



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

6

20. ÅRGANG

DECEMBER 1980

KR. 12,50



## Nyt fra UK-Modeller ApS

PECO skinner og sporskifte har altid haft et godt ry på sig. De er driftssikre, og har det helt rigtige udseende. Nu importerer vi også PECO-serien, som nu kan fås hos alle vore forhandlere.

Vi har også omarbejdet PECO's »Show you How« hæfteserie til dansk. Disse hæfter behandler de væsentligste emner m. h. t. planlægningen af et modeljernbaneanlæg, og konstruktionen af togbordet (disse to hæfter er udgivet) samt strømtilførelsen og skinnelægning, som kommer i december måned.

Priserne: Hæfterne 5 kr. pr. stk. PECO's katalog med dansk forord og gloser 13 kr. UK-Modeller katalog 10 kr.

Med venlig hilsen

## UK-Modeller ApS

Postbox 32, 2620 Albertslund

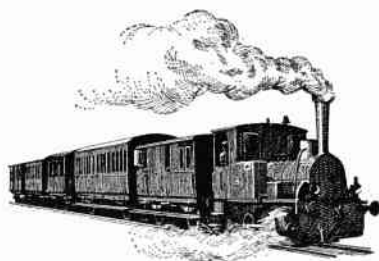


moderne  
jernbaner  
moderne  
signalanlæg

DSI leverer materiellet til S-banens nye sikrings-, linieblok-, fjernstyrings- og kht-anlæg, samt styrevogns- og lokoudrustninger til DSB's rullende materiel

**DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S**

STAMHOLMEN 175 · DK-2650 HVIDOVRE · TLF (01) 490333



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

## Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,  
Holmevej 8  
4340 Tølløse  
Tlf. (03) 48 53 83

## Redaktionskomité:

Bent Jacobsen  
Erik B. Jonsen  
Finn Beyer Paulsen  
Ole-Chr. M. Plum  
Birger Wilcke

## Announceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.  
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatteres egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

## Forsidebilledet:

Selv når vintervejret ikke begraver os fuldstændig i sne, kan der være gode vintermotiver »at fange« for jernbaneentusiasten. Her ses S-tog på linie B mod Tåstrup mellem Hareskov og Skovbrynet, 20. marts 1980. Foto: Erik Buus.

20. årgang

December 1980

Nr. 6

## Teen-agertiden for Dansk Jernbane-Klub er forbi!

Endnu et år er ved at være svundet hen, og kort efter årsskiftet kan Dansk Jernbane-Klub fejre sin 20 års stiftelsesdag.

Der kan absolut være grund til at se tilbage på resultatet af 20 års foreningsarbejde, og dette har foreningens formand, Birger Wilcke, gjort i en artikel i dette nummer af Jernbanen.

Det kan måske også være passende at se lidt på fremtiden og fremsætte nogle ønsker for, hvad den skal bringe Dansk Jernbane-Klub.

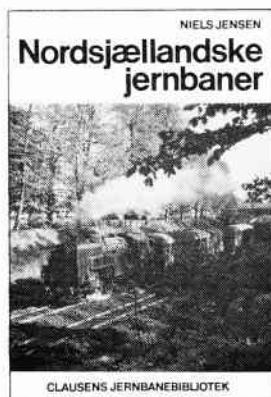
Et stort ønske må være, at vi fortsat kan blive flere i foreningen for at få et bedre grundlag for vore mange aktiviteter. For vore store samlinger af rullende historisk jernbanemateriel, hvoraf en del anvendes på vore tre veteranjernbaner og i toget med D-maskinen, må ønsket være, at der bliver skabt økonomisk mulighed for dels et remisebyggeri i Mariager, dels en vognhal i Maribo. Remisen til Mariagerbanen er rykket nærmere i det svundne år, og et nytårsønske til Dansk Jernbane-Klub fra min side er, at dette byggeri må blive påbegyndt i 1981.

Vi lever i stramme tider, hvor alle gerne vil have rådighed over flere penge end der egentlig er mulighed for. I Dansk Jernbane-Klub har vi ofte måttet prioritere arbejdsopgaverne efter foreningens økonomi. Naturligvis ville det være dejligt, om alle medlemmer og andre jernbaneentusiaster gav en ekstra »skærv« her ved nytårstid, men jeg forstår godt, hvis der allerede er tomt i tegnebogen, hvor mønten til Dansk Jernbane-Klub skulle ligge.

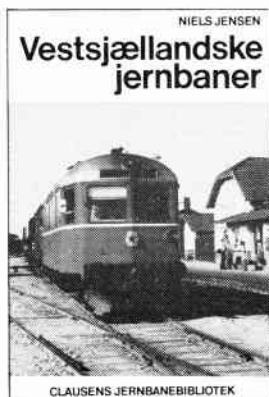
Jeg kan imidlertid give en idé fra mig. Næste gang der skal anskaffes en jernbanebog til samlingen, så køb den gennem Dansk Jernbane-Klub. På denne måde skænkes ubemærket penge til foreningsarbejdet, og man får den ønskede bog til samme pris som andre steder.

Jeg håber alle Jernbanens læsere må få en god jul og et godt nytår og på gensyn i 1981.

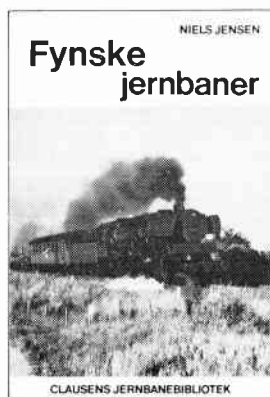
Ole-Chr. M. Plum.



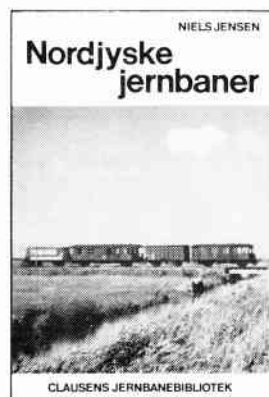
Nordsjællandske jernbaner  
80 s. Kr. 29,90



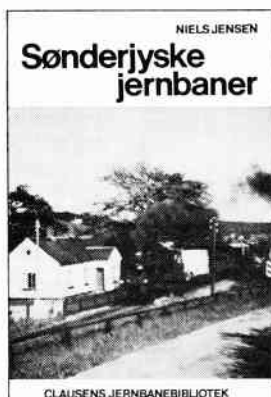
Vestsjællandske jernbaner  
103 s. Kr. 47,15



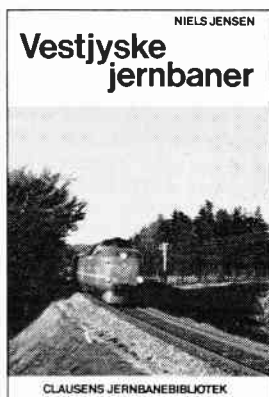
Fynske jernbaner  
112 s. Kr. 36,60



Nordjyske jernbaner  
120 s. Kr. 40,85



Sønderjyske jernbaner  
80 s. Kr. 29,90



Vestjyske jernbaner  
112 s. Kr. 40,85



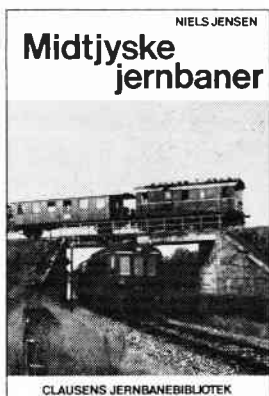
Østjyske jernbaner  
156 s. Kr. 59,45



Jernbaner på Lolland-Falster og Bornholm  
112 s. Kr. 40,30



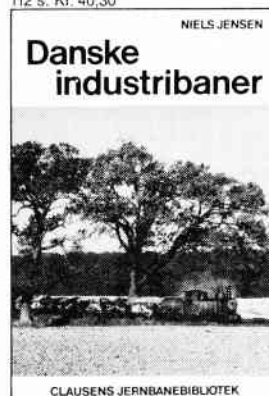
Danske jernbanefærger  
96 s. Kr. 44,10



Midtjyske jernbaner  
116 s. Kr. 59,35



Sydøstsjællandske jernbaner  
96 s. Kr. 57,10



Danske industribaner  
88 s. Kr. 53,25

## KUPON

Send mig pr. postopkrævning:

- Nordsjællandske jernbaner  
 Vestsjællandske jernbaner  
 Fynske jernbaner  
 Nordjyske jernbaner  
 Sønderjyske jernbaner

- Vestjyske jernbaner  
 Østjyske jernbaner  
 Jernbaner på Lolland-Falster og bornholm  
 Danske jernbanefærger  
 Midtjyske jernbaner  
 Sydøstsjællandske jernbaner  
 Danske industribaner

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Postnr./by \_\_\_\_\_

Gennem boghandler \_\_\_\_\_

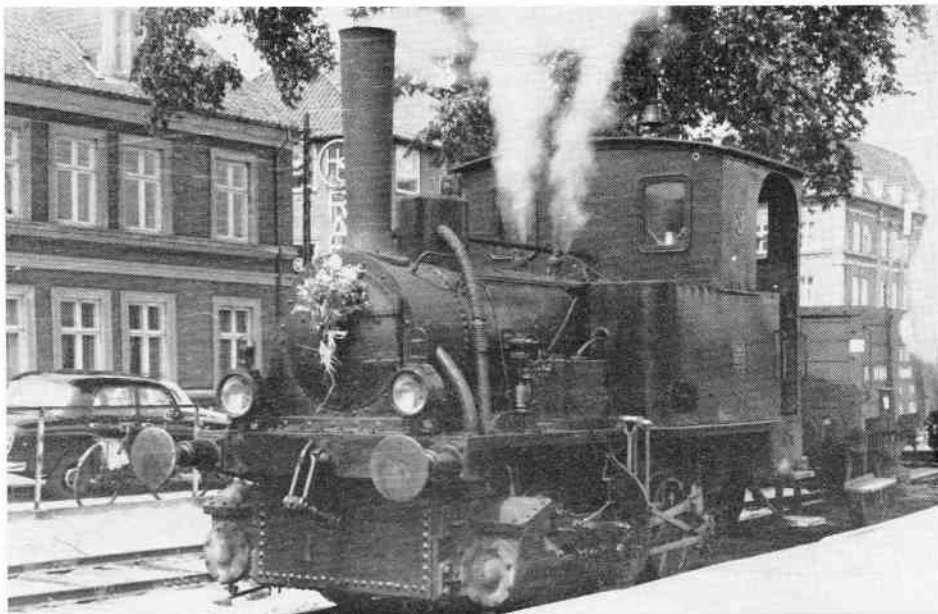
Kuponen kan sendes til:  
**Clausen Bøger**, Landemærket 11, 1119 København K.

GR/129

**db clausen bøger - håndbøger De har brug for**

# Efter 20 år

Af Birger Wilcke



Det første tog i Dansk Jernbane-Klub's regi: Lokomotiv nr. 3, »FAXE«, ved afgang fra Nykøbing Falster, sommeren 1961.

Foto: Birger Wilcke.

Ved Dansk Jernbane-Klubs 5 års jubilæum indeholdt vort blad »Jernbanen« en lang række artikler om foreningens første fem år, hvoriblandt en beåndet skildring af bestyrelsens daværende medlemmer forfattet af sekretæren Peer Thomassen og en udførlig skildring af de vanskeligheder, vi var stødt på på vore første udflugter. Ved 10 års jubilæet var bladet skrumpet ind fra et bogtrykt tidsskrift på 44 sider til et maskinskrevet hæfte i offset på 16 sider med kortfattede beretninger om foreningens forskelligartede virksomhed. Ved 15 års jubilæet var bladet på ny svulmet, omend dog kun til 28 sider, men til gengæld var der ikke et ord om foreningens virksomhed. 15 år er jo ikke noget rigtigt rundt tal. Da det derfor er ti år siden, at vi har fået en sammenfattende beretning om foreningens virksomhed, er det vel på tide at prøve at give dette.

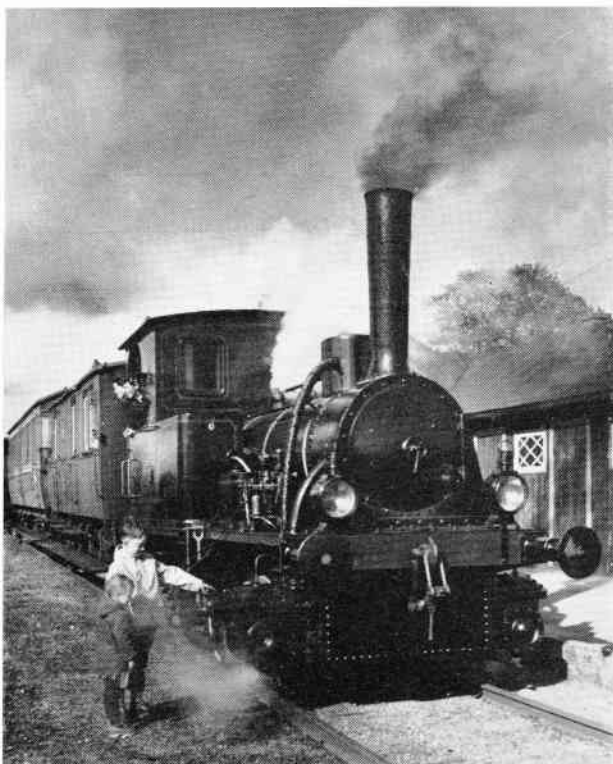
Det er nu 20 år siden, at foreningen blev startet, og et af vore mere entusiastiske bestyrelsesmedlemmer foreslog derfor, at der skulle slås på tromme i denne anledning. Spørgsmålet blev indgående drøftet i bestyrelsen, men der var overvejende stemning for at nøjes med den nævnte artikel i bladet og en tur på Øresund med den nye færgeforbindelse Tuborg Havn-Malmø. Årsagerne hertil var mange. På samme måde som det er gået op og ned med foreningens blad, på samme måde er det meget naturligt gået med foreningens og vore medlemmers økonomi. Vi har meget få penge at rutte med i foreningen, og det er vort indtryk, at medlemmerne næppe heller flyder i penge i nytårsmåneden efter den dyreste jul i mands minde og nedgang i reallønnen for de fleste af os. Hertil kommer endeligt, at der jo da kun er fem år, til vi har 25 års jubilæum, og til den tid skulle der gerne festes for alvor, uden at nogen siger, at vi allerede havde taget glæderne på forskud for 5 år siden.

Ved vort 10 års jubilæum havde vi mange planer og forhåbninger for det nye tiår. Mange af dem er ikke blevet til noget, men nogle af dem er det dog, og vi kan jo i hvert fald glæde os over en sammenligning med, hvad regeringen og folketinget havde for planer for det samme tiår, og hvordan det er gået med disse. Medens det for hele den vestlige verden, og Danmark i særdeleshed, er gået bagud i det nu forløbne tiår, er det dog gået fremad for foreningen, omend ikke i det tempo, som vi havde håbet. Men kan politikerne med nogen ret sige, at det skyldes forhold udefra, som vi ikke er herre over, så kan vi vel med samme ret sige, at det ikke er vor skyld, at hverken stat, kommuner eller private har kunnet yde os den hjælp, som man kunne i de glade tressere.

Lad os alligevel se, om det er gået så helt galt. Bestyrelsen og administrationen vil jeg, formentlig til de flestes tilfredshed, gå let henover og undlade en skildring af mine kolleger, der øjeblikkeligt ville indbringe mig et mistillidsvotum på næste bestyrelsesmøde. Der har naturligvis ligesom i det første tiår været vanskeligheder, men større er de i hvert fald ikke blevet, og i meget store dele af tiden er samarbejdet gået gnidningsløst. Der er nu kun 2 af de oprindelige medlemmer fra foreningens start tilbage, og det må vel siges at være en rimelig udvikling. At der er et par, der har været med i alle årene, kan have givet en vis kontinuitet i arbejdet, og glædeligt er det da i hvert fald, at den ene af foreningens oprindelige to initiativtagere stadig er næstformand for foreningen, medens den anden er æresmedlem af denne. Erik B. Jonsen, der har gjort mere end nogen anden for foreningen, måtte af arbejds-mæssige hensyn trække sig tilbage fra næstformandspladsen for nogle år siden, men jeg behøver næppe at gøre nogen af dette blads læsere opmærksom på, at

han stadig indtager en nøglepost i bladets redaktion med sine uovertræffelige nyhedsartikler fra statsbanerne.

Man skal være lige så forsigtig med at fremhæve nogen af ens bestyrelseskolleger på de øvriges bekostning, som man skal være med at hænge dem ud, men der er næppe nogen, der vil bebrejde mig, at jeg retter en særlig tak til Preben Clausen, der, efter at være forfremmet til lokomotivmester i Fredericia, trods alt har kunnet afse tid til at deltage i næsten samtlige bestyrelsesmøder, hvilket hver gang koster ham en nats ophold i Fredericia-toget, efter at mødet er færdigt før midnat. At han samtidig er hovedmanden i foreningens økonomisk bedste aktiv, D-maskinc-gruppen, bør naturligvis heller ikke glemmes.



Fuld kraft frem. Afgang fra Bandholm, 1962. Foto: Hakon Nielsen.

Da foreningen havde 5 års jubilæum, drøftedes medlems-tallet, idet det var gået noget svagere frem det sidste år af perioden end i de første. Det gjordes bl.a. gældende, at man oprindeligt ikke havde ventet over 500 medlemmer, og i hvert fald næppe ventet at komme over 1.000. Det er naturligvis gået endnu langsommere i de sidste år, men vi er da nu over 1.500, og der har ikke været et eneste år, hvor der har været tilbagegang. Ser man på andre foreninger, må dette anses for tilfredsstillende, men vi skulle vel gerne kunne komme op på de 2.000 inden alt for lang tid.

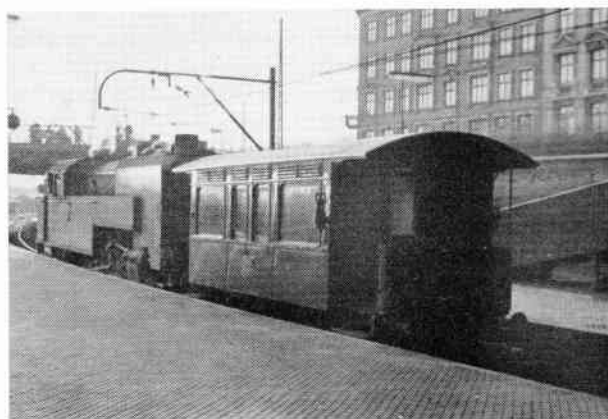
Næppe noget har mere end foreningens blad bidraget til denne fremgang. Bladet har haft store vanskeligheder at kæmpe med. I perioder har driften næsten brugt hele medlemskontingentet, således at det har været nødvendigt at indskrænke, medens det i andre er lykkedes at skaffe annonceindtægter, således at det har været muligt påny at udvide. Redaktørerne Skeby, Jonsen og Plum har



En af foreningens trofaste venner, direktør Søren D. Brandt, holder tale på Bandholm Hotel ved Bandholmsbanens 100 års jubilæum den 2. november: 1969. Foto: Asger Bergh.

gjort et meget stort arbejde, som de ikke altid er blevet takket tilstrækkeligt for. Når bladet kommer regelmæssigt, er der ingen, der lægger mærke til det, men vé den arme redaktør eller hans kone, hvis et blad bliver forsinket. Skal der lyde en tak til redaktørerne, er der imidlertid en mand, der fortjener endnu mere taknemmelighed fra vor side, det er bogtrykker Børge Egelund Andersen i Herfølge, der med englelig tålmodighed har fundet sig i at få dårligt skrevne manuskripter – bl.a. mine – med dages forsinkelse og alligevel få bladet af sted til den dag, vi har bedt om, hvortil kommer et andet punkt, som jeg næppe tør nævne, den tålmodighed, med hvilken han har fundet sig i at måtte være financier for foreningen, når indtægterne for bøger og andre publikationer, som han også står for, ikke har svaret til bestyrelsens forventninger, og vi derfor ikke har kunnet betale i rimelig tid.

Og hermed er jeg ovre på det næste punkt i foreningens virksomhed, bogudgivelserne. Vi forloftede os i 1979/80 på de meget store opgaver med udarbejdelsen af festskrifter for Østbanen og Gribskovbanen. Østbanens historie var aldrig skrevet tidligere, og der var faktisk foregået meget dernede i de 100 år. Vi syntes derfor, at banen ikke kunne beskrives forsvarligt på mindre end halvtredie-hundrede sider og noget lignende gjalt Gribskovbanen



En af mange vogntransporter: DSB S 740 med personvognen GDS C 40, »Trille«, på Hovedbanegården i 1962. Foto: Svend Jørgensen.

Den første bestyrelse i DJK fotograferet i Maribo i 1961. Fra venstre: Birger Wilcke, Erik B. Jonsen, Mogens Bruun, Svend Jørgensen, Børge Chorfitzen og Peer Thomassen.



med dens mange udbygninger gennem årene. Dette medførte imidlertid, at prisen blev op mod halvandet hundrede kroner, hvilket nok er for meget for manges pengepung, og vi har derfor ventet med nye udgivelser, til vi har fået afviklet vor gæld til bogtrykkeren, men vi håber at komme igen i foråret 1981. Den bedste hjælp medlemmerne her kan yde os er at købe flere af de bøger, vi allerede har udgivet. Under hensyntagen til betydningen af at holde priserne nede, vil vi prøve på at gøre bøgerne om de resterende danske privatbaner noget mere kortfattede og eventuelt i et vist omfang anvende en anden teknik.

Fra at være et ubetydeligt foretagende, der administreres fra den thomassenske frimærkeshop på Strandvejen i pauserne mellem salg af jernbanemærker og andet godt, er salgsafdelingen svulmet op til et voluminøst og arbejdskrævende foretagende, der forhandler alt fra sølvnåle og platter til foreningens bøger og gamle arkivmaterialer. Plum, Eigil Christensen, John Poulsen og mange flere har her slidt med ekspeditionen af de mange ordrer og klæbet frimærker på i tusindtal uden at have høstet meget andet end beklagelser til tak herfor. Det er da ikke altid deres skyld, når det tager et par måneder at få en bog, det kan også være postvæsenets. Spøg til side – vi skylder dem megen tak.

Udflugterne hørte i foreningens første tid til vore vigtigste aktiviteter. Arrangementet af afskedsture på de mange baner, der blev nedlagt i tresserne og dampsture med de endnu tilbageværende lokomotiver, betød en meget stor indtægtskilde for foreningen, samtidig med at de skabte en publicity, der medførte en betydelig tilgang af medlemmer. Det har været vanskeligere at finde på gode udflugtsmuligheder i de senere år. Målene er færre med de mange banenedlæggelser, og materiellet er standardiseret, så der ikke er så meget at se. Turene er blevet dyrere med stigende kulpriser og medlemmernes pengefærre. Af større ture mindes jeg fra de senere år besøgene i Polen, som vi håber at kunne gøre om. Desværre har forholdene i landet i den seneste tid ikke indbudt til et besøg, men forhåbentlig vil de nye fagforeninger lede frem til en udvikling, hvor rejser dertil vil blive lettere at

arrangere og åbenheden mod vesten større. Udover Polen håber vi at kunne arrangere rejser igen til DDR og måske også til forskellige mål i Vesteuropa.

De fleste af vore penge gik i de første år til sikring af ældre privatbanemateriel. Ved vort 10 års jubilæum oplyste bestyrelsen, at man nu ikke regnede med materielanskaffelser i større stil. Dette er da også til en vis grad slået til, men kun til en vis grad. Fra statsbanerne har museumsforeningerne modtaget særdeles favorable tilbud på ældre materiel, og vi har derfor i modsætning til, hvad vi oprindeligt regnede med, også anskaffet ikke så lidt materiel fra DSB, som ellers ville være gået til grunde. Hvad der har gjort disse erhvervelser særlig attraktive er



To veteraner: Gamle Ejnar Jensen på »sit« lokomotiv, OHJ nr. 5, september 1968. Foto: Asger Bergh.

anvendelsen af D-lokomotivet og en række statsbanevogne til fremførelse af veteran tog på statsbanerne både som særtog og i mere regelmæssig drift, således som det de sidste to efterår er etableret dels i forbindelse med Jernbanemuseet på strækningen mellem Odense og Fruens Bøge og dels i samarbejde med turistforeningen på strækningen mellem Assens og Glamsbjerg.

Museumsbanen mellem Maribo og Bandholm eksisterer på trods af profetier om det modsatte, da den blev åbnet, stadig i bedste velgående, selvom mange af de, der oprindeligt var med, har forladt arbejdet, eller er gået bort. Guntoft, Bertram og Robert Jørgensen satte alle deres kræfter ind på at få det hele i gang og holde det kørende. Vi savner dem og ærer deres minde.

Vore første planer om en museumsbane gjalt, som det måske huskes af nogle enkelte, en bane mellem Sorø station og Sorø by. Jeg mindes efterårsaftenerne i Sorø hos turistforeningens formand, baronesse Wedel-Wedelsborg, hvor hun og P. Thomassen udgjorde et uforligneligt par og ture på terrænet, hvor Chorfitzen førte an ud af det tilgroede spor. Planerne blev heldigvis ikke til noget, så vidt jeg husker bl.a. fordi en stedlig overlæge tog stærkt til orde mod, at hans vasketøj, der hang i haven op til banelinien, ville blive svinet til og måske endnu mere, fordi statsbanernes daværende distriktschef, Kristensen, fandt, at planerne om en veteranbane var noget slemt pjat.



En af de flittige, E. B. Jonsen, i arbejde på St. Heddinge station.

Foto: Birger Wilcke.

Heldigvis havde direktør Brandt på Lollandsbanen, selvom det var ham, Kristensen så bramfrit havde udtrykt sin mening overfor, en helt anden opfattelse. Vi kendte hinanden fra et par år, hvor jeg var dommerfuldmægtig i Maribo, og stor var min glæde, da han en dag ringede mig op og spurgte, om vi var interesserede i at køre på Bandholm-banen. Jeg svarede uden betænkning ja, og bestyrelsen var straks med på tanken. Kort efter kørte vort første damplokomotiv »Faxen«, som vi havde erhvervet for 1.800 kr. fra Nykøbing Sukkerfabrik, af sted til Maribo, og eventyret om Danmarks første museumsbane var en realitet. Det første år var der 4-5000 rejsende, og det næste år kun mellem 3 og 4000, men siden er det gået uafbrudt fremad. Det gode og kammeratlige samarbejde med Brandt og hans medarbejdere, hvoriblandt nu vor gamle maskin-formand på museumsbanen, civilingeniør Jacobsen, er fortsat gennem årene, og vi er dem alle lige fra stifts-



To personer, der ydede deres ved veteranbanerne. Til venstre afdøde Poul Yhman, der gennemførte »generationsskiftet« ved Museumsbanen, og til højre Bent Dyrholm, der kæmpede ihærdigt for, at Mariagerbanen skulle blive en realitet. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

amtmand Lundsteen, direktør Brandt, trafikinspektør Fisker, værkfører Magnussen, overhåndværker Verner Christensen til den yngste lærling på værkstedet stor tak skyldig.

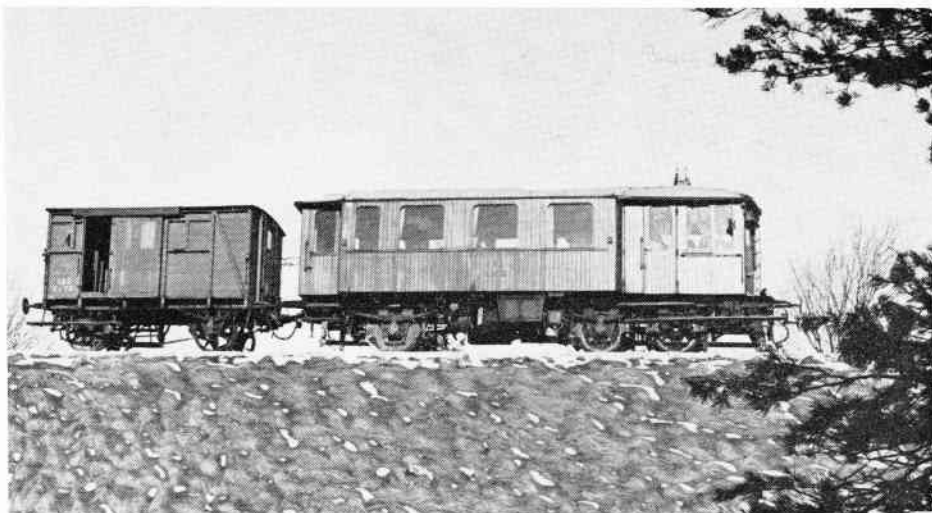
Ledelsen af driften varetoges i de første år direkte af bestyrelsen med Chorfitzen som trafikchef og Jens Jensen ved maskinerne. I de senere år er ledelsen gået over til et driftsudvalg, valgt af de der arbejder ved banen, således at bestyrelsen kun har det økonomiske tilsyn med driften. Denne ordning har i hovedsagen fungeret til alles tilfredshed og svarer til foreningens forhold til de jyske baner. Skal nogen af medarbejderne fremhæves, må det være Poul Yhman, der som kasserer ved banen og leder af driftsudvalget sled sig op i foreningens tjeneste.

Mariager-Handest var lige kommet i gang, da vi fejrede vort 10 års jubilæum. Denne vor vel nok skønneste jernbanestrækning har i halvfjerdserne været truet adskillige gange, bl.a. da Hobrovejens viadukt over banen ved Lunddalen var ved at falde sammen, og det var på et hængende hår, at myndighederne ville ofre en ny. Dette blev dog endelig vedtaget, og vi åndede lettet op. Måske blev den nye viadukt endda banens frelse, da bitumentransporterne fra Mariager havn nogle år efter faldt bort. Dette kunne let have medført banens nedlæggelse, særlig da den daværende borgmester var knap så entusiastisk banetilhænger som hans forgængere og efterfølgere, men heldigvis havde man da så megen anstændighed, at man indså, at man ikke godt kunne nedlægge en bane, på hvilken man kort forinden havde ofret millionbeløb på viaduktbyggeri og forbedring af sporet.

Den evindelige pengemangel medførte, at vi i 1966, da remisen i Mariager blev ledig, ikke havde mulighed for at overtage den. Den nye ejer var meget lidt samarbejdsvillig, og det så derfor i mange år dårligt ud for vore planer om at skaffe remiseplads, således at vi kunne undgå at have damplokomotivet stående ude, når vi ikke benyttede det, men »lykkeligvis« brændte bygningerne i 1970 og endda uden at vi blev beskyldt for at have stukket ild på dem, hvorefter kommunen overtog grunden og senere overdrog godt det halve af denne til os på rimelige vilkår, selvom det kneb forbandet med at fremskaffe penge. Nu er det jo desværre ikke nok med en grund,



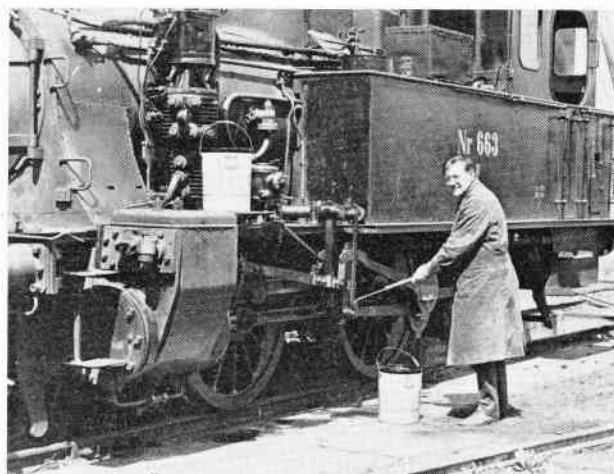
Motortog på Mariagerbanen en vinterdag i 1972. Toget består af FFJ M 1210 og AHJ Em 78.  
Foto: Ole-Chr. M. Plum.



der skulle også gerne bygges på den. Vi forsøger sammen med remisekomiteen og driftsudvalget i Mariager at finde en løsning, men at det er et dårligt tidspunkt at gå ud og låne penge på, behøver jeg vel næppe at fortælle bladets læsere. Bare vi havde været lige så modige som sporgovnsfolkene og kastet os ud i noget sådant for år tilbage, men vi har nok været for forsigtige, og man kan jo iøvrigt også sagtens være bagklog.

Driften af Mariagerbanen har gennem årene voldt visse kvaler, både fordi det en overgang var svært at skaffe personale til det forholdsvis afsides sted, og fordi publikum ikke rigtigt havde fået øjnene op for, hvor smuk turen er. Havde vi ikke haft gamle lokomotivfører Andersen, var det ikke gået, men nu synes vanskelighederne at være ved at være overvundet, blot vi kan få remisen og værkstedet på benene.

Den største begivenhed i de sidste 10 år har jeg gemt: åbningen af Limfjordsbanen og etableringen af arbejdsgruppen i Ålborg. Man har altid fortalt, at farao Cheops opførte den største af pyramiderne og Brecht spurgte med rette, om der da ikke var andre, der hjalp ham. På samme måde kan man vel ikke sige, at det er He-



En af de energiske, Erling Hedetoft, der har stået »fadder« til Limfjordsbanen og DJKs øvrige aktiviteter i Nordjylland. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

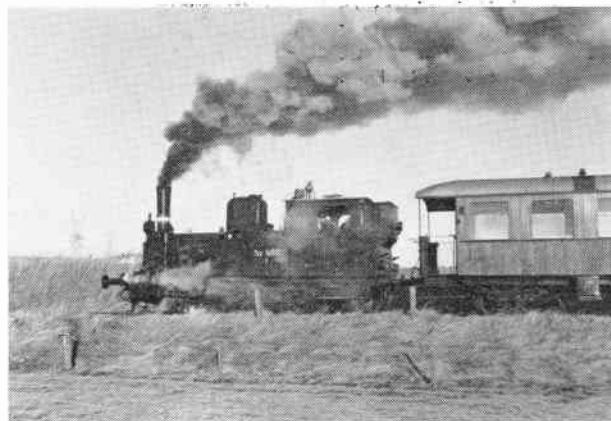
detoft, der har skabt Limfjordsbanen, for der er mange der har hjulpet ham, men uden hans indsats og enorme gåpåmod havde banen i hvert fald ikke eksisteret i dag, lige så lidt som Mariagerbanen havde eksisteret uden Dyrholms indsats. Den, der har set Ålborg privatbaners lokomotiv nr. 34 på piedestalen i Børnehaven, ville have forsvoret, at der nogensinde var blevet et lokomotiv ud af denne rustbunke. Takket være Hedetofts indsats kan vi se den køre næste år. Ålborgfolkene har ikke slået større brød op end de kunne bage, til gengæld er de også den gruppe i DJK, der har haft mindst behov for støtte fra hovedforeningen.

Den nyeste aktivitet i foreningen er forsøget på at skabe et centrum for vort smalsporede materiel. Svend Jørgensen og Mogens Bruuns allerførste planer for foreningen gik ud på at etablere kørsel på teglværksbanen i Bloustrød. Dette kunne ikke gennemføres dengang, og banen og teglværket er nedlagt. Oscar Meyer har imidlertid nu skabt kontakt til Frederiksholm teglværk, der endnu disponerer over teglværkets bygninger og Allerød kommune, der har købt arealet med bygninger. Blandt disse er en tosporet remise i røde sten, som er i høj grad bevaringsværdig og i hvilken det nu er lykkedes at få tilladelse til at opbevare og reparere 2 af foreningens roebanelokomotiver. Kommunen har stillet sig meget villig, og der er måske håb om at kunne etablere spor på noget af det gamle banelegeme i retning ad Kattehave mose.

Til støtte for banerne og D-maskine gruppen er der blevet udført et betydeligt arbejde mange steder i landet, hvor vi har haft materiel staldet op. Jeg kan blot nævne Frederiksberg, Roskilde og Viborg, men særligt må jeg dog fremhæve gruppen i Hong, hvor direktør Johansen på meget billige vilkår har udlejet HTJs to remiser til os, og et arbejds hold under Ole Plums ledelse har sat disse i stand, medens maskinmester Rothman er nået mere end halvt igennem arbejdet med at istandsætte det værste lig af et lokomotiv, foreningen er i besiddelse af, Østbanens nr. 6. At det ved eftersynet viste sig, at den ene cylinder havde været behæftet med fejl fra fabrikkens side allerede fra starten, var blot en af de små overraskelser, man stødte på. At fejlen nu er rettet, behøver jeg vel ikke sige.

Jeg håber, at jeg har husket de fleste af vore aktiviteter og fremhævet hovedparten af dem, der har gjort en stor indsats for foreningen, men der skal nok både være en hel del ting, jeg har glemt og medlemmer, der med rette synes, at deres indsats også burde have været fremhævet. Jeg håber, at I vil tilgive mig det, men jeg kommer i hvert fald allerede nu i tanker om én person, der ikke er nævnt, og det er endda den, der har det besværligste og mest utaknemmelige hverv og altid bliver skældt ud fra alle sider, nemlig foreningens sekretær. Først P. Thomassen, som der kunne skrives en hel bog om. Både om hans indsats i foreningens første år og hans mange storartede idéer, men naturligvis også om enkelte ting, hvor jeg ville pådrage mig en injuriersag, hvis jeg var alt for ligefrem, Chorfitzen, der, skønt han havde mere end nok at gøre med museumsbanen, med øjeblikkelig varsel måtte overtage hvervet, da Thomassen havde lagt sig ud med nogle af vore jyske medlemmer, Rosenørn, der ledede foreningens sekretariat ud fra de sikkert udmærkede principper, han havde lært ved hjemmeværnet, men som ikke altid passede på de »flabe«, der deltog i foreningens udflugter, Finn Beyer Paulsen, der trods sin barske beskæftigelse ved bl.a. uropatruljen, er den fredeligste af de sekretærer, jeg har kendt, og endelig Oscar, der vist snart er den eneste, der er tilbage ved arbejdet i Maribo af dem, der var med i tresserne, og som nu efter at hans forgænger er blevet gift og har fået børn, var villig til at overtage det håbløse hverv som sekretær. Meget kan man sige om ham, men initiativ og energi, det savner han ikke. At han kan komme ud af det med foreningens øvrige bestyrelse borger i hvert fald for hans evner.

At sige noget om fremtiden er som bekendt altid vanskeligt. Når man hører det sludder, man bliver fyldt med af politikere og økonomiske vismænd, er det givetvis klogt at være forsigtig. Firserne bliver værre end halvfjerdserne, Reagans valg vil medføre krig, Iran og Irak kan slås de næste 10 år, og så er der ingen olie o.s.v. o.s.v. Da foreningens vilkår utvivlsomt vil blive påvirket af den almindelige samfundsmæssige udvikling, må vi altså forudse, at vi aldrig kommer til at opleve et femogtyve års



Tog på Limfjordsbanen fremført af F 663, januar 1975.

Foto: K. M. Jakobsen.

jubilæum, men må forvente det hele solgt som skrot, medens Danmark sidst i firserne forvandles til en atomkirkegård.

Skal vi ikke i stedet være lidt optimistiske. Valutaunderskuddet i år, som eksperterne for to måneder siden oplyste ville overstige 20 milliarder, ser nu ikke engang ud til at blive 15 milliarder, Reagans politik vil måske medføre et økonomisk opsving, A. P. Møller finder mere olie i Nordsøen og bliver formentlig tvunget til at aflevere det meste til staten, ligesom vi andre gør, og ayatollaen dør vel også engang. For at anvende disse optimistiske synspunkter på vore private foreningsproblemer: Den kollektive trafik vokser og vokser, trods manglende bevillinger, og en skønne dag må banerne i dyre domme til at leje vore damplokomotiver igen, rentefoden synker, og det lykkes os nok alligevel at skaffe penge til vognhaller og remiser i Mariager og Maribo, flere bliver interesserede i arbejdet, og vi kan få reddet yderligere noget af det gamle materiel, vi har stående og rådne rundt om i landet, der bliver skrevet flere bøger og udgivet bedre numre af bladet og en ting er i hvert fald sikker, at det endelig lykkes at blive af med den evindelige formand.

## Nye tilbud fra Salgsafdelingen

**KSB, Københavns-Slangerup Banen af P. Thomassen.** Årets bog fra P. Thomassen er om Slangerupbanen, og mange kan glæde sig til denne bog, hvor den københavnske privatbanes historie er beskrevet. Der er 203 sider med ca. 160 ill. Absolut julegaven for den kræsne jernbaneentusiast. Pris (inkl. forsendelse) kr. 165,- gennem Salgsafdelingen.

**DLM 80-01-01 af Tom Lauritsen.** Endelig udkom denne håndbog for jernbaneentusiaster. Pris kr. 56,- (inkl. forsendelse).

**Dansk Jernbanearkiv, sæt 15.** Nyt bladsæt i Dansk Jernbanearkiv er udkommet i november 1980. Pris kr. 35,- (inkl. forsendelse).

Salgsafdelingens prisliste fra juli 1980 kan fortsat fås ved at indsende navn og adresse til Salgsafdelingen. Den kan bruges som ønskeseddel.

Ovenstående varer kan bestilles ved at indbetale beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren. **OCCMP.**

**P.S. Jernbanekalender for 1981.** L. Levison Junr. A/S har for Chevron Oil lavet en kalender for 1981 med syv billeder af danske damptog i farver. Billederne er optaget af Ole-Chr. M. Plum Honoraret til DJK herfor er »udbetalt« i kalenderne. Vil De have én? Send da kr. 4,- i porto til Salgsafdelingen. Synes De en kalender for 1981 er mere værd, giv da et ekstra bidrag til Dansk Jernbane-Klub ved bestillingen af Deres kalender.

# D 826, 1905 - 15. december - 1980

Af Thue Simon Boertmann

Damplokomotivet D 826 med udflugtsstammen passerer Lillebæltbroen på vej til Sønderjylland, den 15. juli 1980.

Foto: Thue Simon Boertmann.



Den 15. december er det 75 år siden Dansk Jernbanelubs damplokomotiv D 826 blev sat i drift ved DSB.

I 1904 afgav DSB sin fjerde ordre på D-maskiner, som gik til den tyske lokomotivfabrik Hartmann i Chemnitz. Det drejede sig om i alt 18 D-maskiner, som skulle sættes i drift som D 816 – D 833 i løbet af 1905 og 1906. Arbejdet på D 826, som fik fabriksnummer 2945, blev afsluttet i løbet af efteråret 1905, hvorefter lokomotivet blev prøvekørt i Tyskland inden det blev leveret til DSB.

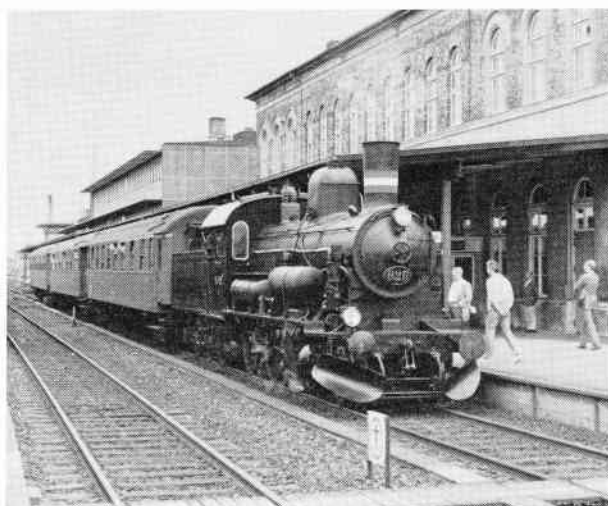
Af endnu uopklarede årsager blev der byttet om på D 826 og D 821, således at D 826 blev leveret som D 821 og omvendt.

D 826 eller D 821, som den altså var nummereret den gang, blev sat i drift ved maskindepotet i Nyborg den 15. december 1905. I 1909 kom D 821 til Ålborg, hvor den var stationeret indtil den blev revideret på centralværkstedet i Århus i april 1913. D 821 blev så overført til distrikt I med stationering på Godsbanegårdens Maskindepot i København.

Den 30. november 1929 påbegyndtes ombygning af D 821 på centralværkstedet i København. Under denne ombygning fik maskinen bl.a. ny og højereliggende kedel, ramme-forlængelse, nyt og større førerhus og rund-glidere. Samtidig med denne meget gennemgribende ombygning, som alle D-maskinerne med numrene 801–851 og 865–868 fik foretaget, blev nummerombygningen rettet, så nummer 826 fulgte rammen med fabriksnummer 2945 ud fra centralværkstedet.

Resten af sin tid ved DSB forblev D 826 på Sjælland-Falster. En kort periode i 1946 var D 826 forsøgsvis understyret med oliefyret – et forsøg, som ikke faldt særlig heldigt ud. Oliefyret blev fjernet, og ved den efterfølgende revision måtte kedlen udskiftes med en kedel, som oprindeligt havde været på D 829. Den kedel har ligget på maskinen siden.

Efter sidste revision, som D 826 fik i 1963, kørte den endnu nogle år, og den blev en af de sidste D-maskiner,



Udflugtstog for Niels Steensens Gymnasium bestående af D 826 med tre DSB-vogne i Roskilde den 18. august 1980. Foto: Thue Simon Boertmann.

På vej til nye aktiviteter, D 826 med tog ved Vojen den 18. juli 1980.

Foto: Thue Simon Boertmann.



der var i aktiv tjeneste. D 826 kørte sine sidste tog for DSB i november 1967 fra Næstved. Da den blev hensat, havde den kun nået at køre ca. 35.000 km siden revisionen i 1963.

I 1973 besluttede DJK at købe et »stort« damplokomotiv til brug ved de større arrangementer på DSB-strækninger. Valget faldt på D 826, som samme år blev købt meget fordelagtige betingelser fra DSB. Maskinen, som på det

tidspunkt stod hensat i Gedser, havde, efter at revisionsfristerne for damplokomotiver var blevet forlænget fra 12 til 20 år, endnu ti aktive år igen. Efter klargøring i København kørte D 826 den 23. oktober 1973 for første gang et tog for DJK.

Siden 1973 har D 826 leveret trækraften til en meget lang række tog over det ganske land. På de syv år er det blevet til mere end 10.500 km og et passagertal, der nærmer sig de 100.000.

I de sidste fire år er aktiviteterne omkring D-maskinen samlet i en selvstændig gruppe af medlemmer i DJK. Foruden D 826 har gruppen en selvstændig administration, der kan sammenlignes med den, vi kender fra vore veletablerede veteranbaner.

Den 15. december 1980 skal D 826 køre fra Odense til Roskilde som materiel-transport mellem to juletogets-arrangementer. Ved den lejlighed kan alle vi, der i de sidste år har haft glæde af D 826 være enige om at ønske vort lokomotiv til lykke. Samtidig vil vi med forventning se frem til alle de timer, vi skal bruge på og med D 826 inden lokomotivets 100 års dag oprinder.



I efterårsferien skulle der køres tog ved Ikast. Onsdag den 22. oktober 1980 kortes materiellet fra Odense og fra Vejle op gennem Grejsdalen, hvor ovenstående billede er taget. Trods sine 75 år er D 826 klar til mange nye udflugtstog i DJK-regi. Foto: Thue Simon Boertmann.

### Medlemsmøde i København

Onsdag den 28. januar 1981 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø:

Børge Chorfitzen viser film fra Schweiz under temaet: »Banerne am Gotthard«.

OCMP

# SFJ Pd 1138

## Af Lars Viiholt-Nielsen

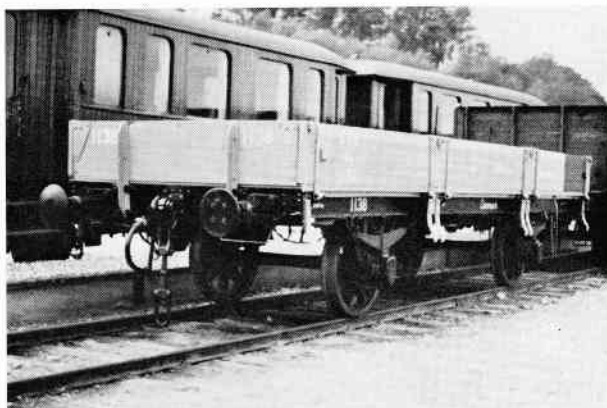
I juni 1904 anskaffede SFJ (Sydfyenske Jernbaner) 33 åbne godsvogne litra Pc fra det tyske vognudlejningsfirma Ludwig & Lange i Berlin. Kort tid derefter sluttede SFJ kontrakt med bevillingshaverne for Odense-Nr. Broby-Fåborg Jernbane om bygningen af denne. Til brug som ballastvogne ved baneanlægget ombyggede man 14 af de nys anskaffede vogne, hvorved de fik et udseende meget lig litra Td ved DSB.

Til ballastkørslen på det efterhånden ret udstrakte sydfynske banenet var disse vogne efter få års forløb ikke tilstrækkelige. Det blev derfor besluttet at anskaffe flere ballastvogne. Da vognene også skulle bruges til almindelig godskørsel – f.eks. i roekampagnen – konstruerede man dem med 50 cm høje – men stadigvæk nedklappelige sider, medens sidehøjden for de ældre vogne og DSBs tilsvarende vogne var 35 cm. Ydermere fabrikerede SFJs værksteder løse side- og endefjælle til vognene, hvorved sidehøjden kunne øges til 75 cm eller det samme som ved banernes almindelige åbne godsvogne.

Af den nye vogntype, SFJ litra Pd, anskaffedes fra Scandia i Randers 20 stk. i 1912, 20 stk. i 1913 og 15 stk. i 1914. I alt 8 af vognene havde skruebremse i bremsehus. Til Nordvestfynske Jernbane (OMB) anskaffedes i 1911 fra Arlöf 10 ganske tilsvarende vogne, heraf 2 med bremsehus.

SFJ Pd 1138 blev anskaffet i 1913. Den kostede ca. 2.000 kr. og betaltes af Nyborg-Fåborg banens reservefond. I 1922 blev vognen overført til Odense-Svendborg banens vognpark. Ejendomsmærket var dog det samme – SFJ – for de 2 baner.

Da Sydfyenske Jernbaner i 1949 blev overtaget af staten, blev Pd 1138 omlitreret til DSB Td 8846. Vognen blev malet i DSBs rødbrune farve og den forsynedes med trykluftledning. Den var herefter i normal drift i nogle år, inden den overgik som lokalvogn ved centralværkstedet i Århus.



Den nyrestaurerede åbne godsvogn SFJ Pd 1138, sommeren 1980.

Foto: Lars Viiholt-Nielsen.

I 1971 blev vognen købt af DJK til brug på Mariager-Handest Veteranjernbane, hvortil den ankom i februar 1972. Den var herefter i brug ved baneafdelingen ved MHVJ bl.a. ved de årligt tilbagevendende træklipninger langs strækningen.

Da vognen efterhånden trængte til istandsættelse blev det besluttet at tilbageføre den til udseendet i SFJ-tiden. I 1978 blev så godt som alt træværk afmonteret og kasseret, hvorefter undervognen og beslagene fra vognsiderne blev rensat, rustbehandlet og malet. I sommeren 1980 er vognen blevet forsynet med nyt træværk i gulv og sider og endelig blev den i august/september malet i sin gamle SFJ-grå farve og forsynet med originale påskrifter.

Pd 1138 er den første helt gennemgribende istandsatte åbne godsvogn ved danske veteranjernbaner, og MHVJ vil uden tvivl få megen glæde af den i de kommende år, ligesom den med sin specielle farve liver op både på stationsarealet i Mariager og i de tog, den i fremtiden bliver befordret i.

# Oslo har fået ny storbanegård

## Af Thorkild Jensen

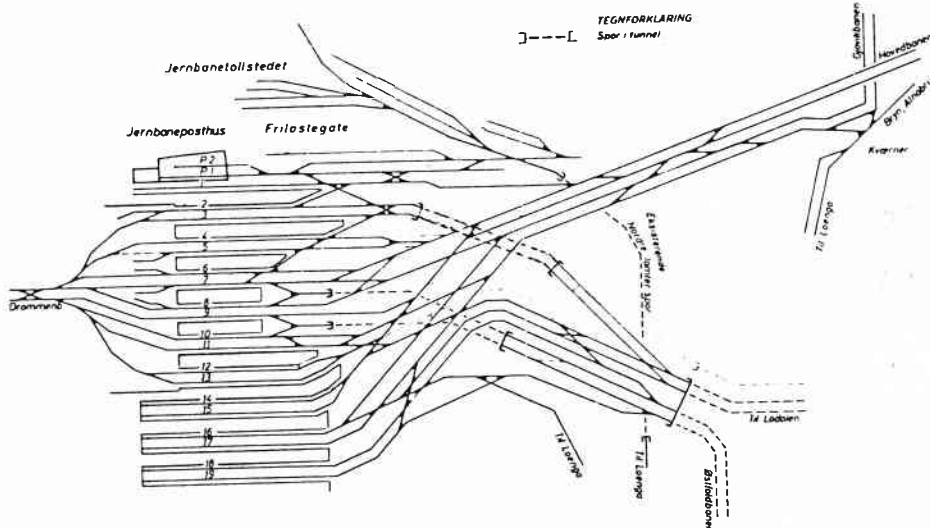
Norges Statsbaner har samtidig med overgangen til sommerkøreplan taget første etape af den nye storbanegård, Oslo Sentralstasjon – kaldet Oslo S – i brug og indviet den tunnel, der skal forbinde trafikken øst og vest for Oslo. Det er et projekt, hvis gennemførelse man har set frem til gennem mange år.

Oslo S skal afløse de to hidtidige endestationer for trafikken til og fra Oslo, Oslo Ø og Oslo V. Passagerer, der er ankommet til den ene af disse stationer, har hidtil skullet bruge op til en halv time for at komme til den anden, hvis de har skullet videre med tog derfra. Der har

ikke været direkte personførende tog mellem stationerne. Kun godsvogne er via havnesporet hen over rådhuspladsen blevet transporteret fra den ene station til den anden.

Den nye banegård ligger tæt nord for den nuværende Oslo Ø, som efterhånden vil blive opløst af den nye, idet en del af Oslo S' sporareal skal ligge ind over Oslo Ø's område.

Først i slutningen af 1980'erne vil man være helt færdig med opførelsen af Oslo S. Til den tid vil der være 19 pers. spor. Heraf ender de syv blindt, mens de øvrige 12 i



Skematisk sporplan for Oslo S, når banegården er fuldt udbygget. Tegning: NSB-teknik.

vifteform samles til dobbeltsporet gennem tunnelen. I forbindelse med sporanlæggene udføres en række niveaufri skæringer mellem togveje, således at f.eks. tog fra syd kan føres ind til de midterste spor på Oslo S uden at skulle krydse andre togveje (se sporplanen).

Tunnelen under Oslo by er 3,7 kilometer lang. Der er flere steder etableret nødtransversaler, således at trafikken kan opretholdes under sporarbejder. Tunnelen føres direkte under Oslo Domkirke, under Stortinget og Nationaltheatret.

På en kort strækning er der lavet tunnel i to etager. Den øverste er til den kommunale tunnelbane og den nederste til NSB.

I selve tunnelen er der to stationer, Nationaltheatret og Elisenberg, men i første omgang bliver kun den førstnævnte taget i brug. Ved den anden er selve stationshallen sprængt ud i klippen, men den åbnes først for trafik på et senere tidspunkt. Nationaltheatret station får direkte forbindelse til de tre nærbaner med fællesbetegnelsen Holmenkolbanen.

Ved tunnelens vestlige udmundning etableres en station, der får navnet Skøyen.

Fra 1. juni blev tog fra Eidsvold og Årnes ført gennem tunnelen til Skøyen. Tog fra Drammen og Spikkestad føres igennem til Lillestrøm øst for Oslo. Det er kun nærtrafikken, der ledes denne vej.

Fra 1983 bliver også nærtrafikken fra Ski og sydligere samt Hakadal ført gennem tunnelen til Skøyen.

Der vil ikke blive tog til Oslo V, når den nye station er fuldt udbygget. Fjerntogene vil da blive ført frem til Oslo S, der også bliver endestation for de fjerntog, der hidtil er kommet til Oslo Ø.

Prisen for disse herligheder er ganske betydelig. Bygningsarbejderne på Oslo S koster 500 millioner norske kroner, sporanlæggene andre 500 millioner norske kroner og tunnelen koster 612 millioner norske kroner.

Et par eksempler på, hvad der kan spares i tid ved at benytte de nye anlæg: en rejse med tog fra Sandvika til Grorud har hidtil taget 64 minutter, hvoraf der er regnet med 40 minutters transport mellem Oslo V og Oslo Ø. Gennem tunnelen kan den samme rejse gøres på 28 minutter. Tunnelen giver altså nye muligheder for bekvemme og hurtige rejser gennem byen, ikke mindst for rejser mellem hjem og arbejdsplads.

Også for godstrafikken betyder tunnelen hurtigere ekspedition. Hidtil har det taget fire-fem timer at bringe en godsvogn fra Drammen til Alnabru rangerstation i den østlige del af Oslo. Med direkte godstog gennem tunnelen kan det gøres på en time.

Tag til Vestsjælland næste gang De skal på udflugt

**Øds herreds Jernbane**  
**Høng-Tølløse Jernbane**

kører gennem Sjællands smukkeste egne

(03) 43 20 80

# Jernbanenyt - kort fortalt

## DSB

I april kvartal 1980 er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Diesel-hydraulisk rangertraktor nr. 115 er overført fra Maskinområde Århus til Maskinområde København.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 9 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 888 – 20-84 896 (stationering: Værkstedsområde øst) samt 29 stk. containerbærevogne, litra Lgjs 440 4 019 – 440 4 047.

Fra Sverige er indkøbt 7 stk. (brugte) beholdervogne: 701 1, 102, 106 og 720 3, 099, 103, 104, 113, 114 (privatejet: »Kommunekemi A/S«).

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt – 50 hertz) er 5.–8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: Bf 27–65, 322, 323, 326, 327, 329, 331–333, 337, 338, 340 til »27–55« – Bg 29–63, 083, 153, 178, 186, 196 til »29–44« – Bk 85–84, 010, 013, 021, 029, 031, 033, 034 til »85–83« – Pmh 90–68, 702–704 til »90–44«.

Bg-vognene 29–44 057 og 29–44 067 er udrangeret (efter brand/havari).



Det kniber ofte med pladsen i MR-togene. Her er et MR-tog forstærket med en personvogn af litra Bv, Langå den 13. juli 1980.

Foto: Ole Edv. Mogensen.

Pr. 30. juni 1980 bestod vognparken af:

**878 stk. personvogne** (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 2 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I april kvartal er der tilgået driften 9 vogne – og der er udrangeret 2 vogne. (Antallet af personvogne pr. 31. marts var **871**).

**103 stk. post- og bagagevogne.** Vognantallet er uforandret i forhold til foregående kvartal.



DSB MT 154 på Godsbanegårdens maskindepot i København, den 17. august: 1980.

Foto: K. E. Jørgensen.

**5118 stk. lukkede godsvogne.** I april kvartal er der sket en afgang på 35 vogne.

**2794 stk. åbne godsvogne.** I april kvartal er sket en tilgang på 29 vogne – og en afgang på 21 vogne.

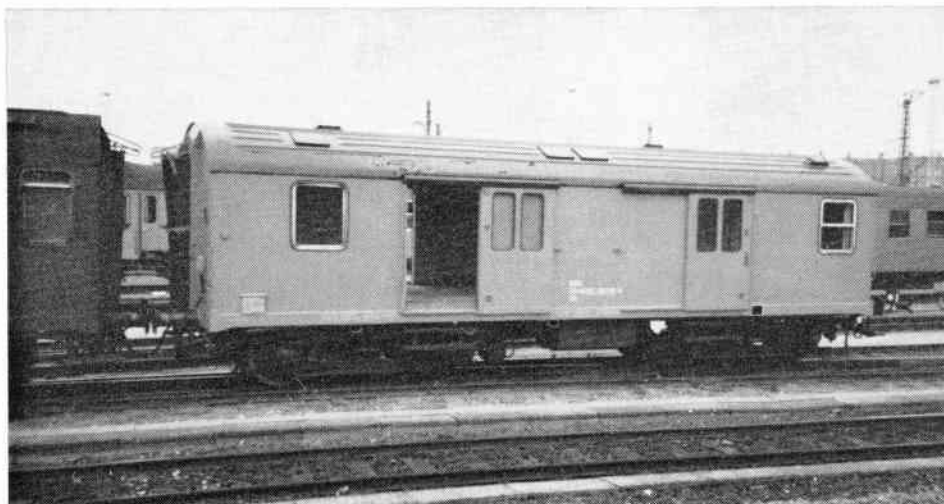
**568 stk. tjenestevogne.** I april kvartal er sket en tilgang på 6 vogne: Nr. 213 og 214 »Lagervogne for Banetjenesten« (Bafd.), nr. 221 »Mandskabsvogn« (Bafd.), nr. 348 »Mellemvogn til brug ved vaskeanlæg« (Mafd.), nr. 451 »Lagervogn« (Apafd.), nr. 1230 »Skinnetransportvogn« (Bafd.) – og en afgang på 3 vogne: Nr. 413 (Bafd.), nr. 799 (Bafd.), nr. 821 (Mafd.).

**576 stk. privatejede godsvogne** (samt 16 stk. godsvogne lejet hos DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 7 vogne (se ovenfor) – og en afgang på 11 vogne: 070 0, 815, 819, 997 (»Dansk Shell A/S«), 070 1, 550, 552, 553, 571, 576, 577, 581 (»Dansk Sojakagefabrik A/S«), 081 5 084 (»Carlsberg Bryggerierne«).



I juli kvartal 1980 er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

MX 1006 og MZ 1431 samt 1439 er overført fra Maskinområde København til Maskinområde Århus – omvendt er overført: MT 154, 161, 164, 166 og MZ 1412, 1417 (MT-ernes tilbagevenden til Sjælland har sin forklaring i, at teknikerne ønsker at få konstateret, om det abnorme store antal afsporinger af MH-lokomotiver på bl.a. København H. skyldes sporets tilstand eller »alderssvagheder« på lokomotiverne; forklaringen på ombygningen af MZ-lokomotiverne fremgår af denne spalte i »Jernbanen«, nr. 3/80 – side 88/89. De to MZ-lokomotiver er hhv. nr. 4 og 3 i ombygningsprogrammet og de første lokomotiver af 2. serie, der nu kun har el-varmeaggregat).



De tyve sidst leverede bagagevogne, litra Dh 92-68 013 - 92-68 032 forsynes nu med gennemgående el-varmekabel, bl.a. under hensyntagen til at de nye Ic-færger kun er udstyret med anlæg for elektrisk opvarmning. Den nævnte nummerserie Dh-vogne vil ligeledes gennemgå et renoveringsprogram - her ses 013 »frisk« fra »Værkstedet i Nyborg«, der har ansvaret for oprisikningen. Vognen er desuden »designlakeret« (hvad vi desværre ikke kan vise i tidsskriftet) og forsynet med indbyggede slutsignallygter. (København H., den 8. juli 1980).

Foto: J. O. Christensen.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 6 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 897 - 20-84 902 (stationering: Værkstedsområde øst) samt 2 stk. containerbærevogne, litra Lgjs 440 4 048 og 440 4 049.

Fra Sverige er indkøbt 6 stk. (brugte) beholdervogne: 720 3, 108, 110, 116, 118, 121, 124 (privatejet: »Kommunekemi A/S«).

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt - 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: Bg 29-63, 150-152, 162-165, 167, 173, 174, 177, 184, 187, 193, 194, 197, 199 til »29-44« - P 90-84, 800, 801, 803, 804, 814 til »90-83«.

**Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1979« (»Jernbanen«, nr. 5/79 - side 119) kan ajourføres efter ovenstående to kvartalsoversigter.**



**Pr. 30. september 1980 bestod vognparken af:**

**884 stk. personvogne** (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 2 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I juli kvartal er der tilgæet driften 6 vogne.

**103 stk. post- og bagagevogne.** Vognantallet er uforandret i forhold til foregående kvartal.

**5056 stk. lukkede godsvogne.** I juli kvartal er sket en afgang på 62 vogne.

**2787 stk. åbne godsvogne.** I juli kvartal er sket en tilgang på 2 vogne - og en afgang på 9 vogne.

**572 stk. tjenestevogne.** I juli kvartal er sket en tilgang på 17 vogne: Nr. 716 »Vogn for sporingeniøren« (Bafd.), nr. 2000-2015 »Svelletransportvogne« (Bafd.) - og en afgang på 13 vognt: Nr. 786 (Apafd.), nr. 868, 870-872 alle Mafd.), nr. 1172-1179 (Bafd.)

**583 stk. privatejede godsvogne** (samt 16 stk. godsvogne lejet hos DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 7 vogne: 291 1 301 (»Expotrain ApS«, Brønshøj) og de ovenfor nævnte 6 beholdervogne.

Der er indtruffet visse forsinkelser i konstruktionsarbejdet på ME-lokomotiverne; de første to, der helt fremstilles hos »Thyssen Industrie AG Henschel« i Kassel, ventes nu først afleveret til DSB ved månedsskifte februar/marts 1981.



I juli og oktober er der hos »Scandia-Randers A/S« bestilt i alt 30 stk. personvogne (2. klasse), litra B 20-83 158 - 20-83 187. Vognene, der i det ydre svarer til de i 1971 leverede 10 B-vogne med de indre ændringer, det store »K-74-moderniseringsprogram« har medført, vil blive leveret i perioden august 1981 til april 1982.

Der bestiltes endvidere 13 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 916 - 20-84 928. Disse vogne vil blive leveret i august 1981 (3 stk.) og november 1981 - februar 1982 (resten).

I slutningen af oktober bevilgedes DSB yderligere midler fra »Beskæftigelsesplan III«, der vil blive anvendt til indkøb af 4 stk. diesellokomotiver, litra ME, 8 stk. motorvogne, litra MRD og 10 stk. personvogne, litra Bn. (Der var ved redaktionsslut endnu ikke taget stilling til anskaffelse af to-etages nærtrafikmateriel).

I oversigten over rullende materiel i ordre ved årsskiftet 1979/80 (»Jernbanen«, nr. 1/80 - side 23) manglede der anført 50 stk. container-bærevogne (bogietype), litra Sgs 454 0 100 - 454 0 149. Disse vogne, der leveres i de to første kvartaler af 1981, blev bestilt hos »Scandia-Randers A/S« i november 1979.



De tekniske afprøvninger af prototype S-togsmateriellet (litra MC/FC), fortsætter. De elektriske støjmålinger er afsluttet på såvel ASEA- og GEC-togsættene, men kun førstnævnte fabrikat er frigivet til drift. Den driftsmættige afprøvning blev igangsat den 11. august i plantog på linie B med et 4-vognstog i to dobbeltture pr. dag mellem Tåstrup og Farum. Kapacitetsproblemer (pladsmangel) medførte dog, at det blev nødvendigt at nedskære prøvekørslerne i plantog til én dobbelttur fr.o.m. 1. september til den 3. november, hvor kørsel med 8-vognstog indledtes i fuldt omfang. De to 4-vognstog med GEC-udrustning forventes frigivet til drift i december.





# DANSK JERNBANE-KLUB

## Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 6 . 1980

### Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub, ingeniør Oscar Meyer,  
Glasciset 27, 2800 Lyngby.  
Tlf. (02) 87 02 32.

### Formand:

Politimester Birger Wilcke,  
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01) 64 22 09.

### Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,  
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.  
Postgirokonto nr. 5 55 38 30  
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

### Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)  
Lokomotivmester Preben Clausen  
Bankassistent Eigil V. Christensen  
Ingeniør E. Hedetoft  
Niels Christian Lind  
Ingeniør Oscar G. Meyer (sekretær)  
Bent Nøthansen  
Vicekoleinspektør Ole-Christlan M. Plum  
Uffe Andersson

### DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

### DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers

### DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind, Aagade 50, 5270 Næsby

### DJK's afdeling på Lolland-Falster:

Ole Jensen, Skovvænget 14, 4900 Nakskov

### Foreningens baner, information og bestilling af særtog:

#### Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl, Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby, tlf. (01) 46 98 02

#### Marlager-Handest Veteranjernbane:

H. J. Fredberg,  
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

#### Limfjordsbanen:

E. Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

#### D-maskine Gruppen:

Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brønjing, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

#### Medlemskontingent for året 1981:

Ordinære medlemmer ..... kr. 90,00  
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1981) .. kr. 65,00  
Optagelsesgebyr ..... kr. 10,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)  
- og kontingentindbetalinger sker på det under »Kassereren« an-  
givne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt« må være  
Eigil V. Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup,  
i hænde senest

**torsdag den 15. januar 1981.**

## Ordinær generalforsamling

**Søndag den 22. marts 1981 kl. 10.00** afholdes ordinær ge-  
neralforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium,  
Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

### DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger »Jernbanen« nr. 1/81 som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1982.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.  
Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er på valg:  
Mogens Bruun (næstformand).  
Eigil V. Christensen.  
Ole-Chr. M. Plum.  
-----  
John Armstrong Pedersen. (suppleant)  
Hans Hartmann (revisor) og  
Knud Kümpel (revisorsuppleant).
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.



Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af be-  
styrelsesmedlemmer m.v. og til punkt 6 på dagsordenen  
skal være formanden i hænde senest 6 uger før general-  
forsamlingen, d.v.s. senest den 1. februar 1981.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til ge-  
neralforsamlingslokalet.

København i november 1980.

For bestyrelsen  
**Ole-Chr. M. Plum.**

### Bidrag til DJK

Opmærksomheden henledes på, at bidrag til **Dansk Jern-  
bane-Klub** er omfattet af ligningslovens § 8a, således at De  
er berettiget til at foretage fradrag i selvangivelsen for  
kalenderåret 1980 for betalte bidrag til DJK og andre »skat-  
tegaveanerkendte foreninger«.

De enkelte fradragsberettigede bidrag skal være på mindst kr. 50,- og fradragsretten gælder beløb, hvormed årets bidragssum overstiger kr. 100,-. Maximalfradraget er på kr. 1000,- og det opnås ved bidrag på i alt kr. 1100,-.

For bidrag indbetalt senest 31. DECEMBER 1980 på kr. 50,- og derover vil De senest 1. FEBRUAR 1981 modtage kvittering, som skal vedlægges selvangivelsen.

Vi er vore medlemmer taknemmelige for ethvert bidrag – stort eller lille – indbetalt separat eller sammen med kontingentet.

OCMP.

## Girokortet

Med dette nummer af »Jernbanen« udsendes giroindbetalingskortet til brug ved indbetaling af kontingent for 1981.

Kontingentet udgør kr. 90,- for ordinære medlemmer, dog kun kr. 65,- for medlemmer under 18 år den 1. januar 1981. Girokortet bedes benyttet til indbetaling på et posthus eller via egen postgirokonto. Husk at anføre Deres medlemsnummer samt navn og adresse, det sparer både foreningens kasserer og sekretær for meget arbejde.

Skulle giroindbetalingskortet være faldet ud ved leveringen af tidsskriftet, kan indbetalingen klares ved brug af et almindeligt giroindbetalingskort.

OCMP.

## Adresseændring

Flytter De, eller skal der foretages andre ændringer vedr. Deres medlemskab af foreningen i medlemskartoteket, bedes De give sekretæren besked på et postkort eller lignende, da De ellers kan risikere, at tilsendelsen af »Jernbanen« ophører. Husk også at give postvæsenet besked om flytningen på formularer vedr. adresseændring i forbindelse med flytning, som fås på posthuset.

OCMP.

## Kommende møder og udflugter

### Jubilæumsudflugt

Glem jule- og nytårsræset og få nogle afslappede og hyggelige timer med andre DJK-medlemmer ved en sejltur på den nye rute fra Tuborg Havn til Malmø.

**Lørdag den 17. januar 1981** kl. 17.45 afgang fra Tuborg Havn (bus fra Svanemøllen station senest 10 minutter før dette tidspunkt).

Foreningen har fået rådighed over separat lokale, hvor man kan blive siddende på såvel overfarten til Malmø, som hjemturen til København uden at gå fra borde.

Der vil blive serveret en velkomstdrink og to retter varm mad. Endvidere vil der blive lotteri og causeri.

Inkluderet overfartsbillet og spisning kan dette gøres for et beløb på kr. 70,- pr. person.

Drikkevarer og rygelse til sundpriser kan købes på turen.

**Tilmelding** snarest og senest mandag den 5. januar 1981 ved at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Kvitteringen skal medbringes og ombyttes med billet inden afgang fra Tuborg Havn.

Evt. nærmere oplysninger fås hos sekretæren, ingeniør Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby, tlf. (02) 87 02 32.

Turleder: Oscar Meyer.

OGM.

Se også side 132!

## Nyt fra afdelingerne

### Midtjysk afdeling

Midtjysk afdeling afholder følgende medlemsmøder:

**Fredag den 12. december 1980** kl. 19.30 i Århus.

**Mandag den 15. december 1980** kl. 19.30 i Herning.

Søren Larsen, Tarm, viser lysbilleder med motiver, der fortæller om DSBs vanskeligheder i Vestjylland i de sidste par vintre. Desuden vises billeder fra VLTJ og nyligt afholdte DJK-udflugter.

**Mandag den 12. januar 1981** kl. 19.30 i Herning.

Der vises DSB-filmen »Her er banerne«, der handler om dagliglivet på Fredericia banegård sidst i 1940'erne og »Med dampen oppe«, der viser en række smukke optagelser med de sidste damplokomotiver, som DSB havde i drift.

**Fredag den 16. januar 1981** kl. 19.30 i Randers.

**Mandag den 2. februar 1981** kl. 19.30 i Herning.

Ole Linå Jørgensen fortæller løst og fast om sønderjyske jernbaneforhold.

**Fredag den 23. januar 1981** kl. 19.30 i Århus.

**Fredag den 6. februar 1981** kl. 19.30 i Århus.

**Mandag den 16. marts 1981** kl. 19.30 i Herning.

Arkitekt J. O. Dancker-Jensen, Hald Ege, viser sin film med damplokomotiver. I filmen er bl.a. optagelser med godstog fremført af D-maskine på Herning-Viborg banen, R og Hs i Viborg samt flere typer damplokomotiver på Sjælland. Endelig er der optagelser med dampfærgen »Glyngøre« på Sallingsund-overfarten.

Derefter vises filmen »Danmarks skjulte reserver«. Filmen omhandler brunkulsbrydning i Søby-området fra 1943.

Denne filmaften er arrangeret i forbindelse med en jernbaneudstilling på Herning Centralbibliotek i tidsrummet 9.-21. marts 1981.

**Fredag den 20. marts 1981** kl. 19.30 i Randers.

**Fredag den 10. april 1981** kl. 19.30 i Århus.

**Mandag den 13. april 1981** kl. 19.30 i Herning.

Møderne i Herning afholdes i Herning biblioteks mødelokale nr. 4, Brændgårdsvej 2, 7400 Herning, bortset fra **mandag den 16. marts 1981**, hvor det er mødelokale 2 og **mandag den 13. april 1981**, hvor det er mødelokale 3. 8. og 16 mm fremviser samt lysbilledapparat er til rådighed ved forudgående henvendelse til: **Ole Linå Jørgensen, Tvær-vænget 8, Hammerum, 7400 Herning, tlf. (01) 11 81 66.**

Møderne i Randers afholdes i Kulturhuset, Stemannsgade 2, 8900 Randers.

Møderne i Århus holdes i »Huset«, Vester Allé 15, Århus.

Til møderne i Randers og Århus kan filmsapparater m.v. stilles til rådighed ved forudgående henvendelse til: **Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.**

OLJ

## Lokalafdelingen på Lolland-Falster

Lokalafdelingen afholdt årlig generalforsamling i Nykøbing Falster den 30. september 1980.

Dagsorden:

1. Formandens beretning
2. Regnskabet forelægges
3. Valg af bestyrelse
4. Eventuelt

ad 1) Formanden berettede kort om afdelingens få aktiviteter i det forløbne år, og udbad sig forslag til en eventuel udflugt. En deltager foreslog endags-udflugt til jernbane- eller sporvogns-samlinger i Slesvig-Holsten.

Afdelingens møde/filmsaftener samler gennemsnitlig 16-18 personer.

ad 2) Regnskabet blev oplæst og godkendt.

ad 3) Bestyrelsen genvalgte uden modkandidater, d.v.s. Ole Jensen, Skovvænget 4, 4900 Nakskov  
Poul Stolarczyk, Birkevænget 11, st. tv., 4900 Nakskov  
Per Topp Nielsen, Rådhusgade 7, 4990 Saxkøbing

ad 4) Intet.

Ref. Ole Jensen

## Nyt fra bestyrelsen

Bestyrelsens har besluttet, at der fremover på disse sider kort vil blive omtalt punkter fra bestyrelsens møder.

Derved kan foreningens medlemmer løbende følge med i, hvad der sker i foreningen, og hvilke beslutninger der træffes af bestyrelsen.

I samme forbindelse skal nævnes, at fremtidige bestyrelsesmøder såvidt muligt annonceres på disse sider og at alle medlemmer af foreningen er velkomne til at fremsende forslag og kommentarer til bestyrelsen. Disse henvendelser bedes rettet skriftligt til sekretæren, jvf. »Foreningens generelle adresse«, og bedes fremsendt i god tid inden de annoncerede møder afholdes; min. 14 dage før.

### Bestyrelsesmødet 19. august 1980

Der blev kort drøftet bestyrelsesmedlemmernes deltagelse i møder og udflugter. Det blev vedtaget, at alle, så vidt muligt, søger at deltage i disse.

Det blev besluttet at afskaffe mellemregningskontiene i foreningens regnskaber, således at alle mellemværende fremover afregnes kontant baner, afdelinger og Hovedkassen imellem.

Kassereren fremlagde regnskabsoversigt, der kort blev gennemgået.

Herefter drøftedes MHVJs remisebyggeri, men da der stadig mangler visse oplysninger og garantier fra Mariager Kommune, bl.a. godkendt lokalplan, blev punktet udskudt til næste møde. Bestyrelsen pålagde dog MHVJs Driftsudvalg at fortsætte bestræbelserne for at skaffe økonomisk støtte fra fonds m.v.

### Bestyrelsesmødet 9. oktober 1980

Foreningens økonomi blev kort gennemgået.

Der blev bevilget køb af et stk. personvogn litra CPL fra DSB og evt. 2 stk. personvogne fra Varde-Nørre Nebel Jernbane, litra C 34 og C 35 (ex DSB litra CP), til brug for udflugtskørsel med D-maskinen.

Bestyrelsen vedtog at nedsætte følgende stående udvalg:

**Økonomiudvalg**

**Bladudvalg**

**Baneudvalg**

**Udflugtsudvalg**

**Salgsafdeling/arkiv**

Udvalgene, der skal lette bestyrelsen i det daglige arbejde, er ligestillede og har ikke besluttende myndighed.

MHVJs remisebyggeri blev drøftet og efter at garanti for banens fortsatte beståen nu foreligger fra Mariager Kommune, besluttede bestyrelsen at tage til Mariager den 15. november for at foretage endelige drøftelser med MHVJs Driftsudvalg.

MBJ havde fremsendt udkast til nyt regulativ for banen. Foreningens formand redigerer udkastet og endeligt udkast forelægges på et senere bestyrelsesmøde.

Foreningens 20 års jubilæum blev kort drøftet og det vedtoges, at sekretæren udarbejder forslag.

Foreningen har modtaget 1 stk. tidligere Mr-vogn som gave. Vognen foreslås anvendt som overnatningsvogn for D-maskinegruppen.

Niels Chr. Lind trækker sig tilbage som formand for DJKs afdeling Fyn/Sydjylland. Ny formand er endnu ikke udpeget.

Mulighederne for en udflugt i påsken 1981 blev kort drøftet.

★

**Kommende møder:**

Bestyrelsesmøde: **Mandag den 3. november 1980.**

Møde i Mariager: **Lørdag den 15. november 1980.**

Samarbejdsudvalgsmøde: **Lørdag den 29. november 1980.**

Bestyrelsesmøde: **Torsdag den 18. december 1980.**

OMe/EVC

# Museumsbanen

Sæson 1980 er forløbet tilfredsstillende på Museumsbanen. Der har været 11.790 rejsende med plantogene, hvilket er godt 15% højere end i 1979, men dog lidt lavere end rejsendetallet i 1978.

Togenes sammensætning har været afvekslende og de 3 damplokomotiver – OHJ nr. 5, »Kiøge« og Østre Gasværk nr. 3 – har på skift fremført togene. Plantogene den 31 august var oprangeret af banens ældste materiel – enhedernes gennemsnitsalder lå på lidt over 99 år!

I løbet af sommeren har Lollandsbanen udskiftet ca. 1.100 sveller på Bandholmbanen. Omgivelserne omkring Bandholm station er forandrede, idet udhusene syd for stationsbygningen er nedrevet og erstattet af venterum for rutebilpassagerer. Men der sker mere i Bandholm. Museumsbanen vil her skabe rammerne om et historisk stationsmiljø, og en ombygning af stationen er påbegyndt med isætning af en dør i stationskontoret ud til perronen.

I Merritskov har Museumsbanen fået tilladelse til at anlægge et trinbræt med perron. Dette sker først og fremmest af hensyn til særtog.

Udover indretningen af Bandholm station og anlæg af trinbrættet byder vinteren også på arbejdsopgaver på damplokomotivet LJ nr. 19 og vognene, bl.a. GDS C 31. Medlemmer, der er interesseret i at give en hjælpende hånd med ved arbejdet, er meget velkomne i Maribo.

Endelig skal det nævnes, at der kører flere julesærtog i december. Søndag den 14. december køres særtog med offentligt billet salg fra Maribo til Bandholm – til »Jul i den gamle station«. Nærmere oplysninger om afgangstider, forsalg m.v. gives på Museumsbanens tlf.: (01) 46 98 02.

**CB**

## Kaj Kristensen død

En af Museumsbanens trofaste medarbejdere gennem mange år er ikke mere. Den 4. november modtog vi det triste budskab, at Kaj Kristensen var død, 80 år gammel.

Kaj Kristensens far var ansat ved DSB i Nordvestsjælland, og i en kort periode i sin ungdom arbejdede Kaj som ekstraarbejder ved Statsbanerne. Dette arbejde opførte, da personalestyrken skulle mindskes. Gennem mange år drev Kaj og hans hustru Gerda et ismejeri i Roskilde, og da de ophørte med dette, kom Kaj igen til jernbanen. Denne gang til Museumsbanen. Her faldt han vældig godt til. Måske var det dette jernbanejob, som Kaj altid havde drømt om at få?

En sjov episode udspandt sig i starten, da Kaj kom til Maribo. Han fortalte jo noget om, at han havde haft et mejeriudsalg. Det blev af nogle opfattet, som om han var mejerist. En mejerist har kendskab til dampkedler, har ofte kedelpasserprøve. Altså var Kaj næsten uddannet lokofyrbøder! Det var Karl nu ikke – men han blev det.

Gennem mange år mødte Kaj op til næsten alle særtog, for som pensionist kunne han jo stille nårsomhelst. Mange tog er blevet fremført med Kaj Kristensen som fyrbøder og den jævnaldrende – nu afdøde – Bertram Jensen som lokofører. De to kom vældig godt ud af det sammen, og de kom skam også fint ud af det med den yngre generation ved Museumsbanen.

Var der ikke brug for Kaj Kristensen som fyrbøder, forrettede han lige så gerne tjeneste som togfører eller togbetjent. Han var glad for at gå gennem vognene og fortælle voksne og børn om det gamle tog, og om meget andet. Når der var meget særtogskørsel kunne Kaj Kristensen ofte opholde sig i Maribo 5–6 dage i træk. Synes fru Gerda, at det var lidt længe at undvære sin mand, ja, – så tog hun simpelthen med til Maribo og indlogerede sig i remisen. Her gjorde fru Kristensen sig nyttig bl.a. med grundig rengøring af stuerne og baderummet, mens Kaj futede rundt i det gamle tog.

For et par år siden holdt Kaj Kristensen op med aktiviteterne ved Museumsbanen. Vi er mange, som i årenes løb har arbejdet sammen med Kaj, og vi mindes med glæde Kajs altid gode humør og hjælpsomhed med både dit og dat. Vi har mange gode minder om den lille og glade mand, der med lyst og energi holdt dampen oppe i de gamle lokomotiver.

Vor medfølelse samler sig i disse dage om fru Gerda Kristensen, som har mistet sin kære livsledsager. Æret være Kaj Kristensens minde.

**Ole J.**

## P. Thomassen – 60 år

Den 22. november 1980 fyldte en af Danmarks mest besynderlige jernbaneentusiaster, jernbanehistorikeren Peer Thomassen, 60 år. P. Thomassen var medlem af Dansk Jernbane-Klub's første bestyrelse, og han fungerede i en del år som foreningens sekretær samtidig med, at han passede vort arkiv og bogforlag.

Thomassen er kendt for sine markante meninger og sine bøger, hvor han med sit særegne sprog talent gennem årene har delagtiggjort mange i sin viden om de danske jernbaners historie. Hans indsats for udbredelsen af dansk jernbanehistorie er uvurderlig, og det er Birger Wilcke og hans skyld, at Dansk Jernbane-Klub fik etableret et eget forlag i sin tid. Thomassens nyeste bog om Slangerbunden bevidner, at han stadig er fuld af aktivitet.

**Ole-Chr. M. Plum.**

## B. Chorfitzen – 70 år

Den 21. december 1980 fylder – selv om man næppe tror det – Børge Chorfitzen 70 år. Chorfitzen har lige fra foreningens start, hvor han kom med i bestyrelsen, »tjent« DJKs interesser. I adskillige år var han en utrættelig leder af Museumsbanen, og næppe har nogen skabt mere PR om DJK end han. Chorfitzen har, selv om han har forladt bestyrelsen, vist foreningens arbejde interesse, og mange kender ham fra filmaftener, hvor han gerne »inviterer på en tur til Schweiz«. Lad os håbe, at Børge Chorfitzen lige så aktivt må kunne tage del i DJK i mange år endnu.

**Ole-Chr. M. Plum.**

Udnyttelsen af åbne godsvogne af litra E (UIC-typen), af hvilke DSB anskaffede i alt 700 stk. i årene 1958–1966, har igennem de seneste år været relativ dårlig. For at spare revisionsomkostningerne blev det derfor i foråret 1979 besluttet at trække 500 E-vogne, som DSB har indbragt i EUROP, ud af denne vognpool, og at udrangere vognene over en 5-årig periode.

En i vinteren 1979/80 foretaget undersøgelse af behovet for E-vogne indenfor de 9 EUROP-baner i tiden frem til 1984, har imidlertid vist, at både ÖBB og SBB permanent vil mangle E-vogne i denne periode. Det er derfor besluttet, at DSB udskyder udrangeringen af 400 E-vogne (100 vogne er allerede solgt til udlandet) og udlejer vognene til ÖBB i form af en langfristet andelsoverdragelse i henhold til EUROP-overenskomstens bestemmelser.



Behovet for almindelige lukkede godsvogne af litra Gs er ikke mere så stort som tidligere. Dette skyldes en udvidet brug af Hims- (His-) vogne til dellastbefordring, samtidig med at kunderne i større omfang er gået over til brug af Hbis-vogne.

I foråret 1979 blev det derfor besluttet – over en 5-årig periode – at trække 601 DSB/Gs-vogne ud af EUROP-vognpoolen og derefter enten at ombygge dem til andet formål eller at udrangere dem.

For så vidt angår den førstnævnte mulighed overvejes det foreløbig at ombygge 270 Gs-vogne til dellastvogne. Den ombyggede Gs-vogn tillader anbringelse af 22 paller/moduler med grundmål 1200x800 mm mod 20 paller i Hims- (His-)vognen, men anbringelsen af 22 paller indebærer, at den midterstolpe, som skydesiderne går op imod, må anbringes forskudt for vognmidten, således at der kan læsses 2x6 paller på den ene side af stolpen og 2x5 paller på den anden side, samt at skydesiderne derfor ikke bliver



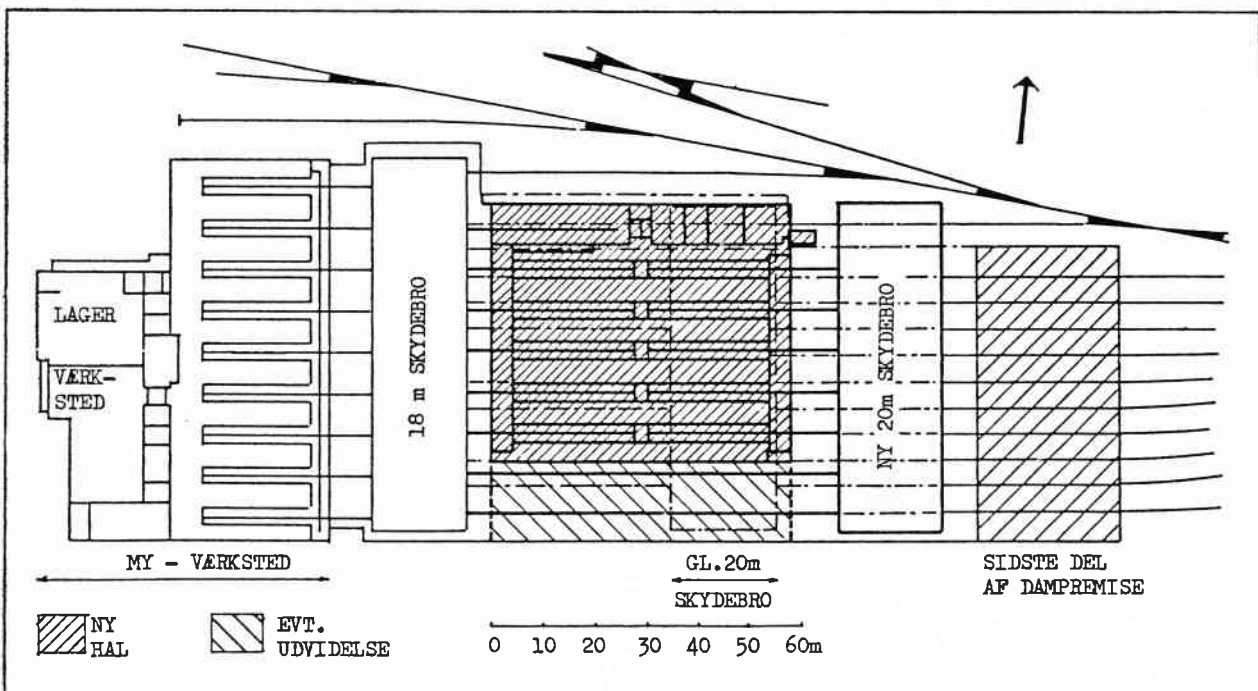
Forste offentlige tur med de ny S-tog syd for Farum station, 11. august 1980. Foto: Peter Sloots.

lige lange, og at den længste skydeside må kunne forskydes ca. 80 cm ud over vogn gavlen for at give uhindret adgang til alle paller.

De nye vogne (litra Hios) påregnes at kunne erstatte ca. 340 Hims- (His-)vogne, som i dag anvendes i dellasttrafikken.



For at forhindre frostskafer på øl under transport er det vedtaget at ombygge andre 100 stk. Gs-vogne til isolerede vogne med skydedøre, som Hims- (His-)vognene. Vognene forsynes med en helt ny isoleret vognkasse, der har 5 stk. faste skillevægge. Den er således inddelt i 6 celler, der hver kan rumme 8 paller. Det vesttyske firma »Waggon Union«, Siegen, ombygger de 6 første vogne. De resterende 94 vogne ombygges af Værkstedssområde Vest (Århus og Nyborg værksteder). »Waggon Union« leverer alle tegninger og elementer, hvoraf vognkassen opbygges, dog leverer »Scandia-Randers A/S« gavlstel og skillevægge. Alle



Plan over det nye depotværksted på København Gb. (Det på planen viste område - mærket »evt. udvidelse« - er det område, der alligevel opføres i 1. byggefase. Tegning: DSB (Mafd.)

## RØRBÆK BAGERI

v/ Erik Mejer

Nykøbingvej 1

Sakskøbing

Tlf. (03) 89 40 56

Alt i friskbagt brød og lækre kager  
fra **Deres Håndværksbager**

---

## Børgesens Akvarieforretning

Østergade 44 – Maribo

Telefon (03) 88 05 58

Akvarier – Fuglebure – Tilbehør – Foder

Akvariefisk og Tropefugle

En forretning med liv i

---

SKAL DE BRUGE EN GAVE  
– OGSÅ HVIS DEN SKAL BRINGES –  
RING TIL OS!



Torvet 4 . 4930 Maribo . Tlf. (03) 88 02 90



Vil De have service –  
så kør til

**KJELD MORTENSEN  
Service**

Østre Landevej 46 – Maribo

Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

## SØLLESTED KRO

Jernbanegade 1

Telefon (03) 94 14 67

Et 1. kl. spisested – Hyggelige lokaler

Fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 175 kuverter

Diner Transportable

De er altid velkommen hos

GRETE og PER NIELSEN

---

## Maribos eneste Vævestue

ligger på Torvet Nr. 21



**VVS  
garanti**

## HELMUTH NIELSEN & SØN

v/ Bjarne Nielsen

Aut. VVS-installatør

Banevænget 3 – Maribo

Telefon (03) 88 05 37

Alle installationer udføres

Tilbud gives uden forbindende

vognene, der litreres/nummereres: Hios-v 230 7 000 - 230 7 099 (v = nationalt underlitra for varmeisolering), skal være sat i drift inden udgangen af 1981.

I forbindelse med revision vil de ti stk. Bno-vogne (der blev indrettet til brug i MO-tog på Frederikssundsbanen) blive »normaliseret«, d.v.s. at A+B-kabeldåserne på gavlene afmonteres, klappbordet i den midlertidige tjenestekupé fjernes - og litra'et ændres til »Bn«.

Det ene af to MZ-lokomotiver (1455), der endte på bunden af Korsør havn, vendte tilbage den 2. juli efter reparationsarbejdet hos »Bofors-NOHAB« - det andet (1445), hvor skaderne var mere omfattende (det elektriske udstyr er for en sikkerheds skyld helt udskiftet) kom atter i drift den 24. oktober.

Det hidtidige topmål af vandalisme nåedes den 16. august, da hærværksmænd ved nattetide afbrændte MM 7660 (total-skadet) på Solrød Strand station, hvor også perrontaget og en venterumsbygning blev svært beskadiget.

Den nye eftersynshal for trækraft ved **Depotværksted Københavns Godsbanegård (Gb)** er under opførelse. Den oprindelige beslutning om at beskære projektet med 2 spor er ændret, således at hallen nu bygges med 7 spor, hver med plads til 2 lokomotiver, således som oprindeligt planlagt. Denne beslutning medfører, at byggearbejdet forsinkes 3½ måned. Hallen vil kunne tages i brug i oktober 1981. Det er besluttet at opføre en værkstedshal for MR-tog i tilknytning til **Depotværksted Århus**. Værkstedshallen dimensioneres for 2-vognstog.

★

Arbejdet med struktureringen af opgaverne omkring elektrificeringen af fjernbanerne - **elprojektet** - er nu afsluttet. Arbejdsopgaverne fordeler sig for Baneafdelingens vedkommende på tre hovedområder:

**Profilarbejder:** Tilvejebringelse af fritrumsprofil til køretråd og pantograf nødvendiggør ændringer af ca. 215 broanlæg og udførelse af ca. 70 sporstrækninger under broer, der ikke kan ændres. Samtidigt med tilvejebringelsen af elprofilet udvides tværprofilet også til to-etages regionaltrafikmateriel på Sjælland, og til huckerpacktrafik på hovedstrækningerne.

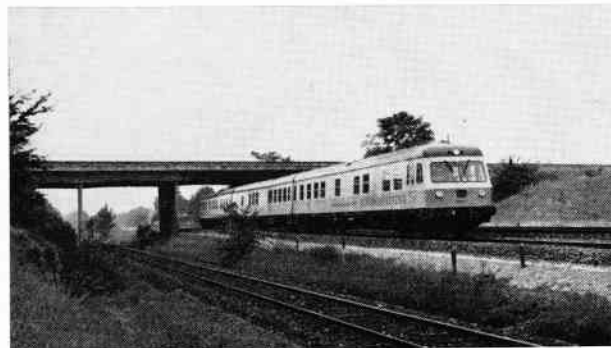
**Kørestrømsarbejder:** Kørestrømsarbejderne omfatter etableringen af køreledning over 2100 km spor, og bygningen af 18 transformerstationer og 2 kørestrømscentraler til fjernstyring af ledningsnettet. Der skal i alt rejses ca. 30.000 master, hvorpå ophænges køretråd, bæretov og returleder. Arbejdet skal udføres med elektrificering af 150 km spor om året, ca. 30 gange så meget som byggetakten har været på S-banenettet.

**Sikrings- og telearbejder:** Vekselstrømmen i køreledningen, elektriske forstyrrelser i thyristorer og dioder i lokomotiverne og returstrømmen, der delvis går gennem jorden, skaber en række problemer for sikrings- og teleanlæg. For at imødegå disse skal der udføres en række immuniseringsarbejder og ændringer af jordingen af både sikrings- og teleanlæg. En del af DSBs strækningkabler skal udskiftes med nye, bedre skærmede kabler. Det første strækningkabel, der udskiftes, er kablet langs Kystbanen.

**Tidsplanen:** Som følge af en nedskæring af elprojektets budget med 16,9 mio. kr. i hvert af årene 1981, 82 og 83 er ibrugtagningen af den første strækning - Kystbanen - udskudt et halvt år fra september 1984 til marts 1985. Teknisk prøvedrift med det første lokomotiv påbegyndes i første halvdel af 1983 på strækningen mellem Nivå og Helsingør. Det første arbejde i marken bliver sænkning af sporene under broen, der fører Bolbrovej ved Rungsted Kyst over Kystbanen. Dette arbejde udføres inden årsskiftet 1980/81.

**Projektets økonomi:** En af de væsentligste fordele ved eldriften er, at DSBs energiforsyning bliver flerstrengt via kraftværkernes muligheder for at anvende alternativer til den dyre olie. Siden elprojektets vedtagelse i Folketinget i maj 1979 har den relative udvikling i olie- og elpriser, som følge af de meget kraftige olieprisstigninger og elværkernes overgang til kulfyring, bevirket en ekstra driftsbesparelse for DSB på over 100 mio. kr. årligt ved eldrift af 90% af togene. Alene projektets valutabesparelse ved overgangen fra olie til »75% kulfremstillet« el er over 150 mio. kr. årligt. Nettoinvesteringen i projektet er ca. 1,2 mia. kr., og elprojektet udviser med en levetid for lokomotiver og kørestrømsanlæg på 30-50 år en meget fin samfundsøkonomisk rentabilitet.

★



Den 31. august 1980 kørte der et DB prøvetog bestående af DB 719 001 - 720 001 - 719 501 gennem Danmark fra Minden til Helsingborg. Toget kørte for egen kraft og ses her ved Roskilde. Foto: Per M. Jensen.

Anlægsarbejderne i **Tåstrup** er afsluttet i august, og Anlægstjenesten for nærtrafik fortsætter med S-baneforlængelsen til Høje Tåstrup. Arbejdstiden vil være ca. 6 år.

Anlægsarbejderne på strækningen **Solrød Strand-Køge** skrider planmæssigt frem, og der regnes med trafik på denne strækning fra ca. 1. januar 1984. Den nye stationsbygning i Køge blev taget i brug den 2. august.

På **Middelfart** station blev spor 2 afløst som togvejsspor den 1. september. Sporet, der oprindeligt anvendtes af »Nordvestfynske Jernbane«s tog (beliggende i en »indskæring« i perron I), fjernes nu (tillige med privatbanens tidligere omløbsspor), således at stationens spor 1 får samme perronlængde, som de øvrige perronspor.

Sporet over den ny Strandmøllebro i nordgående retning blev taget i brug den 30. oktober (se også »Jernbanen«, nr. 4-5/80 - side 117).

★

På **Korsør** station blev det nye færgeleje 4 med tilhørende sporanlæg taget i brug den 29. juni. De nye spor omfatter spor 9 og 10 beliggende ved hhv. perron 5 og 6 samt klapspor A og B (dobbeltfærgeklap) førende til hhv. færgespor 1 og 2 (bagbordsside) og færgespor 3 og 4 (styrbordsside). Der er anbragt PU-signaler ved spor 9 og 10 for afgående tog og ved spor A og B foran klappen for kørsel fra færgen, og der er anbragt Dv-signaler ved spor A og B foran klappen for kørsel mod færgen. Den 15. august blev et nyt hovedspor – spor 72 – beliggende mellem spor 71 og 60, taget i brug. (Spor 72 er ind- og udkørselstogvej fra/til Slagelse.)

På **Nyborg** station blev der ligeledes den 29. juni taget et nyt færgeleje 4 med tilhørende sporanlæg i brug. (Klappesporene har samme benævnelse som anført for Korsørs vedkommende). Her resterer endnu visse spor-, signal- og perronarbejder.



Dobbeltfærgelejet i Nyborg med samtidig rangering over klappen (spor B og A - se teksten). Foto: DSB.

På **Helgoland** station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1972) med tilhørende nye daglyssignaler (U-, VI-, VU- og PU-signaler) taget i brug den 21. september. Samme dag sagde DSB farvel til de sidste manuelle linieblokanlæg, idet der tillystes nye automatiske linieblokanlæg mellem **Østerport-Helgoland-Hellerup**. (Se endvidere den skematiske spor- og signalplan.)

I månederne oktober-december vil der i signalerne på strækningerne Næstved-Rødby Færge og Nykøbing Fl.-Gedser blive benyttet dagbelysning døgnet rundt i stedet for at skifte til og fra den svagere natbelysning. Lokomotivpersonalet skal bedømme, om dagbelysning har en po-

sitiv indflydelse på signalobservationen, bl.a. i tåget vejr i nattetimerne.

Strækningsradioen kan nu også anvendes på S-banestrækninger, da denne radio er forsynet med de to kanaler, der anvendes på S-baneradioen: Kanal 38, der svarer til S-banens »radio NORD« og kanal 40, der svarer til »radio SYD«. Det vil eksempelvis nu være muligt at skabe kontakt mellem et dieselloko-fremført godstog på strækningen Flintholm-Lersøen-Hellerup og FC København nær.

Efter en pause, fremkaldt af økonomiske problemer, er projekteringen af bygningen for ny kommandopost i Hellerup startet op igen. Overflytningen til ny kommandopost – samtidig med ibrugtagning af nyt sikringsanlæg for S-banesporene og fjernbanesporene – vil ske i slutningen af 1981.



Stationsforkortelserne for de nye stationer, der bliver taget i brug i løbet af 80-erne, er fastsat således:

Jersie .....	Jsi
Ølby .....	Ølb
Høje Tåstrup (nær) .....	Htå
Høje Tåstrup/København Vest (fjern) .....	Htå

I sommerkøreplansperioden 1980 har der forsøgsvis været foretaget »undervejssoignering« i visse lyn- og lc-tog mellem Odense-Fredericia-Horsens og Fredericia-Kolding. Rengøringsarbejdet, der ledes af Driftsområde Fredericia, er forløbet så tilfredsstillende, at det er besluttet at forlænge perioden året ud.



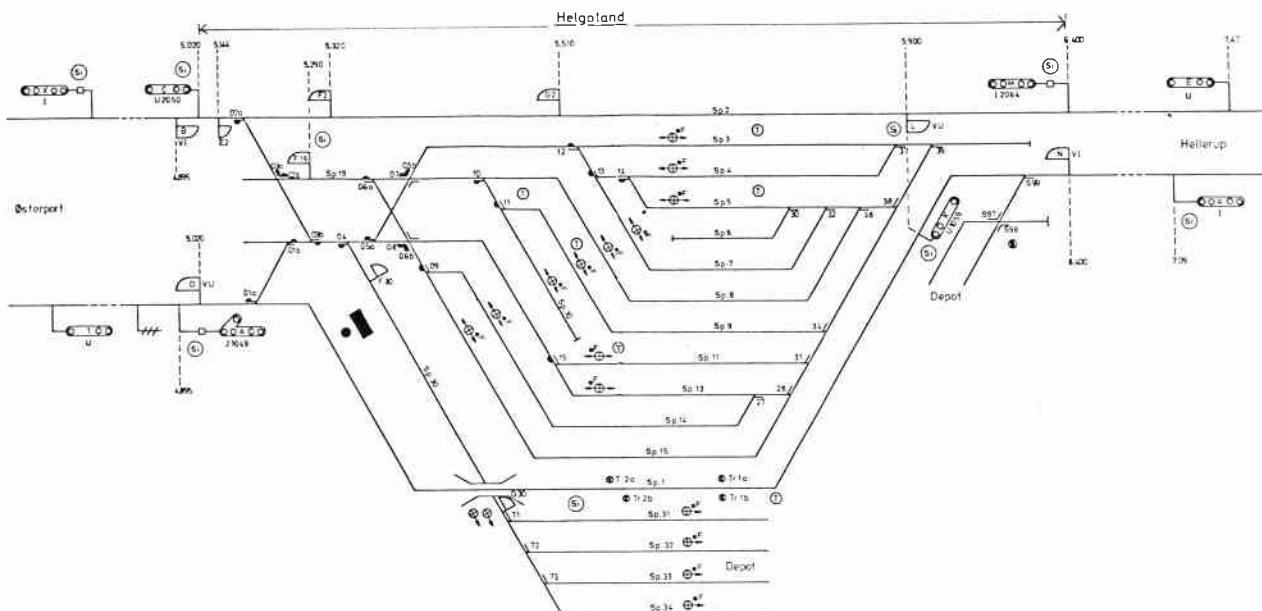
På »Ås Nakskov Skibsværft« – den 2. juli – blev **M/F Prins Joachim** navngivet (søsætningen blev foretaget allerede i januar), og **M/F Kronprins Frederik** blev navngivet og søsat – af Regentparrets to sønner (deres første officielle pligter).

M/F Dronning Ingrid's introduktion på Storebælt er omtalt i »Jernbanen«, nr. 4-5/80 – side 99. Som følge af forskellige tekniske svigt på færge- og landsiden, har der været en del problemer med overholdelse af havnetiderne. Disse problemer ventes dog snart overvundet, idet driftssikkerheden på de tekniske anlæg stadig forbedres. Der er derfor ingen tvivl om, at forventningerne til afviklingen af trafikken med de nye færger vil blive indfriet, bl.a. styrket ved medarbejdernes stigende rutine. Diverse svigt i broklappen i Korsør før og i efterårsferieperioden viser dog klart, at **alle ansvarlige kræfter bør sættes ind på at skaffe de fornødne midler til yderligere dobbeltfærgelejer i såvel Korsør som Nyborg**. M/F Prins Joachim kom også i drift med forsinkelse. Færgen ankom til Nyborg fra værftet den 28. september for lejeafprøvning – og til Korsør dagen efter. Efter tilrigning indledtes sejlads som gods-færge den 20. oktober – og som »3 færge« (fuld drift) fr.o.m. den 26. oktober (efterårsferiens hjemrejsedag).



DSB har skrevet kontrakt med »Ås Nakskov Skibsværft« på ombygning af færgerne **M/F Prins Henrik** og **M/F**





Spor- og signalplaner for strækningen Østerport-Helgoland-Hellerup (fjerntrafiksporene) efter ibrugtagningen af nyt relæsikringsanlæg på Helgoland station. I forbindelse med opstilling af signaler af daglystype forsvandt Kystbanens tre sidste armsignaler: SU-signalet ved udkørsel fra depotværkstedet og de to U-signaler i stationens sydende. Bemærk, at PU-signalet (F 19) er fælles for alle afgangssporene på opstillingsbanegården (i forbindelse med lysafgangssignalerne) - samt at stationen nu har U-signal i nordenden. Tegning: DSB (Elektrotjenesten).

**Dronning Margrethe II.** Ombygningen finder sted for M/F Prins Henrik's vedkommende i perioden 29. oktober 1980 til 2. maj 1981 og for M/F Dronning Margrethe II i perioden juni til november 1981.

De nævnte færger bliver i forbindelse med systemskiftet på Storebælt frigjort for sejlads på Korsør-Nyborg overfarten. Da der samtidig er behov for et mere tidssvarende færgeberedskab på Rødby-Puttgarten overfarten, ombygges færgerne således, at de ved indsættelse på den nævnte overfart opfylder kravene til færger på denne rute.

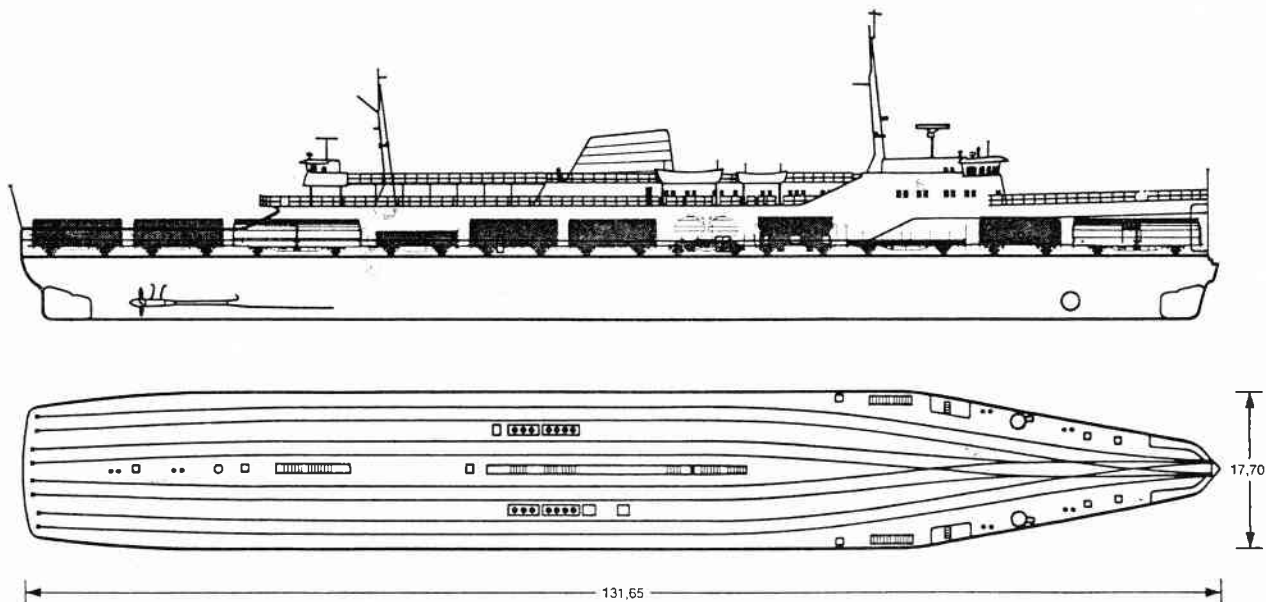
Ombygningen omfatter i hovedtrækkene en forlængelse på 12 m. Højden øges med 2,50 m, idet overbygningen skæres fri umiddelbart under salondækket og løftes. Mellem det løftede salondæk og togdækket indbygges et bildæk. (Se tegning i »Jernbanen«, nr. 3/80 - side 92.) Sporkapaciteten og bilkapaciteten kommer således til at svare til M/F Danmark.

Bovporten ombygges for at give plads for bilrampen i Rødby. Agterskibet ombygges og udstyres med porte og ramper, således at færgerne foruden på Rødby-Puttgarten overfarten kan besejle Halsskov-Knudshoved.



Det nye, brede leje 4 i Nyborg under bygning, 26. december 1979. Forhåbentlig vil de to Storebæltshavne Korsør og Nyborg snart blive udbygget med endnu et bredt leje i hver havn.

Foto: Finn Beyer Paulsen.



Længdesnit og dækplan af M/F Asa-Thor. Færgeren er på 3544,23 BRT, servicefarten er 17 knob - fremdrevet af to dieselmotorer, der udvikler 8800 hk. De fire spor har en effektiv sporlængde på 412,65 m. Tegning: DSB.

Passagerapteringen ændres, idet der på salondækket i forskibet indrettes et supermarked, midtskibs i den nye midtersektion indrettes butikstovr med parfumebutik, minikiosk, vekselkiosk, informationskontor og supermarked, og de eksisterende saloner fikses op. På båddækket bliver der plads til et konferencerum til ca. 40 passagerer. Endvidere indrettet nyt mandskabscafeteria med tilhørende pantry. Under togdækket indrettet en chaufføraptering med bad og hvilerum. Endvidere udføres visse ændringer i besætningsapteringen.

P.t. befinder ombygningsprojektet sig på detailprojekteringsstadiet med fastlæggelse af arrangementer, detailkonstruktion og materiale og farvevalg i de enkelte rum. Gennemførelsesfasen er påbegyndt, idet de første nye sektioner er under fremstilling på værftet i Nakskov.



Den 27. august ændredes M/F Storebælt's certifikat, således at færgeren fremover kun må sejle som godsfærge (maks. 12 passagerer).



## Vedr. friabonnementer

Gennem en årrække har Dansk Jernbane-Klub udsendt Jernbanen som en hilsen til en række kontorer og tjenestesteder.

Alle skal spare i disse tider, og det er vi også nødsaget til. Imidlertid vil vi gerne i et vist omfang fortsat sende Jernbanen til disse steder, men for at få et overblik over behovet herfor, beder vi om, at friabonnementer på et brevkort meddele, at man fortsat er interesseret i at montage bladet til: Jernbanen, c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse, helst inden den 1. januar 1981.

DJKs bestyrelse.

De stigende oliepriser, der belaster DSBs økonomi hårdt, har medført, at der er foretaget en lang række undersøgelser med henblik på begrænsning af olieforbruget og anvendelse af billigere olievarianter, eksempelvis fuelolie. Det er nu besluttet, at der skal iværksættes fueloliedrift på så mange som muligt af DSBs færges, og at iværksættelsen under hensyn til de forventede driftsbesparelser skal fremskyndes mest muligt. Der udarbejdes investeringsforslag også omfattende faste anlæg.

Det, der tidligere har voldt problemer af teknisk art med hensyn til fuelolie, har været dens indhold af urenheder, dens kemiske sammensætning og den høje viskositet. Disse ulemper har man imidlertid ved kontinuerlig teknologisk udvikling været i stand til at kompensere for med stadig bedre resultater. Fueloliedrift startes i M/F Romsø og M/F Prinsesse Elisabeth. I alt kan 16 færges ombygges til fueloliedrift for en investering på ca. 35 mio. kr. I øjeblikket er »Ås Nakskov Skibsværft« i færd med at udarbejde en tilbudspris for konvertering af maskinanlægget til fueloliedrift i færgeren M/F Kronprins Frederik, hvis aflevering forventes i marts måned 1981.



Der er nu vedtaget en ny strategi for overførsel af såkaldt farligt gods på Storebælt, som går ud på, at alle former for farligt gods fortsat skal kunne overføres i jernbanevogne, at der åbnes for overførsel af farligt gods læsset på lastbiler med undtagelse af visse af de farligste godsarter, samt at der skal indføres gebyr for overførsel af farligt gods læsset i såvel jernbanevogne som biler.

Overførsel af farligt gods i jernbanevogne har hidtil foregået uden større problemer, bl.a. fordi færger med åbent vogndæk indsat på godsture har været til rådighed i tilstrækkeligt omfang. Problemet er opstået efter indsættelsen af de nye lukkede Ic-færger og udrangering af ældre, åbne færges.

En af færgeren Korsørs sidste opgaver ved DSB var at fungere som afløserfærge på ruten Frihavnen-Malmö. Færgeren, der her ses i Frihavnen den 22. maj 1980, er nu udbudt til salg. Foreningen til motorfærgeren Korsørs bevarelse vil søge at skaffe mulighed til køb af færgeren.

Foto: Per M. Jensen.



Imidlertid er der nu åbnet mulighed for, at et lukket dæk kan ventileres så effektivt, at det kan betragtes som et åbent dæk ved overførsel af de fleste farlige stoffer. Desuden skal visse andre sikkerhedsforanstaltninger gennemføres. M/F **Asa-Thor** er derfor nu blevet udrustet med de krævede ventilationsanlæg m.v., ligesom de nye »lc-færger« bliver udstyret med ventilationsanlæg. Enkelte af de farligste stoffer skal dog fortsat overføres på »rigtigt« åbent dæk, d.v.s. på det åbne agterdæk på M/F **Asa-Thor**.

Overførsel af farligt gods i lastbiler har hidtil været forbudt. Dette skyldes bl.a. manglende regulering af farligt gods på landevej, at bilfærgerne er lukkede, samt at der

ikke udføres godsture, d.v.s. ture, hvor der ikke er andre passagerer end et begrænset antal lastbilchauffører.

Denne tilstand var i længden ikke heldig, bl.a. som følge af den sikkerhedsmæssige risiko, som følge af et meget farligt gods på trods af forbudet overføres illegalt. Det er derfor nu besluttet i indeværende år at udstyre en bilfærge – det bliver M/F **Sprogø** – med det foran omtalte effektive ventilationsanlæg m.v., hvorefter færgeren skal udføre godsture for overførsel af farligt gods i lastbiler.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

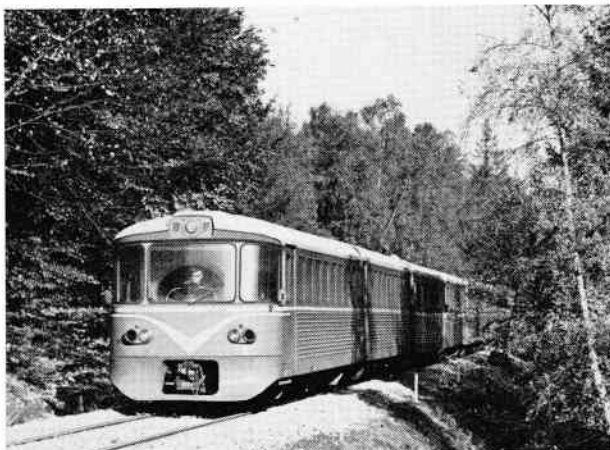


## Privatbanerne

### Nye tog til Danmarks privatbaner

I slutningen af august 1980 kunne man på landets privatbaners kontorer høre »et lettelsens suk«. Årsagen var, at trafikministeren tiltrådte en indstilling fra privatbaneudvalget om at give landets privatbaner en samlet moderniseringsbevilling på 60 mill. kr. til anskaffelse af 15 tovnogs Y-tog samt to mellemvogne. Fra privatbanerne var der søgt om bevillinger til ialt 30 Y-tog, men i første omgang har staten altså sagt ja til halvdelen, selv om amterne og kommunerne omkring de enkelte baner allerede havde givet tilsagn om deres bidrag til alle 30 tog, hvilket vil sige 25% af den samlede investering.

De 15 tog kommer dog til at betyde en ikke uvæsentlig bedring i materielsituationen ved privatbanerne. To baner, der endnu ikke er med i Y-togs familien, nemlig Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane og Vestbanen mellem Varde og Nr. Nebel kan nu se frem til at få nyt persontogs-



Gribskovbanen hørte til blandt de første privatbaner, der fik Y-tog i 1965. Her ses et 6-vogns Y-tog ved Kildeport den 25. oktober 1980.

Foto: Thue Simon Boertmann.

materiel, noget de to baner ikke har oplevet siden 1932, hvor VLTJ fik nye motorvogne, og 1948, hvor Vestbanen fik skinnebusser. Siden da har »nyerhvervelserne« til afvikling af persontrafikken hovedsagelig bestået i køb af først brugt dansk senere svensk skinnebusmateriel.

Togene vil blive bygget af Waggonfabrik Uerdingen i Vesttyskland og Scandia A/S i Randers i fællesskab, og de første vil formentlig kunne leveres inden udgangen af 1982.

De første 15 Y-tog bestående af to vogne (Ym-Ys), der nu er bevilget, vil blive fordelt til privatbanerne således:

Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane: 2 Y-tog,  
Hads Ning Herreders Jernbane: 1 Y-tog,  
Helsingør-Hornbæk-Gilleleje banen: 1 Y-tog,  
Hjørring Privatbaner: 1 Y-tog,  
Høng-Tølløse Jernbane og Odsherreds Jernbane: 2 Y-tog,  
Lollandsbanen: 1 Y-tog,  
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane: 3 Y-tog,  
Vestbanen: 2 Y-tog og  
Østbanen: 2 Y-tog.

Endvidere vil Skagensbanen få leveret to mellemvogne (Yp) til brug sammen med tidligere leverede Y-tog.

### Hads Ning Herreders Jernbane

I 1979 fik banen sit første langskinnespor på delstrækningerne Odder-Assedrup, Beder-Mårslet og Mårslet-Gunnestrup. Spormoderniseringen på HHJ, der blev påbegyndt i 1974, er trods det regnfulde sommervejr blevet fortsat i 1980. Således er tre kilometer spor mellem Viby og Århus ændret til langskinnespor i år.

Som fortsættelse af spormoderniseringen har HHJ søgt privatbaneudvalget om moderniseringslån i 1981 og 1982 til sporombygning med langskinnespor af ca. 6,5 km, hvil-

ket er strækningerne Malling-Beder og Gunnestrup-Gunnar Clausensvej. I forbindelse med denne sporombygning indgår også etablering af en fjernstyret krydsningsstation ved Sletvej. Såfremt de ansøgte moderniseringslån bevilges, vil det betyde en afslutning af spormoderniseringen på HHJ.

Tranbjerg station blev ombygget og udvidet i 1979, og den »nye« stationsbygning kunne ibrugtages den 3. december 1979.

Viby station blev ændret til fjernstyret krydsningsstation fra begyndelsen af september 1980.

I Odder er alle spor i stationens sydende fjernet for at give plads til den nye værksteds- og remisebygning. Jordarbejderne til denne bygning blev påbegyndt i marts-april 1980. I nordenden af stationen i Odder omlægges sporene også, og herefter vil der kun være et spor i Tornøgade overkørslen.

Pladsforholdene til rutebilerne på banegårdspladsen i Odder er blevet for trange. Med Odder kommune er der opnået enighed om nedrivning af et tidligere frøpakhhus, der ligger mellem banens pakhushus og landevejen til Horsens. Ved at lave indkørsel dér, holdeplads delvis foran pakhuset og udkørsel foran stationsbygningen, skulle der kunne blive plads til de 8 til 9 rutebiler, der ofte er behov for, samtidigt.

Efter endt revision er diesellokomotivet HHJ DI 12 atter indsat i driften i foråret 1980. Lokomotivet fremtræder i samme farver som banens øvrige trækraft.

Styrevognen HHJ Ys 42, der gennem nogle år har henstået i Odder, er i sommerens løb sat i stand dels på banens eget værksted, dels på Scandia i Randers. Behovet for vognen i den daglige drift er blevet aktuel som følge af det stadigt stigende rejsetal på banen.

#### GRIBSKOVBANEN - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende (kun tog)	1.100.983	986.135
Indtægt af personbef.	4.442.956 kr.	4.024.008 kr.
Vægt af bef. gods	14.239 t.	10.931 t.
Indtægt af bef. gods	2.015.080 kr.	1.716.855 kr.
Samlet indtægt	7.830.568 kr.	7.345.743 kr.
Samlet udgift 1)	13.044.216 kr.	11.316.758 kr.
Endeligt resultat 1)	-5.213.648 kr.	-3.971.015 kr.

1) ekskl. reguleringstillæg til pensionister.

#### HELSINGØR-HORNBEK-GILLELEJE BANEN - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende (kun tog)	771.042	708.154
Indtægt af personbef.	2.471.208 kr.	2.298.907 kr.
Vægt af bef. gods	-	-
Indtægt af bef. gods	224.884 kr.	171.648 kr.
Samlet indtægt	3.473.233 kr.	3.226.452 kr.
Samlet udgift 1)	9.590.087 kr.	8.377.702 kr.
Endeligt resultat 1)	-6.116.854 kr.	-5.151.250 kr.

1) incl. reguleringstillæg til pensionister.

#### HADS NINGS HERREDERS JERNBANE - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende 1)	1.841.242	1.647.924
Indtægt af personbef.	8.268.825 kr.	7.120.472 kr.
Vægt af befordret gods	72.210 t.	73.469 t.
Indtægt af bef. gods	3.143.497 kr.	2.959.748 kr.
Samlet indtægt	14.078.435 kr.	12.068.043 kr.
Samlet udgift	22.696.282 kr.	17.786.257 kr.
Endeligt resultat	-8.617.847 kr.	-5.718.213 kr.

1) heraf 610.020 rejsende med tog.

#### HILLERØD-FREDEKSVÆRK-HUNDESTED JERNBANE - driftsres.

	1979	1978
Antal rejsende (kun tog)	1.609.400	1.444.937
Indtægt af personbef.	7.443.739 kr.	6.755.883 kr.
Vægt af bef. gods	199.963 t.	173.266 t.
Indtægt af bef. gods	4.435.461 kr.	3.952.240 kr.
Samlet indtægt	13.862.355 kr.	12.399.349 kr.
Samlet udgift 1)	19.644.103 kr.	18.429.791 kr.
Endeligt resultat 1)	-5.781.748 kr.	-6.030.441 kr.

1) ekskl. reguleringstillæg til pensionister.

HJØRRING PRIVATBANER - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende 1)	952.402	923.204
Indtægt af personbef.	1.451.786 kr.	1.278.538 kr.
Vægt af bef. gods	54.812 t.	54.363 t.
Indtægt af bef. gods	2.563.425 kr.	2.445.287 kr.
Samlet indtægt	4.599.734 kr.	4.253.975 kr.
Samlet udgift 2)	6.215.273 kr.	5.415.468 kr.
Endeligt resultat 2)	-1.615.539 kr.	-1.161.493 kr.
1) heraf 302.402 rejsende med tog.		
2) ekskl. reguleringstillæg til pensionister.		

LOLLANDBANEN - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende 1)	1.820.922	1.182.887
Indtægt af personbef.	12.354.536 kr.	8.440.371 kr.
Vægt af bef. gods	126.152 t.	127.078 t.
Indtægt af bef. gods	4.603.882 kr.	4.637.147 kr.
Samlet indtægt	20.061.606 kr.	16.215.892 kr.
Samlet udgift 2)	32.124.419 kr.	25.142.459 kr.
Endeligt resultat 2)	-12.062.813 kr.	-8.926.567 kr.
1) heraf 706.302 rejsende med tog.		
2) ekskl. reguleringstillæg til pensionister.		

Høng-Tølløse Jernbane

Starten på året 1979 blev - som tidligere nævnt i Jernbanen nr. 1/79 og 2/79 - en næsten to måneders uafbrudt kamp mod sneen. I alt var 294 tog aflyst over hele strækningen Tølløse-Slagelse, mens 207 tog var indstillet over en del af strækningen.

I løbet af 1979 etableredes på Dianalund station fjernstyringscentral for fire stationer i forbindelse med fejlmeldeanlæg for banens overkørsler. Som omtalt i Jernbanen nr. 1/80, side 33, blev fjernstyring af krydsningsstationerne i Skellebjerg, Kr. Eskildstrup og Stenlille fuldført i 1979. Fjernstyringen af Ruds-Vedby station er meget nær sin fuldførelse, og må forventes ibrugtaget i november 1980.

I sommerens og efterårets løb er baneafdelingen begyndt udskiftning af skinnerne omtrent fra det tidligere Hestehave trinbræt og til Ruds-Vedby. Der ilægges 32,75 kg skinner på nye bogesveller i skærveballast.



I slutningen af august måned 1980 er en større ombygning af stationsbygningen i Stenlille påbegyndt. Postvæsenet og jernbanen deler udgifterne til ombygningen, der vil komme til at betyde væsentligt bedre forhold for kunderne og ikke mindst personalet. F.eks. bliver budstuen udvidet fra 18 til 34 kvm, der indrettes opholdsstue med køkken til personalet og kontoret moderniseres.

I marts 1980 kunne en ny opholdsbygning for det kørende personale tages i brug i Tølløse; den er placeret ved perronsporene ud mod Jernbanevej. Samtidig er spor 3 blevet afkortet ca. 25 m, og det er nu et blindspor.

I slutningen af maj og begyndelsen af juni 1980 blev skinnebusmotorvognen HTJ S 30, der blev beskadiget ved et uheld på Odsherredsbanen i 1979, ophugget. HTJs styrevogn Cs 40 og bivoagn Cs 41, der nogle år havde henstået i Holbæk og havde været hjemstøgt af ildspåstættelser, blev ophugget ved samme lejlighed.

HØNG-TØLLØSE JERNBANE - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende 1)	439.320	396.350
Indtægt af personbef.	2.337.786 kr.	2.079.801 kr.
Vægt af bef. gods 2)	15.894 t.	16.572 t.
Indtægt af bef. gods.	1.474.085 kr.	1.373.064 kr.
Samlet indtægt	5.379.613 kr.	4.905.614 kr.
Samlet udgift 3)	9.512.182 kr.	7.873.734 kr.
Endeligt resultat 3)	-4.132.569 kr.	-2.968.120 kr.
1) heraf 394.050 rejsende med tog.		
2) heraf 6.440 t. med tog.		
3) ekskl. reguleringstillæg til pensionister.		

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende (kun tog)	1.344.355	1.278.071
Indtægt af personbef.	2.304.267 kr.	2.174.052 kr.
Vægt af bef. gods.	-	-
Indtægt af bef. gods	409.867 kr.	411.858 kr.
Samlet indtægt	3.005.327 kr.	3.047.645 kr.
Samlet udgift 1)	6.185.508 kr.	5.579.083 kr.
Endeligt resultat 1)	-3.180.181 kr.	-2.531.438 kr.
1) incl. reguleringstillæg til pensionister.		

Overgangen til Vestsjællands Trafikelskab (VT) den 1. august 1980 betød for HTJ nye, lavere takster. Endvidere er koreplanen udvidet pr. 28. september 1980 med et togpar mandage-fredage mellem Tølløse og Dianalund.

Bognyt

**Danske Lokomotiver og Motorvogne 1980-01-01** af Tom Lauritsen. 151 s. 115 fot. Kort. Plastbind. Kr. 56,85.

**Liverpool Street Station.** De englandsrejsendes ankomststed. 88 s. A4 40 fot. 16 ill. & kort. Kr. 94,50.

FRANK LÜDECKE:

**Die Baureihe E 52** (Bayerische EP 5). 156 s. 112 fot. Tegn. Ib. Kr. 113,35.

**Die Baureihe E 32** (Bayerische EP 2). 156 s. 124 fot. Tegn. Ib. Kr. 113,35.

**The Guinness Book of Rail Facts and Feats** af John Marshall. 2. udgave 1975. 253 s. 47 farveill. 200 fot. & ill. Ib. Kr. 95,75.

**Die Schwarzwaldbahn und das Bahnbetriebswerk Villingen** af Hans-Wolfgang Scharf. 544 s. 318 fot. & ill. Strækingsprofil. Ib. Kr. 256,10.

**KSB - Kjobenhavn-Slangerup Banen** af P. Thomasen. 203 s. 130 fot. & reproduktioner. 73 ill. 22 kort & sporplaner. Kr. 165,00.

**Walthers 1981 HO Railroad Catalog.** 480 s. ill. A4. Kr. 74,00.

**HASE**

P. Haase & Søn  
Boghandel as

Løvstræde 8 - 1152 København K - Tlf. (01) 11 59 99

Antallet af transporterede passagerer stiger også på Høng-Tølløse banen. Sammenlignes august måned 1980 med august 1979 er stigningen ca. 27,7%, idet der i august 1980 var 41.870 rejsende mod 32.800 i samme måned i 1979.

## Lollandsbanen

På grund af voldsomme og hyppige snestorme i januar og februar måneder 1979 var jernbanedriften totalt indstillet i 14 dage og delvis indstillet i 17 dage i den nævnte periode. Se i øvrigt Jernbanen nr. 1/79 og 2/79.

Fra 30. september 1979 blev der sluttet aftale med Storstrøms Trafikskelskab (STS) om takstfællesskab angående jernbanetrafikken. Fra samme dato blev Lollandsbanens bustrafik stillet til rådighed for STS og trafikken udføres herefter på entreprenørkontrakter med STS.

Busdriften blev fra 30. september 1979 udvidet i betydeligt omfang på grund af merkørsel i henhold til aftale med STS. Der blev i denne anledning anskaffet ikke mindre end 36 nye og brugte busser i løbet af driftsåret, mens to ældre busser blev udrangeret.



Natten mellem torsdag den 25. og fredag den 26. september 1980 holdt Lollandsbanens fjernstyringscentral i Maribo flyttedag.

I 1966 blev der etableret fjernstyring på Lollandsbanen med fjernstyringscentral på stationskontoret i Maribo. Placeringen var fra begyndelsen og en tid fremover en fordel, da den fungerende på FC så tillige kunne passe billetsalget og andre opgaver på trafiksvage tidspunkter. Siden er udviklingen indenfor såvel tog- og rutebiltrafikken steget væsentligt, og det blev stadig sværere for den fungerende på FC at skaffe sig fornøden arbejdsro.

### ODSHERREDS JERNBANE - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende 1)	1.204.125	1.051.100
Indtægt af personbef.	7.613.295 kr.	6.649.623 kr.
Vægt af bef. gods 2)	27.845 t.	25.854 t.
Indtægt af bef. gods.	2.281.101 kr.	2.024.013 kr.
Samlet indtægt	12.706.561 kr.	11.083.842 kr.
Samlet udgift 3)	20.246.539 kr.	16.379.216 kr.
Endeligt resultat 3)	-7.539.978 kr.	-5.295.374 kr.
1) heraf 892.625 rejsende med tog.		
2) heraf 13.650 t. med tog.		
3) ekskl. reguleringstillæg til pensionister.		

### VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende 1)	351.947	307.568
Indtægt af personbef.	1.991.254 kr.	1.712.170 kr.
Vægt af bef. gods	43.501 t.	44.379 t.
Indtægt af bef. gods	2.324.426 kr.	2.164.815 kr.
Samlet indtægt	5.587.928 kr.	4.769.452 kr.
Samlet udgift 2)	8.758.215 kr.	7.526.538 kr.
Endeligt resultat 2)	-3.170.287 kr.	-2.757.086 kr.
1) heraf 121.846 rejsende med tog.		
2) excl. reguleringstillæg til pensionister.		

Starten af Storstrøms Trafikskelskab i 1979 betød, at Lollandsbanens rutebilsdrift blev næsten fordoblet. Antallet af rutebiler og personale er steget, og passagerantallet i rutebilerne er steget ca. 250% siden da. Her må det tilføjes, at stigningen i passagerantallet i Lollandsbanens tog er på samme tid steget ca. 60% med uændret køreplan.

Med disse facts som grundlag blev det besluttet at søge fjernstyringscentralen placeret et andet sted. En arbejdsgruppe med repræsentanter fra de implicerede parter blev nedsat, og nu skal det af denne gruppe opbyggede nye system til at fungere.

Ved LJ er det gamle trafikkontor nedlagt i sin oprindelige facon. Arbejdsopgaverne er - groft taget - delt i to funktioner, nemlig de rent trafik- og driftsmæssige og de administrative og planlægningsmæssige opgaver.

De sidstnævnte er overført til administrationsafdelingen, mens de førstnævnte driftsmæssige opgaver er lagt sammen med fjernstyringscentralens trafikmæssige opgaver til en ny **TRAFIKCENTRAL**.

Trafikcentralen er indrettet på 1. sal på Maribo station. Ved at sammenlægge de før nævnte funktioner, har man opnået, at al trafik ved Lollandsbanen styres på ét sted. Foruden togdriften, der fortsat køres som strækning-isoleret fjernstyring og lokalbordet for Maribo station, skal trafikcentralen styre hele rutebilsdriften (ca. 65 rutebiler). For at denne styring skal blive mere effektiv etableres et nyt radioanlæg, så tog og rutebiler frekvensmæssigt adskilles og kører uafhængigt af hinanden.

Fra trafikcentralen, der altid vil kende den trafikale situation fra minut til minut, vil der også blive etableret en informations- og oplysningstjeneste, hvor publikum vil kunne få korrekte oplysninger om driftsforstyrrelser etc.

### SKAGENSBANEN.- driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende 1)	597.810	599.488
Indtægt af personbef.	3.317.309 kr.	3.091.955 kr.
Vægt af bef. gods 2)	14.430 t.	12.387 t.
Indtægt af bef. gods.	1.035.351 kr.	749.033 kr.
Samlet indtægt	5.255.862 kr.	4.590.047 kr.
Samlet udgift 3)	7.990.441 kr.	7.315.108 kr.
Endeligt resultat 3)	-2.734.574 kr.	-2.725.061 kr.
1) heraf 377.125 rejsende med tog.		
2) heraf 13.866 t. med tog.		
3) incl. reguleringstillæg til pensionister.		

### VESTBANEN - driftsresultater.

	1979	1978
Antal rejsende 1)	440.256	403.580
Indtægt af personbef.	1.778.252 kr.	1.501.248 kr.
Vægt af bef. gods	46.440 t.	66.974 t.
Indtægt af bef. gods	1.367.507 kr.	1.579.174 kr.
Samlet indtægt	5.036.640 kr.	5.382.065 kr.
Samlet udgift 2)	8.425.686 kr.	7.058.119 kr.
Endeligt resultat 2)	-3.389.046 kr.	-1.676.054 kr.
1) heraf 233.987 rejsende med tog.		
2) incl. reguleringstillæg til pensionister.		

Den 28. september 1979 havde OHJ militærsærtog som følge af hjemtransport af kampvogne efter en militærovelse i Odsherred. OHJ 45 kørte fra Svinninge til Roskilde med 12 KS-vogne og 1 047. På billedet ses OHJ 46 i et andet særtog fra Hørve til Roskilde - her »fanget« mellem Svinninge og Sandby - med 19 KS-vogne og 1 047.

Foto: Kjeld R. Christensen.



## Odsherreds Jernbane

Den i 1978 påbegyndte omlægning og forstærkning af sporene på Nykøbing Sj. station blev fuldført i 1979 hovedsagelig ved genanvendelse af brugte ældre spormaterialer, der gennem årene var indvundet ved moderniseringerne af hovedsporet på fri bane. Indkørslen til Nykøbing Sj. er blevet ændret, således at et forlagt spor II nu er stationens normalt mest benyttede hovedspor. Perronen ved spor II er blevet bredere og er forlænget. Ved kommunens foranstaltning er den blevet asfalteret. Læsse-sporet er blevet forlænget. I forbindelse med en tilbygning til det hidtidige postkontor, der er fuldført i 1980, blev det gamle varehus nedrevet i 1979, og et nyt blev opført – dog med anvendelse af den gamle tagkonstruktion.

I 1979 anskaffedes til bilruterne en brugt 53 personers Leyland rutebil, årg. 1968, til erstatning for en brandskadede Volvo-rutebil fra 1965. Endvidere købtes en ny 48 personers Volvo-rutebil, og en 30 personers Volvo-rutebil fra 1960 blev udrangeret. Endelig anskaffedes til OHJs fragtrute en ny 6,7 t Volvo-lastbil, og en ældre Bedford-lastbil blev udrangeret.

I maj 1980 blev skinnebussen OHJ S 28 ophugget i Holbæk.

Fra Statens Järnvägar er til OHJ og HTJ indkøbt en brugt Plasser & Theuer svellestoppemaskine, SJ 2005, fra 1969. Svellestoppemaskinen er sat i drift straks uden istandsættelse og omlitrering.

Den stadigt stigende persontrafik på Odsherredsbanen har nødvendiggjort købet af endnu et skinnebustog hos Statens Järnvägar. Det drejer sig om motorvognen Y6 997, der er bygget hos ASJ i Linköping i 1956, og styrevognen (med pakrum) YBF6 1993, der er bygget af Eksjöverken i 1956. Skinnebusmotorvognen er efter reparation på værkstedet i Holbæk sat i drift i august 1980 som OHJ S 48 i svensk

bemaling, mens styrevognen endnu henstår ubenyttet i Holbæk.

Sommeren 1980 har ligesom sommeren 1979 været en periode, hvor OHJ har lidt af materielmangel, men af andre årsager end i 1979. Det ene af de »nye« diesellokomotiver, OHJ 46, fik i sommer motorhavari, og efter adskillelse blev motoren sendt til MaK's reparationsværksted i Moers i Vesttyskland. Herfra var OHJ Mo 26 forøvrigt i juni vendt tilbage til OHJ efter reparation som følge af uheldet den 21. september 1979 – se Jernbanen nr. 2/80, side 65.

Reparationen af OHJ 46 er først ved at være afsluttet her i november måned, men prøvekørslerne tyder på, at lokomotivet atter er i god stand. Samtidig er OHJ 46 blevet malet i Odsherredsbanens røde farve med hvide staferinger og gråt »skørt«.

I sommerens løb fik diesellokomotiverne OHJ 24 og 45 også motorhavari, så i en periode måtte OHJ 39 klare de direkte tog til og fra København samt godstogene på OHJ, mens man på Høng-Tølløse banen måtte anvende Y-tog eller skinnebusmateriel i det ellers normalt lokomotivtrukne togpar 4856–4861 mandage til fredage.

OHJ 45 var dog snart i drift igen, og lidt senere på sommeren fulgte OHJ 24, og alle fire diesellokomotiver er nu atter med i den normale drift.

Planerne om ombygning af de fra DSB i 1978 og 1979 indkøbte CI-vogne er endnu kun planer. I al enkelthed går disse ud på, at to af vognene forsynes med godsrum i den ene ende – i øvrigt udstyrede med klapsæder som i banernes Y-tog. Alle vognene udstyres med stålbovier fra udrangerede S-tog, og de forsynes med gummisulster. Indvendig vil sædeinddelingen blive ændret. Endelig vil elforsyningen til vognene blive øget ved montage af yderligere én dynamo. Dette sker for at skaffe strøm nok til oliefyrene, som også påmonteres vognene. Som tidligere nævnt i Jernbanen nr. 1/80, side 33 og nr. 2/80, side

65, er tre tidligere CI-vogne sat i drift efter montering af oliefyrr og ekstra dynamo, men uden andre ombygninger.

Den 1. august 1980 kom Odsherreds Jernbanes tog og busser med i Vestsjællands Trafikselskab (VT). Ændringen har betydet lavere takster for passagerer efter et billet- og zonesystem bygget op efter de samme principper som det kendes fra bl.a. HT og STS.

For toggangen mellem Holbæk og Nykøbing Sj. betød starten af VT også på visse trafikale ændringer. I forbindelse med nedlæggelsen af trinbrætterne Mårsø, Kelstrup og Kollekolle kunne køretiden i »timetogene« nedsættes med 14 henholdsvis 15 minutter. VT har imidlertid også betydet, at det uofficielle trinbræt ved Stenhus i Holbæk er blevet »officielt«, og om morgenen standser visse tog mod Holbæk ved det nye trinbræt for at afsætte rejsende. Om eftermiddagen standser enkelte tog mod Nykøbing for at optage rejsende. Trinbrættet ved Stenhus har fået udbygget perronen og der er opsat elektrisk »passagersignal« i lighed med de, der kendes fra OHJs øvrige stationer.

Overgangen til VT har betydet en yderligere stigning i rejsetallet på OHJ. I august 1980 transporteredes således 103.400 rejsende mod 85.800 i samme måned i 1979, en stigning på ca. 20,5%. Den 17. november 1980 blev rejsende nr. 1.000.000 transporteret med OHJ, og dermed blev året 1980 det første år, hvor OHJs samlede antal rejsende med tog oversteg dette store tal.

I Mårsø, hvor trinbrættet, der blev etableret ved lukningen af stationen og postekspeditionen pr. 1. juli 1978, nu er nedlagt, er der fortsat krydsningsspor og sidespor.

Nedlæggelsen af Kelstrup trinbræt har betydet, at byen nu er uden kollektiv trafik. Planerne om at sælge stationsbygningen som privat bolig er stillet i bero indtil videre, da man fra kommunal side er interesseret i, at VT etablerer en ny ringrute omkring Vig, der bl.a. skal betjene Kelstrup. Denne rute vil kræve en vende- og holdeplads ved den gamle Kelstrup station, og frastykningen af jordarealet til dette formål, der ligger parallelt med banelegemet, skal ske før ejendommen kan udbydes til salg.

## Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

I 1979 blev den gamle remise samt pakhuset i Thyborøn nedrevet. Det samme skete med stationsbygningen på Rønland.

Spormoderniseringen på VLTJ er fortsat i 1980, og i første uge af september afsluttedes dette års arbejder (omfattende 8 km spor), der er udført af DSBs baneafdeling. Hermed er sporet på Thyborønstrækningen fornyet fra et kort stykke uden for Lemvig og til et punkt mellem Harboøre og Rønland. Moderniseringen af overkørselsanlægget på strækningen er endnu ikke helt fuldført.

Den nordligste del af strækningen er ikke blevet fornyet, da Thyborøn kommune har søgt staten om tilladelse til at flytte diget mod vest for at sikre byens fremtidige ekspansionsmuligheder. Hvis denne digeflytning bliver en realitet, er det tanken at forlægge jernbanen, således at den kommer til at ligge øst for landevejen.

Opførelsen af den nye værksteds- og remisebygning i Lemvig er afsluttet helt i sommeren 1980. Tilsagn om moderniseringslån til opførelsen blev givet af staten i 1978, og den nye bygning er tegnet af arkitekt Mogens Steen, Viby J., mens arbejdet er udført som totalentreprise af J. L. Byg i Lemvig med lokale underentreprenører.

Værkstedshallen er forsynet med tre spor:

Spor 2, der er et søjlespor med grav beregnet til quickservice samt smøring og olieskift.

Spor 3, der er værkstedsspor med grav beregnet til eftersyn og revision.

Spor 4, der er almindeligt værkstedsspor beregnet til remisespor og mindre reparationer.

For enden af værkstedshallen er en lav bygning med grov-lager, kompressorrum, motorværksted og maskinværksted. Spor 3 og 4 er ført ind i henholdsvis renserum og motorværksted.



VLTJs nye remise- og værkstedsbygning i Lemvig, 27. juli 1980.

Foto: Finn Beyer Paulsen.

På siden af værkstedshallen er en lav bygning med olie-rum, finlager, værkstedskontor, spiserum, omklædningsrum, toilet og vaskerum. Endvidere har baneafdelingen lagerrum dér.

Desuden findes en vaskehal med spor 1 og vaskemaskine for tog og rutebiler. Vaskemaskinen er af fabrikat Brøvig med fire vaskeborster.

De gamle remiser og skure på stationsarealet i Lemvig rives ned og sporanlægget ændres. Hvor de gamle remiser ligger, vil banen lave en ny rutebilstation, og på træremisernes plads laves en ny læsserampe m.v.

I foråret blev der lavet ny perron foran stationsbygningen. De nye togvejsspor bliver anlagt som blindspor uden mulighed for omløb.

Foreningen Dalmose-Skælskør banen har lejet dieselmotorvognen VLTJ M 6, og den er den 15. november 1980 i forbindelse med en udflugt transporteret til Sjælland.

Fra Tyskland er indkøbt et brugt 1100 HK dieselhydraulisk fireakslet lokomotiv på 80 t. Det er bygget af MaK i Kiel i 1969 på fabrikationsnr. 800 161 og med en maksimal hastighed på 60 km/t. Sidst har det tilhørt Westdeutscher



Bahn- und Baubetriebe, Hattingen, Breidensheid. Købet er sket gennem et handelsfirma, og det ankom til VLTJ den 23. september 1980 efter at have gennemgået et hovedeftersyn med deraf følgende reparationer på MaK's værksteder i Moers.

Lokomotivet blev straks sat i drift og det vil blive litreret VLTJ MI 14.

I slutningen af 1979 har VLTJ indkøbt fire ældre lukkede godsvogne af litra Gs hos DSB. Ved VLTJ er de litreret Gs 1-4.

## Vestbanen

Banestrækningen Hesselmed (Hs) – Oksbøl Syd (Syd), der har en samlet længde på 4,8 km, blev åbnet den 20. januar 1979 og ibrugtaget den 29. samme måned. Strækningen er forsynet med fem automatiske overkørselsanlæg, hvoraf de fire er forsynet med halvbomme og et med blinklys. Overbygningen på fri bane og spor 1 i Oksbøl Syd er 37 kg-skiner lagt på bøgesveller i skærveballast som langskinnespor. I spor 2 og 3 i Oksbøl Syd er anvendt brugte ældre sporrammer fra DSB med henholdsvis 37 og 45 kg-skiner.

Den nye bane udgår fra den fjernstyrede Hesselmed forgretningsstation i km 14,2 fra Varde. Banen løber langs omfartsvejen syd om Oksbøl direkte ind i Oksbøl Sydlej, hvor strækningen ender i jernbaneterminalen Oksbøl Syd 19 km fra Varde. Oksbøl Syd er forsynet med to læssepor på henholdsvis 550 og 640 m. Der er enderampe ved hvert spor samt læssevej. Endvidere findes en mindre stationsbygning med kontor, toilet og hvilerum. Et projekteret omløbsspor er udskudt af økonomiske årsager.

Rangeringen i Oksbøl Syd foregår ved hjælp af en rangerradio, som Vestbanen anskaffede som den første privatbane i Danmark for et par år siden. Rangeringen kan således udføres af en lokomotivfører og én portør med stor sikkerhed og præcision.

Passagertallet på Vestbanen viser i 1980 en stigning på ca. 20%, og banens svenske skinnebusmateriel bliver udnyttet på bedste måde, selvom det er udslidt. Heldigvis er



VLTJs nye MaK-diesellokomotiv med godstog i Vemb, 29. september 1980. Foto: Ole Edv. Mogensen.

bevillingen til nye tog til Vestbanen givet i dette efterår (se ovenfor).

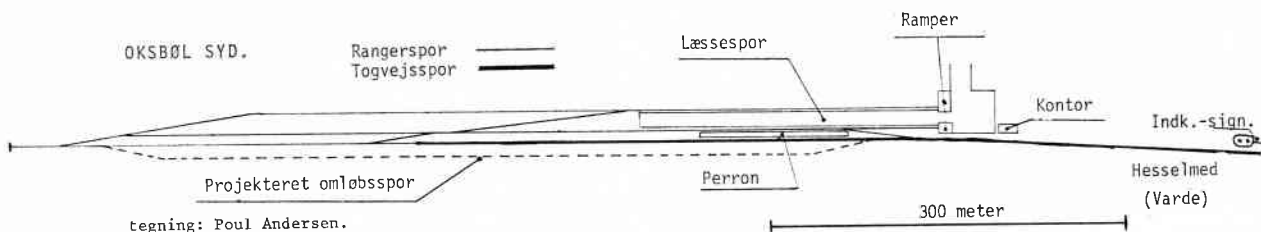
Den 15 fod lange jerndragerbro over Hyllerslev bæk ved Hyllerslev blev udskiftet den 23. september 1980. Den gamle bro, der flere gange blev udsat for sabotage under 2. verdenskrig, var efterhånden så tæret, at en udskiftning var nødvendig.


Fremstillingen af den nye bro er sket på Vestbanens eget værksted, og det er også en jerndragerbro – dog med forstærkninger til at kunne klare fremtidens tunge trafik. Ilægningen af den nye bro blev foretaget ved hjælp af en mobilkran, og dette arbejde forårsagede kun sporspærring i ca. fire timer. Herefter kunne stedet passeres med nedsat hastighed.

I maj måned 1980 blev Billum taget i brug som fjernstyret krydsningsstation, og i Elkærdam er der opsat signaler til en mellemblok, der skal fjernstyres i forbindelse med Janderup station. Se Jernbanen nr. 2/80, side 66.



»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Poul Andersen, Lars Jensen og Ole Linå Jørgensen.





Jernbanen ønsker sine annoncører og læsere en god jul og et godt nytår!

## Med Mo på jyske spor



Den 14. september 1980 afholdt en gruppe på fire jernbaneentusiaster i alderen 19–25 år en jernbaneudflugt i Midtjylland, nærmere bestemt mellem Vejle og Herning, med en afstikker ud ad godsbanen til Hjøllund.

Udflugtstoget var på hovedstrækningen oprangeret af DSB Mo 1855 + Bjh.– og bestod på godsbanen til Hjøllund udelukkende af Mo-vognen.

Toget var forskriftsmæssigt udstyret med destinationskilte og gamle slusignaler, specielt de talrige skilte fra »Den Skæve Bane«s tid, det var lykkedes at fremskaffe, og som ved hvert fotostop blev sat på Mo-vognen (f.eks. »Til Brande« og »Randers over Brande«), blev godt modtaget. Togpersonalet fremtrådte i gamle uniformer. I Mo-vognens pakrum var arrangeret en udstilling med fotos og tekst om de berørte baner.

Udflugten var i forvejen annonceret i jernbanetidsskrifterne »Blokposten« og »Trinbrættet«.

Ca. 40 personer deltog i arrangementet, der herved hvilede økonomisk i sig selv – og selvom enkelte deltagere så lidt trætte og tilsmudsede ud efter de mere end 30 fotostop – heraf talrige på åben strækning – syntes der ved turens afslutning at være almindelig tilfredshed med dagens forløb. En enkelt udflugtsdeltager mente dog, at der næsten var for mange fotostop...!!

Set fra arrangørernes side må dagen betragtes som yderst vellykket – det var første gang, vi satsede tid, kræfter og ikke mindst kapital på et sådant arrangement. Desto større var vores glæde, da vi efter afgang fra Vejle fandt ud af, at det hele løb rundt.

Den positive holdning til vort initiativ har absolut bestyrket vor tro på, at udflugtsarrangementer for jernbaneinteresserede stadig har en fremtid i Danmark – til trods for den megen snak om manglende udflugtsmål m.v. Hvem ved, måske forsøger vi os igen til næste år.

En stor tak til de, der hjalp os med gode råd og arbejdskraft m.v.!!

Mogens Duus, Jens Larsen, Søren Larsen, Bo Lindhardtzen.

## TO AF DE GODE

**Nordens Järnvägar 1976. Frank Stenvalls Förlag, Malmö. Indbundet kr. 85,- (incl. forsendelse) ved køb i DJKs salgsafdeling.**

**På sporet af 70'erne. Claus Boje og Mogens Duus. Forlaget Text. Kr. 55,- (incl. forsendelse) ved køb i DJKs salgsafdeling.**

Den første af de to bøger er som sine otte forgængere et probert arbejde helt igennem, og det er vel overflødigt at anbefale den til dem, der har en eller flere tidligere årgange af Nordens Järnvägar i reolen. For opgaven kan næppe gribes bedre an, og selv om der af gode grunde ikke er så mange damplokomotiver at se som for år tilbage, mangler der på ingen måde afveksling. Bogen er under flere synsvinkler særdeles underholdende. Men det kan ikke nægtes, at det virker noget post festum, når en fotosamling, der skildrer 1976, ikke udkommer i 1977, men i 1980. Man kunne meget ønske denne treårige forsinkelse elimineret efterhånden, og i sin naivitet fantaserer anmelderen om noget i retning af, at der i udgivelsesårene 1981, 82 og 83 tages to »jernbaneår« ad gangen med et lidt større sidetal end i de normale årgange. Efter den tid kunne den oprindelige udgivelsestakt gælde igen. Mon ikke årbogens bidragsydere og stam Publikum gerne bringer et sådant »offer« mod at komme a jour med en fornem serie?

Claus Boje og Mogens Duus' bog rummer ikke blot forfatterens, men også en række andre fotografers arbejder. Bogen er ikke helt ulig Frank Stenvalls publikationer i format og tilrettelægning, og den kan i adskillige henseender betragtes som en fortsættelse af »Danmarks Jernbaner 1960–1969«, som Tom Lauritsen udsendte hos Stenvall i 1971. Men der er selvfølgelig forskelle. Der er anvendt en gengivelsesteknik, hvor hvert billede begrænses af en tynd stregramme, inden for hvilken sort er sort og – hvad der især har virkning – hvidt er hvidt. Det giver en tiltalende lighed med nuanceringen i originale fotos. Billedformaterne er på en behagelig måde afvekslende. Udgifterne har sikkert forlængst opdaget, at enkelte fotos ikke er skarpe nok til det mellemstore format, mens der er perler blandt de små, som med fordel kunne have været gengivet større. Og de skal ikke lastes af den grund, for der er linie i redaktionen – hvilket man godt kunne have ønsket sig markeret med en form for afsnitsinddeling. Men til syvende og sidst er der kun to indvendinger, der kan lægges virkelig vægt på. Den ene er, at man i billedudvalget næsten intet mærker til, at Danmark stadig er færgernes land. Den anden går ud på, at en vel rigelig del af optagelserne domineres af trækraft set lige eller skråt forfra. Men anmelderen tvivler på, at nogen jernbaneinteresserede af disse grunde vil fortryde købet af bogen, hvis indhold lever godt op til dens ordspils-titel. På sporet til en række fine udgivelser i 80'erne?

Povl Wind Skadhauge.

## LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

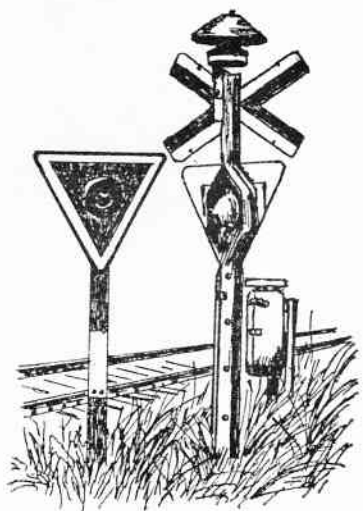
Telefon (02) 87 07 08



Tog hvert 20. minut  
mellem Jægersborg og Nærum



*Vemb - Lemvig -  
Thyborøn jernbane*



PRIVAT-  
BANERNE  
HILLERØD

Gribskovbanen og  
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

**S** SCANDIA  
RANDERS



**SM  
LAMPEN**

Oplysninger:

SØREN MADSEN LAMPE A/S  
EJBY INDUSTRIVEJ 68, 2600 GLOSTRUP  
TELF.: (02) 45 35 44



**BP LOLLAND DEPOT**

Evald Jørgensen  
Havnen – Saksøbing  
Tlf. (03) 89 44 11

**VASEKØBMANDEN**

Vesterbrogade 33  
Fredericia  
Telefon (05) 92 27 00

Alt i kolonial – konserver – vine –  
spirituosa – tobaksvarer

**ASSENS KRO & CAFETERIA**

v/ Erik Pedersen  
Storegade 11  
Telefon (08) 58 32 48

Stort udvalg i grillstegte retter  
Hyggelige lokaler – Populære priser

**BANDHOLM AUTOSERVICE**

Frank Petersen  
Bandholm – (03) 88 80 94



**Hads-Ning Herreders  
Jernbane**

**ØKONOMI**



LANGÅ – TELEFON (06) 46 13 22

STEVNSTRUP – TELEFON (06) 46 71 77



**LANGÅ TAPET- OG FARVEHANDL**

v/John Larsen . Bredgade 42 . 8870 Langå . Tlf. 46 11 75