

ISSN 0107-3702



jernbanen

3

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

21. ÅRGANG

JUNI/JULI 1981

KR. 15,00



Clausens jernbanebibliotek...



Vestsjællandske jernbaner

Et spændende stykke dansk trafikhistorie om det trafikalt be-
gunstigede Vestsjælland. Intet sted i landet er der praktiseret
bedre virksomhedsledelse, når det gælder jernbanedrift.
104 sider. Kr. 56,10.

Sydøstjællandske jernbaner

Jernbanerne syd for Roskilde, øst for Ringsted og nord for
Vordingborg. Her møder man trafikplanlægningens største pro-
blemer og fejl - og banen i Danmarks smukkeste design.
96 sider. Kr. 57,10.

Østjyske jernbaner

Jernbanedrift har aldrig været århusianernes styrke. Men det
østjyske område har - og har haft - mange interessante jernba-
ner. De beskrives her side om side med fortidens fadæser.
156 sider. Kr. 69,00.

Midtjyske jernbaner

Portræt af de sent anlagte - og tidligt nedlagte - midtjyske ba-
ner. Endvidere beskrivelse af en række baner, som ikke tidligere
har været behandlet. 116 sider. Kr. 59,35.

Danske industribaner

Danske jernbaner har aldrig haft en placering direkte i indu-
striens tjeneste. Men alligevel har landet - bl.a. på grund af land-
bruget - haft egentlige industribaner af betydeligt omfang.
88 sider. Kr. 53,25.

Danske jernbanefærger

Beskrivelse af samtlige jernbanefærger under dansk flag - for
og nu. Desuden signalement af DSB's bilfærger.
96 sider. Kr. 54,50.

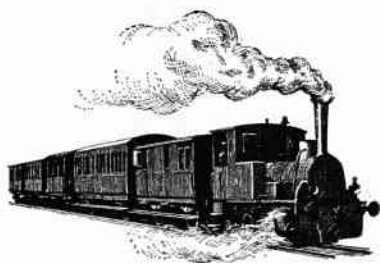


Dansk jernbanevæsen

Gennemillustreret og levende beskrivelse af jernbanevæsnet i
Danmark: Historie, organisation, drift, køreplaner, sammensæt-
ning af tog, fjerntrafik, regionaltrafik, nærtrafik, godstrafik og det
rullende materiel. Endvidere jernbaneordliste og omfattende lit-
teraturfortegnelse. 96 sider. Kr. 62,50.

clausen bøger - håndbøger du har brug for

Om jernbaner: Anlæg af modeljernbaner · Danske industribaner · Dansk jernbanevæsen · Danske jernbaner 1847-1972 · Danske lokomotiver og vogne · Farvel til dampen · Fynske jernbaner · Jernbaner på Lolland-Falster, Bornholm · Midtjyske jernbaner · Nordjyske jernbaner · Nordsjællandske jernbaner · Sydøstjællandske jernbaner · Sønderjyske jernbaner · Vestjyske jernbaner · Vestsjællandske jernbaner · Veteranbaner i Norden · Østjyske jernbaner.



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

Annonceekspedition:

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 10. 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 3. omslagsside.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

Forsidebilledet:

Endelig lykkedes det! DSBs nye »flag-skib«, litra ME 1501, kom til Danmark fredag den 5. juni 1981. Her ses lokomotivet klar til at rangere på færgen i Puttgarden. Foto: Erik Buus.

21 årgang

Juni/juli 1981

Nr. 3

Statens Järnvägar bliver 125 år

I 1981 bliver de svenske statsbaner 125 år i en tid, som kan betegnes med ikke blot jernbanernes, men hele den kollektive trafiks renæssance.

Statens Järnvägar i vort naboland Sverige er idag en transportvirksomhed, der er i rivende udvikling. Man satser på en stadig større trafiksikkerhed, bedre forbindelser og kortere rejsetider. Nyt moderne materiel med mere komfortable forhold for de rejsende indsættes i den takt, som de økonomiske ressourcer tillader det, ligesom sikkerhedsanlæggene på de svenske baner stadig udbygges og forbedres.

I jubilæumsåret har SJ 750 ellokomotiver, 279 diesellokomotiver, 347 rangerlokomotiver og -traktorer samt 382 motorvogne og motorvognstog til dagligt at fremføre mere end 5.250 tog i gennemsnit. Vognparken består af 1.610 personvogne, 43.800 godsvogne og 2.950 tjenestevogne. SJ's tog trafikerer 11.335 km bane, hvoraf 182 km er smalspor (Växjö-Västervik). Hele virksomheden beskæftiger næsten 38.000 mennesker.

Som det fremgår af de to artikler om svenske jernbaneforhold i dette nummer af Jernbanen, har der altid været nok at se på for en jernbaneentusiast på rejser i Sverige. – Mange danske jernbaneentusiaster har derfor ganske naturligt altid haft interesse i de svenske jernbaner og fulgt disse i medgang og modgang. Dansk Jernbane-Klub har gennem sit 20-årige virke også arrangeret adskillige udflugter til Sverige både for at se på veterantog, moderne sikkerhedsanlæg, nyt materiel og ved et par lejligheder også i forbindelse med nedlæggelse af jernbanestrækninger.

De svenske jernbaneklubber har gennem årene fået mange forskellige tog fra de svenske baner ud at køre igen, således at det også er muligt at se svundne tiders tog i det moderne Sverige.

Markeringen af selve jubilæet med »Jernbanekavalkaden« i Stockholm lørdag den 13. juni 1981 og med de mange damptog, der kørte i dagene før og efter denne dag i hele Sverige, viser tydeligt, at SJ's ledelse har forstået, at interessen for jernbanedrift mere eller mindre optager næsten alle mennesker. – Jubilæet er på denne måde blevet kommunikeret ud i det ganske land »ad jernbanens egne spor«.

Fra Dansk Jernbane-Klub skal der hermed ønskes de svenske statsbaner til lykke med ønsket om en god fremtid.

Ole-Chr. M. Plum.

GRAND HOTEL

Østergade 24 – Struer
Tlf. (07) 85 04 00

BYENS SPISESTED

Moderniserede værelser med bad og toilet

Tlf. på alle værelser

Fjernsynstue med Farve-TV

RESTAURANT

BANGS HAVE

helt naturligt ...

Idyllen ved Maribo Sø

I Restaurant Bangs Haves naturvenlige selskabslokaler vil De finde den smukke ramme for Deres forretningsfrokost – privatfest – foreningsarrangement. Her vil De hygge Dem, det er helt naturligt i Bangs Have.

BANGS HAVE Tlf. (03) 88 19 11
Maribo

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen
Stationsvej – Bandholm

Tænk HANSA – inden du ta'r på ferie!

BADEFERIE VED SORTEHAVET

8 dage halvpension fra kr. 1645,-
15 dage halvpension fra kr. 2445,-
– store børnerabatter!

GRÆKENLAND en uge fra kr. 2395,-
SOVJETUNIONEN:

Moskva 8 dage alt inkl. fra kr. 2345,-
Kaukasus rundrejse fra kr. 3395,-

CUBA, 18 dage, Havana – badeferie
super lavpris kr. 5745,-

MINI-ferie i DDR, torsdag-søndag:

Rostock, halvpension fra kr. 525,-
Luksus i Berlin, halvpension kr. 745,-

HARZEN 5 dage, helpension fra kr. 745,-

PRAG 9 dage, halvpension fra kr. 1745,-

**Specielt for jernbaneinteresserede:
Restpladser Ungarn – specialtur
29.8.-5.9. med masser af damp kr. 3250,-**

Alle former for specialrejser til Østeuropa/Balkan

HANSA FOLKETURIST
(01) 39 62 24
ÅBOULEVARD 80 – 2200 KØBENHAVN N

Restaurant Lysemose

Lysemose

Telefon (03) 88 02 14

Et 1. kl.s spisested

Hyggelige lokaler

Smuk udsigt

Velkommen hos IDA og MAX



LANGÅ TAPET- OG FARVEHANDL

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

Nora Bergslags Järnväg - 125 år

Af Birger Wilcke

Medens de svenske statsbaner i sommer under store festligheder fejrer sit 125 års jubilæum, er der et andet svensk jernbanejubilæum, der har været ved at blive helt overset i skyggen af storebroderens. Den 5. marts 1881 fyldte Nora Bergslags Järnvägs ældste strækning det samme antal år, hvilket jernbaneselskabet, selvom det nu er så som så med uafhængigheden af statsbanerne, har fejret med udsendelsen af et eget jubilæumsskrift.

At der overhovedet blev noget jubilæum at fejre, skyldtes i hvert fald ikke lederne af Statens Järnvägar, der gerne havde set de sidste rester af det private selskab og deres bane forsvinde, men en indsats i sidste øjeblik fra politisk side, frelste en af Sveriges ældste jernbanestrækninger fra at forsvinde.



Bofors første stationsbygning var bygget helt af træ. I sporet nærmest stationsbygningen ses tre af Karlskogabanens ældste vogne. De to personvogne blev bygget hos Scandia i Randers i 1873.

Foto fra 1870'erne.

»Nora Bergslags Järnväg 125 år en minnesskrift« er på 128 sider med et halvt hundrede illustrationer. Bogen er nydelig sat op og billederne udmærkede. For danske læsere, der intet kender til baneselskabet, er det imidlertid et handicap, at den hovedsagelig behandler banens sidste 25 år, medens der på de første 100 år, der var banens storhedstid, kun er anvendt 7 sider. Årsagen hertil er vel delvis, at der findes to ældre jubilæumsskrifter om denne periode, dels at det ikke økonomisk har været muligt at udsende en fuldstændig skildring af banens meget udviklede historie, og at man derfor har holdt sig til de mere aktuelle problemer. Det første jubilæumsskrift udsendtes i 1926 ved den ældste banestrækningens 70 års jubilæum og en nyere strækningens 50 års jubilæum. Denne bog, der er på 206 sider i stort format, giver en indgående skildring af banens forhistorie og første år, men har desværre ikke i mange år været til at opdrive for penge og findes næppe på noget dansk bibliotek. Selvom denne bog indeholder meget værdifuldt stof, er hovedværket om banen dog nok den bog, denne udsendte ved 100 års jubilæet af Claes Krantz under titlen »Järnets

Järnväg«, en smuk indbundet bog på 240 sider med en stor mængde såvel fotografier som tegninger. Desværre er heller ikke denne bog til at skaffe, men var der ikke her en god lejlighed for vor broderforening i Sverige til at udgive nye oplag i offset. Havde vi sådanne gamle jernbanebøger i Danmark, som der var mulighed for at genoptrykke, ville vi næppe tøve.

Nora Bergslag på grænsen af Värmland og Västmanland hører til Sveriges ældste bjergværksegne. Her var både store malmgruber: Dalkarlsberg, Striberg og Röberg og en mængde smeltehytter fra Grängen og Bredsjö i nord til Pershyttan, Skrekarhyttan, Snöbergshyttan og hvad de nu alle hed mod syd, de længst forglemte og forsvundne småbrug, der faldt som offer for stordriften i det nittende århundredes slutning.

Omkostningerne ved transport med heste af malm fra de afsidesliggende gruber og af jern fra smeltehytterne var i attehundredfyrrerne blevet så høje, at man så sig efter andre transportmåder ned til Mälaren og dermed til havet. Oprindeligt var der tale om en kanal, men senere blev man mere indtaget i en plan om en hestebane fra Nora, hovedbyen på egnen, der rigtignok kun havde godt 1100 indbyggere, til Örebro og den nærliggende havn, Skebäck, ved Hjälmaren, hvorfra der var kanalforbindelse til Mälaren. Inden man var færdige med at udforme disse planer opstod der imidlertid plan om et andet jernbaneanlæg, nemlig mellem Köping ved Mälaren og den lille havneplads Hult ved Vänern, et første led i en jernbane-forbindelse mellem Stockholm og Göteborg. Planerne havde kraftig opbakning både fra regeringen og fra engelsk kapital og bjergmændene fra Nora trådte derfor i forhandling med Köping-Hult Bolaget om at anvende disses jernbane mellem Ervalla og Örebro, således at folkene fra Nora kun skulle bygge en bane fra denne by til Ervalla, en strækning på knapt 18 km. Man enedes hurtigt om et samarbejde, således at banen til Nora, ligesom Köping-banen, byggedes med normal sporvidde og indrettedes



Valåsen station, der nu er nedrevet. Oprindeligt station på Vickern-Möckelns Järnväg, senere endestation for sidebanen fra Bofors.

til lokomotivdrift, således at Köpingbanen stillede lokomotiver til rådighed for driften. Bortset fra en forsinkelse, der skyldtes, at broen over Järleån ved stationen af samme navn styrtede sammen, så man måtte begynde forfra, gik anlægget godt, og den 5. marts 1856 kunne KHJs lokomotiv »Oscar« fremføre det første tog mellem Örebro og Nora. Ved anlægget var anvendt det første svenskbyggede lokomotiv »Förstlingen«, en ejendommelig toakslet skabelse, der længe var det eneste lokomotiv Nora-banen ejede.

Straks fra starten var det klart, at man ønskede banen forlænget sydpå til de mange virksomheder mellem Nora og Karlskoga, men her opstod en uheldig strid mellem interessenter i en bane vest om Svartälven og de, der ønskede banen øst om denne. Det lykkedes ikke at forene interesserne, hvilket medførte det uheldige resultat, at der byggedes en normalsporet bane på vestbredden Nora–Karlskoga Järnväg og en 0,802 m bane på østsiden: Vickern–Möckelns Järnväg, der fra henholdsvis Strömtorps station på nordvestbanen til Oslo og nabostationen Degerfors løb i nordlig retning for at skære hinanden i Vikersvik syd om Nora, hvorfra den smalsporede bane løb mod nordvest forbi Rödbergfeltet til Striberg, medens Nora–Karlskogabanan byggede en normalsporet sidebane til Striberg fra den mellem Vikersvik og Nora beliggende station Gyttorp.

Nora–Karlskogabanan overtog Ervallahabanen og dennes drift, men økonomien var dårlig som følge af den jernhårde konkurrence Vickern–Möckelns Järnväg. At Karlskogabanan forlængedes til Otterbäckens havn ved Väneren, hvorfra der var skibsforbindelse til Göteborg, hjalp på forholdene, ligesom det hjalp yderligere, at man slap for konkurrencen med smalsporsbanen, idet man i 1887 havde overtaget samtlige aktier i denne, der iøvrigt samme år forlængedes nordpå til Grängen og senere til Bredsjö station på Bergslagsbanen. Selvom der kun kørte et enkelt tog om dagen i hver retning på smalsporbanen mellem Degerfors og Striberg var det dog alligevel for kostbart med 2 banesystemer, og det økonomiske resultat vedblev derfor at være dårligt. Da banerne imidlertid fik en ny trafikchef i 1903, Olof Bärnheim, lyste det, idet denne opgjorde en ny plan for egnens trafik. Smalsporbanen Striberg–Bredsjö ombyggedes til normalspor, og den smalsporede bane Degerfors–Vikersvik–Striberg ned-



Kort over banerne i Nora Bergslag. Fra bogen »Nora Bergslags Järnväg 125 år - en minnesskrift«.

lagdes, idet dog strækningen fra Dalkarlsberg grube til Vikersvik og videre til Rödberg grube bevaredes af hensyn til malmtransporterne og der anlagdes et omlastningsanlæg i Vikersvik. Endelig byggedes en 4 km lang normalsporet sidebane fra Bofors til Valåsen af hensyn til det stedlige jernbrug. De gamle selskaber sloges samtidig sammen i ét selskab, der fik navnet »Nora Bergslags Järnväg«.

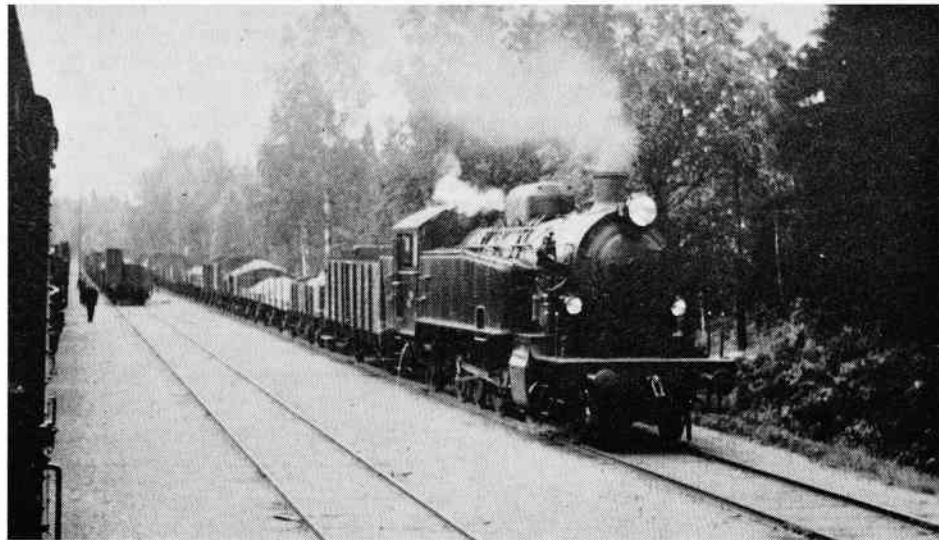
På banen til Valåsen nedlagdes persontrafikken omkring 1930, idet denne overtoges af Karlskogas lokaltrafik, medens persontrafikken til Dalkarlsberg fortsatte til 1940, idet der det sidste år dog kun var ialt 136 passagerer. Da gruben nedlagdes i 1948 ringede klokkerne for den smalsporede bane, der blev revet op i 1953, da malmlagrene var udtømte.

Nora Bergslags Järnväg var først og fremmest en godsbane dels for de store industrier i Karlskoga og Bofors, der gennem årene har udviklet sig i eksplosiv grad, dels for gruberne, dels for jernbrugene. Efter at både gruberne ved Dalkarlsberg og Striberg er lukkede som uøkonomiske er malmtrafikken imidlertid faldet bort. Tømmertransporterne blev herefter af større betydning, men disse har også været stærkt faldende på grund af lastbilkonkurrencen.



Sidebanetoget til Valåsen med 1-C lokomotiv i Bofors, 1935.

Togkrydsning i Kortfors i 1935. Toget til højre i billedet fremføres af NBJ 16, der blev leveret i 1928 fra Nydquist & Holm i Trollhättan.



Persontrafikken, der opretholdtes med 2-4 blandetog i hver retning, kunne ikke stå sig i konkurrencen med landevejstrafikken, da bilerne slog igennem i tyverne. Allerede i begyndelsen af trediverne begyndte man derfor at supplere toggangen med rutebiler ad landevejen. I 1935 var der således to busforbindelser og to togforbindelser mellem Nora og Karlskoga. Endvidere udbyggedes et vidtstrakt fodenet af rutebillinier til Grythyttan til erstatning for den nedlagte Svartälvs Järnväg, til Örebro, til Dal Karlsberg m.v. og endelig indførtes skinnebusdrift efter 2. verdenskrig. I 1960 afløstes de sidste damptog af skinnebusser. Allerede i 1957 indskrænkede man dog skinnebuskørslen på Bredsjölinien til 3 gange ugentlig og i 1963 inddrog de sidste søndagstog. Den 18. maj 1966 gik den sidste skinnebus på Bredsjölinien og den 21. maj den sidste på hovedlinien fra Ervalla til Otterbäcken.

I trediverne indkøbtes et stort antal traktorer og i halvtredserne diesellokomotiver, senest i 1965-66 to MaK-lokomotiver på 1300 hk, hvorefter damplokomotivdriften i hovedsagen ophørte.

Banen blev som en udpræget industribane ikke overtaget ved statsovertagelsen af de øvrige baner. Da der imidlertid ikke som i Danmark fandtes egentlige støtteordninger for de resterende private jernbaner, blev dette katastrofalt for banen i halvfjerdsenerne, da denne ramtes af den ene modgang efter den anden. Medens godstrafikken i 1965 var oppe på sit største omfang 875.000 t, var den i 1978 og 79 nede på 310.000 t, medens antallet af tonkm var sunket endnu mere fra 40 millioner til 10 millioner, hvilket hang sammen med, at hovedparten af trafikken nu udgjordes af trafik til og fra Bofors og Karlskoga, der kun havde en trafiklængde til Strömtorp på 12-15 km. Udover denne var der kun en virkelig betydelig trafik fra Nobels dynamitfabrik i Gyttorp, medens trafikken over Nora var stærkt svindende. I 1977 ramtes banen af en oversvømmelse, der skyllede banedæmningen bort syd for Bredsjö. Omkostningerne herved ville blive så betydelige, at man besluttede at unklade reparationsarbejderne og i stedet snarest muligt nedlægge Bredsjölinien. De to store diesellokomotiver solgtes til Odsherreds Jern-

bane i Danmark for at bedre på likviditeten, medens man allerede tidligere af samme grund havde skaffet sig af med selskabets buslinier.

Banen var for mange år siden blevet overtaget af Broströmkoncernen, der som rederi havde interesseret sig for Otterbäckens havn og fået banen med i købet. De var nu interesserede i at blive af med banen, der gav et underskud på 2 mill. kr. i 1977 og tilskrev regeringen om tilladelse til at nedlægge strækningen Gyttorp-Bredsjö og Gyttorp-Karlskoga, samt om at SJ ville overtage de resterende strækninger. SJ fik i opgave af ministeriet at undersøge de økonomiske konsekvenser af det foreslåede.

SJs svar kom som en bombe for de ansatte, idet man nemlig ville nedlægge hele banen, bortset fra de 15 km mellem Bofors og Strömtorp. Man ville intet betale for banen og kun overtage 6 ansatte. Selskabet afslog ret naturligt SJs tilbud og anmodede om tilladelse til at nedlægge hele banen.

Da banen var af meget stor betydning for egnens industri, blev man i regeringen lige så konsterneret som i selskabet over SJs holdning og tilbagekaldte SJs mandat til at forhandle sagen, idet man i stedet overdrog det private selskab AB Svensk Bilprovning at foretage en undersøgelse. Efter forhandlinger med personale, industrier og kommuner lykkedes det nu at komme frem til en fornuft-

Skønhed som De ikke aner,
findes langs private baner

dig løsning, idet man enedes om, at staten overtog banerne og opretholdt driften på strækningen Gyttrup-Karlshoga-Otterbäcken, medens man indstillede driften på strækningen Gyttrup-Nora-Ervalla. Overtagelsen fandt sted fra 1.1.1979, hvorefter NBJ fungerer som et datterselskab til SJ med særskilt økonomi. Likviditeten var dog dårlig i det nye selskab, og man skyndte sig derfor med at oprive strækningen til Bredsjö og sælge skinnerne bl.a. til Høng-Tølløse Jernbane i Danmark, som svenskerne skriver: »Lyckligtvis kunne man sälja rälsen precis innan järnpriserna sjönk«.

Hvis man kendte Nora Bergslags Järnväg i trediverne er det kun en bleg afglans, man i dag kan få at se, men hel-

digvis lykkedes det da at redde banen, og allerede ved statsbanefestlighederne i sommer vil man kunne opleve et persontog igen på de skønne strækninger ved Järle og langs Svartälven, fremført af NBJs eget sidste lokomotiv.

Foreningen »Nora Bergslags Veteran Järnväg«, der er stiftet med det formål at køre mellem Nora og Ervalla og åbne museum i Nora, er nu en realitet og yndere af Maria Lang vil igen kunne komme til hendes elskede Skoga med damptog. Det er vel endnu ikke helt klart om planerne om et jernbanemuseum i de store remiser og værksteder samt i den pompøse stationsbygning kan realiseres, men fremtidsudsigterne synes lyse med den indstilling, man har i Sverige overfor museumsbaner.

Dampfeisenbahn Weserbergland

Af Ole Edvard Mogensen

Dampfeisenbahn Weserbergland, DEW, trafikerer på sommersøndage den private godsbane Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, RSTE med veteran tog.

I år 1900 blev den lille lokalbane (20,4 km) RSTE åbnet som bindeled mellem Schaumburger Land og byerne Rinteln og Stadthagen. Banen gennemløber et stærkt kuperet og skovklædt landskab, og betegnes som værende en af de smukkeste jernbaner i Nordtyskland. På den første del af strækningen fra Rinteln op til Steinbergen er der således en stigning på 1:57, ligesom der findes flere imponerende broanlæg.



Damptog i Rinteln Nord med DEW-lokomotivet »Graf Bismarck XVI«, den 3. august 1980. Foto: Ole Edv. Mortensen.

RSTE har gennem tiderne haft og har stadig store gods-transporter for glasværkerne og stenbruddene i banens opland. Flere af disse virksomheder har store sidespor-anlæg.

Persontrafikken har banen måttet afgive til landevejene; sidste personførende tog kørte i 1965.

Idag er RSTE et datterselskab af Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft, DEG, og fremtræder som en moderne privatbane med en gennemrationaliseret drift. Obernkirchen er toglederstation og har radioforbindelse med togene. Normalt køres et godstogspar på hverdage, men ekstratog forekommer ofte, når de store sidesporkunder har behov derfor. Mere sjældent, men dog forekommende er tog medgivet skydelokomotiv og en togvægt på op til 2000 tons!

RSTE råder over tre fireakslede MaK diesellokomotiver, men herudover anvendes fra tid til anden lånte lokomotiver fra andre DEG-baner.

I 1974 påbegyndte den i 1972 stiftede forening DEW lejlighedsvis veteranogskørsel på RSTE. Siden 1977 har der været kørt regelmæssigt hver 1. og 3. søndag om måneden i tiden maj-oktober.

DEW ejer to trekoblede og to firekoblede damplokomotiver, der alle tidligere har været anvendt på forskellige industribaner. Endvidere har DEW af Deutsche Eisenbahn-Verein lånt et lille tokoblet damplokomotiv med opretstående kedel. Endelig ejer DEW en toakslet motorvogn bygget af Linke-Hoffmann-Busch, samt en del person- og godsvogne. DEWs damplokomotiver henstår i Rinteln, desværre ikke alle under tag – et tilbagevendende problem for utallige veteranbaner. Fra Rinteln Nord udgår også banens tog, hvoraf fire fremføres med damptrækraft. Køreplanen indeholder et enkelt tog fremført af motorvognen. Den gældende køreplan er normalt optaget i DBs sommerkøreplan, plan nr. 262.

Selv om der er tale om en lille bane, der normalt ikke påkalder sig den store opmærksomhed, er der alligevel en del interessante ting at se på, uanset om banen besøges på en hverdag eller en søndag, og et besøg kan absolut anbefales, også på grund af den meget smukke natur banen gennemløber.

Endagstur til Sydsverige

af Bent Buus, Erik Buus og Jan Lundstrøm

Jernbanerne i Sverige er i dag præget af elektrisk drift på hovedstrækningerne og mange nedlagte landstationer; der er dog stadig enkelte sidebaner med lokaltrafik. Trækraften er væsentlig mere varieret i Sverige end i Danmark – på et besøg i Sverige vil man kunne se alt fra elektriske lokomotiver med kobbelstænger fra trediverne til moderne diesel- og el-lokomotiver fra firserne.

I Sverige er godstrafikken betydelig mere intensiv både på hoved- og sidestrækninger end i Danmark; derimod har persontrafikken især på sidestrækninger ikke den samme høje intensitet.

Generelt byder strækningerne på mange virkelig gode fotosteder; men som så mange andre steder må det desværre erkendes, at en fotosafari – blandt andet på grund af nedlagte landstationer – bedst gennemføres i bil.

I det følgende vil vi forsøge at fortælle, hvor man især kan se de enkelte lokomotiv- og motorvognstyper. Grænsen for vor beskrivelse er, hvad man kan nå på en én-dagstur fra Sjælland – det kræves dog i visse tilfælde, at man står meget tidligt op. Endvidere omfatter beskrivelsen hovedsageligt kun trækraftstyper, der kan ses i strækningkørsel – enkelte litra, der kun findes i få eksemplarer i området er heller ikke medtaget.



Ellokomotiver

Da & Du2: '1C1'

Af D-lokomotiver kan man se Da og Du2. Du2-erne er bygget i perioden 1934–43, og de anvendes i internationale eksprestog Trelleborg–Malmö, i godstog på hovedlinier – normalt i dobbelttraktion – samt i visse persontog på linien Göteborg–Alvesta–Kalmar/Karlskrona. Godstoget fra Åstorp over Kattarp til Höganäs er blandt de mere specielle opgaver, idet afsnittet fra Kattarp til Höganäs er en af de få rene godsbaner i Europa, der er elektrificeret, og det endda selvom der kun køres ét godstog i hver retning om dagen. En nyere variant af Du2-erne er Da-erne fra 1952–57. De kan i »vores« område normalt kun ses i godstog på de fleste elektrificerede strækninger – ligeledes i dobbelttraktion. Ønsker man at se de gamle kobbelstanglokomotiver af type Du2, skal man ikke vente alt for længe, da der udrangeres ca. 15 om året, således at den sidste Du2 forsvinder omkring 1990. Pr. 1. januar 1981 findes 142 Du2 og 89 Da.

F: '1Do1'

Dette lokomotiv fra 40-erne, der er konstrueret efter idé fra mellemkrigstidens tyske rigsbaners E 18 (= DB 118 = DR 218), er det første rigtige svenske elektriske eksprestogslokomotiv, og det tilhørte tillige den første generation af lokomotiver med enkelt-akseltræk ved SJ. Typens

primære opgave er for tiden at fremføre de fleste gennemgående persontog på strækningen Göteborg–Alvesta–Kalmar/Karlskrona. Af andre opgaver kan nævnes erstatning for udfaldne Rc og fremførelse af en del persontog diverse steder i Midtsverige. Af de oprindelige 24 lokomotiver er der nu 15 tilbage, og efter en forventet udrangering af 3–4 lokomotiver årligt skulle det sidste tages ud af driften omkring 1985.



El-lokomotivet SJ F 629 med tog 381 mellem Alvesta og Gemla den 11. juni 1980. Foto: Bent Buus.

Hg: Bo'Bo'

Dette lokomotiv med centralt placeret førerhus anvendes til lokale godstog og til rangering. I Skåne anvendes det omkring Åstorp (bl.a. til/fra Helsingborg Godsbanegård) og omkring Hässleholm. I Göteborg findes en del af disse lokomotiver – her i en udgave der er ombygget til dobbelttraktion og derfor kaldet Hg2. De anvendes bl.a. i nærtrafikken fra Göteborg til Alingsås. De pågældende nærtrafiktog formeres af en Hg2 i hver ende med 4 personvogne af litra B6 imellem; disse vogne kendes fra OHJ, der har købt og ombygget 2 af disse (OHJ B 234 og OHJ B 235). I Malmö trafikdistrikt forefindes 4 Hg og i Göteborg 23 Hg/Hg2.

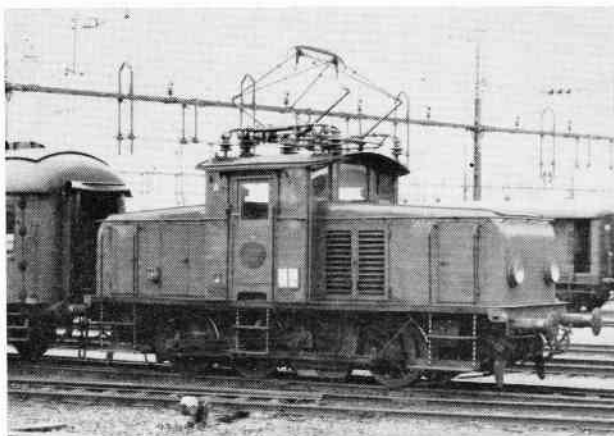
Ma: Co'Co'

Ma er SJs eneste 6-akslede elektriske bogielokomotiv. Den sydligste anvendelse af det er i Göteborg, hvortil det så vidt vides kun anvendes i godstog. Pr. 1. januar 1981 havde SJ 30 eksemplarer af typen.

Rc: Bo'Bo'

Rygraden i SJs lokomotivpark udgøres af dette moderne thyristor lokomotiv, der har været forbillede for lokomo-

tiver til en del andre europæiske jernbaner, f.eks. NSB, ÖBB, JZ og CFR – på det sidste har det amerikanske selskab Amtrak ligeledes anvendt denne type som forbillede til en ny generation ellokomotiver. Indtil nu findes lokomotivtypen hos SJ i 4 versioner – betegnet Rc1, Rc2, Rc3 og Rc4 – og en 5. version er bestilt; udefra kan der ikke ses forskel på de 4 typer, med mindre man har et godt øjemål, for bortset fra at Rc1 er 50 mm kortere end de 3 andre typer, ligger forskellen i forskellig udveksling og afvigende elektriske komponenter. I det sydlige Sverige anvendes de i al slags togfremførelse på praktisk taget alle elektrificerede strækninger bortset fra Göteborg–Alvesta–Kalmar/Karlskrona. I øjeblikket haves omkring 225 eksemplarer af typen, og der forventes anskaffet ca. 18 hvert år fremover – man skal med andre ord være meget uheldig, hvis man på en Sveriges-tur ikke skulle få en Rc at se.



Rangerlokomotivet SJ Ub 260 fra 1933 rangerer på Göteborg C, 31. marts 1980. Foto: Jan Lundström.

Ub: C

Her er der tale om ca. 90 kobbelstangs-rangerlokomotiver, der er bygget fra 1930 til 1950, og de kan ses på de fleste større stationer, blandt andet i Malmö, Helsingborg (på rangerbanegården, der ligger ca. 2 km syd for Helsingborg C), Hässleholm, Göteborg, Alvesta og Trelleborg. Fra 1986 forventes 6 stk. udrangeret årligt, således at der ved

udløbet af dette årti vil være ca. 60 tilbage. Typen forventes erstattet af nye elektriske bogie-rangerlokomotiver; man har altså ikke til hensigt at gå over til rangering med diesellokomotiver, som det f.eks. har været tilfældet i Vesttyskland.

NSB EI 16 & EI 13: Bo'Bo

I Göteborg er der mulighed for at se norske ellokomotiver af typerne EI 16 (det norske Rc-lokomotiv) og EI 13, der fremfører nogle af togene mellem Göteborg og Oslo.

El-motorvogne

X5: 2'Bo' + 2'2' + Bo'2'

X8: 2'Bo' + 2'2' + 2'2' + Bo'2'

For at blive ved Göteborg-området nævner vi X5 og X8, der er 3- hhv. 4-vognstog fra 1947–48. De anvendes i nogle lokaltog fra Göteborg mod nord. Omkring 1987 skulle de være taget ud af driften – de anvendes i øvrigt meget uregelmæssigt.

X6: 2'2' + Bo'Bo' + 2'2'

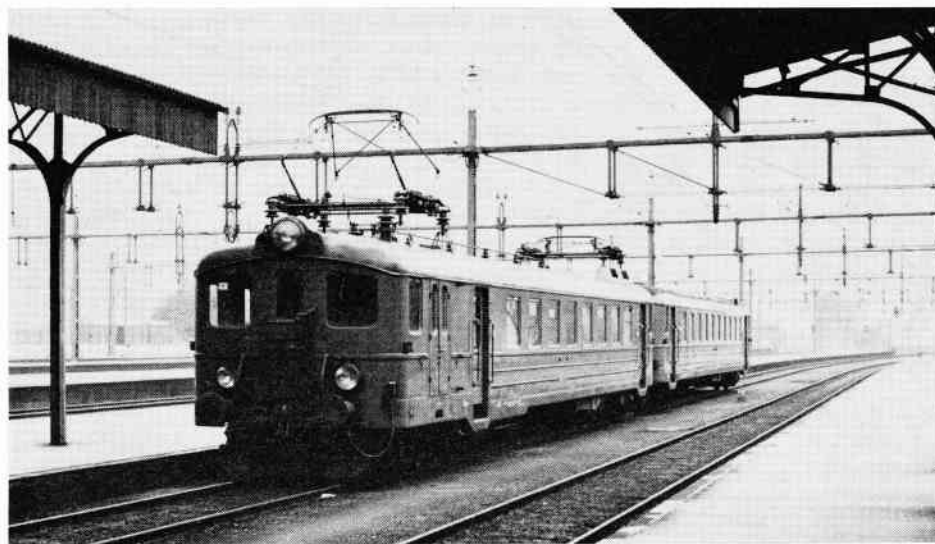
Disse 3 3-vognstog anvendes i samtrafik med de tidligere nævnte Hg2 i Göteborgs lokaltrafik. Typen er bygget i 1960, og den forventes at forsvinde ca. 1985, hvor den formentlig erstattes af en ny type elektriske motorvogne X10, der også skal indsættes i lokaltrafikken i Skåne.

X7: 2'Bo'

Anvendelsen af disse motorvogne fra omkring 1950 indskrænker sig til lokaltrafikken omkring Göteborg og Malmö, bl.a. fra Malmö til Eslöv. Heller ikke denne type går en sikker fremtid i møde; de nuværende 7 eksemplarer i Göteborg og 9 i Malmö forventes at være væk i 1986.

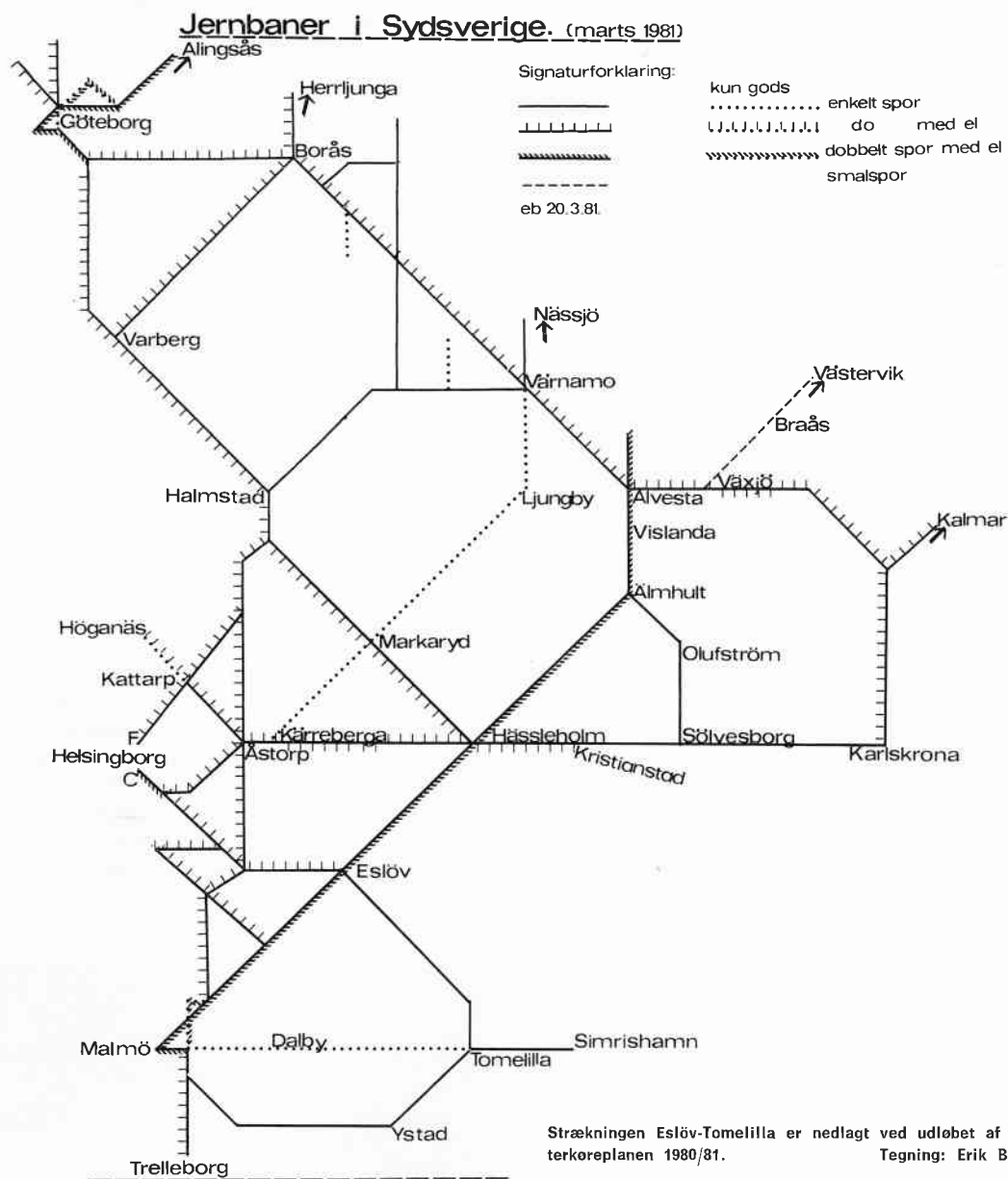
X9: (1A)' (A1)' + 2'2' + 2'2' + (1A)' (A1)'

Disse motorvognstog, der er kendt under navnet »paprkatog«, har iflg. DJKs bog om OHJ været forbillede for de danske privatbaners lynettetog. En del af disse tog kører lokaltog mellem Malmö og Helsingborg C, Malmö-



Tog mod Eslöv på Malmö Centralstation med SJ X7 229 og UB 7X, 23. oktober 1975.

Foto: Erik Buus.



Hässleholm-Kristianstad og i Göteborgområdet. I Malmö har man 11 togsæt, og i Göteborg er der 3 sæt.

X17: 2'Bo'

Her er der tale om en elektrisk variant af de fra de danske privatbaner kendte »svenske skinnerbusser« – også kendt under navnet »daddelæsker«. De 4 skinnerbusser, der hører hjemme i Göteborg, trafikerer strækningerne Varberg-Borås-Herrljunga og Borås-Göteborg. Udrangeringen forventes at ske i slutningen af 1980-erne.

Diesellokomotiver

T21: D

I årene 1955-58 anskaffede SJ fra MaK 54 middelsvære diesellokomotiver med kobbeltænger, der meget ligner de danske privatbaners MaK-lokomotiver fra 50-erne. Ty-

pen kan bl.a. ses i Halmstad, Malmö og Trelleborg. Af de nuværende 53 lokomotiver vil der i de kommende år udrangeres 6 årligt, således at det sidste udrangeres i 1990.

T43: Bo'Bo'

Hører man et lokomotiv af denne type, kunne man let få den opfattelse, at man stod i nærheden af en af DSBs MX-ere – de er nemlig forsynet med motorer af samme type, og de er bygget i samme periode hos NOHAB. I Halmstad er stationeret 19, der anvendes til fremføring af godstog på Halmstad-Nässjö med tilhørende sidestrækninger og til de fleste gods- og nogle persontog på strækningen Kristianstad-Karlskrona, hvor der til opvarmning af persovognene anvendes generatorvogne. Som en specialitet kan nævnes godstogene på sidestrækningen Olufström-Älmhult (-Alvesta), hvoraf i hvert fald et af togene er et helt med Volvo-containerne.



SJ T43 220 i tog 7735 mellem Karlskrona og Nättraby, 8. april 1980.
Foto: Erik Buus.

T44: Bo'Bo'

Nu har vi fat i T43-erens videreudvikling, der kan ses i hele Sverige i godstog og tung rangering. For tiden har SJ 90 stk., og der er planlagt anskaffelse af yderligere 50 i løbet af dette årti. Det anvendes i godstog på f.eks. Malmö-Ystad, godsbanen Malmö-Dalby og omkring Göteborg, hvor det ligeledes anvendes i rangering.

V4: C

Endelig har vi fået fat i en type, der kun findes i Skåne, hvor den anvendes til rangering i Malmö, Ystad, Helsingborg og til lokalgodstog fra Malmö i retning mod Ystad. Det drejer sig om et moderne dieselhydraulisk lokomotiv, der er bygget hos Henschel i 1972-73 i 10 eksemplarer. I Jernbanen 7-8/73, side 17 kan der ses et foto af et par af lokomotiverne.

V5: C

V4-eren er blevet videreudviklet til V5-eren, der i 1975-78 af SJ blev anskaffet i et antal af 40 stk., der bl.a. anvendes i Göteborg og Borås til rangering og lokalgodstog.

Tp: 1'C1' sporvidde 891 mm

Turen er nu kommet til det nok mest spændende lokomotiv i hele gennemgangen – det smalsporede MaK kobbelstanglokomotiv fra første halvdel af halvtredserne. Af de oprindelige 25 lokomotiver er der 4 tilbage i SJs lokomotivbestand, og deraf finder vi de 2 i Växjö, hvor et af dem anvendes i et dagligt (tir-fre) godstog fra Växjö til Volvo BMs fabrik i Braås – dette godstog består udelukkende af normalsporede godsvogne på transportører. Strækningen, som godstoget kører på, er kurverig, og den gennemløber et smukt og varieret smålandsk landskab.

Z65: B

Dette lokomotiv er med sine 102 eksemplarer SJs talrigeste større rangerlokomotiv. Det anvendes til rangering i flere mellemstore byer og til lokalgodstog, hvoraf vi kan

anbefale lokalgodstogene omkring Markaryd, hvor den for persontrafik nedlagte jernbane (Åstorp-) Kärreberga-Markaryd-Ljungby-Värnamo følger E4.

Dieselmotorvogne

Y1

I marts 1981 er den første af Y6/Y7/Y8-ernes efterfølger kommet til Halmstad – det er en FIAT-konstruktion, der har sit forbillede i de italienske statsbaners motorvogne af type ALn 668. I den første tid motorvognene er i Halmstad, skal de bruges til uddannelse af personale, og de vil blive anvendt til fremføring af enkelte tog Halmstad-Nässjö, hvor de fra sommerkøreplanen forventes at overtage hovedparten af trafikken. Af de oprindeligt bestilte motorvogne er i begyndelsen af marts 1981 52 (ud af 70) leveret fra FIAT og 15 (af 30) fra Kalmar Verkstadsaktiebolag. Bestillingen er nu blevet ændret, således at de sidste 12 motorvogne fra FIAT leveres med pakrum – disse vogne får litra YF1. (Billede af Y1 findes i Jernbanen 3/80, side 91.)

Y3: B'B'+2'2'+ ... +2'2' eller B'B'+2'2'+ ... 2'2'+B'B'

»Kamelen« er øgenavnet for dette delvist to-etagers motorvognstog, der i øjeblikket (foråret 1981) fremfører gennemkørende tog Malmö-Hässleholm-Karlskrona. Udrangeringen forventes at ske omkring 1985, altså kun knap 20 år efter bygningen. Det nævnte øgenavn har det fået på grund af puklerne med passagerafdeling på 1. etage på styre- og motorvogne.



SJ Y3 - fire mellemvogne - Y3 med tog 283 ved Sandbäck, 8. april 1980.
Foto: Jan Lundström.

Y6, Y7 & Y8: B'2'

De i Danmark så udbredte »svenske skinnebusser« kan stadig ses i Sverige, hvor de bl.a. trafikerer Malmö-Ystad-Simrishamn, Eslöv-Tommelilla (kun til sommerkøreplanen '81, hvor denne strækning nedlægges for persontrafik), Sölvesborg-Älmhult og Halmstad-Nässjö. På banerne ud fra Malmö og Halmstad køres der med indtil 4-5 enheder i hvert tog. Oprindeligt var det meningen, at typerne skulle afløses af motorvogne af type Y1 fra ca.

1981; men på grund af passagertilgangen og Ylernes børnesygdomme kan skinnebusserne først omkring 1984 forventes afløst helt af nye motorvogne i Sydsverige.

Yp: (1A)' (A1)'

På denne under »Tp« omtalte smalsporsbane ved Växjö er der også persontrafik – det er den eneste smalsporede bane i Nordeuropa, der har det – og denne trafik klares af Yp-erne. Banen går fra Växjö til Västervik, og den er nærmere omtalt i Jernbanen 4/77, side 81–82. Iflg. SJs langtidsplaner skal disse skinnebusser udrangeres ca. 1985, hvorfor persontrafikken på denne strækning på længere sigt er i fare, idet der for tiden ikke arbejdes på en ny smalsporet skinnebus.

Som en yderligere specialitet kan nævnes SJs filialværksted i Vislanda, hvor hovedparten af SJs udrangerede materiel ophuges – her er der med andre ord mulighed for

at se lokomotivtyper, som det ikke længere er muligt at se i drift, herunder med lidt held også damplokomotiver. På hverdage kan man normalt let få lov til at fotografere på området.

På en jernbanesafari i Sverige er der et par nyttige hjælpemidler, som man bør huske: en grafisk køreplan, den gyldige kan købes gennem Svenska Järnvägsklubben, et kort, anbefalelsesværdigt er »KAK bilatlas«, der kan lånes på biblioteket, og sidst men ikke mindst lommebogen »Svenska lok och motorvagnar«.

For de videbegærlige kan endvidere anbefales følgende tidsskrifter:

»TÅG«: SJK, Box 124, S-101 21 og

»Ånghvislan« (kun for de specielt interesserede): Box 5039, S-580 05 Linköping; de udkommer 10 gange om året hhv. 1 gang om ugen.

OM VALBY GASVÆRK

i anledning af lokomotivet »Valby Gasværk Nr. 2« (ØG 3) s 75 års jubilæum

Af Birger Bruun

Den 2. marts 1903 bevilgede Københavns Borgerrepræsentation 6.080.000 kr. til opførelse af Valby Gasværk, som skulle ligge på en allerede indkøbt grund ved Vigerslev.

Efter planerne skulle det nye gasværk indrettes med fire ovnsystemer, hver med en kapacitet på ca. 85.000 m³ gas i døgnet, ialt altså 340.000 m³ i døgnet. Gasværket blev dog i første omgang kun udført med et ovnanlæg med dertil hørende apparater, og blev således sat i drift den 27. november 1907.

Kullene til det nye gasværk skulle via en fem kilometer lang jernbane transporteres fra den nye gasværkshavn ved Kalvebod Brygge til værket. Transporten skulle foregå i jernbanevogne, der hver kunne rumme 10 t, og et kultog skulle højst bestå af ti vogne, således at der kunne transporteres 100 t kul pr. tog.

Til kulbanen, der anlagdes med normal sporvidde (1435 mm), blev der i 1904 givet en bevilling på 202.000 kr. Det var desværre ikke nok, idet den samlede udgift til kulbanen i 1906 blev opgjort til 224.887,71 kr. Anlægget af selve gasværket var løbet op til 6.877.466,86 kr.

Til driften af banen indkøbtes tre damplokomotiver, der var tokoblede. Lokomotiverne, der byggedes af Hanomag i Tyskland, leveredes i 1906 med byggenumrene 4725–4727, litereret Valby Gasværk 1–3. Desuden blev der anskaffet 30 åbne kulvogne, der byggedes af Arlöf i Sverige.

Foruden selve kulbanen fra gasværkshavnen til gasværket anlagdes der på gasværksgrunden et internt tipvognsspor



Valby Gasværk nr. 2 i remisen på Valby Gasværk. Foto: P. Adamsen.

med en sporvidde på 600 mm. Som trækraft til denne lille bane anskaffedes et saddeltanklokomotiv fra W. & G. Bagnall, Stafford i England. Dette meget lille lokomotiv med en total længde på 3260 mm, en vægt på ca. 4 t og en drivhjulsdiameter på 430 mm, blev bygget i 1907, og det eksisterer stadig, nu udstillet på Teknisk Museum i Helsingør. Da fyrkassen går næsten helt op til førerhusets bagvæg, kunne fyringen ikke ske på normal vis, men måtte ske gennem en lem i førerhusets bagvæg, når maskinen holdt stille. Der var ingen kulkasser, så rundt omkring på gasværksgrunden lå der små kulbunker ved siden af sporet til at fyre med!



Valby Gasværk nr. 2 med tomme kulvogne på vej mod havnen.

Foto: P. Adamsen.

Liniebeskrivelse

Men tilbage til den normalsporede kulbane. Nede ved gasværkshavnen var der opstillet tre dampkraner, som skrævede over sporene. Der var liggere på kranerne, og de kunne slås ud over skibene, når de lå til kaj. På ud-liggerne kørte en vogn, hvori grabben hængte. Disse kraner blev forsynet med damp fra H. C. Ørstedsværket. Kranerne kunne dog ikke bevæge sig hen ad kajen ved egen kraft, men måtte trækkes med en wire, som blev lagt omkring en pullert på kajen og så fastgjort til et lokomotiv, som så kunne flytte kranen.

Fra havnen gik den 5 km lange bane forbi Statsbanernes centralværksted og Sydkrogen, og krydsede Enghavevej i niveau. Her var det ikke altid et let job for de to mand, der skulle standse trafikken. Særligt slemt var det i myldretiden, for beboerne fra Sydhavns-kvarteret var et folkefærd for sig, og de havde nu ikke lyst til at vente på, at togene skulle passere, når de kom fra arbejde og skulle hjem til »lillemor«. Senere blev stedet forsynet med »pneumatiske bomme«, som det dengang hed i fagsproget.

Ved Enghavevej blev også Sporvejenes linie 3 krydset efter 1915, da denne linie forlængedes fra Enghave Plads til Frederiksholm. Kulbanen fortsatte syd om Vestre Kirkegård for straks herefter at passere Trekronergade i niveau sammen med godsbanesporet. Begge spor blev fort under Gl. Køgevej, og kulbanen førtes forbi et sidespor, der førte ind til Vesterbros Tagpapfabrik. Dette sidespor blev betjent med en speciel trækraft. Der var nemlig et spil inde på fabrikken, og med en wire trak man vognene ud og ind ad fabrikken. Det var en yndet sport for gasværkets folk at køre denne wire over, når man havde glemt at trække den ind på fabrikken. Umiddelbart før gasværket passerede banen den i forbindelse med gasværkets opførelse nyanlagte Retortvej.

Driften omkring 1945

Lad os se lidt på, hvordan hverdagen formede sig for de små lokomotiver. Små skal måske nok stå i »gåseøjne«, for helt små var de nu ikke trækraftmæssigt set, hvilket

man nok også vil få en fornemmelse af, når man gøres bekendt med, hvad de egentlig kunne formå.

Når der skulle komme skib til havnen, blev der meldt fra Drogden, at skibet var på vej, hvilket var signal til, at forberedelserne til kørslen med kultogene kunne begynde. Lokomotiverne blev fyret op og klargjorte. Så snart skibet var kommet ind i havnen, blev det første kultog med 10 vogne sendt afsted til havnen. Når 1. maskines tog var nåkommet til havnen, og der var »meldt tilbage«, kunne 2. maskine afsendes ligeledes med 10 vogne. Umiddelbart efter Vasbygade var der etableret et omløbsspor, så der kunne foretages omløb, således at toget normalt blev skubbet ud på kajen. Alt efter hvor langt man var nået med læsningen af det tog, der allerede holdt under kranerne, kunne omløbet med det andet tog udsættes. Ventetiden blev ofte brugt til, at man med »tom maskine« kørte fra stammen ved omløbssporet og ud på kajen, hvor marketeriet lå. Her kunne personalet så »skylle støvet ud af halsen«.

Så snart læsningen af toget var så langt fremskredet, at der kun manglede to vogne, blev dette meddelt til lokomotivføreren, eller som han blev kaldt »togføreren«, der så begyndte at lægge fyr til hjemtransporten, og alt efter hvor godt venskabet med kranføreren var, kunne dette venskab gøres værre eller bedre, alt efter den farve og tykkelse røgsojlen, der blev sendt til vejrs fra skorstenen, havde. Mange gange har en kranfører sikkert »taget sin stilling op til overvejelse«.

Når toget var fuldt lastet, gik det afsted til gasværket med de 10 vogne, som hver vejede 20 tons fuldt lastet, og nu vil den opmærksomme læser forlængst have udregnet, at lokomotivet kørte afsted med 200 tons.

Næste maskine kunne trykke sine vogne ud på kajen, når toget havde passeret omløbssporet. Ved Gl. Køgevej blev der fløjtet fra det tog, der var på vej fra havnen. Det var signal til, at 3. maskine skulle gøre klar, og når 1. maskine var ankommet til gasværket, kunne 3. maskine afgang med sit tog.

DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt



FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 3 . 1981

NYT FRA BESTYRELSEN

TILFØJELSE TIL REFERATET AF DEN ORDINÆRE GENERALFORSAMLING, SØNDAG DEN 22. MARTS 1981.

Til det af dirigenten godkendte referat skal der - på given foranledning - hermed tilføjes følgende:

Under PUNKT 6: INDKOMNE FORSLAG:

Der skal gøres opmærksom på, at forslaget om nedsættelse af et samarbejdsudvalg for alle danske jernbaneklubber og veteranjernbaner blev trukket tilbage af forslagsstillerne, da det blev oplyst af Hans Jørgen Frøberg, MHVJ, at et samarbejde var i gang med flere klubber om bl.a. fælles indkøb m.v.

På bestyrelsens vegne

Oscar G. Meyer

KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

Lørdag den 12. september 1981 og søndag den 13. september 1981 arrangeres der Mo-udflugt fra Fredericia til Kappel, Sønderborg og tilbage til Fredericia i anledning af strækningen Flensborg-Kiels 100 års jubilæum.



Planen for udflugten ser således ud:

Lørdag den 12. september 1981:

Fredericia	afg.	6.52
Kolding	"	7.11
Vojens	"	7.49
Padborg	"	9.15
Flensborg	ank.	9.24
Flensborg	afg.	9.45
Süderbrarup	ank.	10.05.

Der optages rejsende i Fredericia, Kolding, Vojens og Padborg. Toget kører som arbejdstog Vojens-Tinglev for fotografering m.v.

Lørdag den 12. september 1981 vil der være mulighed for at købe morgenkaffe med frisk morgenbrød i toget fra Fredericia for kr. 10,- pr. person, som kan betales i toget.

Køreplanen for resten af dagen ser således ud:

	Damptog		Mo-tog	
	ank.	afg.	ank.	afg.
Süderbrarup	-	11.45	-	10.50
Kappel	12.30	14.00	11.35	12.45
Süderbrarup	14.40	15.00	13.15	13.30
Kappel	15.35	16.00	13.55	
Süderbrarup	16.40	17.20		
Kappel	18.00			

I Kappel vil der være mulighed for "billige" indkøb, idet forretningerne først lukker kl. 13.00 om lørdagen. Der er ca. 10 minutters gang fra stationen.

Togene oprangeres således:

Fredericia - Flensborg og Süderbrarup - Kappel - Süderbrarup: Mo-Abhl-Bghl-Mo

Flensborg-Süderbrarup:MO-Abhl-Bghl-Mo-A(DB).

Damptog: F 654 med enten C11-Cle eller to norske træbogievogne.

Overnatning sker i Kappel på dobbeltværelser u. bad, men med morgenmad. Aftenen er til fri disposition - evt. fremvisning af medbragte film eller dias. Medbring selv fremviser.

Søndag den 13. september 1981:

Mo-toget kører fra Kappel til Fredericia efter nedenstående plan:

Kappel	afg.	9.00	
Tinglev	ank.	11.10.	
Tinglev	ca.afg.	11.15	arb.tog
Sønderborg	ank.	12.35	
Sønderborg	afg.	13.44	arb.tog
Tinglev	ca.ank.	15.45	
Tinglev	afg.	15.52	
Fredericia	ank.	17.18	

Kun stop i Vojens og Kolding.

Togene oprangeres således:

Kappel-Süderbrarup og Flensborg-Tinglev: Mo-Abhl-Bghl-Mo.

Süderbrarup-Flensborg:Mo-Abhl-Bghl-Mo-A(DB).

Tinglev-Sønderborg: Mo-Bghl-Abhl.

Sønderborg-Tinglev: Mo-Abhl-Bghl.
Tinglev-Fredericia: Mo-Mo-Abhl-Bghl.

Tilrejse fra strækningen København-Fredericia i tog 595, København H. afg. (den 12. september 1981) kl. 0.15.

Tilrejse fra strækningen Århus-Fredericia i tog 108, Århus H. afg. (den 12. september 1981) kl. 5.15.

Hjemrejse den 13. september 1981 mod København i tog 168, Fredericia afg. 17.33.

Hjemrejse den 13. september 1981 mod Århus i tog 155, Fredericia afg. 17.38.

Pris for deltagelse i ovennævnte udflugt er kr. 250,- uanset på- og afstigningssted for to dage, der omfatter Mo-tog Fredericia-Kappel-Süderbrarup-Fredericia og damptogskørsel Süderbrarup-Kappel-Süderbrarup. Børn under 12 år rejser for ½ pris.

Pris for deltagelse én dag uanset på- og afstigningssted er kr. 190,-. Børn under 12 år rejser for ½ pris.

Fripas og -kort samt ordinære rejsehjemler er ikke gyldige til særtogene.

Overnatning på hotel som nævnt ovenfor koster 25 DM pr. person. Der er kun enkeltværelser i MEGET BEGRÆNSET OMFANG. Pris opgives af undertegnede.

Pris for til- og frarejse fra Århus og København uden liggeplads og evt. andre pladsbilletter opgives også af undertegnede.

★

Tilmelding sker ved at indbetale det pågældende beløb på

Postgirokonto 8 11 10 06,
Dansk Jernbane-Klub,
Udflugtsafdelingen,
Opnæsgård 21,
2970 Hørsholm

senest fredag den 21. august 1981

Husk - på talon til modtageren - at anføre hvad beløbet dækker. Et "M" for morgenmad i toget 12. september og "A", hvis aftensmad i Kappel ønskes. Denne betales i Kappel.

★

Girotalonen medbringes i toget og ombyttes med billet. Der udleveres særtogsanmeldelser.

HUSK GYLDIG PAS TIL DENNE UDFLUGT.

Nærmere oplysninger om ovenstående udflugtsarrangement fås hos: Preben Clausen, Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 05 86 91 20.

P.C.

Nyt fra lokalafdelingerne

Midtjysk afdeling

"JERNBANEMARCHEN 1981"
- UD OG GÅ MED DJK!

Søndag den 25. juli 1981: Udflugt fra Viborg til Ørum - til fods.

Som bekendt er det "in" at deltage i marcher, løb, cykelløb og "anden form for selvpineri". Midtjysk afdeling har nu også fundet tiden moden til at forsøge sig inden for dette felt; og hvis det slår an, vil vi prøve at gøre nedennævnte arrangement til en tradition.

Turen bliver på 20 km - eller samme længde som Mariager-Handest Veteranjernbane. Den foregår for så vidt også på den - blot lidt længere "nede" - nærmere bestemt mellem Viborg og Ørum.

At deltage i denne udflugt koster ikke noget, men ønsker man at deltage i et planlagt fælles spisearrangement, bedes man inden den 10. juli 1981 indsende kr. 65,- på postgirokonto 4 31 68 43, Dansk Jernbane-Klub, Midtjysk afdeling, Skelvangsvej 83, 8900 Randers. Dette beløb dækker to øl, mad samt drikke til maden.

Benyt denne lejlighed til at se et af Jyllands smukkeste landskaber.

Planen for udflugten ser således ud:

Viborg st. afg. 9.30
Ørum st. ank. 17.00

Der arrangeres fotostop på "fri bane".

Fra Ørum er der busforbindelse til Viborg med afg. fra Ørum kl. 17.15, ank. Viborg kl. 17.40. Til Randers går der bus fra Ørum kl. 18.15 med ankomst til Randers kl. 19.10.

Medbring solodt fodtøj!

Uffe Andersson.

Mariager Remisekomité

L A N D S L O T T E R I .

Når dette nummer af Jernbanen er "på gaden" vil salget af lodder i ovennævnte lotteri være i fuld gang. De har måske allerede fået tilsendt lodsedler. Hvis ikke, eller hvis De måtte ønske flere, bedes De rette henvendelse til:

Mariager Remisekomité
Kassereren,
Resedavej 91,2,tv,
8600 Silkeborg.

Husk at skrive hvor mange lodsedler, De ønsker tilsendt.

Hver lodseddel koster 5,- kr. Den store liste over gevinster kan De finde i Jernbanen nr. 2/81, side B 8, eller De kan se den på den eller de lodsedler, som De måtte købe.

Remisekomiteens bestyrelse siger tak til enhver, der støtter remisebyggeriet i Mariager ved at købe lodsedler.

JAP

MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

REMISEBYGGERIET I MARIAGER.

Mange DJK-medlemmer har fulgt opfordringen i Jernbanen nr.2/81 og har benyttet det i samme blad indlagte girokort til at indbetale et tilskud til foreningen til byggeriet. Vi siger hermed tak for ethvert bidrag og håber samtidig, at endnu flere vil være med til at bidrage med et beløb, så Mariagerbanen kan "få tag over hovedet" Har De lyst til at være med! Find da girokortet frem og tag det med næste gang De går på posthuset.

I Mariager arbejdes der på højtryk med at få byggeplanerne realiseret. I Jernbanen nr. 4/81 vil der komme en ny redegørelse om, hvor langt byggeriet er nået.

OCMP

DAMPLOKOMOTIVET VLTJ NR. 7.

På damplokomotiv VLTJ nr. 7 er der siden den sidste omtale af denne restaureringsopgave, - i Jernbanen nr. 3/80 - sket en hel del.

I september 1980 blev lokomotivet sandblæst med vådt sand. Der blev brugt ca. 1,2 t sand. Snart efter blev lokomotivet blæst rent for det overskydende sand og grundmalet, da rusten ellers igen ville få fat.

Lokomotivet blev i februar 1981 atter sat ned på sine egne hjul efter at have været løftet i ca. et år, mens undervognen blev renoveret. Dette arbejde har drejet sig om renovation af fjedre, balancer og bremsetøj. En del er blevet udskiftet som følge af slid. Bremsreverserne er blevet svejset op og afdrejet, da disse var mere ovale end runde.

I akselkasserne er der istøbt nyt lejemetal, hvorefter lejerne er boret ud samt skrabet til, så de atter kunne monteres på hjulene. Hjulenes bandager er samtidig blevet pudset, så de fremtræder helt blanke.

Den megen omtalte revne i bundrammen, som var i et hjørne i akselporten og op til en nagle i vandkassen, er blevet svejst, og flere nagler er samtidig udskiftet.

Samtlige haner og ventiler er efter endt renovation blevet monteret. Trykluftdelene er nu hjemkommet fra revision, og de er ved at blive monteret.

Gangtøjet er blevet færdigt og er atter monteret med lejer, hvor det også var nødvendigt at støbe nyt lejemetal i. Det viste sig endvidere nødvendigt at fremstille to nye lejer til kobbelstængerne, da disse to lejer var knækket.

Linialerne har fået nye slidskinner, og de er blevet planslebne på fladerne.

Under repartitionen af krydshovederne viste det sig nødvendigt at udskifte de fire brozesko. De gamle var lejnet op med plader fra 10-15 mm. Der er støbt fire nye efter at en model hertil var fremstillet. De nye brozesko er blevet fræset og tilpasset krydshovederne.

Stempler og glidere er afmonteret i efteråret 1980. En gliderstempelring var knækket, så der må også fremstilles nye.

Derudover er der svejset en ny bund i den ene værktøjskasse. Der skal også fornyes en del af vandkassen ved røggammeret.

Alt ialt går det fremad med VLTJ nr. 7.

JAP.

MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANES DAMPLOKOMOTIV DSB F 653.

I 1976 købte DJK damplokomotivet DSB F 653 som reserve til damplokomotivet HV 3 på MHVJ.

Lokomotivet har ikke været anvendt af DJK før i 1981.

Den 12. april 1981 blev F 653 trykprøvet og opfyret i Viborg, hvor lokomotivet har henstået i remisen. Samtidig blev lokomotivet godkendt af en tilsynsførende fra DSB's maskinafdeling.

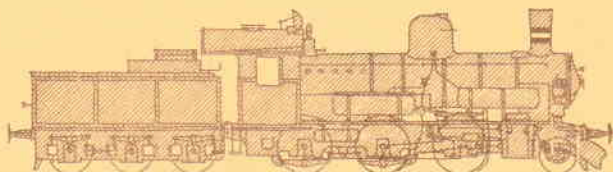
Lokomotivet havde været hensat siden den sidste S-revision 27. september 1962, men trykprøven og opfyringen forløb til stor tilfredshed for alle, og maskinen er nu i køreklar stand. For første gang har MHVJ nu to driftklare damplokomotiver til en sæ-

son. Dette er også påkrævet; da MHVJ har fået kontrakter på megen kørsel på "udebane" i 1981.

F 653 har fået påmonteret damp turbine for den elektriske belysning - i stedet for batteribelysningen. Der er også monteret vandledning, så lokomotivet under kørslen kan tage vand fra MHVJ's ESSO-tankvogn. Der er monteret dækplader for afdækning af førerummet, når lokomotivet henstår udendørs. Endvidere er der lavet askekas-sevanding af hensyn til brandfaren under kørsel. Lokomotivet er malet op over det hele og fremtræder som da det kørte ud fra Frichs A/S i Århus i 1949.

F 653 indsattes i driften på MHVJ søndag den 14. juni 1981.

JAP



D-maskine gruppen

Lørdage 18-15'8						
13.30	16.00	af	Assens	an	15.15	18.10
13.47	16.17		Ebberup		14.59	17.54
14.03	16.33	↓	Flemløse	↑	14.45	17.40
14.13	16.43	an	Glamsbjerg	af	14.35	17.30
Søndage 28-16'8						
*10.30	13.30	16.00	af	Assens	an	12.15 15.15 17.45
10.47	13.47	16.17		Ebberup		11.59 14.59 17.29
11.03	14.03	16.33	↓	Flemløse	↑	11.45 14.45 17.15
11.13	14.13	16.43	an	Glamsbjerg	af	*11.35 14.35 17.05
Søndage 12/7-26/7 og 11/10-25/10						
13.30	14.30	15.30	af	Odense	an	14.10 15.10 16.10
13.38	14.38	15.38	an	Fruens Bøge	↑	af 13.55 14.55 15.55

Kørsel for DSB Jernbanemuseum, Odense *ej 16/8

LIMFJORDSBANEN

Køreplan for sommeren 1981:



Kørsel fra AALBORG STATION til GRØNLANDSHAVNEN
Søndage 21/6-30/8
Fra Aalborg station kl. 14.00
Turens varighed: 1 time, 50 min.

Nye tilbud fra Salgsafdelingen

NORDENS JÄRNVÄGAR 1977 fra Frank Stenvalls Förlag udkom medio juni. Bogen, der er i samme udstyr som de hidtidige udgaver af denne populære serie koster (inkl. forsendelse kr. 100,-. Den tidligere opgivne pris betragtes som et "særligt tilbud".

DANSK JERNBANEARKIV, SÆT 16, er udkommet. Pris: 35,- (inkl. forsendelse).

VOGNLÆRE OVER STATS BANERNES VOGNMATERIEL
Dansk Jernbanearkiv har udgivet dette hefte på 74 sider fra omkring 1929. Med en del tegninger. Pris: 35,- kr.

STUDIERAPPORT 3: FORTEGNELSE OVER RANGER-TRAKTORER VED DE DANSKE STATS BANER af Per Topp Nielsen. 58 sider rigt illustreret, heraf ca. 30 fotos. Kan anbefales. Pris: 32,- kr.

Forlaget Ynicos bøger om jernbaner skrevet af Ib V. Andersen kan fortsat købes, og nu også gennem Salgsafdelingen.

KOLDING SYDBANER 1911-48, 50 sider, 13 ill. + kort. Pris: 46,40 (inkl. forsendelse).

LANGELANDSBANEN 1911-1962, 68 sider, 27 ill. + kort. Pris: 63,- kr. (inkl. fors.)

KOLDING-EGTVED JERNBANE 1898-1930, 54 sider, 28 ill. + kort. Pris: 44,80 kr. (inkl. forsendelse).

KALVEHAVEBANEN 1897-1959, 58 sider, 27 ill. + kort. Pris: 55,- kr. (inkl. fors.).

BRONZESKILTE FREMSTILLET AF MARIAGER REMISEKOMITE.

"LÆN DEM IKKE UD"-skilte kan erhverves for kun kr. 30,- pr. stk (inkl. forsendelse) ved køb gennem Salgsafdelingen.

"OPHOLD PÅ PLATFORMEN SKER PÅ DEN REJSENDES EGET ANSVAR"-skilt koster kun kr. 50,- pr. stk. (inkl. forsendelse) ved køb gennem Salgsafdelingen.

De ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af de anførte beløb på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.

OCMP

MHVJ Mariager-Handest Veteranjernbane

Dansk Jernbane-Klub

MHVJ

Ny Havnevej 2
9550 Mariager

Mariager station (08) 54 18 64
Driftsbestyreren (08) 54 20 21

Søn- og helligdage 7/6-30/8					Søn- og helligdage 7/6-30/8					
M 12	P 14	M 16	P 18	M 30	Tog nr.	M 13	P 15	M 17	P 19	M 31
12.10	13.30	14.35	16.00	19.00	af Mariager an	14.20	15.30	16.50	17.55	19.55
12.35	13.55	15.05	16.25	19.24	↓ True ↑	13.55	15.05	16.25	17.30	19.30
12.45	14.05	15.15	16.35	an.	↓ V. Tørslev ↑	13.40	14.55	16.10	17.20	
13.00	14.20	15.30	16.50		an Handest af	13.25	14.40	15.55	17.05	

x = tirsdage og torsdage 23/6-30/7.

M = motortog, P = damptog.

Billetpriser: Mariager-Handest, enk. kr. 9,50 dobb. kr. 19,00. Mariager-True og Handest-True, enk. kr. 7,50, dobb. kr. 15,00. Børn (4-12 år) halv pris.

1. maskine gjorde nu klar til at køre på broen. Stammen blev delt, således at man kun kørte op på broen med fem vogne ad gangen. Samtidig blev der foretaget en kraftig overfyring på lokomotivet, og vandstanden blev bragt »til tops«. Så var det op til lokomotivføreren at vise sin kunnen, for nu skulle der trykkes 100 tons op ad rampen til aflæsning. Sikkert er det, at mange af lokomotivførerne, der har kørt på Valby Gasværk, har prøvet at køre i stå og holde midt på rampen for at samle damp. Der er dog nok ingen, som har villet bebrejde dem det. Der var da også en speciel køreteknik, hvor styringen blev trukket 4 tænder op mod midten, og regulatoren blev åbnet i det lille spjæld. Ved det første sving på rampen blev styringen lagt 2 tænder ud; ved det andet sving blev styringen lagt helt ud, og til sidst blev regulatoren åbnet i det store spjæld.

Nu var det ikke altid lige gode kul man fik leveret, og især under krigen kunne det meste af en skibsladning bestå af smuld. Når dette undertiden var blevet blandet godt med vand, bevirkede det for det første, at et kultog nemt kunne komme til at indeholde mere end de beregnede 100 t. For det andet blev fugten årsag til, at det blev vanskeligt at få tømt vognene, som blev tømt gennem nogle store lemme i vognbunden. Til at få rystet dette smuld ud af vognene, var også udviklet en speciel teknik, hvor regulatoren blev åbnet, og så flyttede man simpelthen styringen frem og tilbage, hvilket fik maskinen til at give nogle kraftige ryk og stød i toget, som nok skulle få selv det mest genstridige kulsmuld ud. Når tømningen af vognene var afsluttet, kørte toget ned for at hente de sidste fem vogne. Den eneste mulighed for at bremse toget var med dampbremsen på lokomotivet, ingen af vognene havde betjent bremse. Medens toget kørte ned ad rampen, fik lokomotivet en overfyring, og vandstanden blev bragt i orden, for at man kunne trykke de sidste fem vogne op ad rampen.

Herefter blev der lempet kul på lokomotivet fra kulpladsen, som var anbragt under rampen. Så kortes der til remisen for at få vand, og snart kunne 1. maskine være klar til endnu en tur til havnen, når 2. maskine var ankommet med sit tog.

★

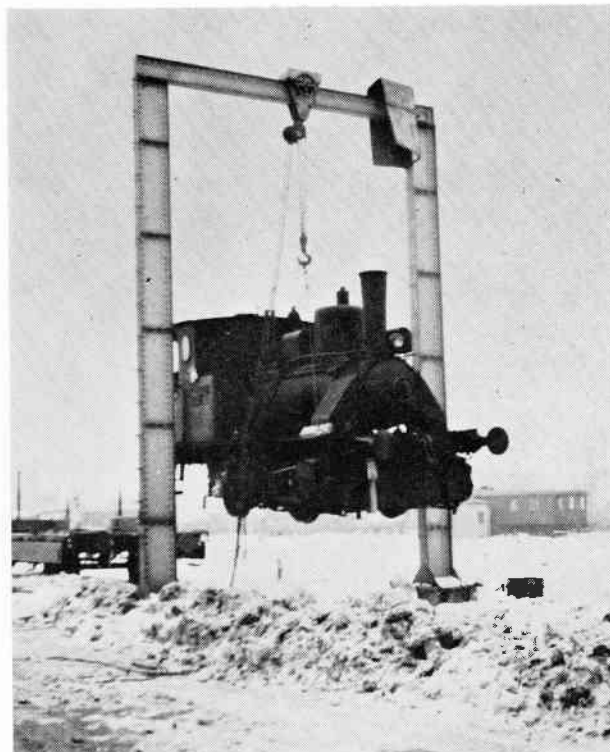
Under rampen på gasværket var der ligeledes oplagsplads for koks. Under krigen, hvor det var vanskeligt at skaffe gode kul, fik man nogle leverancer fra Schlesien. Disse kul var meget vanskelige at få til at danne gas. Dette bevirkede, at koksene også var vanskelige at slukke. Ved en selvantændelse i koks bunkeren på dette tidspunkt tog det seks mand, en gravemaskine og Københavns Brandvæsens sidste aktive dampsprøjte en måned at få slukket branden.

Den form for udnyttelse af trækraften, der foregik på Valby Gasværk, ville nok have fået selv den mest optimistiske lærebogsforfatter om damplokomotivers kørsel og vedligeholdelse til i fortvivlelse at rive de sidste sparsomme totter hår af hovedet ved synet af kørslen, eller når der blev rystet smuld ud. Men på gasværket var man da også opmærksom på materiellets nedslidning, og der blev således hvert år taget et lokomotiv ind til eftersyn, som lokomotivpersonalet så hjalp til med at revidere, når der ikke var kultransporter. Som stedfortræder for det

lokomotiv, der var til eftersyn, kom nr. 5, eller tærskværket, som det blev kaldt, dette var forøvrigt Danmarks største to-koblede lokomotiv, og blev mest benyttet som pladsmaskine, til rangering og kørsel med koks vogne til Vigerslev godsstation. Nr. 5 blev bygget i 1928 af Orenstein & Koppel i Tyskland.

Valby Gasværk og dets kulbane måtte da også lide sin skæbne under den begyndende rationalisering og centralisering, som i begyndelsen af tresserne fik sin spæde fødsel. Nu var Københavns kommune på det tidspunkt meget moderne anlagt og energibevindste, så de kom til at være blandt pionererne med den senere så omsig gripende banenedlæggelse, godt hjulpet på vej af DSB, som på det tidspunkt skulle anlægge Køgebugtbanen, hvilken kulbanen kom til at ligge i vejen for. Den 10. januar 1961 kortes det sidste kultog, og strækningen blev kortet af til viadukten ved Gl. Køgevej, resten af kultransporterne kom til at foregå pr. lastbil.

Valby Gasværk måtte lukke den 1. juli 1964. Der skete en eksplosion under demonteringen den 26. september 1964, hvorved 3 gasværksarbejdere blev dræbt, og der blev anrettet skader for ca. 11 mill. kr., hvilket blev dækket af kommunernes forsikringsselskab, som havde genforsikret, som det så smukt hedder i belysningsvæsenets årsberetning.



ØG 3 (Valby Gasværk nr. 2) hængende i Lollandsbanens portalkran under aflæsningen i Maribo i 1970.

Efter lukningen måtte materiellet lide den senere så sædvanlige død, nemlig skæreblanderens. Det eneste lokomotiv der overlevede, var nr. 2, som blev overflyttet til Østre Gasværk, hvor den kom til at gøre gavn de sidste år dette gasværk eksisterede. Her viste det sig, at den var for høj til at komme i remise, og man måtte derfor flytte dampklokken, som ellers sad på taget af førerhuset, ned på siden af dette og skorstenen måtte kortes af.

Men i 1970 måtte lokomotivet igen flytte, for da Østre Gasværk blev nedlagt, skulle materiellet samme vej som på Valby Gasværk, men denne gang blev der bevaret 3 lokomotiver samt et par vogne til minde om en svunden tid. Således blev ØG nr. 1 solgt til Helsingør Jernbane-klub, ØG nr. 2 blev solgt til Helsingør Tekniske Museum. Disse to lokomotiver var engelsk byggede saddeltank-lokomotiver. Endelig blev ØG 3, som kom fra Valby Gasværk, solgt til DJK, og det skulle sendes til Maribo for at gøre gavn på Museumsbanen. Rejsen til det nye hjem kom lokomotivet nu ikke til at gøre på egne hjul, idet det af en kran på Østerport st. blev læsset på en godsvogn og kørt til Maribo, hvor det af Lollandsbanens portalkran blev læsset af igen under høje protester fra kranen, som bestemt ikke brød sig om så mange tons, men ned kom maskinen uden at lide nogen overlast, og LJs kran fungerer da også stadig.

Efter at diverse buler var blevet rettet, og den påbyggede damppumpe var blevet fjernet fra den højre kulkasse, og en injektor var blevet påbygget, blev ØG 3 indsat i driften på Museumsbanen, men det viste sig hurtigt, at de sidste års arbejde, og den sparsomme vedligeholdelse havde været for meget for kedelrørene, som begyndte at blive utætte, ét efter ét. De første blev skiftet, men det viste sig hurtigt at blive en håbløs affære, hvilket lokomotivet selv satte en stopper for, idet der på vej til Bandholm

pludselig sprang et kedelrør, og damp og vand strømmede ind i fyrkassen med en sådan kraft, at fyrdøren sprang op, og lokomotivpersonalet måtte omgående forlade førerhuset. Herefter blev det besluttet at henstille lokomotivet med senere revision for øje, når økonomien på banen tillod det.

Denne revision blev sat i gang den 19. januar 1977. Kedlen blev afdækket, kedelrørene taget ud, maskinen blev løftet, og hjulene blev sendt til afdrejning. Desuden blev der skiftet 10 nagler i bundrammen af fyrkassen. Nye kedelrør blev isat, og den venstre injektor, som ellers havde siddet udvendigt på kedlen, blev flyttet ind i førerhuset, og den 3. november 1978 var maskinen klar til prøvetur, som blev klaret til og med kryds og slange.

Nu da den 3. sæson ved Museumsbanen indledes, må det nok siges, at ØG 3 fuldt ud har indfriet de forventninger, der blev stillet til lokomotivet. På ØG 3's 75 års fødselsdag den 5. juli 1981 er der al mulig grund til at tro, at lokomotivet nok skal klare de næste 75 år ved Museumsbanen med bravour.

Om damplokomotivet ØG 3, se Jernbanen 1/71, og om revisionen, se Jernbanen nr. 6/78. Endvidere vil flere billeder og mere tekst findes i et lille hefte, der udgives af Salgsafdelingen i sommer.



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Platterne sælges til støtte for
Dansk Jernbane-Klub's arbejde



De kan endnu erhverve

Jernbaneplatte nr. 2 – 1975, Litra G. 625

Jernbaneplatte nr. 4 – 1977, FFJ nr. 34

Jernbaneplatte nr. 6 – 1979, Litra E. 978

Jernbaneplatte nr. 7 – 1980, Litra K. 564

Jernbaneplatte nr. 8 – 1981, Litra P. 917

Platterne er udført i Bing & Grøndahl's smukke blå underglasur design .-

Leveres i smuk gavekarton – **Pris kr. 130,- pr. stk.**



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Kildebakkegårds Allé 59 A
2860 Søborg – Tlf. (01) 67 68 44
Postgiro nr. 4 21 10 73



Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I januar kvartal 1981 er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Diesel-elektrisk lokomotiv MV 1134 har i forbindelse med motorombygning skiftet litra til »MY«.

Fra Maskinområde Århus til Maskinområde København er midlertidigt overflyttet MX 1001 og 1021 samt MZ 1423 – omvendt er overflyttet MT 154, 161, 162, 166 (fra midlertidigt udlån) samt MZ 1427, 1435.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 2 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 914 og 20-84 915 (stationering: Værkstedsområde øst) samt 27 stk. containerbærevogne (bogietype), litra Sgs 454 0, 110, 113, 114, 116-139.

Fra Sverige er indkøbt 3 stk. (brugte) beholdervogne: 705 1, 000, 101, 105 (privatejet: »Kommunekemi A/S«).

I forbindelse med udskiftning af elektrisk apparatskab, type »Schaltbau« til apparatskab af fabrikat »BBC« er B-vogn 20-83 528 omnummereret til **20-83 128** (se »Jernbanen«, nr. 3/74 – side 15 og nr. 1/76 – side 13).

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt – 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: **ABg** 38-61, 241-243, 248, 252, 255, 288, 293, 295, 298, 300, 301, 309 til »**38-44**« – **Bg** 29-63, 149, 172, 182, 188, 190, 192 til »**29-44**« – **BDg** 82-64 203 til »**82-44**« – **Ph** 90-68, 201-205, 217, 218 til »**90-44**«.

Følgende 8 stk. personvogne er udrangeret: ABhl 38-21 266 – Bxh 28-21 398 – Cle 82-25, 680-682, 685, 688, 692.



Pr. 31. marts 1981 bestod vognparken af:

888 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I januar kvartal er der tilgået driften 2 vogne – og der er udrangeret 8 vogne.

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

4852 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 1 vogn (»regime 40 vogne« – beholdervogn købt af »Dansk Shell A/S«) – og en afgang på 92 vogne.

2761 åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 27 vogne – og en afgang på 10 vogne.

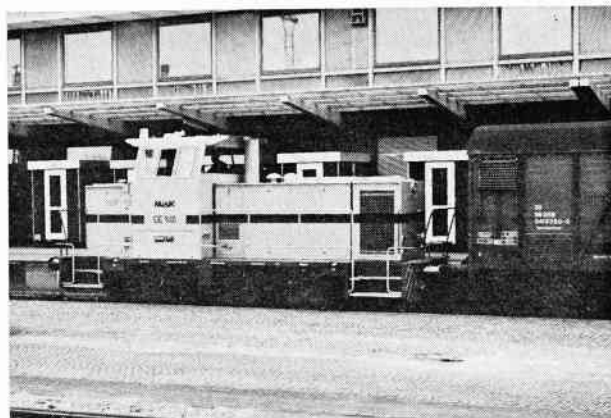
574 stk. tjenestevogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: Nr. 337 Belastningsvogn (APafd.), nr. 646 »Spildolievogn« (Mafd.), nr. 898-900 »Transportvogn for bremsesåler« (APafd.) – og en afgang på 6 vogne: Sneplov nr. 101, 110 (APafd.) samt nr. 211, 212, 1192, 1197 (samtlige Bafd.).

587 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 3 vogne (se ovenfor – og en afgang på 1 vogn): 070 0 996 (»Dansk Shell A/S« – solgt til DSB).



Det lykkedes, skønt mange DSB-medarbejdere var begyndt at tvivle. Endelig den 5. juni ankom det første ME-lokomotiv (ganske vist trukket af et litra MZ) til Depotværksted København Gb. »1501« blev præsenteret for offentligheden (pressen) den 9. juni – og dagen efter begyndte det omfattende afprøvningsprogram, der gradvis vil gå over i indøvelse af lokopersonale. Disse kørsler vil fortrinsvis foregå på Kystbanen og Nordvestbanen.

ME-lokomotivet har allerede været genstand for en detaljeret beskrivelse af Jens Chr. Wad her i tidsskriftet (»Jernbanen«, nr. 5/79 – side 113-116), det må vel alligevel være tidspunktet til at repetere lidt om baggrunden for anskaffelsen af litra ME: Indførelsen af en ny type diesellokomotiv skal ses i sammenhæng med den udvikling og de landvindinger, der er sket på styringselektronikkens område i årene 1970-1977, den såkaldte drejestrømsteknik med trefasede asynkrone vekselstrøms-banemotorer (d.v.s. de motorer, der overfører kraften til hjulakslerne). DSB stiftede første gang praktisk kendskab med den nye teknik og dens formåen i november 1977. Der blev da lånt et prototypelokomotiv, som var udrustet med den nye teknik. Lokomotivet opholdt sig i Danmark i en uge og blev i den forbindelse afprøvet under forskellige driftsformer. Det viste sig, at lokomotivet besad egenskaber, det ikke var muligt at opnå ved anvendelse af traditionel teknik, kendt fra DSBs øvrige lokomotiver. (Jvf. artiklen om »DE 2500« af Jens Chr. Wad i »Jernbanen«, nr. 5/77 – side 105-108).



DSB har lejet et tre-akslet diesel-elektrisk rangerlokomotiv hos »Krupp MaK« - se i øvrigt Jernbanen nr. 2/81, side 38. Her ses MaK DE 501 i Vanløse den 6. maj 1981. Foto: Per M. Jensen.

Restaurant Paletten

v/ Lyng Jensen

Vestergade 4

Maribo

Telefon (03) 88 13 66

Et 1. kl. spisested

Hyggelige lokaler

Rimelige priser

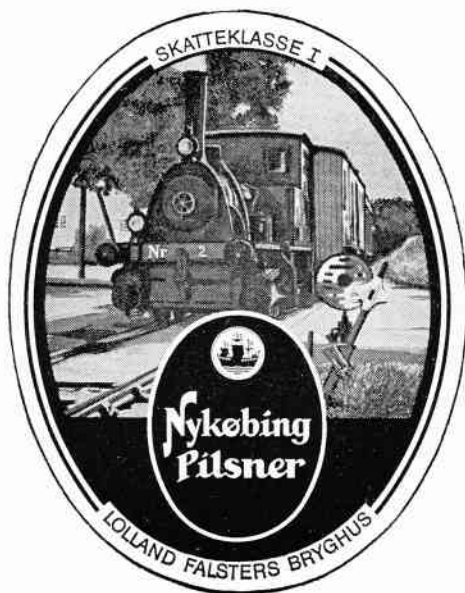
Billardstue

Modeljernbane for store og små?

REMISEN har det!

Kraghave Møllevej 45 – Nykøbing F

Telefon (03) 83 90 29



S SCANDIA
RANDERS

Prangervejens Tobaksforretning

v/ Tommy Jacobsen

Prangervej 51

Fredericia

Telefon (05) 92 23 39

Stort udvalg i tobaksvarer

BIRCH LÅSESERVICE

Skolevej 16 – Maribo

Telefon (03) 88 34 42

Oplukning af døre
Reparationer, omlægning og montering
af låse

Lørdag den 13. juni og søndag den 14. juni kørte DSB ME 1501 prøvetog mellem København H. og Kalundborg med en togstamme bestående af ni vogne. Her ses et af prøvetogene i Tølløse, lørdag den 13. juni 1981.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Den nye type banemotorer og det tilhørende styrsystem bevirker, at lokomotivets accelerationsevne ved de lavere hastigheder er så god, at det er muligt at overholde de samme køretider med en mindre dieselmotor end den, der anvendes i litra MZ IV. Energimæssigt opnås en oliebesparelse på ca. 2% i forhold til DSBs øvrige lokomotiver, fordi det mindskede krav til motoreffekten har muliggjort valget af en videreudviklet, forbedret og mere brændstofbesparende motor af en type, som DSB i adskillige år har anvendt med gode erfaringer. Desuden vejer lokomotivet ca. 10% mindre end MZ-lokomotivet.

Hyppe standsninger, som især forekommer i regionaltrafikken, slider på hjul og bremseklodser. ME-lokomotivet er derfor udrustet med en særlig kraftig og effektiv el-bremse, hvor bremseenergien kan udnyttes til opvarmning af vognene. Hjul og bremseklodser skånes dermed, hvilket betyder meget for vedligeholdelsesøkonomien.

Den nye tre-fasede vekselstrøms-banemotor er meget robust og enkel, hvilket har stor betydning såvel for drifts stabiliteten som for vedligeholdelsesøkonomien.

Ved konstruktionen af ME-lokomotivet er der lagt vægt på at skabe en lokomotivtype, der kan udnyttes så fleksibelt som muligt og samtidig indgå i drift på linie med eksisterende lokomotiver, således også i forspand med MZ, MY og MX. Der vil herved blive opnået ensartethed med hensyn til anvendelse og mulighed for indsættelse af lokomotiverne. Litra ME vil i de første år udelukkende blive stationeret i østområdet.

Når anskaffelse af nye diesellokomotiver er blevet aktuel, hænger det både sammen med den store passagertilgang og forholdet, at elektrificeringen først i 1987-88 vil give en mærkbar aflastning af DSBs diesellokomotiver. Da kontrakten om købet af ME-lokomotiverne blev underskrevet, fastsattes der en udviklings- og byggetid på ca. 20 måneder, således at det første lokomotiv skulle have været leveret i november 1980. Forsinkelsen kan i dag opgøres til ca. 6 måneder for det første lokomotiv og skyldes især, at udviklingsarbejdet har været mere tidkrævende end

forudset. Den oprindelige leveringsplan for lokomotiverne var fastsat ud fra, at der til »K 81 sommer« skulle kunne indsættes i alt 7 ME-lokomotiver i drift. Da dette ikke har kunnet overholdes, er der for at gennemføre køreplanen lejet 9 stk. lokomotiver hos Deutsche Bundesbahn. Lejemålet (se i øvrigt nedenfor) er indgået for en 4-måneders periode, og betalingen dækkes af den bod for forsinket levering, som hovedleverandoren må erlægge til DSB.

Samtlige 16 ME-lokomotiver vil være leveret inden årsskiftet 1981/82, således at forsinkelsen på leveringen af det sidste lokomotiv kun bliver ca. 2 måneder. Udover de første 16 ME-lokomotiver er der, som bekendt, bestilt yderligere 4 stk., som leveres i løbet af 1. kvartal 1983. Denne bestilling indeholder endvidere reservation af op til 12 lokomotiver, hvilken dog kun vil blive udnyttet, hvis DSB får tildelt ekstra bevillinger.



En generel beskrivelse af litra ME – og lokomotivets hoveddata (som kan sammenlignes med tilsvarende hoveddata for litra MZ i »Jernbanen« nr. 5/77 – side 116):

ME-lokomotivet er et dieselelektrisk lokomotiv med EMD-dieselmotor og hovedgenerator som i litra MZ. Den elektriske transmission er anderledes, idet de 6 banemotorer er vekselstrømsmotorer (asynkronmotorer), der forsynes med vekselstrøm fra vekselrettere, som styres elektronisk.

Lokomotivets udseende fremgår af side 113 i »Jernbanen«, nr. 5/79. Bogierne har ingen centrumtappe, men er med store trækstænger forbundet med lokomotivets underside nær ved midten. I den skrå tagflade er luftindtag for tagkølere for det centrale ventilationsanlæg, hvorfra der leveres filtreret luft til dieselmotorens forbrænding, til koling af vekselrettere, drosselspoler, banemotorer og hovedgenerator samt til ventilering af selve maskinrummet.

Lokomotivet er endvidere forsynet med el-varmeanlæg. Effekten til transmission og el-opvarmning leveres af hovedgeneratoren. Der findes ikke dampvarmeanlæg, men

lokomotivet er forsynet med gennemgående dampledning til togopvarmning.

Lokomotivet er forsynet med udrustning til multipel-kørsel, og der findes ITC-anlæg, strækingsradio og ATC-anlæg af DSB-standardtype.

Førerrummets udstyr er udformet efter ergonomiske principper – støjisolaret og forsynet med klimaanlæg.

Tjenestefærdig vægt115 t
Dieselmotorens ydelse	2.450 kW*)
Brændoliebeholdning	4.000 liter
Smøreloliebeholdning	930 liter
Kølevandsbeholdning	970 liter
Sandbeholdning	160 liter
Tandhjulsudveksling ved banemotor	96/21
Maksimalhastighed	175 km/h
Antal drivaksler	6
Hjuldiameter	1.100 mm
Kontinuerlig maks. trækraft	**)
Akseltryk for hver drivaksel	19 t
Afstand mellem yderste hjulsæt i bogier	3.850 mm
Længde over puffere	21.000 mm
Største bredde	3.150 mm
Maksimum lokomotivhøjde	4.350 mm
Sporvidde	1.435 mm
Mindste kurveradius	80 m
El-varmegenerators ydeevne	**)

*) Svarende til 3.300 HK

**) Data mangler p.t.

Bremsevægtene er foreløbig fastsat således: R = 120 t, P = 85 t og G = 82 t. (Med hensyn til belastning regnes foreløbig med den for litra MZ gældende.)

Hovedleverandør er **Thyssen-Industrie Henschel AG, Kassel**, medens det elektriske traktionssystem leveres af **Brown, Boveri & Cie, Mannheim**, og hovedmotoren af **General Motors (EMD), La Grange, Chicago**. **Scandia-Randers A/s** leverer vognkasse og bogier (fr.o.m. nr. 1503).

★

DSB har – som ovenfor nævnt – lejet 9 stk. diesel-hydrauliske lokomotiver, BR 220 (opr. V 200) af DB for en periode af 4 måneder. Lokomotiverne passerede grænsen den 30. maj – og de kommer fra Bw Lübeck og Oldenburg (vest for Bremen): **220, 013, 014, 022, 031, 037, 051, 053, 075, 076**.

De otte lokomotiver vil normalt køre parvis i henhold til maskinplanerne for »K 81 sommer« på strækningerne: Nyborg–Fredericia, Padborg–Frederikshavn, Langå–Struer, Vejle–Herning–Holstebro og Tinglev–Sønderborg (og de må benyttes på godsbanen Tinglev–Tønder). På de nævnte strækninger med tilhørende rangerbanegårde, stationspladser, havnebaner m.v. samt ved kørsel til/fra færge i Nyborg kan lokomotiverne indsættes på de samme betingelser, som er gældende for litra MZ. Bestemmelser vedrørende belastning, omregning af togart, trækketabeller (og afvigelse fra samme) følger de bestemmelser, der er gældende for litra MY. Det niende lokomotiv benyttes til udveksling under større eftersyn.

BR 220s maksimal hastighed er 120 km/h (2 x 1.100 HK), den tjenestefærdige vægt er 84 t – og største akseltryk er 21 t.

Det er aftalt med »Dansk Lokomotivmands Forening«, at lokomotiverne betjenes af den danske lokomotivfører, som har det sikkerhedsmæssige ansvar, medens den tyske lokomotivfører er maskinteknisk sagkyndig. Tyve DB-lokomotivførere fra Hannover, Oldenburg, Rheine og Emden har meldt sig til »frivillig« tjeneste – og de er stationeret i Padborg og Århus.

★



DSB har lejet lokomotiver hos DB for en periode af fire måneder. Her ses BR 220 031 og 022 i Århus den 12. maj 1981. I baggrunden ses diesellokomotivet OHJ 39 samt personvognen OHJ B 236 inden afgang fra Århus (se under »Odsherreds Jernbane«). Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Strækingslokomotivernes fordeling mellem Sjælland/Lolland-Falster (øst) og Jylland/Fyn (vest) er fra starten af »K 81 sommer« således:

Område	Litra	Total antal	I løb	Værkstedsr reserve	Drifts- reserve
Øst	MZ II	7	31	6	2
	MZ III	17			
	MZ IV	15			
	MY	37	30	6	1
	MX	18	15	3	–
Vest	MZ I	10	16	4	2
	MZ II	9			
	MZ III	3			
	MY/MV	22	18	4	–
	MX	27	24	2	1
	»220«	9	8	1	–

★

I takt med bestræbelserne på at give det kraftigt stigende antal passagerer en rimelig befordring er ønskerne fra driften om levering af trækraft med størst mulig effekt vokset.

Dette har medført, at presset på lokomotivside primært har været rettet mod **litra MZ**. Da udnyttelsen af MZ-lokomotiverne derfor har været meget intensiv, og da der samtidig er forekommet et øget antal driftsforstyrrende

fejl på MZ-lokomotiverne, er vanskelighederne med løbende at stille det krævede antal af dette litra til rådighed for driften vokset.

For at modvirke denne uheldige udvikling har Maskinafdelingen udover at iværksætte yderligere bestræbelser til forbedring af vedligeholdelsestilstanden for lokomotiverne, taget spørgsmålet op om en ændring af de planlægningsmæssige forudsætninger, således at presset på MZ-lokomotiverne lettes noget. Det mere langsigtede resultat, nemlig værkstedsreservens fremtidige sammensætning, behandlet i 5 års-planen. Til forbedring af MZ-lokomotivernes driftstilstand på kortere sigt er der igangsat en række aktiviteter af såvel konstruktiv som vedligeholdelsesmæssig karakter.

De væsentlige årsager til driftsforstyrrende fejl koncentrerer sig indenfor følgende områder:

- El-varmeanlæg
- Dieselmotor/turbolader
- Det elektriske manøvrestrømsystem.

Det relativt komplicerede trykluft- og bremsesystem giver derimod ikke anledning til mange driftsforstyrrelser.

Med hensyn til problemerne med elvarmeanlæggene er disse på nuværende tidspunkt så godt som løst. På de ombyggede MZ-lokomotiver (1411-1426) har årsagen til problemerne primært været indkøringsvanskeligheder. Disse er nu elimineret ved en forøget leverandørkontrol og en forbedret afprøvningsprocedure. El-varmeproblemerne på de øvrige MZ-lokomotiver (1427-1461) er også under løsning. Det har her været nødvendigt at sende flere generatorer til omvikling/reimprægning. Disse generatorer er nu under installation i lokomotiverne.

Dieselmotorproblemerne, der især driftsmæssigt har vist sig som utilsigtede motorstop, forventes at blive reduceret væsentligt i løbet af 1981, dels på grund af indførte konstruktive ændringer på de sidst leverede MZ-lokomotiver, dels på grund af et igangsat stempelefter-synsprogram på de samme lokomotiver. De konstruktive ændringer består dels i anvendelse af en ny og forstærket udstødsventil.

Turboladerproblemerne, der ofte resulterer i havarier, søges nærmere afklaret i forbindelse med tilkaldelse af eksperter fra »General Motors«. Turboladerhavarierne har været kendt siden MZ-lokomotiverne blev leveret, og løsningen af problemet afhænger primært af leverandøren.

De elektriske problemer i MZ-lokomotivernes manøvrestrømsystem kan opdeles i to kategorier: Én forårsaget af ælde i kabelinstallationen og én forårsaget af de meget hyppige omkoblinger i relæudrustningen (1447-1461). Kabelproblemer på MZ 1411-1426 løses i forbindelse med den igangværende ombygning på Scandia, hvor bl.a. store dele af el-installationen fornyes. På MZ 1401-1410 forventes problemet først endeligt løst i forbindelse med hovedeftersyn i 1983. På de øvrige litra MZ er problemet endnu ikke aktuelt, men installationen overvåges nøje med henblik på at vurdere, hvornår et kabelskift er nødvendigt.

De hyppige omkoblinger af relæudrustningen på MZ 1447-1461 bliver nu nøje vurderet i relation til udskiftningsterminer, konstruktionsændringer m.v. Et resultat heraf forventes inden længe.

Pålideligheden af **MX- og MY-lokomotiverne** udviser en fortsat stabilisering. De aktuelle problemer koncentrerer sig i øjeblikket om varmekedlerne i østområdet. Proble-mets omfang må vurderes bl.a. under hensyntagen til, at dampproduktionen pr. kedel i østområdet er betydeligt større end i vestområdet. Det afklares i øjeblikket, hvilke foranstaltninger, der er nødvendige at have gennemført inden varmesæsonen 1981/82, for at få situationen forbedret mere markant.

Driftspålideligheden for **MR-togsættene** er i løbet af 1980 bedret betydeligt. Forbedringen har sammenhæng med gennemførelsen af en lang række tekniske modifikationer på togene, herunder et program for udskiftning af dieselmotorerne, som nu er afsluttet. Driftspålideligheden har herved nået et acceptabelt niveau, men det er fortsat vigtigt, at togene holdes under nøje observation, for at nye problemer hurtigt kan imødegås. Af sådanne problemer kan nævnes, at der i afvigte vinter er observeret tærings-skader på varmeaggregaterne. Der er i den anledning taget øjeblikkelig kontakt med leverandøren for at få problemet hurtigt løst.



Fjerneelektrificeringen er medtaget i DSBs ønsker til den kommende »Beskæftigelsesplan 82« under afsnit »kollektiv trafik«. Der er opstillet to alternativer for fremskyndelse af elektrificeringen, nemlig fremskyndelse af alle strækninger to år hhv. kun fremskyndelse af investeringerne i faste anlæg på København-Korsør i to år

Betalingsprofil, mio. kr. i prisniveau januar 1980:

	1982	83	84	85
Alle strækninger to år	128	34	32	38
København-Korsør to år	50	25		

I begge tilfælde vil der blive investeret i profilændringer på strækningen Roskilde-Korsør i 1982. De profilændringer, der vil blive tale om, er 11 arbejder med enten nye broer eller sporsænkninger under eksisterende broer.



Kontraheringen af el-lokomotiver og faste anlæg til prøvestrækningen Kokkedal-Helsingør, der udgør ca. 2% af projektets samlede investeringer, påbegyndes i løbet af 3. kvartal 1981.

Faste anlæg, der omfatter køreledningsanlæg, strømforsyningsanlæg, broanlæg og sikrings- og teleanlæg, udgør 60% af projektets samlede investeringer, mens investeringerne i el-lokomotiver udgør de resterende 40%.

65% af investeringerne i faste anlæg (i alt ca. 1300 mio. kr.) er anlægsomkostninger til udførelsen af bygge-, anlægs- og montagearbejder. En stor del af anlæggene er traditionelle anlægsområder for DSB og danske entreprenørvirksomheder. Der er imidlertid ikke i Danmark erfaringer med udførelsen af køreledningsanlæg i den nød-

vendige takt (op til 150 km spor pr. år efter 1985) og under de givne trafikale betingelser (korte sporspæringer om natten). DSB undersøger p.t. om det under hensyntagen til den reducerede anlægstakt i opstartfasen (40 km spor pr. år før 1985) gennem et samarbejde mellem DSB og danske entreprenørvirksomheder om udvikling af arbejdsmetoder og materiel for prøvestrækningen er muligt at gennemføre anlægsarbejderne uden bistand fra udenlandske entreprenørvirksomheder med erfaringer indenfor området.

De resterende 35% af investeringerne i faste anlæg (i alt ca. 700 mio. kr.) omfatter leverancer af byggematerialer og industriprodukter. Stort set alle byggematerialer er danske leverancer. De væsentligste industriprodukter (ca. 80% = ca. 400 mio. kr.) er:

Forsyningstransformere (132 kV/25 kV eller 150 kV/25 kV), køretråd, bæretov, returledning, 27,5 kV jordkabel, sugetransformere, fordelingsanlæg, master og masteudhæng.

Enkelte af disse produkter, f.eks. køretråd, er produkter med høj materialeandel (metaller) og meget lille lønandel. For sådanne produkter kan fremstillingen i Danmark af de relativt beskedne leverancer til DSBs elektrificering alene medføre betydelige meromkostninger. En stor del af produkterne kan dog fremstilles i Danmark på tilfredsstillende tekniske og økonomiske vilkår. DSB har således p.t. positive drøftelser med danske industrivirksomheder om udviklingssamarbejde med henblik på dansk produktion af master, masteudhæng, sugetransformere og fordelingsanlæg. Alt i alt forventes ca. 2/3 (i alt ca. 300 mio. kr.) af industriprodukterne og stort set alle byggematerialer (i alt ca. 200 mio. kr.) at blive danske leverancer.

Den samlede beskæftigelseseffekt for investeringerne til elprojekter er i alt ca. 10.000 mandår. På grund af høj lønandel for anlægsarbejderne ved de faste anlæg og højere lønandel pr. lokomotiv for el-lokomotiver end for diesel-lokomotiver forventer DSB en nettovalutabesparelse for investeringerne til el-projektet på ca. 400 mio. kr.

★

Pladmæssige årsager (der skal også være plads til »de små brødre«) tvinger redaktionen til at udskyde det øvrige DSB-stof til et kommende nummer.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

**Støt vore annoncører –
de støtter os**



Privatbanerne

Hjørring Privatbaner

Ved Hjørring Privatbaner steg antallet af foretagne rejser med banens tog med 18,9% til 359.604 i 1980. Busdriften havde også en mindre fremgang, mens Hjørring bybusser (der drives af HP) havde en fremgang på ca. 20%.

I februar 1980 anskaffedes en Mercedes Benz lastbil med mandskabskabine til brug for baneafdelingen.

I marts 1980 leveredes til rutebildriften to nye 57 persons rutebiler fra Leyland/DAB. Til Hjørring bybusser anskaffedes der i december 1980 to nye bybusser. Samtidig blev linienettet og frekvensen udvidet.

I juni 1980 er HP 14 indsat igen i Hirtshals i lynettebema-ling og HP 40 er degraderet til havnesporet ved færgetermi-nalen. CP 31 er ophugget i sommeren 1980. Samme skæbne vil overgå CL 30.

Der blev i februar 1980 givet tilsagn om moderniserings-lån fra såvel staten og kommunerne til opførelse af et nyt jernbaneværksted og remiseanlæg i Hjørring. Projekterin-gen påbegyndtes straks herefter, og selve byggearbejdet er påbegyndt i foråret 1981, således at det forventes, at det nye remise- og værkstedsanlæg kan tages i brug in-den udgangen af 1981.

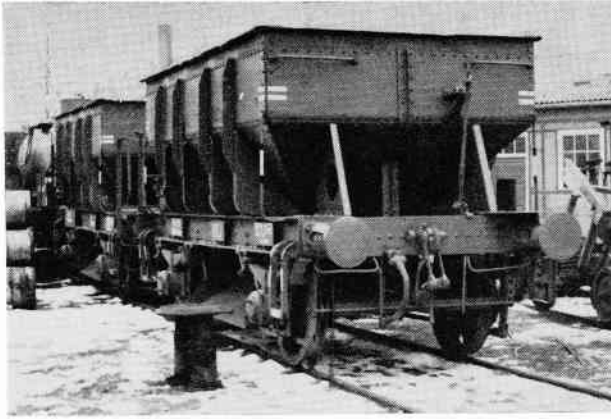
Det nye Y-tog, som banen også har fået bevilget moder-niseringslån til, påregnes leveret i maj 1983. Trafikken på HP er allerede nu så omfattende, at der på hverdags-morgener køres med alt y-togs materiellet, tre to-vogns-tog og en mellemvogn. Når noget af materiellet nødven-digvis må på værksted, må man til tider indsætte rute-biler for at klare trafikken på banen.

Høng-Tolløse Jernbane

I foråret 1981 er baneafdelingen påbegyndt spormoder-nisering på banen umiddelbart uden for Høng station. De gamle 24 kg-skin-ner udskiftes med 32 kg-skin-ner fra Nora Bergslags Järnväg lagt på nye bogesveller i skærveballast. Sporet opbygges som langskinnespor. I forbindelse med modernisering af HTJ-sporene på Høng station, vil der ske en omlægning af sporene. Mere herom vil følge i Jern-banen nr. 4/81.

Den i 1980 indkøbte styrevogn, SJ YBF6 1993 (se Jern-banen nr. 6/80, side 147) er sat i drift medio februar 1981 som HTJ Cs 37. Vognen erstatter styrevognen HTJ Cs 40 og personbivognen HTJ Cs 41, der begge er brændt i Hol-bæk i henholdsvis 1979 og 1980. Vognen anvendes p.t. mest på OHJ.

Til brug for baneafdelingen er indkøbt to brugte malm-vogne fra SJ. Vognene, der er fra 1902, er oprindeligt bygget tre akslede som malmvogne. Senere er de om-bygget til ballastvogne med bundtømning, og den mid-terste aksel blev fjernet. De to vogne (ex SJ Mas, ex SJ Qbe) er nu litreret henholdsvis HTJ Th 498 og 499.



Ballastvognene HTJ Th 499 og OHJ Th 497 i Holbæk den 1. marts 1981.
Foto: Jan Lundstrøm.

På banernes værksted i Holbæk er man i øjeblikket i gang med at ombygge en af de indkøbte Cl-vogne, som er indkøbt hos DSB. Vognen forsynes med »nye« bogier (fra en ABg-vogn, der brændte i Skørping 15. februar 1981) og med gummivulstovergang i stedet for den gamle harmonika. I vognens ene ende indrettes der pakrum af hensyn til brugen af vognen i blandetog på HTJ (tog 4856-4857 mandage-fredage). Endelig erstattes alle tre-personers sæder med to-personers. Vognen litreres HTJ Cle 71.

Lollandsbanen

For etablering af busholdeplads og bilparkeringspladser blev læssepladsen nordvest for Saksøbing station ryddet i løbet af sommeren og efteråret 1980. Herunder fjernes læsseporet, enderampen, det store varehus (senest udlejet til et bådefirma) samt det ene af de to store cykelskure.

Vognladningsgods til Saksøbing kan i øjeblikket kun aflæsses på et privat sidespor til et frugtlager, evt. fra den vestlige ende af spor 3 eller på havnesporet. Vognladningsgods til enderampe henvises til Maribo eller andre stationer.

I Nakskov er den vestlige ende af stationens sporareal ved at blive saneret og moderniseret. Det fra Saksøbing station optagne sporskifte til læssevejen vil finde genanvendelse i Nakskov.

I 1980 er de lukkede godsvogne LJ HJ 119 og 121 samt den åbne godsvogn Pf 256 ophugget.

Diesellokomotivet LJ M 12 er i forbindelse med revision designlakeret i 1980.

Til Lollandsbanen er i 1980 bygget en snefræser på Bandholm Maskinfabrik, og LJ skulle dermed være bedre rustet til en kamp mod nye snemasser, der evt. kunne komme til at hindre trafikken på LJ i de kommende vintre.

Snefræseren er bygget op på en afkortet DSB Gklms-undervogn. Akselafstanden er kun 3,30 m mod de oprindelige 6,0 m. Endvidere er undervognen ombygget således, at pufferne kan klappes ind mod pufferplanken, koblingen kan fjernes, og skruébremsebetjeningen er ført ud under van-

gen, så kun trækkrogen er tilbage i den ende, hvorfra snefræseren skal arbejde.

Midt på undervognen er der anbragt en drejestol med svingarm. I den ene ende er denne forsynet med en kontravægt på ca. 12 t, og i den anden ende er der påsat et redskabshæfte som de, man ser på f.eks. gummigeder. Dette er sideforskydeligt, og det er her, at selve snefræseren påsættes. Snefræseren er af norsk fabrikat med en Volvo-motor på 206 hk. Manøvreringen sker via et kabel og en manøverboks fra det skubbende lokomotivs førerhus.

Ryddebredden er under normale omstændigheder 3 m, og rydkehøjden er 1,5 m. Medregnes sideforskydeligheden, bliver disse mål ændret til henholdsvis 4,8 m og 3 m.

Snefræseren, LJ Ss 1, vejer ca. 30 t og har stået banen i ca. 400.000 kr.

Odsherreds Jernbane

Den i 1978 indkøbte sideretter er i forbindelse med revision litreret OHJ 61. Sideretteren kom fra DSB og er fra Plasser & Theurer med nr. AL 203-239 fra 1966.

Svellestoppemaskinen, som OHJ i 1980 indkøbte fra SJ, er litreret OHJ 06.

Umiddelbart efter nytår 1981 ankom – for egen kraft – endnu en brugt svensk skinnebus til privatbanerne i Holbæk. Det drejede sig om SJ Y6 1012, der i midten af februar blev sat i drift som OHJ S 49 i SJ-farver ligesom HTJ S 47 og OHJ S 48.

Fra Nora Bergslags Järnväg i Sverige har Odsherreds Jernbane indkøbt to »lokomotorer« til brug for baneafdelingen og til rangering. Nora Bergslags Järnväg blev overtaget af SJ i 1979, så egentlig er købet foretaget gennem



Motorlokomotivet NBJ 12, nu OHJ 64, under aflæsning i Slagelse den 11. maj 1981.
Foto: Erik Buus.

SJ. De to lokomotiver, NBJ 12 og 15, nu OHJ 64 og 65, er bygget af MaK i Vesttyskland i 1952. De er 6-cylindrede og har 240 hk. Deres maksimalhastighed er 54 km/t.

Lokomotiverne sendtes fra Sverige til Danmark på to 6-akslede godsvogne fra SJ. Den 8. maj 1981 ankom de til Slagelse, hvor de den 11. maj blev læsset af vognene ved brug af DSBs containerkran. Ved aflæsningen af NBJ 15 knækkede en bolt, der holdt den ene wire, og lokomotivet faldt ned fra ca. 30 cm's højde – dog uden større skade. Sidst på eftermiddagen kørte de via HTJ til Holbæk, og de blev taget i brug straks herefter som OHJ nr. 64 og 65.

Desuden har OHJ indkøbt en brugt malmvogn fra SJ til brug som ballastvogn. OHJ Th 497 er fra 1902 og havde ved SJ litra Qbe (tidl. Mas – 3-akslet malmvogn). Vognen er fra SJ overtaget med kun to aksler, og den er sat i drift efter at være malet rødbrun i slutningen af februar 1981.

Den 3. marts 1981 blev motorvognen OHJ Mo 25 sendt til MaK's reparationsværksted i Moers i Vesttyskland. Transporten foregik i godstog. Motorvognen bliver i Moers udstyret med en ny gearkasse, og den ventes tilbage til OHJ i slutningen af juni måned. OHJ Mo 26 vil i efteråret 1981 også få monteret en ny gearkasse.

Efter et rangeruheld i Holbæk den 13. marts 1981 blev diesellokomotivet OHJ 39 og personvognen B 236 den 25. marts sendt til Jylland for reparation. OHJ 39 kom til Kosan-Frichs i Århus, mens det var meningen, at B 236 skulle til Scandia i Randers. Det er imidlertid opgivet at istandsætte B 236, der derfor blev hensat i Århus.

Materiellet kørte for egen kraft Holbæk-Tølløse-Slagelse-Århus, men da OHJ 39 kun kunne køres fra den ene ende, var det nødvendigt at køre på drejeskive i både Slagelse og Korsør.

Diesellokomotivet OHJ 39 og B 236 kørte atter hjem til Holbæk fra Århus den 12. juni 1981.

Ved det omtalte rangeruheld blev også vognene OHJ B 234 og B 235 beskadiget. Reparationen af disse foretages på banernes eget værksted, og primo juni var vognene atter i drift.

Skagensbanen

Skagensbanen har for driftsåret 1979 kunnet notere sig en forbedring af driftsresultatet på ca. 80.000 kr., idet årets underskud gik ned til 1.803.904 kr.

Banen har haft en kraftig fremgang i befordringen af militærgods, ligesom banens traditionelle transportartikel – forsk fisk – viser nogen fremgang.

Banens største transportartikel på godsområdet – øl – har holdt et niveau svarende til forrige år, hvor et lokalt dagblad følte sig foranlediget til – noget maliciøst – at kalde Skagensbanen for »Øl-banen«!

Den totale befordrede godsmængde udgjorde i 1979 14.430 tons, en forbedring på ca. 1500 tons i forhold til 1978.



Diesellokomotivet OHJ 39 med personvognen OHJ B 236 under ombordkørsel på færgeren »Prins Joachim« i Korsør på vej til Århus, den 25. marts 1981. Foto: Erik Buus.

Der blev foretaget 377.125 rejser med banens tog, hvilket er en mindre fremgang. Med banens rutebiler foretoges 220.685 rejser, en mindre tilbagegang.

Den massive tilgang til den kollektive trafik, der på landsbasis har kunnet konstateres, har også manifesteret sig på Skagensbanen, til trods for at man (endnu) ikke har et trafikselskab i offentlig regi til at »skubbe på« udviklingen. Stigningen har ikke rigtigt nået at markere sig på driftsresultatet for 1979, idet den kraftige tilgang startede forholdsvis sent på året.

Påsken 1980 udviste imidlertid en forøgelse af rejsendeantallet på ikke mindre end 42 procent, ligesom en undersøgelse af tallet for antal jernbanerejsende i juli måned 1980 viste en fremgang på 21 procent.

Disse tal, der må glæde enhver tilhænger af den kollektive trafik, har imidlertid vokset sig til et problem for Skagensbanen.

Banens daglige drift har indtil efteråret 1980 været afviklet med 2 togstammer (lynettemateriel) – et 2-vognstog (YM – YS) og et 4-vognstog (YM – YP – YP – YM) – der i morgentoget mod Frederikshavn sammenkoblede til et 6-vognstog med 304 pladser.

Dette viste sig imidlertid at være ganske utilstrækkeligt, idet dette tog efter skoleårets begyndelse primo august 1980 daglig befordrer op til 450 rejsende.

Flere andre daglige forbindelser havde en lignende overbelægning.

Da banen ikke var i besiddelse af en egentlig reserve af lynnettemateriel, så man sig modstræbende nødsaget til at indsætte det materiel, der stod til eftersyn og eventuel reparation. Dette materiel – et 2-vognstog (YM – YS) – indgår således nu i den daglige drift, således at f.eks. morgentoget nu består af et 8-vognstog. Dette er imidlertid med sine 400 pladser kun lige akkurat tilstrækkeligt, således at et større eller mindre antal rejsende lejlighedsvis endnu må stå op under den daglige transport til og fra arbejde/skole.

Disse forhold med det manglende materiel til eftersyn og reparation er naturligvis uholdbare i længden, og da reparationer nu må foretages uden for normal arbejdstid for en dels vedkommende, vil den vedligeholdelsesstandard, der hidtil har karakteriseret Skagensbanens rullende materiel, blive vanskelig og kostbar at opretholde.

Banen sætter derfor nu sin lidt til, at staten snarest kan afse midler til den forøgelse af materiellet, 1 motorvogn og 2 mellemvogne, som de lokale kommuner såvel som amtskommunen allerede for nogen tid siden har bevilget penge til.

På finanslovsforslaget for 1981 var optaget midler til anskaffelse af 2 mellemvogne til Skagensbanen, og med vedtagelsen af dette vil problemerne kunne holdes stangen et stykke tid.

Apropos materielanskaffelser har banen i foråret 1980 modtaget en ny rutebil af fabrikat »Leyland« med 57 siddepladser.



Banen har afhændet stationsbygningen i Rimmen til privatmand.

Af hensyn til oversigtsforholdene sammesteds er den gamle varehusbygning blevet revet ned, således at udsynet for lokomotivførerne til den stærkt trafikerede overkørsel for hovedvej A 10 er blevet kendeligt forbedret.

Først på sommeren var Skagensbanen – for en sjælden gangs skyld – på fremmede spor, idet 375 skoleelever fra Strandby skulle på udflygt til Tolne Bakker. Eleverne befordredes i et 6-vognstog til Tolne station på DSB-strækningen Frederikshavn-Hjørring.

En del af spormaterialerne fra den nu nedlagte station i Frederikshavn har skiftet ejermand, idet Skagensbanen har overtaget bl.a. en hel del sporskifter.

Ved ombygningen og saneringen af sporarealet på Skagen station omkring 1970 fornyedes en del sporskifter specielt i hovedsporene. I de senere år har behov for en fornyelse af sporskifterne også i sidespor og omkring remiser og værksteder trængt sig på, da de gamle spor, der for en stor dels vedkommende stammede fra banens ombygning til normalspor i 1924 var ved at være slidt ned.

De »nye« sporskifter i 37 kg/m's størrelse finder således god anvendelse ved Skagensbanen.

Oprettelsen af et nordjysk trafikelskab ser nu ud til at skulle blive realiseret. Amtskommunen og primærkommunerne har længe ligget i svære forhandlinger om fordelingsgrundlaget for selskabets underskud, men man satser nu på at starte op med et fælles zonetakstsystem fra 1. januar 1982.

I sit oplæg budgetterer amtet med en fremgang i rejsendeantallet på ca. 40 procent, når trafikelskabet er etableret.

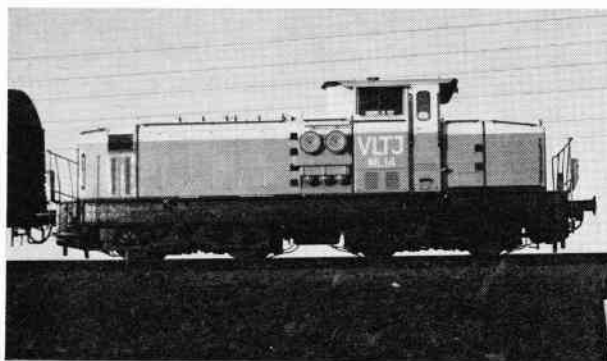
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

I løbet af marts 1981 er de gamle enkeltsporede træremiser i Lemvig blevet nedrevet. De gamle remise- og værkstedsbygninger i den nordøstlige ende af stationen står fortsat uberørte, og man er i gang med at undersøge bevaringsværdigheden af dem.

Den gamle vandkran i Faare er fjernet, og i Lomborg er der opstillet et nyt venteskur i stedet for det gamle træskur. Det »nye« venteskur stod tidligere ved de gamle værksteds- og remisebygninger af sten i Lemvig.

I Vemb er drejeskiven foran remisen blevet optaget i foråret 1981.

Spormoderniseringen på VLTJ er nu kommet til strækningen mellem Vemb og Lemvig. Til august startes der mellem Lemvig og Ramme. Forberedelserne er godt i gang, hvilket kan ses af store skærvedynger, der er henlagt i Bækmarksbro, Faare, Ramme, Bonnet og Lomborg. Ligesom tidligere udføres spormoderniseringen af DSB-personale.



Diesellokomotivet VLTJ ML 14 i »VLTJ-design« mellem Rønland og Thyborøn, den 22. december 1980. Foto: Erik Buus.

I december 1980 er den svenske skinnebus SJ Y7 1252 sat i drift ved VLTJ som YBMD 16.

Banen har solgt Scandiaskinnebussen VLTJ Sm 17, ex FFJ Sm 9 til Østsjællandsske Jernbaneklub. Skinnebussen VLTJ Sm 16, ex AHB Sm 8, der har henstået i remisen i Vemb stort set hele tiden siden VLTJ købte den i 1969, er udlejet til Foreningen Dalmoose-Skælskør Banen.

Fra den 16. marts 1981 har DSB og VLTJ indgået aftale om, at VLTJ fremfører godstog mellem Herning-Skjern-Vemb. Kørslen omfatter togene G 7792 (mandage-fredage) afg. Vemb 15.38, G 7703 (hverdage undt. lørdage og dage efter søn- og helligdage) afg. Herning 4.20 samt M 7795/7796

(fredage) afg. Herning 20.22 (via Holstebro). Togene fremføres som regel af VLTJ ML 14, men det må påregnes, at også VLTJ ML 12 ved værkstedsophold for ML 14 vil komme ud »på de lange skinner«. På mandage henter VLTJ godsvogne i Holstebro i togparret M 7715, Vemb afg. 6.05 og G 7716, Holstebro afg. 6.45.

Vestbanen

Den 10. december 1980 blev Elkærdam mellemblok taget i brug som den første af sin art ved de danske privatbaner. Strækningerne Varde-Oksbøl og Hesselmed-Oksbøl Syd er dermed fuldt fjernstyrede, mens strækningen Oksbøl-Nr. Nebel fortsat er radiostyret.

På Varde Vest er der anlagt ny perron med en passende højde, så man nu kan gå direkte ind i skinnebusserne. Før måtte man først »bestige en svellebunke«.

Outrup station skal af hensyn til postvæsenet ombygges og udvides med 80 m². Samtidig vil jernbanens ekspeditionslokaler blive moderniseret.

I Nr. Nebel er der planlagt en sanering af sporområdet. Det gamle vognskur, der har huset de to gamle Cp-vogne (se nedenfor), vil blive nedrevet. Samtidig vil den gamle drejeskive blive taget op og sporforbindelsen dertil fjernet.



Fra DSB har Vestbanen lejet svellestoppemaskinen SV 7, som inden da havde været udlånt til Østbanen. Vestbanen har nu forkøbsret på den, hvis den viser sig tilfredsstillende.

Vestbanen har til Dansk Jernbane-Klub solgt personvognene VNJ C 34 og C 35 (ex DSB Cp 3244 og Cp 2835), der har henstået i vognskuret i Nr. Nebel i nogle år. De to vogne indsættes i D-maskine gruppens tog.

Skinnebusbivognen VNJ Sp 1 er udrangeret og ophugges.

Den 12. december 1980 afsporede VNJ DI 14 og to godsvogne mellem Nr. Nebel og Nymindegab. Lokomotiv og vogne blev atter bragt på sporet den 17. december af to mobilkraner.

Grundet den vanskelige trækkræftsituation ved DSB er der pr. 17. februar 1981 truffet aftale mellem DSB og Vestbanen om, at sidstnævnte banes lokomotiv DI 14 fremfører godstog mellem Esbjerg og Varde mandage til fredage. Fra sommerkøreplanens ikrafttræden er planerne for dette togpar således: Varde afg. 5.39 med ankomst til Esbjerg 5.57. Fra Esbjerg returneres der kl. 6.20 med ankomst til Varde kl. 6.47.

Østbanen

Den hårdt tiltrængte spormodernisering på Østbanen begyndte i 1980 mellem Himlingøje og Grubberholm. Spormoderniseringen fortsætter i 1981, hvor man arbejder sig videre frem mod Køge. Østbanens baneafdeling assisteres af DSB-personale med arbejdet.



De sidste års snevintre har vist, at bl.a. Østbanens snefydningsmateriel har været utilstrækkeligt. Derfor har

Østbanen i 1980 i lighed med Lollandsbanen fået bygget en snefræser på Bandholm Maskinfabrik. Se om selve konstruktionen under »Lollandsbanen«. Østbanens snefræser er litereret MF 101.

Østbanens MT 102, ex ØSJS Sm 14, der er blevet ombygget til brug for baneafdelingen i lighed med motor-troljerne OHJ 43 og VNJ MT 1, er sat i drift med en nærmest imponerende bemaling. Mandskabsrummet / resterne af vognkassen er malet i Østbane-design, mens resten / lad m.v. er malet i en stærk gul farve. Pufferplanken er stribet sort/gul.

Diesellokomotiverne M 8 og M 9 er begge i 1980 blevet forsynet med underhængte frontsnepløve. M 8 blev atter sat i drift efter hovedreparation.



Østbanen har fået repareret og malet Y-tog hos Frederiksværkbanen i Hundested. Her ses Ym 5 og Ys 3 på Københavns Hovedbanegård den 1. december 1979. Forøvrigt har Østbanen Ym 2 været hos Kosan-Frichs i Århus i foråret 1981 for at blive malet. Årsagen hertil er bl.a., at banen ikke selv råder over faciliteter, der kan godkendes til sprøjtemaling af banens materiel. Foto: Erik Buus.

Diesellokomotivet KBE 17, som Østbanen først lejede og senere købte i 1979, blev i 1980 omlitereret til M 10. I februar/marts 1981 er M 10 blevet ommalet i Østbanens farver og design. M 10 er blevet forsynet med stativ for montering af stor snepløv i efteråret 1980.

Alle Østbanens lokomotiver bliver i øvrigt udstyret med katastrofeblink til brug ved bl.a. rangering på havnepladsen i Fakse Ladeplads.

Motorlokomotivet ØSJS M 1 (David), ex SKRJ M 4, blev i februar 1981 udbudt til salg – uden motor!

I Hårlev henstår skinnebusmotorvognene HTJ S 27, OHJ S 42 samt SJ Y6 834 i ringe stand. HTJ S 27 betegnes som banens yderste nedbrudsreserve. Det må forventes, at alle tre vogne ophugges i løbet af 1981.

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

Visse informationer skyldes Poul Andersen, Per Topp Nielsen og Bent Ravnild.

»JERNBANEN« ØNSKER SINE LÆSERE
GOD SOMMERFERIE!



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.
Tlf. (02) 87 02 32.



Foreningens bestyrelse:

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

Næstformand og kasserer: Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.

Postgirokonto 5 55 38 30,
Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18,
3650 Ølstykke.

Sekretær: Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

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

Bankassistent Eigel V. Christensen,
Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21.

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

Servicekonsulent Bent Nathansen,
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. (02) 27 25 23.

Gymnasielærer Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. (03) 48 53 83.



FORENINGENS FORLAG & SALGSADFDELING

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen,
c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.
Tlf. (03) 48 53 83. Postgirokonto 3 17 91 76.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen,
Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Postgirokonto 8 11 10 06.
Kasserer: P. Skebye Rasmussen.



Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer på tidsskriftet JERNBANEN og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 5,- i frimærker.

Kontingentindebetalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgirokontonummer.

LOKALAFDELINGER

DJKs nordjyske afdeling:

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

DJKs midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

DJKs afdeling Fyn/Syddjylland:

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

DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsebureauleder Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

FORENINGENS BANER OG TOG

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl,
Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.
Information i week-ends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,
Teglade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.
Information i week-ends: (08) 54 18 64.

Limfjordsbanen:

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

D-maskine gruppen:

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

FORENINGENS ØVRIGE ARBEJDSSTEDER

Bloustrød remise, Allerød:

Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Her arbejdes med smalsporsmateriel fra roe- og industribaner.

Høng remise, Høng:

Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Her arbejdes med bl.a. restaurering af damplokomotivet ØSJS nr. 6 fra 1895 og vogne.

Roskilde, Slagterisporet:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.

Her arbejdes hovedsagelig med istandsættelse af ældre DSB-personvogne til brug for D-maskine gruppen.

MEDLEMSKONTINGENT FOR ÅRET 1981:

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

HEN EFTER NYE TRÆSKO

hos Deres skomager ...

H. MARKUSSEN

Torvet 3

Mariager

Telefon (08) 54 15 71



9550 MARIAGER Telefon (08) 54 11 65

POTTEMAGEREN

v/ Børge Christensen

Teglgade 5 – Mariager

Telefon (08) 54 12 16

Åbent alle hverdage kl. 8.30–17
Fredag kl. 8.30–19 – Lørdag kl. 8.30–13
Søndag kl. 10–17
Tirsdag lukket

Købmand Wilsom

Havnevej 8

Mariager

Telefon (08) 54 10 01

– Vine – Delikatesser –

ASSENS KRO & CAFETERIA

v/ Erik Pedersen

Storegade 11

Telefon (08) 58 32 48

Stort udvalg i grillstegte retter
Hyggelige lokaler – Populære priser

ØKONOMI



LANGÅ – TELEFON (06) 46 13 22

STEVNSTRUP – TELEFON (06) 46 71 77