperron« ved hovedsporet ud for **Løgstør Møbeldesign**.

Yderligere stationer er under vurdering. I dagspressen er blandt andet blevet nævnt **Svendborg** (1. april) og **Hobro** (udgangen af maj) som genstand for tilsvarende ophør af regelmæssig betjening med skinnébåren



Flere sidespor nord for Limfjorden skal i fremtiden slides MEGET blanke, for at man kan gøre sig håb om at DSB vil betjene dem. Nørresundby og Sulsted er med i »første bølge« af ekspeditionssteder, der ikke(-men-næsten-)nedlægges. Her et kik på Mz 1410, der 5. august 1994 medbragte en del gods nordfra mod Aalborg. Bemærk i øvrigt til venstre »tandrækken« fra den forrige jernbanebro over Limfjorden, der var i brug fra 1879 til den nuværende, tidl. Frederikssundbro var klar på sit nye hjemsted 1938. Foto: Mogens Duus.



godstrafik - på samme vis som de foranstående ekspeditionssteder.

## Stykgodskørsel

Interessen for at køre stykgods for DSB gods mellem kunderne og de otte stykgodsterminaler viste sig at være langt større end forventet. Lastbilkørslen blev sendt i udbud midt i oktober, og omkring 350 vognmænd - og DSB gods - bød på opgaven.

Udliseringen af kørslen er et led i DSB-forliget mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti om en omlægning af godstransporten med vægt på effektivisering og reduktion af omkostningerne. Der er foretaget en ny opdeling af de enkelte kørselsdistrikter (godt 50 delområder), så de passer bedre sammen med terminalerne. Vognmænd såvel som DSB gods kunne byde på et eller flere delområder.

DSB gods har hidtil brugt ca. 500 lastbiler til stykgodskørsel, hvoraf DSB gods har ejet cirka halvdelen. Efter kontraktunderskrivelserne udtrykte organisationen Danske Vognmænd stor skuffelse over resultatet, idet man mente, at der blot var »byttet lidt om på kortene«, idet styrkeforholdet var fifty-fifty som hidtil.

DSB gods er godt tilfreds. De nye aftaler har en samlet værdi af 200 mio. kr., og omlægningen giver en årlig besparelse på 15-20 mio. kr. Overdragelsen af kørslen skete pr. 1. februar, og kontrakterne løber i tre år.

## Presserelationer

Et af offrene for organisationstilpasningen i det nye »smallere« DSB var pressesektionen, som indgik i DSBs stab, der nedlagdes 31. december 1996. Relationerne til offentligheden varetages nu af en nyoprettet enhed: DSB kommunikation, ledet af kommunikationschef Jette Knudsen, der kommer fra det tidligere DSB passager, og i øvrigt bemandet med medarbejdere fra nævnte afdeling og den gamle pressesektion.

Farvel til pressesektionen betød også farvel til DSBbladet, der er udkommet siden 1943, først som Vingehjulet indtil maj 1972, derefter (i forbindelse med 125 års jubilæet) som DSBkommunikation med en blød overgang til DSBbladet kommunikation, for så i 1974 (det store design- og køreplanomvælningsår) blot at blive til DSBbladet (stavet i ét ord; en af nu afdøde designchef Jens Nielsens mange kæpheste).

Administrerende direktør Henrik Hassenkam svarede på et pressemøde i januar - »om medarbejderne ikke savnede deres blad?« - at »den eneste kommentar til bladets ophør er kommet fra en ekstern person, redaktøren af en jernbaneårbog«!

## Ny teknisk direktør

DSBs bestyrelse har udpeget Johannes A. Pedersen (52 år) til stillingen som direktør



Emdrup station havde ikke nogen særlig lang aktiv levetid ved København-Slangerup banen. Længe før DSBs overtagelse holdt togene op med at stoppe her, og først i S-togs alderen blev det atter muligt til daglig at rejse til en station af dette navn. Den nydelige lille bygning stod dog stadig 4. april 1996, da Bruno H. Petersen kom forbi...

for drift og teknik. Han bliver således tredje medlem af DSBs direktion, der tillige udgøres af adm. direktør Henrik Hassenkam og økonomidirektør Carsten K. Thomsen.

Johannes A. Pedersen har været ansat i DSB siden 1960 (startede som trafikelev) og har senest været chef for DSB materiel. I sin nye stilling får han det overordnede ansvar for driftskvaliteten i DSB, hvor han skal bidrage til den strategiske udvikling af den nyetablerede operatørvirksomhed. Han skal også varetage DSBs interesser i forhold til Banestyrelsen, hvad angår anlægsopgaver, daglig drift og vedligeholdelse.

## 150-års jubilæet

Markering af 150-året for den første danske jernbane, København-Roskilde, vil først og fremmest ske ved kørsel med et udstillings-tog gennem Danmark i løbet af juni.

Toget vil besøge i alt 23 byer, og i de fleste af dem er der samtidig arrangeret damp-togskørsel med materiel fra DSB museumstog. I København bliver der som et ekstra tilbud arrangeret en togkavalkade 29. juni Glostrup-Hovedbanegården-Østerportområdet ved Nørrebro station.

Som ramme om udstillingen benyttes et IC3-tog, hvor den normale møblering er fjernet. I stedet er der indrettet ni udstillingsrum til belysning af en almindelig danskers hverdag i år 2002. Den pågældende rejser mellem Københavnsområdet og Skanderborg, og udstillingen vil give et indtryk af toget som rejseform og de perspektiver, der er for fleksibel transport, afslapning og effektiv udnyttelse af tiden.

I de byer, udstillingstoget besøger, er det tanken også lokalt at sørge for diverse jubilæumsaktiviteter.

Allerede i maj indledes jubilæumsaktiviteterne. Det sker med en højhastighedsudstilling 22.-25. maj i København. Baggrunden er tanken om højhastighedsbaner i Danmark, og forskellige udenlandske udgaver af højhastighetsmateriel vil blive fremvist. Det gælder det tyske ICE 2, det italienske ETR 500, det svenske X2000 og muligvis et fransk TGV-tog. Samtidig bliver der en indendørs udstilling, hvor leverandører af materiel, jernbaneselskaber og andre orienterer om udviklingen af højhastighedstrafik på skinner.

Udstillingen bliver ikke som tidligere med-delt vist på Nørrebro godsstation, men - hvad der i øvrigt ikke fremgår af det 28-siders jubilæumskatalog, der kan afhentes gratis på alle DSB rejsecentre og billet salg - på Øresundsbanen (p. t. under anlæg af »det är vi som är Järnvägsbyggarna«) ved den fremtidige Ørestad station og bag Bella Center.

Blandt jubilæumsaktiviteterne kan også nævnes den allerede annoncerede udgivelse af trebindsværket »På sporet 1847-1997« og en jubilæumsudgave af »Ud & Se«. Tivoli i København arrangerer en jernbaneuge i slutningen af juni, medens DSB data og DSB uddannelse står bag en jubilæumsudstilling på DSBs kursuscenter ved Østerport station 28. og 29. juni.

## Ny trafikminister

Ved regeringsrokaden 30. december 1996 skete der et skift på trafikministerposten, idet den hidtidige trafikminister, Jan Trøjborg, blev afløst af den hidtidige justitsminister **Bjørn Westh**. Den ny trafikminister er 52 år og uddannet landinspektør. Han har været landbrugs- og fiskeriminister, før han blev justitsminister i Nyrup Rasmussens anden regering. I den tredje Nyrup-regering





...men omkring højsommeren var det definitivt slut med gl. Emdrup stationsbygning - på Bruno H. Pedersens foto fra efteråret 1996 er der fri udsigt til S-toget, hvor stationsbygningen lå. Retiraden var der dog endnu, men hvor længe? Eneste KSB-stationsbygning langs den nuværende S-bane er nu Bagsværd station, fortæller fotografen.

bliver én af hans største opgaver at udmønte den nye DSB-struktur i praksis.

## Banestyrelsen

Allerede i december forelå der forslag til en organisationsplan for Banestyrelsen, som bygger på lovens krav om en klar adskillelse mellem de udførende enheder og dem, der udbyder opgaverne. Derfor er der oprettet to selvstændige divisioner: Rådgivning og Service, som med egne bestyrelser får så store frihedsgrader, som det er muligt inden for statslige rammer. Begge er forretningsenheder, men har ikke ansvaret for myndigheds- og forvaltningsopgaver, hvorved der undgås habilitetsproblemer.

Den øvrige koncern består af Trafikafdelingen, der foruden de allerede kendte trafikstyringsopgaver skal forestå salg og markedsføring af kørevejen på skinner - en opgave, der i øvrigt skal løses i tæt kontakt med køreplanlægningen, der også placeres her. Derudover består koncernen af Teknikafdelingen, der skal tages sig af alle de mangeartede forvaltningsopgaver, f.eks. kontrakterne med leverandører, først og fremmest de ovennævnte divisioner - Rådgivningsdivisionen og Servicedivisionen.

I Banestyrelsen indgår desuden Administrationsafdelingen, der ud over at rumme et ledelsessekretariat bl. a. beskæftiger sig med miljø- og økonomispørgsmål. Derudover findes to kontorer (sikkerhed og revision) med direkte reference til direktøren.

Banestyrelsen signalerede med virkning fra 1. januar 1997 sin rolle som selvstændig virksomhed med at tage nyt brevpapir (med små karakteristiske gule sveller), nye skilte på bygninger og streamers på biler i brug. Årets første frostkolde dage gjorde det dog vanskeligt at dække det gamle »DSB bane« med de nye streamers.

## Sikringsanlæg m.v.

Det etapevise arbejde med at flytte fjernstyringen af strækningerne under FC Vojens (relæjernstyring) (der blev nedlagt 27. september 1996) til RFC Fredericia (datamatjernstyring) kunne afsluttes 12. februar, da **Vejbæk**, som sidste station, indkoblede. Forinden var nyt udstyr - beregnet til fjernstyring fra RFC Fredericia med alternativ fjernstyring fra TC København - taget i brug på **Rødebro** og **Tinglev** stationer 27. november.

FC-lederen i Fredericia er nu normalt stationsbestyrer for de fjernstyrede stationer på strækningen Fredericia-Padborg (de to nævnte stationer dog undtagne). RFC Fredericias sydgrænse ligger i km 108,4 (Padborgs nordlige stationsgrænse).

Køreledningsanlægget på strækningen Taulov-Lunderskov neutralsektion nord i km 31,104 blev taget i brug (sat under spænding) 1. marts 1996 - strækningen frem til Vojens fordelingsstation (Jegerup) i km 55,916 fulgte 30. juni 1996 - og er indtil videre afsluttet med strækningen frem til Rødebro fordelingsstation (Hjordkær) i km 84,190. Den sidste etape frem til og med Padborg blev taget i brug 3. februar.

\*

I forbindelse med tillysningen af ATC mellem Vojens og Tinglev 15. november 1996, jvf. **jernbanen** nr. 6/96, side 183, er strækningshastigheden (begge spor) sat op fra **120 til 140 km/h**.

\*

På strækningen Ulfborg-Vemb blev linieblok taget i brug 16. december 1996, og samtidig overgik **Vemb** til fjernstyret station

under FC Esbjerg, hvis dækningsområde på den vestjyske længdebane nu er km 56,3 - 169,1.

\*

Afsnittet på side 183 nederst til højre og side 184 øverst til venstre i **jernbanen** nr. 6/96 skal tydeliggøres således: »Trafikstyringen på Nordbanen er forbedret, idet signaler og sporskifter - på **Lyngby** station fra 18. juni - og på **Birkerød** og **Allerød** stationer fra 9. oktober - har kunnet betjenes fra kommandoposten i Holte«. (Betragtes ikke som egentlig fjernstyring).

\*

Det hidtidige sikringsanlæg på **Fredensborg** station blev 18. november erstattet af et nyt sikringsanlæg type DSB 1953 med udkørselssignaler og varslingsanlæg - og indrettet til fjernstyring. Samtidig blev linieblokanlæg (signalblok) på strækningen Hillerød (ekskl.)-Snekkersten (ekskl.) taget i brug. Strækningen fjernstyres fra FC Hillerød, hvorfor tilstedeværelse af stationsbestyreruddannet personale på Fredensborg station ikke længere er nødvendigt. Stationen var den sidste station øst for Storebælt, hvor der blev givet signal (nr. 13.2) »afgang« med signalstok (»spejlæg« eller »slikkepind«) eller vist signal (nr. 13.6) »stationen ubetjent« (»juletræ«).

En epoke er forbi, men ikke helt. For på Thybanen kan signalstokken, som det sidste sted i landet, ses i funktion - et par år endnu.

\*

Renoveringen af fjernstyringen på Nordvestbanen har været i gang siden sommeren 1996. **Lejre** og **Hvalsø** fik som de to første stationer sikringsanlæggene ændret til datamatstyring. 27. november 1996 fulgte **Tølløse** - og 15. februar var ændringen nået til **Vipperød**. Renoveringen slutter til maj, når den lokale styring af Holbæk nedlægges. I RFC Roskilde kan trafikken følges på edb-skærme, hvor de enkelte togs køreplan er forprogrammeret, således at de - i normalsituationen - automatisk ledes gennem de forud valgte spor på stationerne.

\*

Omkring 800 km strækning hører nu under trafikstyring Herning, efter at den hidtidige trafikstyringsenhed i Esbjerg ved årsskiftet blev lagt ind under Herning.

Under Herning, der nu benævnes Trafikstyring Vestjylland, hører dermed strækningerne Tønder-Thisted, Struer-Langå, Vejle-Holstebro, Skanderborg-Skjern og Lunderskov-Bramming. I de 800 km skal dog også medregnes de tre godsbaner Tønder-Tinglev, Bramming-Grindsted og Viborg-Løgstør.



Fra Herning fjernstyres strækningen Vejle-Holstebro samt Kibæk på strækningen Herning-Skjern. Fjernstyringen af strækningerne Langå-Struer og Skanderborg-Herning, som i dag varetages fra henholdsvis Viborg og Silkeborg, er det planen at lægge ind under FC i Herning, men det sker dog næppe før omkring år 2000.

## Øresundsforbindelsen

Den 128 m lange jernbanebro, som skal føre Øresundstogene fra Sjælland til Amager, er færdig. Jernbanebroen over Kalvebod er et af de få steder på de danske landanlæg, hvor passagererne kan se ud over landskabet. Derfor er broen forsynet med støjskærme af glas i modsætning til de grønne støjvolde og støjskærme, som ellers præger landanlægget. Så snart jernbanen er kommet over Kalvebodløbet og motorvejen på Vestamager, forsvinder togene ned bag støjvolde af hensyn til naboerne. Kalvebodbroen er bygget af entreprenørkonsortiet Siab-NPL I/S, og blev afleveret til A/S Øresund 14. november 1996.

Siab-NPL er også entreprenør på den 1,6 km lange tunnel langs Sydhavnsgade i København. Den sidste støbning på selve tunnelen blev udført 11. oktober 1996. Som planlagt for tre år siden, da byggeriet gik i gang, afleveredes tunnelen til A/S Øresund inden jul. Få uger efter, i januar, overtog Banverket Industridivisionen tunnelen for at lægge skærver og spor.

Den 4,2 km lange godsbane fra Vigerslev til Kalvebod er også klar til sporlægning. Udgravningen og voldene på godsbanen samt syv af de tværgående broer bygges af LandCon Joint Venture. Entreprisen blev afleveret til A/S Øresund sidst i januar.

Dermed er jord- og betonarbejderne på Sjællandssiden helt færdige, og den del af A/S Øresunds organisation, som har stået for arbejdet her, blev nedlagt 1. februar 1997. I projekt Sjælland er der udført arbejder for 1,2 mia. kr.

De eneste opgaver ud over baneteknikken på Sjællandssiden, som vil strække sig et stykke ind i 1997, er den endelige beplantning af voldene, Kalveboddæmningen og etableringen af en ahorne-allé langs Sydhavnsgade.

★

I den anden ende af de danske landanlæg, i Kastrup, har A/S Øresund sendt den sidste tunnelentreprise på de danske landanlæg i udbud til seks prækvalificerede entreprenører. Entreprisen indeholder blandt andet 650 m tunnel og 200 m rampe fra Amager Strandvej og ud på den kunstige halvø.

Arbejdet på de første 250 m tunnel efter stationen i Lufthavnen gik i gang 15.

november 1996. Opgaven udføres af LandCon, og de første 70 m skal være færdige den 1. juni 1997, fordi denne del af tunnelen skal bruges allerede i slutningen af 1998, når jernbanen mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn åbner. Resten af arbejdet på tunnelstrækningen fra stationen ud på halvøen rækker ind i 1999. Denne del skal først tages i drift når kyst-til-kyst forbindelsen åbner i år 2000.

Selve stationsbyggeriet følger nu den reviderede tidsplan, som blev resultatet af den omfattende omprojektering, som blev gennemført i foråret 1996, efter at det blev klart, at der var fejl i det oprindelige projekt. To af de broer, som går over åbningen ned til stationen er færdige, og dermed begynder selve stationsrummet at tage form.

I alt arbejder der 180 mand på stationsbyggeriet, som udføres af RSP konsortiet. Dermed er den kun 320 m lange og 70 m brede arbejdsplads netop nu den mest hektiske på de danske landanlæg. Pladsen er meget trang, og hovedparten af de materialer, som skal bruges i byggeriet, hejses eller pumpes ned på byggepladsen.

## Færgenyt



## Scandlines

Scandlines er det nye markedsføringsnavn for DSB REDERI A/S' færgeruter fra 1. januar 1997, og det vil også være markedsføringsnavnet for samarbejdspartneren gennem flere år, SweFerry's ruter fra Sverige til Danmark såvel som til Tyskland.

Det bør bemærkes, at navnet, der siden 1991 har været brugt på Helsingør-Helsingborg overfarten nu er ændret således, at »det store L« (i »Lines«) er ændret til et lille. Selskabet DSB REDERI A/S tager antagelig også navneforandring i den nærmeste fremtid.

Samtidig indføres et nyt design, bl.a. vender farverne i det trekantede logo, som er et gammelt symbol for vand, lidt anderledes. Det nye design kan ses af selskabets »Sejlsplan 97«, og dér er det ikke nogen grafisk gevinst. DSB REDERI havde ellers udviklet en særdeles overskuelig fartplan. Uniformer, flag og færges skifter udseende hen over året, men der bliver f.eks. ikke ofret penge på at male Storebæltfærgerne i nye farver, men de fem nybygninger afleveres selvfølgelig i ny bemaling.

★

Sejladsen på ruterne Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Kolby Kaas har været i offentlig udbud efter påbud fra EU, da de betragtes som »sociale ruter« med offentlige tilskud.

Til den førstnævnte overfart indkom der to tilbud, et fra DSB REDERI A/S og et fra Nordisk Færgefart A/S. Sidstnævntes tilbud blev valgt som det bedste med et årligt nettotilskud på omkring 10 mio. kr., og rederiet fik derfor tilbudt kontrakten for en femårig periode. Nordisk Færgefart, hvis aktiemajoritet ejes af Förde Reederei i Flensburg, ville indsætte færgen »Westerland«, der p.t. sejler under tysk flag på overfarten mellem List (Sylt) og Havneby (Rømø). Søfartstyrelsen krævede imidlertid en så kostbar opgradering af færgen i sikkerhedsmæssig henseende, at selskabet trak sig. Scandlines sejler derefter på ruten (med M/F Njanda) indtil videre.

For sejlads på Kalundborg-Samsø ruten indkom ligeledes to tilbud - fra DSB REDERI og fra Kalundborg-Samsø-Linien A/S under stiftelse (DIFKO og Vognmandsruten). DSB stab, der har forestået licitationen for Trafikministeriet, har imidlertid besluttet at lade licitationen gå om, fordi der i materialet ikke indgik et tidligere lokalt forslag om at sejle på Samsøs østkyst (eksempelvis Ballen) fremfor Kolby Kaas. Besparelsen i sejltid (30 minutter) kan nemlig på sigt finansiere de ca. 50 mio. kr., et nyt havneanlæg koster. Scandlines fortsætter også her sejladsen (med M/F Holger Danske) indtil videre.

DSB REDERI A/S' overordnede plan var i øvrigt at anskaffe fire søsterfærge (heraf en i reserve) til en samlet drift af de to nævnte ruter samt overfarten Havnso-Sejerø, som rederiet har indgivet tilbud på i det offentlige udbud fra Vestsjællands Amtskommune og Bjergsted Kommune. De to instanser har imidlertid ikke de fornødne midler til kunne acceptere rederiets tilbud, så rutens fremtid efter 1. maj, når Søfartsstyrelsens dispensation for sikkerhedskravene til den nuværende færge udløber, er uvis.

★

Ørskovs Stålskibsværft i Frederikshavn søsatte 19. december (uden dåbsceremoni) den første af de to bestilte nye færges til Rødby-Puttgården overfarten. Nybygningen afleveres antagelig i slutningen af maj og søsterfærgen i oktober. I Rødby startede ombygningen af forplads og lejer i december 1996 og vil strække sig frem til januar 1998. Den egentlige ombygning af leje 3 indledes den 22. april, når M/F Lodbrog flyttes til Halsskov-Knudshoved overfarten. Lejet skal være klar til brug for ny færgetype 15. juni; ombygningen af leje 2 starter 13. juli med ibrugtagningsdato 15. november for nye færges, herunder DFOs to nybygninger, der forventes afleveret ultimo juni og medio september. M/F Dronning Margrethe flyttes til Halsskov-Knudshoved overfarten medio 1997 til afløsning af færgen M/F Lodbrog og M/F Kraka, hvis charteraftaler mellem DSB REDERI og Mercandia Rederierne udløber. M/F Dan-



Scandlines (eller er det DSB REDERI) fejrer nu i 1997 125 års jubilæum for oprettelsen af færgevirksomheden hos DSB ved bl.a. at sige farvel til vore nationale farver på skorstensbåndene og indføre et nyt designprogram skabt af en svensk designvirksomhed. Tegning: Scandlines

mark, M/F Prins Henrik, M/F Karl Carstens og M/F Deutschland afløses hen over sommeren og efteråret af de fire nye færger. I Rødby benytter de tre førstnævnte leje 1, Deutschland benytter leje 0 (af hensyn til hængedækket).

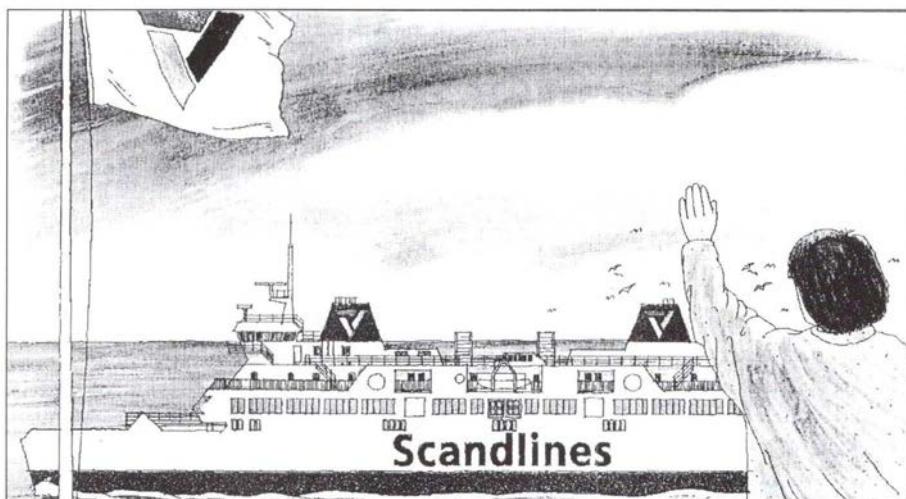
\*

DSB REDERI A/S (Scandlines) har bestilt to nye færger til Esbjerg-Fanø overfarten på Svendborg Værft A/S. De to færger afleveres til rederiet henholdsvis i slutningen af september og i begyndelsen af oktober i år. Prisen for færgerne er ikke oplyst, men antages at udgøre 37 mio. kr. pr. enhed. Færgerne bliver 50 meter i længden og 14 meter i bredden, lidt længere og bredere end de to nuværende færger M/F Nordby og M/F Esbjerg (begge fra 1964), som stod overfor dyre opgraderinger af hensyn til sikkerheden. En undersøgelse af en række muligheder for at forny tonnagen viste, at bygning af nye færger var langt den bedste løsning. De nye færger indebærer et væsentligt kvalitetsløft for overfarten, da kapaciteten stiger fra 23 til 38 personbiler pr. overfart. Der vil kunne indføres 20 minutters drift på ruten - sejltid 10 minutter, havnetid 10 minutter. Der skal etableres nye færgeløjer i såvel Esbjerg som Nordby.

\*

6. januar blev 2.600 medarbejdere i Scandlines orienteret om deres fremtidsudsigter i rederiet. De ledende officerer fik besked allerede i begyndelsen af december. I alt nedlægges 1.840 stillinger i rederiet i løbet af de næste to år, og det svarer til godt 63% af de stillinger, der er i dag. 52% af medarbejderne må fratræde ufrivilligt. Blandt de 2.600, der modtog brev nævnte dag, fik 1.443 besked om, at de skal fratræde. Der er ikke tale om opsigelser, men forvarsler om, at der ikke på sigt er job til dem, når den nye rederistruktur er fuldt gennemført. De overenskomstansatte medarbejdere, der må fratræde, bliver alle tilbudt en »fastholdelses/fratrædelsesgodtgørelse«, hvis de bliver til sidste sejldag. Medarbejdere med 10 års anciennitet og derover kan opnå maksimumsbeløbet, der er på 165.600 kr. Tjenestemændene har særlige regler i forbindelse med fratræden.

Udover dem, der skal fratræde, modtog 228 besked om, at de får den såkaldte 58 års pension. Det er en ordning, der har givet alle tjenestemænd over 58 år mulighed for at opnå fuld pension ved deres fratræden.



Blandt de ledende officerer har 88 valgt at gå på pension, 79 skal fratræde, medens 140 fortsætter.

Baggrunden for at nedlægge det store antal stillinger er først og fremmest den gradvise indstilling af Storebælts-overfarterne, hvor jernbanefærgerne stopper til juni og bilforbindelsen om godt halvandet år. Århus-Kalundborg mistede sit statstilskud 1. januar 1997 og blev omdannet til en godsroute, hvor der er brug for en væsentligt mindre besætning.

Endelig har rederiet for at bevare sin konkurrenceevne på de ruter, der bliver tilbage, bestilt ny tonnage, der er mindre personalekrævende.

Medarbejdere på Storebæltsoverfarterne strejkede kortvarigt 9. januar i protest mod de »uspecificerede« opsigelsesvarsler.

Ved redaktionsslut var rederiet i gang med en revurdering, således at begrebet »opsigelse uden endelig dato« forsvinder.

### Stena Line: Jernbanefærge fortsætter

Forbindelsen med jernbanegodsfærger Frederikshavn-Göteborg fortsætter, efter at der tidligere - som fortalt i **jernbanen** nr. 3/1996 - har hersket tvivl om rutens fremtid. Problemet var, at Stena Line, der driver ruten, egentlig havde besluttet at udfase

den hidtidige jernbanefærge »Stena Scanrail« i forbindelse med ibrugtagningen af ny tonnage på ruten i form af færgerne »Stena Jutlandica III«, en kombineret gods- og passagerfærge, der også er udstyret med fire spor på hoveddækket. Nye sikkerhedsregler for konstruktionen betød imidlertid, at dækket til slut kom til at ligge betydeligt højere end de nuværende jernbanefærgeløjer, og man ville ikke bekoste en dyr ombygning af landanlæggene i Frederikshavn og Göteborg.

Stena Line har valgt alligevel at renovere og opgradere »Stena Scanrail« for et millionbeløb, så den atter kan sejle en årrække, ligesom den nu opfylder de nyeste krav bl.a. til transport af farligt gods. Derudover er hoveddækket ombygget, så arealet mellem skinnerne, der tidligere var udfyldt med træ-dæk, nu er opbygget med ståldæk.

Stena Scanrail er oprindeligt bygget 1973 som trailerfærge, og er 1987 ombygget til kombineret trailer- og jernbanefærge. 15. januar 1997 gik den atter i trafik, efter at overførslen af godsvogne siden december har ligget stille på grund af færgens værftsophold. Selv om færgen stadig mest benyttes til lastbiler/trailere, satser Stena Line altså fortsat også på at tilbyde overførsel af godsvogne.

Anders Riis

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

## Til DJKs medlemmer

På Maribo-Bandholm banen er der flere projekter i gang, bl.a. renoveringen af Bandholm station og meget andet. Derfor vil vi fra Museumsbanens Støtteforening appellere til medlemmerne af Dansk Jernbane-Klub om at melde sig ind i Støtteforeningen, så vi samlet kan være med til at bevare den første museumsbane i Danmark. Støtteforeningen giver, ved hjælp af foreningskontingentet, bidrag til forskellige renoveringsopgaver på vores museumsbane, både i Maribo og Bandholm.

Derfor denne henvendelse til alle jer, som vil være med til dette gavnlige arbejde for vores museumsbane. Kontingentet er **kr. 55.00** for det enkelte medlem og **kr. 250.00** for firmaer. Firmaers navn bliver påtrykt vores medlemsblad som annonce.

**I kan melde jer ind i støtteforeningen på**

**Giro 333-0419**

**Museumsbanens Støtteforening  
Maribo**





Leveringen af det første IC2-sæt til privatbanerne i Hillerød nærmer sig. 31. januar 1997 var toget sporsat i Randers. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.

## Privatbanerne



### Frederiksværkbanen (HFHJ)

Som den sidste motorvogn er Ym 6 blevet levetidsforlænget, bl.a. med nye motorer. Levetidsforlængelsen af en del styrevogne er sat i bero. Den efterhånden legendariske »blå vogn« Yp 26 er nu atter blevet rød.

29. november skete et alvorligt sammenstød mellem Y-tog og bil i en overkørsel syd for Frederiksværk. Føreren af bilen omkom.

YS 46 fik sin banerømmer svært beskadiget og måtte på værksted en lille måneds tid. Ulykken skete, efter at Hillerød Privatbaners direktion har fremsat ønsker om en betydelig reduktion af de mange overkørsler på de to privatbaner. Langt de fleste overkørsler er ubevogtede.

Medio november nedlagdes overkørsel 63 ved Ll. Kregme, og medio december nedlagdes overkørsel 72 ved Gl. Hanehovedvej.

Banens to Bn-vogne - HFHJ 76 og 77 (ex DSB Bn 733 og 740) er udrangeret og ophugges snarligt.

### Gribskovbanen

Gilleleje station blev i sin nye moderniserede »forklædning« indviet 19. december. Stationens indre er totalt renoveret, og FC er flyttet på 1. sal.

Gribskovbanen er fortsat landets største privatbane, målt i passagertal. Forspringet

til HFHJ er snart 100.000 passagerer på årsbasis. Interessant er det, at det nu er Gilleleje-grenen, som er i vækst, mens strækningen til Tisvildeleje udviser et lille fald indenfor det seneste halve år. På års-

basis transporteres godt 640.000 med Gillelejetogene, mens Tisvildestrækningen fremviser et tal på 1.030.000 passagerer.

De nordsjællandske privatbaner redigeres af Jan Forslund.

## Mallet-loko atter for fuld damp på Selketalbahn

»I gamle dage« - frem til midten af 1980'erne - var den metersporede Selketalbahn (Gerode-Alexisbad-Straßberg og Alexisbad-Harzgerode, i den østlige del af Harzen, Tyskland) lig med Mallet-lokomotiver for fuld damp. Overgang til tryklufthbredsede tog betød farvel til Mallet-maskinerne i en årække, men nu er én (af fire) Mallet-maskiner forsynet med tryklufthbremse og sat i drift i Selketal. 99 5906-5 er den nyeste af de fire, bygget i Karlsruhe 1918.

I dag drives det metersporede Harz-net af Harzer Schmalspurbahnen, der for nylig har sat skinnebusser ind i en del af trafikken. Foto i Alexisbad 13. oktober 1996, og rapporten om 99 5906 skyldes Knud Jensen.

## Udland







MHVJ kom en tur på gammelkendte, men dog uvante spor, da man 7. december 1996 overleverede bagagevognen DSB Dm 048 til Djursland for fuld Damp i Allingåbro. Her ses toget ved bestemmelsesstedet, oprangeret AHJ MI 5203-HBS E 235-MHVJ T 60177-DSB Dm 048. Foto: Mogens Duus.

## Veteranbanerne

### Mariager-Handest

#### Dm-vogn afhændet til DffD

MHVJ har afhændet bagagevognen DSB Dm 92-44 048 til foreningen Djursland for fuld Damp. Vognen er bygget som en 26,4 m standardpostvogn, UIC type X, af Hansa Waggonbau i Bremen til Deutsche Post i 1955. Den blev importeret brugt til DSB 1983, og efter total renovering hos Scandia

benyttet som bagagevogn i perioden fra 1984 og et par år frem. MHVJ erhvervede vognen fra DSB i 1994 med henblik på indretning til værkstedsvogn for arbejdsholdet i Frederikshavn. Da dette arbejdsbold imidlertid ikke eksisterer mere, var vognen, der er i særdeles god karrosserimæssig stand, overtallig ved MHVJ. Ved DffD skal vognen indrettes som udstillingslokale for jernbanemuseet i Allingåbro, der må rykke ud af den gamle stationsbygning for at give mere plads til andre aktiviteter. Vognen blev leveret af MHVJ i Allingåbro 7. december 1996. AR

## Danmarks mindste jernbanemuseum?



1931 etableredes jernbanefærgeforbindelse mellem Svendborg og Ærøskøbing. Landbruget havde bl. a. set gode indtjeningsmuligheder ved dyrkning af sukkerroer, der i Ærøskøbing kunne læsses på jernbanevogne, transporteres til fabrikker på Fyn og derefter hjemtage biprodukter til foderbrug.

Man byggede et jernbanefærgeleje i Ærøskøbing og et stamspor på ca. 200 m med et par udfletninger. Rangering skete ved hjælp af en almindelig traktor forsynet med pufferplanker (og senest en gummiged med skruerobling og tryklufftbremse, red. bem.)

Trafikken var ganske livlig - f. eks. overførtes i 1976 godt 2400 vogne, men forbin-

delsen er nu nedlagt (31. december 1994, - se om det i jernbanen årgang 1995, red. bem.).

Sporene ligger endnu, også i broklappen til færgen. (På Svendborg havn er de dog delvis fjernet/spærret, red. bem.) Der færges stadig jernbanevogne til Ærøskøbing og Marstal, men det sker med en vognbjørn.

Og for at vende tilbage til overskriften, så er man fristet til at besvare denne bekræftende, thi på de beroende spor står en godsvogn (uden litra eller nummer) (ex Gs, red. bem.), hvor der findes en fin plancheudstilling med fotos fra jernbanetiden i Ærøskøbing, sponsoreret af lokale firmaer.

Bent Jacobsen har i jernbanen nr. 1/1978 skrevet en længere og meget interessant artikel om jernbaneforbindelsen Svendborg-Ærøskøbing og Viggo Rasmussen i det følgende nummer om projektet om en jernbane på Ærø.

Jørgen Holm

## Et aktivt forår!

Som det fremgik af jernbanen eXtra, nr. 1A, januar 1997, er der særdeles mange aktiviteter i DJK i dette forår. »De helt store« er naturligvis udflugterne til Storebælt 5. april og 31. maj-1. juni i anledning af henholdsvis sidste godsfærge på Storebælt, hvor man lejer M/F »Knudshoved« som ekstrafærge til at følge M/F »Asa-Thor« på dens sidste tur med godsvogne (5. april), og afskeden med færgerne/goddag til den faste Storebæltsforbindelse 31. maj/1. juni.

Nedenfor følger en kronologisk oversigt over forårets arrangementer, idet nærmere kan findes i jernbanen eXtra, nr. 1A/1997:

Vogn-Ex tirsdagene holdes på adressen Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Åbent hus fra kl. 19.00 til 22.00.

DJK møder i Nordjysk afdeling afholdes i lokalerne på Forchammersvej 7 i Aalborg, kl. 19.00.

**Fredag 14. marts** Mode, Midtjysk afd., Randers  
**Lørdag 15. marts** og DJK udflugt til Århus og  
**søndag 16. marts:** Randers samt på Grenaa-

**Torsdag 20. marts** Mode, Midtjysk afd., Herning  
**Tirsdag 25. marts** København: Vogn-Ex aften  
**Onsdag 2. april** Mode, Nordjysk afd.  
**Lørdag 5. april** DJK udflugt: Sidste gods-

færge over Storebælt.  
**Onsdag 16. april** Mode, Midtjysk afd., Århus  
**Tirsdag 29. april** København: Vogn-Ex aften  
**Lørdag 3. maj** Udflugt Århus-Løgstør.  
Arr.: Mariager Remisekomité (se også s. 30)

**Lørdag 31. maj og søndag 1. juni:**  
Sidste færge over Storebælt og indvielse af Storebæltsforbindelsen. Beskrivelse i næste nummer af »jernbanen eXtra«.

Øvrige arrangementer  
**22. til 25. maj:** Udstilling af højhastighedstog i København.  
**29. juni 1997:** Togparade i København i f. m. banernes 150 års jubilæum.

### Plan for udflugten til Storebælt 5. april, i korte træk (tidl. annonceret i nr. 1A):

- 06.00** Afgang fra København H. med ME-/MZ-trukket særtog. Stop f. påstigning: Høje Taastrup 6.17, Roskilde 6.27, Ringsted 6.49 og Slagelse 7.09.
- 07.23** (ca.) Ankomst til Korsør. Godstog rangeres ombord på M/F Asa-Thor. M/F Knudshoved afgår som særfærge med udflugtsdeltagerne et par min. efter M/F Asa-Thor. Vel ovre følger vi rangeringen til/fra Asa-Thor i Nyborg fgh. Rangeringen varer ca. en time.
- 09.00** Modetid for deltagere fra Jylland, Nyborg fgh., leje 2. Derefter sejler godsfærgen for sidste gang fra Nyborg fgh. med last, og M/F Knudshoved følger ved siden af med udflugtsdeltagerne. Efter ankomsten til Korsør afholdes en lille højtidelighed ved leje 2.
- 12.30** Forventet afslutning på denne del. Derefter arrangeres rangering på havnespor i Korsør, samt kørsel på godsspor til Halsskov.
- 17.00** Særtoget afgår mod København. Stop for afstigning i Slagelse 17.14, Ringsted 17.34, Roskilde 17.56, Høje Taastrup 18.08.
- 18.25** Ankomst til København H.

**Tilmeldingsfrist: 10. marts.** Prisen, kr. 250 for medlemmerne af arrangørerne (DJK og Færehistorisk Selskab) samt medlemmer i Danmarks Færgemuseum og Scandlines-ansatte, kr. 350 for øvrige, indbetales på giro 8 11 10 06, DJK udflugt, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Evt. yderligere oplysninger: Søren Bay, 31 38 46 79



Trækraft samt personvognsmateriel 1. januar '97

1. Elektrisk materiel 25 kV:

1. 1. Toglokomotiver:

| Litra | Antal | Løbenumre  | Leveret til DSB år |
|-------|-------|------------|--------------------|
| EA    | 22    | 3001, 3002 | 1984               |
|       |       | 3003-3005  | 1985               |
|       |       | 3006-3010  | 1986               |
|       |       | 3011-3014  | 1992               |
|       |       | 3015-3022  | 1993               |
|       |       |            |                    |

1. 2. Motorvogne:

| Litra | Antal     | Løbenumre              | Leveret til DSB år |
|-------|-----------|------------------------|--------------------|
| ER    | 48 (80) * | 2001-2005, 2101-2105   | 1993               |
|       |           | 2006-2010, 2106-2110   | 1994               |
|       |           | 2011-2018, 2025, 2026, |                    |
|       |           | 2111-2118, 2125, 2126  | 1995               |
|       |           |                        |                    |

1. 3. Bivogne:

| Litra | Antal     | Løbenumre              | Leveret til DSB år |
|-------|-----------|------------------------|--------------------|
| FR    | 48 (80) * | 2201-2205, 2301-2305   | 1993               |
|       |           | 2206-2210, 2306-2310   | 1994               |
|       |           | 2211-2218, 2225, 2226, |                    |
|       |           | 2311-2318, 2325, 2326  | 1995               |
|       |           |                        |                    |

\*) 24 sæt (= 48 ER og 48 FR) var optaget i DSBs materiel 1. januar 1997, men kun numre på de 20 nævnte (der tidligere er overtaget) var redaktionen bekendt. Regnskabsmæssigt var imidlertid 40 sæt leveret (ER 2001-2040, 2101-2040 og FR 2201-2240, 2301-2340).

2. Motormateriel:

2. 1. Toglokomotiver:

| Litra | Antal | Løbenumre | Leveret til DSB år |
|-------|-------|-----------|--------------------|
| ME    | 37    | 1501-1509 | 1981               |
|       |       | 1510-1516 | 1982               |
|       |       | 1517-1530 | 1983               |
|       |       | 1531-1537 | 1985               |
|       |       |           |                    |

|    |    |                       |      |
|----|----|-----------------------|------|
| Mv | 23 | 1125-1127, 1131, 1135 | 1956 |
|    |    | 1138, 1142, 1143      | 1958 |
|    |    | 1145-1148             | 1964 |
|    |    | 1149-1159             | 1965 |
|    |    |                       |      |

|    |    |           |      |
|----|----|-----------|------|
| Mz | 61 | 1401      | 1967 |
|    |    | 1402-1407 | 1968 |
|    |    | 1408-1410 | 1969 |
|    |    | 1411-1426 | 1970 |
|    |    | 1427      | 1972 |
|    |    | 1428-1441 | 1973 |
|    |    | 1442-1446 | 1974 |
|    |    | 1447-1455 | 1977 |
|    |    | 1456-1461 | 1978 |
|    |    |           |      |
|    |    |           |      |
|    |    |           |      |

2. 2. Rangerlokomotiver:

| Litra | Antal | Løbenumre                | Leveret til DSB år |
|-------|-------|--------------------------|--------------------|
| MH    | 54    | 302                      | 1960               |
|       |       | 307, 310, 312, 314-316,  |                    |
|       |       | 319-324                  | 1961               |
|       |       | 333, 335-339, 341-344,   |                    |
|       |       | 346, 348                 | 1962               |
|       |       | 356, 359, 362, 364, 365, |                    |
|       |       | 372-374, 376, 378, 379,  |                    |
|       |       | 381, 385, 386            | 1963               |
|       |       | 392, 393, 395, 396, 399, |                    |
|       |       | 400                      | 1964               |
|       |       | 401-403, 405-407,        |                    |
|       |       | 413-415                  | 1965               |
|       |       | 601-605                  | 1996               |
|       |       |                          |                    |
|       |       |                          |                    |

|    |    |              |      |
|----|----|--------------|------|
| Mk | 5  |              |      |
|    |    |              |      |
|    |    |              |      |
|    |    |              |      |
| Mt | 15 | 152          | 1958 |
|    |    | 153-158      | 1959 |
|    |    | 159, 161-167 | 1960 |
|    |    |              |      |

2. 3. Rangertraktorer:

| Litra   | Antal | Løbenumre | Leveret til DSB år |
|---------|-------|-----------|--------------------|
| - (Kof) | 40    | 251-270   | 1966               |
|         |       | 271-282   | 1968               |
|         |       | 283-290   | 1969               |
|         |       |           |                    |

2. 4. Motorvogne:

| Litra | Antal | Løbenumre | Leveret til DSB år |
|-------|-------|-----------|--------------------|
| MFA   | 89    | 5001-5010 | 1989               |
|       |       | 5011-5023 | 1990               |
|       |       | 5024-5053 | 1991               |
|       |       | 5054-5075 | 1992               |
|       |       | 5076-5085 | 1993               |
|       |       | 5086-5089 | 1996               |
|       |       |           |                    |
| MFB   | 89    | 5201-5210 | 1989               |
|       |       | 5211-5223 | 1990               |
|       |       | 5224-5253 | 1991               |

|               |    |                      |      |
|---------------|----|----------------------|------|
| MFB (FORTSAT) |    | 5254-5275            | 1992 |
|               |    | 5276-5285            | 1993 |
|               |    | 5286-5289            | 1996 |
| ML            | 8  | 4901-4908            | 1984 |
|               |    |                      |      |
| MR            | 97 | 4001-4026, 4028-4040 | 1978 |
|               |    | 4041-4062            | 1979 |
|               |    | 4063, 4064           | 1983 |
|               |    | 4065-4082            | 1984 |
|               |    | 4083                 | 1983 |
|               |    | 4085, 4086           | 1984 |
|               |    | 4087-4099            | 1985 |
|               |    |                      |      |
|               |    |                      |      |
|               |    |                      |      |
| MRD           | 97 | 4201, 4202           | 1981 |
|               |    | 4203-4226, 4228-4244 | 1982 |
|               |    | 4245-4282            | 1983 |
|               |    | 4283                 | 1982 |
|               |    | 4285-4299            | 1985 |
|               |    |                      |      |
|               |    |                      |      |

2. 5. Bivogne:

| Litra | Antal | Løbenumre | Leveret til DSB år |
|-------|-------|-----------|--------------------|
| FF    | 89    | 5401-5410 | 1989               |
|       |       | 5411-5423 | 1990               |
|       |       | 5424-5453 | 1991               |
|       |       | 5454-5475 | 1992               |
|       |       | 5476-5485 | 1993               |
|       |       | 5486-5489 | 1996               |
|       |       |           |                    |
| FL    | 5     | 7901-7905 | 1984               |

2. 6. Tjenestelokomotiver:

| Litra     | Antal | Løbenumre              | Leveret til DSB år |
|-----------|-------|------------------------|--------------------|
| - (EX MY) | 2     | 00-21 105 (EX MY 1105) | 1955               |
|           |       | 00-21 108 (EX MY 1108) | 1956               |

3. Elektrisk materiel (1,5 kV):

3. 1. Motorvogne:

| Litra | Antal | Løbenumre             | Leveret til DSB år |
|-------|-------|-----------------------|--------------------|
| Mc    | 16    | 6509-6524             | 1986               |
|       |       |                       |                    |
| Mm    | 209   | 7501-7507             | 1968               |
|       |       | 7601-7633             | 1967               |
|       |       | 7634-7659, 7661-7665  | 1968               |
|       |       | 7666-7687, 7689-7698, |                    |
|       |       | 7700                  | 1969               |
|       |       | 7701-7708, 7710-7732  | 1970               |
|       |       | 7733-7756             | 1971               |
| Mu    | 65    | 7757-7774             | 1972               |
|       |       | 7775-7789             | 1973               |
|       |       | 7790-7798             | 1974               |
|       |       | 7799-7806             | 1975               |
|       |       |                       |                    |
|       |       |                       |                    |
|       |       |                       |                    |

|    |    |                        |      |
|----|----|------------------------|------|
| SA | 10 | 8101, 8102, 9101, 9102 | 1995 |
|    |    | 8103-8105, 9103-9105   | 1996 |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |
| SB | 10 | 8301, 8302, 9301, 9302 | 1995 |
|    |    | 8303-8305, 9303-9305   | 1996 |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |
| SD | 10 | 8801, 8802, 9801, 9802 | 1995 |
|    |    | 8803-8805, 9803-9805   | 1996 |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |

|    |    |                        |      |
|----|----|------------------------|------|
| SA | 10 | 8101, 8102, 9101, 9102 | 1995 |
|    |    | 8103-8105, 9103-9105   | 1996 |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |
| SB | 10 | 8301, 8302, 9301, 9302 | 1995 |
|    |    | 8303-8305, 9303-9305   | 1996 |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |
| SD | 10 | 8801, 8802, 9801, 9802 | 1995 |
|    |    | 8803-8805, 9803-9805   | 1996 |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |
|    |    |                        |      |

3. 2. Bivogne:

| Litra | Antal | Løbenumre            | Leveret til DSB år |
|-------|-------|----------------------|--------------------|
| Fc    | 16    | 6009-6024            | 1986               |
|       |       |                      |                    |
| Fs    | 209   | 7001-7007            | 1968               |
|       |       | 7101-7133            | 1967               |
|       |       | 7134-7139, 7141-7165 | 1968               |
|       |       | 7166-7198, 7200      | 1969               |
|       |       | 7201-7204            | 1970               |
|       |       | 7205                 | 1969               |
|       |       | 7206-7227, 7229-7232 | 1970               |
|       |       | 7233-7256            | 1971               |
|       |       | 7257-7268, 7270-7274 | 1972               |
|       |       | 7275-7289            | 1973               |
|       |       | 7290-7292            | 1974               |
|       |       | 7293                 | 1969/79            |
|       |       | 7294-7298            | 1974               |
|       |       | 7299-7306            | 1975               |
|       |       |                      |                    |

|    |    |                        |      |
|----|----|------------------------|------|
| Fu | 65 | 8001-8012              | 1975 |
|    |    | 8013-8037              | 1976 |
|    |    | 8038-8053              | 1977 |
|    |    | 8054-8065              | 1978 |
|    |    |                        |      |
| Sc | 10 | 8601, 8602, 9601, 9602 | 1995 |
|    |    | 8603-8605, 9603-9605   | 1996 |
|    |    |                        |      |

4. Passagervogne m. v.

4. 1. Siddevogne:

| Litra | Antal | Løbenumre                | Leveret til DSB år |
|-------|-------|--------------------------|--------------------|
| ABNs  | 27    | 500                      | 1972               |
|       |       | 509, 512, 517, 522, 523, |                    |
|       |       | 526, 528, 529            | 1973               |
|       |       | 534, 536-538, 544        | 1976               |
|       |       | 554, 556-567             | 1983               |

|      |    |       |                          |      |
|------|----|-------|--------------------------|------|
| ADNs | 12 | 80-74 | 501, 503-507             | 1972 |
|      |    |       | 508, 510, 513, 514, 516, |      |
|      |    |       | 524                      | 1973 |

|        |    |       |                       |      |
|--------|----|-------|-----------------------|------|
| ADNs-E | 22 | 80-74 | 518, 520, 527         | 1973 |
|        |    |       | 530-533, 535, 539-543 | 1976 |
|        |    |       | 545, 546              | 1979 |
|        |    |       | 547-551               | 1980 |
|        |    |       | 552                   | 1981 |

|   |    |       |                          |         |
|---|----|-------|--------------------------|---------|
| B | 63 | 20-83 | 001, 002, 007, 009       | 1964    |
|   |    |       | 023                      | 1965/81 |
|   |    | 20-83 | 037, 039, 043, 044, 047, |         |
|   |    |       | 051, 054, 055, 057       | 1965    |
|   |    | 20-83 | 058, 059, 061, 069, 075, |         |

|  |  |       |                          |      |
|--|--|-------|--------------------------|------|
|  |  |       | 077, 078, 083, 089,      |      |
|  |  |       | 093, 100, 104, 105, 111, |      |
|  |  |       | 113, 514                 | 1966 |
|  |  | 20-83 | 115, 521                 | 1967 |
|  |  | 20-83 | 524, 131, 132            | 1968 |

|  |  |       |                         |      |
|--|--|-------|-------------------------|------|
|  |  |       | 535, 537, 138, 539, 543 | 1969 |
|  |  | 20-83 | 153                     | 1971 |
|  |  | 20-76 | 307, 309                | 1964 |
|  |  | 20-76 | 312, 316, 318           | 1967 |
|  |  | 20-70 | 319                     | 1967 |

|  |  |       |                           |      |
|--|--|-------|---------------------------|------|
|  |  |       | 320                       | 1969 |
|  |  | 20-76 | 322-326                   | 1970 |
|  |  | 20-80 | 328-330, 332-335, 337-339 | 1970 |
|  |  | B-T   | 32                        |      |
|  |  | 29-76 | 155-158, 161-165, 167-170 | 1981 |

|  |  |       |                   |         |
|--|--|-------|-------------------|---------|
|  |  |       | 171-184, 186, 187 | 1982    |
|  |  | 29-76 | 188               | 1983    |
|  |  | 29-76 | 189               | 1984    |
|  |  | 29-76 | 190               | 1967/83 |
|  |  |       |                   |         |

|    |    |       |                     |      |
|----|----|-------|---------------------|------|
| BA | 15 | 28-76 | 000-014             | 1966 |
|    |    | BA-x  | 7                   |      |
|    |    | 28-76 | 016, 017, 019, 020, |      |
|    |    |       | 022-024             | 1974 |
|    |    |       |                     |      |

|     |
|-----|
| BAB |
|-----|



## Driftsmateriellet i DSB

- lokomotiver og personvogne - har igen de seneste år ikke været gjort til genstand for materieloversigter i **jernbanen**. Da officielt materiale p. t. ikke har været til vor rådighed, har **jernbanens** redaktør søgt at sammenstille en »uofficiel« liste ud fra tidligere offentliggjorte oversigter og udrangerings-/leverings-meddelelser i **jernbanen**. Derfor må oplysningerne i oversigten tages med et vist forbehold, bl. a. »stemmer« antallet af B- og Bcm-vogne ikke med den tilsvarende oversigt i dette nummers »jernbanenyt, kort fortalt« - i denne liste er der for mange B-vogne og en Bcm'er for lidt. Også f. eks. det reelle antal af Mh-lokomotiver kan være svært at hitte rede i.

Bemærk at der generelt er brugt årstal for levering af materiellet (når der er tale om nyliveret sådant), og ikke byggeår. Således også med MK-lokomotiverne, der nok var leveret til DSB gods, men ikke overtaget pr. 1. januar 1997.

Oversigten er sammenstillet af

Anders Riis



En brudt nummerserie i styrevognene taler sit tydelige sprog om, at de har en udsat position ved driftsuheld. I ADns-vognene er det passagererne på 1. klasse, der har fornøjelsen af at sidde forrest, mens de i ABns-vognene har hjemme i bageste afdeling. Her er ADns-e 520 »fanget« i Hellerup af Keld Haandbæk, 16. juli 1996.

**Tjenestelokomotiver** er et begreb, der er kommet til i DSBs materielfortegnelse, siden **jernbanen** forrige gang søgte at skrive lokomotiverne i mandtal. Efter at MY 1111 (90 86 00-21 111-8) blev solgt



til videre kørsel i Sverige, er MY 1105 (til højre, ved ADtranz i Randers 16. februar 1996, med IR4-kobling (Jan Forslund)) og MY 1108 med måletoget til venstre de to, der findes af slagsen. Bag MY 1108 (eller 90 86 00-21 108-4 ses en gul Gs'er, en ombygget »sne«-Bcm'er – og så M/F »Asa-Thor« Korsør, 23. september 1996 (Johnni Lassen). MY 1105 er »rød-hvid« på grund af opgaven med at flytte Flexlinere (IR4).



DSB gods' MK'er holder deres indtog flere steder i landet. MH-løbet fra Kolding til Vejen køres nu også af MK. Her er det MK 604, der er i vejen 22. januar 1997, fotograferet af Allan Støvring-Nielsen.

Farverigt: Belastningsprøve ved Storebælt, med bl. a. DSBs nyeste personvogntype, litra WRm fra '88. Sidste vogn af tre blev i '96 udrangeret og blev til tjenestevogn. Toget kørte Odense-Slagelse og bestod af EA 3004-målevogn 001-ex WRm-EA 3017-35 Fc(c)s-vogne (fuldtlastede). Foto på Sjællands-siden 27. oktober: Johnni Lassen.





M/F Knudshoved, som deltagerne i udflugten 5. april 1997 vil møde den i Korsør Færgehavn. DJK har sammen med de øvrige arrangører af dagen lejet færgen, der er den ældste storebæltsfærge i drift. Derfra følger man »Asa-Thor« på dens sidste rejse. Foto 27. oktober 1996: Allan Støvring-Nielsen.

## GM-tur på Løgstørbanen

Den i **jernbanen** nr. 5/1996 omtalte GM-tur på Løgstørbanen gennemføres **lørdag 3. maj 1997**. Oprangeringen bliver MY og fire-fem UIC-personvogne.

Toget udgår fra og returnerer til Århus i nedenstående omtrentlige køreplan:

|         | an.   | af.   |
|---------|-------|-------|
| Århus   | -     | 08.00 |
| Langå   |       | 09.00 |
| Viborg  | 09.55 | 10.00 |
| Løgstør | 12.00 | 12.20 |
| Viborg  | 15.40 | 15.50 |
| Langå   | 16.30 |       |
| Århus   | 17.40 | -     |

Mellem Århus og Viborg gøres kun ophold i Langå. På Løgstørbanen standses i nordgående retning ved enkelte stationer, ligesom der arrangeres et enkelt fotostop. I sydgående retning standses tillige ved en række stationer, ligesom der arrangeres fotostop på udvalgte steder i det omfang, tiden tillader det.

Løgstørbanens fremtid er i skrivende stund stadig uafklaret. Turens gennemførelse er derfor som udgangspunkt betinget af, at banestrækningen ikke er nedlagt 3. maj. Desuden fordrer en gennemførelse, at et tilstrækkeligt antal tilmeldinger modtages inden fristens udløb.

Undervejs vil GM-gruppen under Dansk Jernbane Klub være repræsenteret og informere om de planlagte aktiviteter.

Tilmelding til turen sker ved at indsætte deltagerafgiften jfr. nedenfor på:

**Giro 6 30 33 82**

**Mariager Remisekomité, v/Hans Henrik Larsen, Ålholmvej 116, 7400 Herning,**

senest den **5. april 1997**. På talon til modtager anføres påstigningsstation.

Deltagerafgiften udgør:

- Århus/Langå-Løgstør t/r kr. 150;
- Viborg-Løgstør t/r kr. 100;

Bemærk: Toget er ikke opvarmet!

Nærmere information, herunder oplysning om turens gennemførelse, endelig køreplan m.v., kan fås:

- via internettet på <http://www.inet.uni-c.dk/~mduus>
- efter 5. april tillige på telefon 98 57 26 34 (Mogens Duus) Med venlig hilsen Mariager Remisekomité/Mogens Duus



## Ændret dato for generalforsamling i Fyns Afdeling

Generalforsamling i Fyns Afdeling holdes **torsdag 13. marts 1997 kl. 19.30** i Dannevirke Soldaterhjem, Sdr. Boulevard 15, Odense.

Medlemsmøde med en snak om afdelingens fremtid. Derefter generalforsamling med flg. dagsorden:

1. Valg af ordstyrer.
2. Valg af fem bestyrelsesmedlemmer.

3. Valg af to suppleanter.

4. Evt.

Vi skal også se nogle småfilm, som Kaj Pedersen har optaget og vil vise for os. Der bliver vist film med bl. a. damp på Odense Banegård og meget mere.

'Der vil kunne købes kaffe/the med to halve stk. franskbrød med pålæg for kr. 22, samt øl og vand til rimelige priser.

**Bemærk at datoen er ændret (rykket to dage senere) i forhold til indkaldelsen i »jernbanen extra« nr. 1, 1997!!!**

Jørgen Wandam-Møller, tlf. 64 43 22 70

# DJK generalforsamling

finder som tidligere annonceret i **jernbanen** og senest **jernbanen eXtra**, nr. 1A, på **Sankt Knuds Skole, Ryegsgade 24, 8000 Århus C, søndag 16. marts 1997.**

Vi minder kort om dagsordenen:

**Dagsorden:**

- 1) Valg af dirigent.
- 2) Beretning om sidste år og planerne for næste år.
- 3) Godkendelse af regnskab.
- 4) Fastsættelse af kontingent for næste år. Bestyrelsen foreslår kontingentet for 1998 uændret i forhold til 1997: Ordinære medlemmer **kr. 275**, Senior (fra 67 år) **kr. 225**. Junior (til og med 17 år) **kr. 190**, Familiemedlemmer **kr. 190**.
- 5) Indkomne forslag: Der er ikke indkommet forslag.
- 6) Valg til hovedbestyrelsen:

Følgende er på valg og modtager genvalg:

Ole-Christian Munk Plum (næstformand)

Klaus S. Jørgensen (sekretær)

Poul Kaspersen (suppleant)

Følgende er på valg, men modtager ikke genvalg:

Birger Bruun, Preben Clausen (suppleant)

Følgende nye kandidater er opstillet:

Søren Bay,

Anders Bruun,

Thomas Nørgaard Olesen.

Søren Bay er opstillet af hovedbestyrelsen, Anders Bruun er opstillet af Ove Thomsen og Thomas Nørgaard Olesen er opstillet af Klaus S. Jørgensen.

Til revisorer foreslår bestyrelsen genvalg af:

Finn Beyer Paulsen og Mogens Levin.

Til revisorsuppleanter foreslår bestyrelsen genvalg af: Niels K. Petersen og Eigil de Neergaard.

7) Eventuelt.

P. b. v. Klaus S. Jørgensen, sekretær

# jernbanen får nye læsere

DJK og Nordsjællands Jernbaneklub (NSJK) er blevet enige om et bladsamarbejde, som betyder, at **jernbanen** fra nu af også er medlemsblad for NSJK.

Dette nummer af **jernbanen** er således det første, der også udsendes til alle NSJK-medlemmer.

I næste nummer af **jernbanen** vil vi informere læserne om baggrunden for samarbejdet og de perspektiver for fremtiden, der åbner sig i den anledning.

DJK og **jernbanens** redaktion byder NSJKs medlemmer velkommen i skaren

af trofaste læsere af Danmarks førende tidskrift for jernbaneinteresserede.

Bent Jacobsen

Da aftalen om bladsamarbejde i forhold til produktionen af **jernbanen** nr. 1/1997 først faldt i hak længe efter den egentlige dead-line, er adresser og oplysningerne i kolofonen i dette nummer endnu ikke ajourført efter de forhold, der gør sig gældende nu. Oplysningerne vil være revideret i nr. 2.

Red./Anders Riis





## Nyheder

**Smalsporede industrimotorlok 4.del, entreprenørlok.** Af Peter Andersen.  
Pris kr. 150. Bestillingsnummer 0806.

På Peter Andersens forlag i Hedeusene foreligger nu en revideret udgave af Smalsporede industrimotorlok, 4.del. Siden den første udgave udkom, er der dukket en mængde nye oplysninger op om anlægsarbejder, hvor entreprenørbaner har været anvendt. Den udførlige liste over lokomotiver er opdateret til juli 1996.

Endnu i dag er brugen af entreprenørbaner i visse tilfælde aktuel, især ved tunnelanlæg. Forfatteren fortsætter derfor arbejdet med at indsamle oplysninger og håber en gang at kunne fremstille en samlet liste over både motor- og damplokomotiver.

## Nye postkort

L yngby-Nærum Jernbane har efter indsæt-

telsen af det nye tog i maj 1996 ladet fremstille fem nye postkort. De fire kort viser det nye tog i nyt design: Mørkeblåt skørt, rød stafferingsstribe og lyseblå overdel, en farvesymfoni efter devisen »Mølleåens blå bånd«. Toget ses i Ørholm, på Klampenborgbroen, på Nærum Station og ved Ravnebakkevej i Nærum. Det femte kort er med Nærumbanens orange Y-tog ved Brede Station en smuk vinterdag i begyndelsen af 1996. Alle motiverne er optaget af Jan Forslund.

Kortene sælges samlet, pris kr. 15,00.  
Bestillingsnr. 7905.

Ved køb af postkort tillægges portogebyr kr. 8,75 for køb under kr. 30,00.

## Nyt fra Sporvejshistorisk Selskab Busdivisionen 1984-1995,

af Kaj W. Mosgaard.

Bogen er skrevet som et opfølgende bind til

selskabets (og Kai W. Mosgaards) store værk 10 år med HT-busser og er i emne og udstyr i stil med dette. 288 sider og næsten 200 illustrationer. Samtlige HT-busser fra perioden er omtalt, og oplysningerne fra den første bog er ajourført. Der er korte uddrag på engelsk og tysk. Pris kr. 375,00.

## Linie 14, billedhefte v/ Per Vadmand.

Heftet fortæller kort linie 14's historie og viser i billeder liniens rute gennem byen. Pris kr. 60,00.

## Sporvognskalenderen 97

Den foreliggende kalender er 25. udgave af den populære kalender. Som de senere år er forsidebilledet samt fire af billederne på kalenderbladene i farve, medens de øvrige kalenderblade har sort/hvide billeder. Pris kr. 75,00.

HCH



## Dansk Jernbane-Klub

Generel adresse

**Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,**  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V  
Tlf. 33 33 86 97. Fax: 33 93 20 02

E-mail: vogn-ex@internet.dk

Internet: <http://www.pip.dknet.dk/~pip803/djk.htm>

## DJKs telefonavis: 86 75 20 98

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

### Medlemskontingent i DJK 1997

|                                             |             |
|---------------------------------------------|-------------|
| Ordinære medlemmer                          | kr. 275,00  |
| Seniormedlemmer (67 år pr 1.1.1997)         | kr. 225,00  |
| Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1997) kr.  | 190,00      |
| Husstandsmedlemmer                          | kr. 190,00  |
| Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 s.) | kr. 2500,00 |

### Henvendelse vedr. medlemsskab:

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

Norsk giro 0806 190 4833 - Svensk giro 547137-0

### Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse:

- **Formand:** Bent Jacobsen, Lillegårds Alle 18, 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. 49 19 42 35
- Birger Bruun, Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. 31 22 05 17
- Carsten Buhl, M.B.J., Refshalevej 8, 4930 Maribo. 53 88 43 54
- Lars Henning Jensen, Enebærvej 12, 8800 Viborg. 86 61 38 39
- Peter Kastrup, D-gr., Chr. Winthersvej 6, 6100 Haderslev. 74 52 20 71
- Hans Meyer, L.F.A. Blishonevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. 98 38 31 27
- John Rasmussen, M.H.V. Trøjborgvej 2C\*, 8200 Århus N. 86 16 03 08
- Preben Clausen (suppl.), Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Borkop. 75 86 21 20
- Poul Kaspersen (suppl.) 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, Giro 3 17 91 76  
Ved: Birger Bruun

### DJK Udflygt, udflygtsudvalget

Søren Bay, Tommy O. Jensen, Klaus S. Jørgensen og Gunnar W. Christensen  
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Giro 8 11 10 06

### Kontaktpersoner i lokalafdelingerne

- DJKs nordjyske afdeling:** Hans Meyer, Blishonevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. 98 38 31 27.
- DJKs midtjyske afdeling:** Troels Lenchler Poulsen, Bygaden 15, Torild, 8300 Odder. 86 53 13 21.
- DJKs sydjyske afdeling:** Preben Clausen, Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Borkop. 75 86 21 20.

### Henvendelse vedr. bladekspedition

DJK, sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,  
1560 Kbh. V. 33 33 86 97

### Henvendelse vedr. annoncer

jernbanen, annonceafd., Vasevej 19A, 2840 Holte  
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 fejlede ekspeditioner og fejleksemplarer sker ligeledes hertil.

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde.

jernbanen er medlemsblad for Dansk Jernbane-Klubs ca. 1700 medlemmer. Bladet dækker desuden aktuelle og historiske jernbane forhold. jernbanen udsendes seks gange årligt, sidst i hver af månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

**DJKs fynske afdeling:** Jørgen W. Møller, Skovkrogen 6, 5560 Årup. 64 43 22 70.

**DJKs afdeling på Lolland-Falster:** Ole Jensen, Skovvænget 4, 4900 Nakskov. 53 92 73 37.

### Dansk Jernbane-Klubs baner og tog

Information, bestilling af særtog, arbejdsdhold.

### Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

### Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 3, 9550 Mariager. 98 54 18 64  
Lars Henning Jensen, Enebærvej 12, 8800 Viborg. 86 61 38 39  
Arbejdsdhold i Mariager, Århus og Viborg

### Bloustrødbanen (DJKs afd. for smalspormateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20, 3450 Allerød. 48 17 08 18  
Oscar Meyer, Holloselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. 48 70 75 07

### Limfjordsbanen

Michael Martens, Lindev. 38, Ø. Brønderslev. 9700 Brønderslev. 98 81 10 46  
Information: Frank Sørensen, 98 24 00 54

### D-maskine gruppen

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

### DJKs øvrige arbejdssteder

#### Bramming remise

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

#### Høng remise

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

#### Hvalsø station

Kristian Sørensen, Egeløvsvej 6C, 2830 Virum. 45 83 17 75

# jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub siden 1961

Klostergade 3, 9550 Mariager, 98 54 23 24

### Redaktion

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

Wilhelm Frendrup, Hellerupvej 4, 3<sup>ve</sup>  
2900 Hellerup, 39 62 76 63.

### Medarbejdere

Erik B. Jønsen (DSB) Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)  
Box 188, 2900 Hellerup Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj  
Bent Jacobsen (DJK-nyt) Jan Forslund,  
Lillegårds Allé 18, 2730 Herlev Vasevej 19 A, 2840 Holte



Fra smalsporsdepotet i Pulgeon. Det tilstedeværende remisepersonale, fra lokomotivmester til yngste pudser, insisterede på at blive fotograferet foran lokomotivet ZP 3, og blev det selvfølgelig, til stor glæde for fotografen!

## Dampen lever! (2): Nyt om damp på de indiske statsbaner

Sidste ordinære dampfremførte tog på bredspor (1676 mm) ved de indiske statsbaner kørte 23. november '95. Denne dag fremførte Pacific-lokomotivet WL 15100 for sidste gang et persontog i delstaten Punjab fra Jalandhar til Firozpur. Herved afskaffede Firozpur som det sidste depot ved Northern Railway dampdriften, og samtidig blev søsterlokomotivet WL 15005 ved en højtidelighed overdraget til jernbanemuseet i Delhi.

Samme jernbanemuseum, velsagtens det største i Asien, er for øvrigt blevet endnu en attraktion rigere. Museets ældste bredsporede damplokomotiv er blevet istandsat, og skal lejlighedsvis fremføre udflygtstog fra Delhi til den nærliggende by Alwar. Lokomotivet, der bærer navnet Fairy Queen, er virkelig en ældre dame. Det byggedes til East Indian Railway i 1855!

På det engang så omfattende meter-spornet har den fremskredne ombygning til bredspor så godt som elimineret dampdrif-

ten, men en håndfuld depoter anvender endnu i januar 1997 damplokomotiver af standardtyperne YP (2C1-T2'2') og YG (1D1-T2'2'). På Western Railway er det blandt andet i delstaten Rajahstan, i det betagende landskab omkring Udaipur, muligt at lade sig befordre i persontog med op til 10 vogne forspændt et Pacific-lokomotiv.

En tilsvarende mulighed byder sig på North Eastern Railway, hvor depotet i byen Saharsa har ikke mindre end 18 damplokomotiver (13 YP og fem YG) i drift. Næppe alle de mange tog-passagerer, som kendetegner det nordlige Bihar, kan regne med en plads inden i personvognene, hvorfor såvel vogntag som lokomotivets tender til tider må tages i brug.

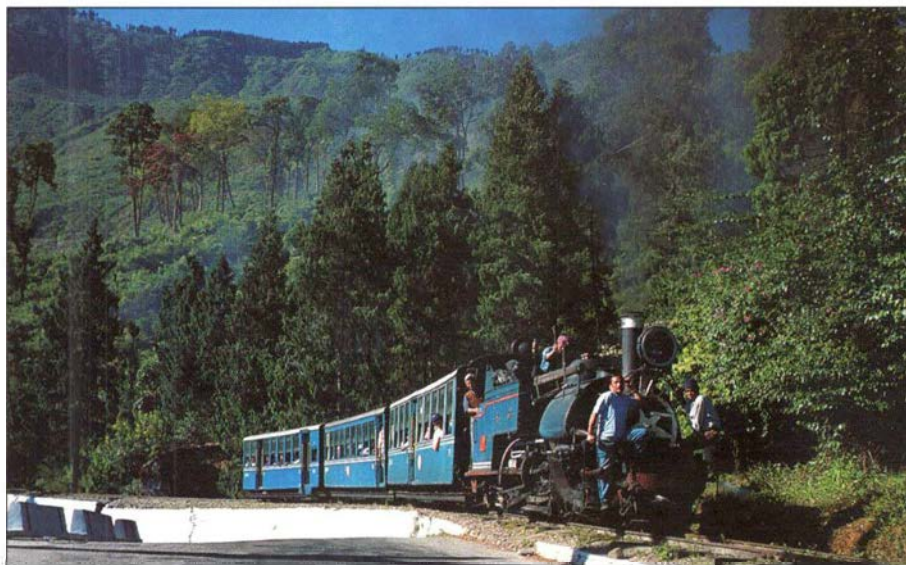
I det nordøstligste hjørne af Indien i del-

staten Assam har North East Frontier Railway et mindre antal damplokomotiver. Enkelte sidebaner omkring Tinsukia og Mariani, der ikke forventes ombygget til bredspor, trafikeres af YP- og YG-lokomotiver, endog enkelte godstog fremføres med damp. Området plages af uroligheder, således afsporede separatister kort før nytår et ekspresstog fra Lumding til New Delhi i nærheden af Guwahati med adskillige døde til følge.

På Indiens talrige småbaner med sporvidden 762 mm anvendes damplokomotiver som det sidste sted i nærheden af Nagpur, på den 35 km lange strækning fra Pulgeon til Arvi. Central Railway har anbefalet at nedlægge banen, men den lokale provinsregering modsætter sig en lukning. Sporets ringe vægt tillader ikke brug af diesellokomotiver, så derfor fremfører et damplokomotiv af typen ZP (2C1-T3) de fire daglige persontog. Hastigheden er ikke alarmerende høj: Det tager 2 timer og 20 minutter at gennemkøre strækningen!

Trods en snarlig afslutning på en epoke - den første jernbane i Indien åbnedes i 1853 - vil Indian Railways fortsat anvende damplokomotiver på to af det indiske subkontinents mest imponerende strækninger. Både Darjeeling-Himalaya (610 mm) og den metersporede tandhjulsbane fra Mettupalayam til Ooty i Nilagiri-bjergene i den sydlige delstat Tamil Nadu forventes bevaret for eftertiden.

Johs. Damsgård Hansen



Fra Darjeeling-Himalaya banen. Passenger 2 UP fremført af lokomotiv 788 ved Tindharia. På dette sted er banen forstærket efter kraftige jordskred i starten af 1990'erne.