



jernbanen

5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

21. ÅRGANG

NOVEMBER 1981

KR. 15,00



Ismejeriet VITA

v/ Ruth Jensen

Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial

BIRCH LÅSESERVICE

Skolevej 16 – Maribo

Telefon (03) 88 34 42

Oplukning af døre

Reparationer, omlægning og montering

af låse

Esso Servicenter

v/ Jørgen Sørensen

Vesterbrogade 45 – Maribo

Telefon (03) 88 33 90

Benzin – Olie – Smøring – Quick Service

Alle autoreparationer udføres

Dækservice – Batteriservice

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm



Modeljernbane for store og små?

REMISEN har det!

Kraghave Møllevej 45 – Nykøbing F

Telefon (03) 83 90 29

Restaurant Lysemose

Lysemose

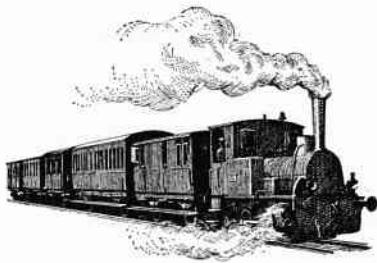
Telefon (03) 88 02 14

Et 1. kl.s spisested

Hyggelige lokaler

Smuk udsigt

Velkommen hos IDA og MAX



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:

På foreningens veteranbaner er der altid stemning, når damptogene kører – som her på Museumsbanen, hvor damplokomotivet ØG 3 rangerer på havnen i Bandholm, 5. juli 1981.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

21. årgang

November 1981

Nr. 5

MARIAGER REMISEKOMITE'S LOTTERI TIL FORDEL FOR OPFØRELSE AF EN REMISE VED MHVJ

Tilladelsen hertil forelå fra justitsministeriet 19. maj 1981 og gav remisekomiteen lov til at fremstille 9950 lodsedler á 5 kr., og disse kunne sælges i perioden 1. juli – 31. august 1981.

Dette lotteri blev startet på opfordring af remisekomiteens medlemmer efter generalforsamlingen 1980, hvor man henstillede til bestyrelsen at prøve dette for at skaffe flere penge til vores byggeri, da banklån og bidrag fra medlemmer ikke var nok til at starte byggeriet op med.

Det var med betænkelighed, at bestyrelsen gik i gang med dette arbejde, da det jo ikke var nok at få fremstillet lodsedlen, den skulle jo også sælges, og her måtte de aktive medlemmer ved MHVJ tage deres del af arbejdet.

Det første arbejde var at finde reglerne for et landslotteri, dernæst at have en præmieliste, som skulle godkendes af myndighederne, samt trykning af lodsedlerne.

Det var besluttet, at bestyrelsen ville spørge de forretningsdrivende i Mariager, om de ville støtte vores sag i form af gaver til lotteriet, samt tegne annoncer, der kunne dække en del af lodsedlens fremstillingspris. Som man kunne se af præmielisten, blev vi modtaget med meget stor forståelse for vores sag, og her skal lyde en tak fra bestyrelsen for den støtte, vi har modtaget.

Disse gaver samt det gode salg af lodsedlerne har været med til at give os en stor håndsækning til vores remise. – Der blev desværre ikke udsolgt, men næsten, der manglede 854 lodsedler eller 8,6% i dette.

Det er med stor beklagelse at konstatere, at af disse 854 lodsedler er de 770 sendt ud til DJK-medlemmer, der jo fik tilsendt 2 stk. Det vil sige, at 385 medlemmer ikke har betalt, og mon ikke nogle går rundt med en dårlig samvittighed, for det må da være i glemsomhed fra deres side, at de ikke har betalt. Det kan da ikke være for de 10 kr.s skyld, da ingen af disse 385 medlemmer har svaret, at de ikke ønskede lodsedlerne tilsendt (se herom i Jernbanen nr. 2 1981) eller har sendt disse retur. Så havde vi haft en mulighed for at sælge dem til anden side. Det skal her nævnes, at på disse resterende 854 lodsedler blev 5 udtrykket med præmier, heriblandt var hovedgevinsten, da alle skulle være med i lodtrækningen. Disse præmier tilfalder remisekomiteen.

Det kan oplyses, at overskuddet fra lodseddelsalget bliver på over 30.000 kr.

Jeg vil her som formand for remisekomiteen gerne takke alle DJK-, MHVJ- samt remisekomité-medlemmer for deres indsats med, at salget er gået godt.

John Armstrong Pedersen.

Julen nærmer sig – Husk at skrive en jernbanebog på ønskesedlen!

Nedenfor finder De et udvalg af Salgsafdelingens mange tilbud:

Dansk Jernbane-Klubs bogserie

Nedenfor finder De en liste over de DJK-bøger, der endnu kan erhverves gennem DJKs Salgsafdeling.

11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965 (10 eks. tilbage)	kr. 20,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II: Becherer bygger videre (15 eks. tilbage)	kr. 62,00
30. Altona-Kiel Jernbane 1844-1864	kr. 23,00
31. Horsens-Tørring Banen	kr. 36,00
32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947 (10 eks. tilbage)	kr. 62,00
33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972 (25 eks. tilbage)	kr. 30,00
34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, 3. del, (rullende materiel m.v.)	kr. 30,00
36. Lollandsbanen 1874-1974	kr. 137,00
37. Næstved-Præstø-Mern Banen (2. udg.) ..	kr. 65,00
38. Nærumbanen 1900-1975	kr. 78,00
39. Hornbækbanen 1906-1916-1976	kr. 70,00
40. Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976	kr. 80,00
41. Vestbanen 1903-1978	kr. 86,00
42. Østbanen 1879-1979	kr. 150,00
43. Gribskovbanen 1880-1980	kr. 148,00

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er kr. 4,00 (dog kr. 5,00 for nr. 36, 38 og 40-43. Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen højest kr. 12,-.

Øvrige DJK-udgivelser (porto inkl. i prisen)

Motormateriel, bind 1, Triangelvognene	kr. 110,00
Slagelse-Næstved Banen 1892-1971	kr. 6,00
Nordvestbanen 1874-1974 (Nordvestekspresen)	kr. 8,00
De gamle lyntog	kr. 15,00
Den sjællandske Sydbane i 100 år, 1870-1970 ..	kr. 13,00
Mariager-Handest Veteranjernbane. Fortegnelse over driftsmateriellet, januar 1977. (2. udg. 1978)	kr. 27,00
Mariager-Handest Veteranjernbane 10 år	kr. 18,00
Museumsbanen Maribo-Bandholm. En beskrivelse af museumsmateriellet	kr. 12,00
Mariagerbanen 50 år	kr. 18,50
Plan 88. Rapport fra planlægningsgruppen ved Museumsbanen Maribo-Bandholm	kr. 12,00
DJK's udflugtstog med damplokomotivet D 826 ..	kr. 10,00
Bandholm station	kr. 6,00
Valby Gasværk og dets jernbane	kr. 12,00
Dampkraft – Ja tak! (mærkater, 13 cm i diam.) ..	kr. 5,00

Bøger fra andre forlag m.m. (porto inkl. i prisen)

Tisvildebanen af P. Thomassen	kr. 25,00
Kystbanen 1897-1972 af P. Thomassen	kr. 90,00
Hirtshalsbanen gennem 50 år af P. Thomassen ..	kr. 71,00
Sorø-Vedde Banen af P. Thomassen	kr. 52,00
Midtbanen af P. Thomassen	kr. 87,00
Dampvogne og Landevejslokomotiver af P. Thomassen	kr. 94,00
Broagerbanen af P. Thomassen	kr. 40,00
Padborg-Tørsbøl banen af P. Thomassen	kr. 40,00
Med Lemvigbanen gennem 100 år af P. Thomassen	kr. 163,00
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane rull. mat. ...	kr. 96,00
Gribskovbanen på postkort	kr. 25,00
Hornbækbanen på postkort	kr. 38,00
Omkring tertiærdriftens tidligste år	kr. 50,00
Danmarks Jernbaner – køreplan 1.2.1945 (KLK) ..	kr. 25,00
Danmarks Damplokomotiver af W. Bay (m. tillæg)	kr. 408,00
En gammel Jernbanemands Erindringer, 1854-1882 af H. H. A. Rambusch	kr. 89,50
De sorte tog	kr. 146,00
Lokomotivkjørsel af Michael Reynold. Oversat af H. H. A. Rambusch, 1978. Faksimile 1978 ..	kr. 49,00
Nordens Järnvägar 1976	kr. 95,00
Nordens Järnvägar 1977	kr. 100,00
Kulrøg og Dampslag	kr. 70,00
Dansk Damplokomotiver – som jeg så dem ..	kr. 80,00
Danske lokomotiver og motorvogne 1980-01-1 ..	kr. 58,00
Odense-Svendborg Banen 1876-1976	kr. 67,00
Nyborg-Ringe-Fåborg Banen	kr. 146,40
Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane	kr. 12,00
Livet langs banen – Frederikssundbanen 100 år ..	kr. 65,00
Jernbanemateriel 2, Q-vognene	kr. 35,00
Dampkraft i vintervejr. Snevinteren på Høng-Tølløse Jernbane 1978-79	kr. 40,00
Rejsen til Haderslev	kr. 60,00
Sove- og Spisevogne i Danmark	kr. 188,00
Sådan husker jeg – OKMJ	kr. 30,00
Studierapport 1: Materiel ved Magle Mølle og De forenede Papirfabrikker	kr. 17,00
Studierapport 2: Materiellet ved Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane	kr. 25,00
Studierapport 3: Fortegnelse over DSB's rangertraktorer	kr. 32,00
Vognlære over DSB's materiel	kr. 35,00
En vestjysk privatbane (Vestbanen)	kr. 40,00
Frederikshavn Jernbanestation	kr. 73,00



Ovennævnte publikationer kan bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren. **OBS: Leveringsiden er normalt ca. 14 dage.**

Dansk Jernbane-Klub – salgsafdelingen

HOLMEVEJ 8 – 4340 TØLLØSE – POSTGIRO 3 17 91 76

På besøg hos BBC og Henschel

Af Benny Frederiksen, Erik Buus og
Jan Lundstrøm

Da de hidtidige oplysninger om produktion af DSBs litra ME og generelt om de to tyske fabrikker, der bygger disse, ikke har været særligt fremtrædende i de danske jernbanetidsskrifter, henvendte undertegnede sig til BBC og Henschel for at undersøge muligheden for at skaffe oplysninger og evt. for at muliggøre et besøg. Efter nogen brevveksling var der skaffet mulighed for besøgene.

Thyssen Industrie AG Henschel, Kassel

Fabrikkens historie begyndte i 1810, hvor Georg Christian Carl Henschel stiftede selskabet Henschel-Werke; fra 1830 kaldtes det officielt »Henschel & Sohn«. Der skulle endnu gå nogle år, inden det første lokomotiv forlod fabrikken – det skete den 29. juli 1848. Det første lokomotiv var en del af en ordre på 4 lokomotiver til Hessische Friedrich-Wilhelm Nordbahn, der bl.a. drev jernbanelinien Kassel–Bebra–Gerstungen. Lokomotivet, der fik navnet »Drache« (drage), vejede 25 t, ydede 250 hk, kunne køre 30 km/t og havde akselafstand 2'6". I selskabets jubilæumsår 1910 leverede firmaet sit (damp)lokomotiv nr. 10.000 – køber var de preussiske statsbaner (KPEV). I 1981 forventes lokomotiv nr. 32.500 afleveret; men som man nok kan regne ud, har de ikke alle været damplokomotiver – bygningen af disse ophørte i 1955. I 1964 blev Henschel overtaget af Rhein Stahl, der 10 år senere blev en del af Thyssen Industrie AG.

For tiden er Henschel i færd med at bygge lokomotiver til Danmark, Norge, Sudan, Uganda, Vesttyskland og Ægypten. Endvidere foretages der forsøg med magnetsvævebane; en del af den bane, der var med på trafikudstillingen i Hamburg – IVA '79 – er opstillet på fabriksområdet. Efter at lastbilproduktionen ophørte i 1972, er de vigtigste produkter udover jernbanemateriel bl.a. dampkedler til industrien og bæltekøretøjer til militæret.

Efter at vi var blevet indviet i fabrikkens historie, blev vi vist rundt på fabrikken, hvor vi så lokomotivproduktionens forskellige faser. Vi kunne således se, at produktionen af lokomotiver ikke foregår på samme samlebåndsmåne som bilproduktion; lokomotiver med forskellige sporvidder står mellem hinanden i rækker i samlehallen – under vores besøg var følgende sporvidder repræsenteret: 1000 mm (Uganda), 1067 mm (Sudan) og 1435 mm (Danmark, Norge, Vesttyskland og Ægypten). Derudover forefandt på fabrikken spor med sporvidderne: 1676 mm (for lokomotiver til f.eks. Spanien og Portugal), 1524 mm (Sovjet) og 760 mm (Bulgarien).

Henschel's andel af ME-projektet er at indbygge lokomotivernes tekniske udrustning, incl. dieselmotorer fra GM og elektrisk traktionsudrustning fra BBC; derudover byggede Henschel vognkassen og bogier til ME 1501 og 1502. Efter indbygningen males lokomotiverne, men inden der sættes påskrifter på, er lokomotiverne hidtil blevet sendt til BBC i Mannheim; BBC vil evt. senere udføre deres arbejde hos Henschel for at spare transporten af lokomo-

tiverne. Efter besøget hos BBC returneres for egen kraft til Kassel for slutmontering og påsætning af diverse designpåskrifter. Er en afsluttende prøvetur ud fra Kassel forløbet tilfredsstillende, er det eneste arbejde, der endnu resterer stort set kun at fjerne evt. snavs. Der køres til Danmark for egen kraft, og her monteres underhængte snepløve, da DB ikke tillader kørsel med disse. De tre første ME er kommet hver for sig; men senere kan det komme på tale at levere flere lokomotiver ad gangen.

Den 24. august var ME 1503 næsten klar til levering; efter planen leveredes den dog ikke direkte til DSB, derimod sendtes den til DBs forsøgsanstalt i Minden for at blive gjort klar til prøvekørsler på Fyn. I Kassel var 3 ME ved at blive afprøvet af BBC, mens yderligere 6 befandt sig på forskellige tidligere stader af produktionen.

Foruden at bygge »bavianer«, som ME populært kaldes blandt Henschel's medarbejdere på grund af, at de er røde i »enderne«, var man i færd med at bygge asynkronlokomotiver til NSB; El 17 2223 og 2224 var blevet bemalet i NSBs nye design, hvorimod El 17 2225 og 2226 endnu ikke var kommet så langt i produktionen. Et antal konventionelle dieselelektriske lokomotiver på 2500 hk til Ægypten var klar til levering og andre under bygning; omkring en halv snes 1000 hk dieselhydrauliske lokomotiver til Uganda var dels ved at blive afprøvet, dels klar til afskibning, d.v.s. de var indpakket i plastic for at hindre saltskader under søtransporten. 111 175-6, der er et ellokomotiv på 5000 hk beregnet til at fremføre lokomotivfremførte S-tog i Ruhr-området, så ud til at være klar til levering til DB. Endvidere var et dieselelektrisk lokomotiv til Sudan under bygning. Endelig var man i færd med at udføre nogle reparationer på et par industrilokomotiver.

Et par minder om tidligere tiders produktion er bevaret af fabrikken; det drejer sig dels om et stort godstogslokomotiv fra de tyske forbundsbaner – DB 44 481, dels om et lille sporvejslokomotiv fra Holland, der i sammenligning med 44-eren ikke syner af ret meget. Af det første lokomotiv fra 1848 har man ladet fremstille en træmodel i skala 1:1.

Selvom Henschel-lokomotiver ikke findes i større antal i Danmark for tiden, har fabrikken dog tidligere leveret lokomotiver til Danmark, således var fabrikken blandt storproducenterne af damplokomotiver til de danske privatbaner i dette århundredes første fjerdedel. Iflg. William Bay: »Danmarks damplokomotiver« har Henschel i alt leveret 121 damplokomotiver til de danske privatbaner, 22 til DSB og 1 til Faxe Jernbane. Så vidt vi har kunnet finde ud af, fandtes følgende Henschel-lokomotiver i Danmark i uge 35:

DSB D 802 – v. jernbanemuseet
GDS 11 – lånt ud til DJK
VLTJ 7 – DJK
VLTJ 6 –
OKMJ 14 – HgJK
VLTJ 5 – KLK

ØSJS 7 – HgJK
 FFJ 34 – DJK
 OHJ 38 – DJK
 FJ VI
 LJ 20 – DJK
 LJ 19 – DJK
 NFJ III ØSJK
 SB 1
 SVJ 1 – HgJK
 VNJ 9
 HV 2 – VBV
 HV 3 – DJK
 DSB Mh 201–203
 HP 16, VNJ DI 14, HHJ DL 10
 ME 1501 Henschel 32481/1981
 ME 1502 Henschel 32482/1981
 ME 1504 Henschel 32484/1981

BBC-Brown Boverie & Cie AG, Mannheim

Ved ankomsten til fabrikken i Mannheim var man ved at gøre klar til en prøve kørsel med det første drejestrømslokomotiv af type NSB El 17. Som bremselokomotiv ved trækprøverne og træklokomotiv ved bremseprøverne anvendtes DB 194 181–4. Prøvekørslerne af El 17 foregår omkring Mannheim, da det er BBC, der er hovedleverandør af disse, det er Henschel, der er hovedleverandør af NSB Di 4 og DSB ME.

BBC er en af Vesttysklands største koncerner inden for el- og elektronikindustrien med i alt ca. 30.000 ansatte i Tyskland; af disse arbejder 5.000–6.000 i Mannheim, heraf er det kun en mindre del, der beskæftiger sig med jernbanekomponentproduktion. Efter at fabrikken i samarbejde med Henschel har udviklet det nye asynkronprincip, beskæftiger man sig i jernbaneafdelingen næsten udelukkende med konstruktion og produktion af komponenter til de lokomotiver, som man i samarbejde med Henschel, Krupp-MaK og Krauss-Maffei udstyrer med dette system.

Ved porten blev vi til vores store glæde modtaget af en af BBC's danske ingeniører, der indførte os i asynkrontek-

nikkens fortræffeligheder. På grund af ingeniørmangel i Tyskland er der et par danske ingeniører, der har fået mulighed for at skaffe sig ekspertise inden for et område, der dels ikke er særlig velrepræsenteret i Danmark, dels skulle være et med fremtid i, med den fremgang den kollektive trafik har og forhåbentlig vedblivende vil have. Af denne ingeniør blev vi vist rundt i firmaets afdeling for produktion af elektronikken til lokomotiver og motorvogne. Selve produktionen syner ikke af så meget; dette skyldes både, at nogen af komponenterne indkøbes færdige – primært fra andre dele af koncernen, og at al indbygning i lokomotiverne foregår hos medleverandørerne. Foruden udrustning til ME, El 17 og DE 501 var man ved at samle førerborde til DSB MRD. Ved besøget havde man ME 1505–1507 til afprøvning, hvoraf vi fik forevist 1506 udenpå, nedenunder og indeni. Det, der slår en lægmand mest, er den gennemførte sikkerhed mod fejl i den tekniske udrustning, såvel som sikkerhed mod betjeningsfejl, f.eks. er det ikke muligt at køre, når lokomotivet er sat til ladning.

Udover de 3 ME fandtes NSB El 17 2222, DB 202 003, samt udenfor fabrikken DB 202 004 – kendt fra dets besøg i Danmark i 1977 (se Jernbanen 6/77, s. 153), og som nævnt El 17 2221 på prøvetur.

Af DE 2500, der er at betragte som prototypen til ME, skal 202 003 eller 202 004 ombygges til høje hastigheder, og 202 002, der har været ombygget til jævnstrøms el-lokomotiv til prøve kørsler i Holland, er netop kommet tilbage til Tyskland.

En af årsagerne til forsinkelsen af ME er, at dets komponenter nok skal udføre det samme som dem i DE 2500; men i ME er de af en mindre og mere moderne udførelse, så selvom DE 2500 kan kaldes MEens prototype, er ME alligevel en nykonstruktion.

BBC har leveret (har ordre på) drejestrømsudrustning til følgende lokomotiver: (Iflg. BBC: »Elektrotechnik im Verkehr«)

Typebetegnelse	Antal	kraftkilde	1. byggeår	bemærkninger
DE 2500 (DB 202)	3	diesel	1970	
SBB Be 4/4	1	el	1972	ombygning af loko fra 1927
DB DVF	(1)	el	1974	202 002 ombygget til vekselstrømslokomotiv
SBB Am 6/6	6	diesel	1976	
RAG E 1200	6	el	1976	industribane-lokomotiv
NS 1600P	(1)	el	1977	DB DVF ombygget til jævnstrømslokomotiv
EH EDE 1000/500	6	diesel + el	1977	industribane-lokomotiv
SBB Ee 6/6	10	el	1979	
DB 120	5	el	1979	
HHA DT3	1	el	1979	motorvogn til U-banen i Hamburg
VOEST E 250	3	el	1980	industribanelokomotiv til Østrig
NSB Di4	5	diesel	1980	
DSB ME	25	diesel	1981	
MaK DE 501	20§	diesel	1980	industribanelokomotiv
Krauss-Maffei ME 05	11§	diesel	1981	industribanelokomotiv
NSB El 17	6	el	1981	
MaK DE 1002	4	diesel	1981	iflg. »Blickpunkt DB« 11/80

§: Iflg. »Blickpunkt DB« 11/80 – §: Iflg. »Blickpunkt DB« 8/81.

Endvidere fik vi oplyst, at man var med at projektere nogle el-ranger-lokomotiver til de østrigske statsbaner ÖBB; det er kun traktionsudrustningen, der bygges i Tyskland, resten bygges i Østrig.

Under vores besøg på de 2 fabrikker fik vi indtrykket af, at DSBs berømte/berygtede design ikke altid nyder den største anerkendelse; udover at vores lokomotiver kaldes bavarianer hos Henschel, bliver de på grund af de store sorte flader kaldt ligkister hos BBC. Ligeledes har nordmændene, der på El 17 indfører et plagiat af DSBs design, haft mange morsomme stunder over, at DSBs lokomotiver har »afviserblink« og bogiebelysning. Bogiebelysningen må efter deres bedste overbevisning skulle anvendes til at kontrollere, som man stadig er på rette spor.

Efter den venlige modtagelse spurgte vi, om man forventede nogle gode ordrer fra os, når man havde tilrettelagt et sådant besøg for os; og det stillede vi dem så i udsigt, – når de begyndte at fremstille ME i HO.

Vi har ikke forsøgt at beskrive principperne i MEens kraftoverføring, da det allerede er gjort – se f.eks. Jernbanen nr. 5/77 s. 105, 5/79, s. 113 og 3/81 s. 61. Derimod har vi forsøgt at beskrive de 2 fabrikker, og hvad der foregik på dem en tilfældig dag under lokomotivernes produktion.



Lokomotiver klar til levering; t.h. ses et lokomotiv til DSBs S-tog i Ruhrområdet – to lokomotiver til Ægypten kigger ud af hallen. Kassel, den 24. august 1981. Foto: Benny Frederiksen.

Efter afleveringen af denne artikel til »Jernbanen« er vi blevet gjort opmærksom på følgende nybestillinger: DSB har bestilt 2 drejestrømselloko, NS har bestilt 56 ditto, DSB har atter bestilt 5 ekstra ME (nu ialt 30 stk.) og Henschel vil på egen regning bygge 8 dieselelektriske drejestrøms-rangerlokomotiver.



Falck og jernbanerne

Falcks Redningskorps fyldte den 3. oktober 1981 75 år. I en menneskealder har korpset betjent det danske samfund med ambulancekørsel, sygehustransport, redningsarbejde, brandslukning og på andre områder, hvor hurtig hjælp har været en nødvendighed for at redde mennesker, dyr eller værdier.

»Hele Danmarks redningskorps« har også samarbejdet med DSB og Danmarks privatbaner næsten siden korpsets oprettelse – lige fra dybt alvorlige opgaver i forbindelse med ulykker til de mere harmløse som udrykning til fastlåste vejboomme ved niveau-overkørsler og entreprenørprægede opgaver som »aften- og nattofgølgestation« – en rolle som Falck stationen i Lyngby påtog sig for Nærumbanen. Dette og mere vender vi tilbage til i en kommende artikel om »Falck og jernbanerne«.



Til trods for, at det er et brud på dette tidsskrifts normale linie – ikke at gøre ulykker og driftsuheld til genstand for større omtale – synes vi, at en ny generation af læsere bør kende beretningen om det komplicerede redningsarbejde, der blev udført af 122 af korpsets reddere (sammen med medarbejdere fra DSB, politiet, civilforsvaret og hæren, læger og sygeplejersker og tilfældigt forbi-passerende), den mørke dag i DSBs historie, den 10. august 1967, hvor lyntog »Nordjyden« kørte op bag i lyntog »Sydvestjyden«, hvorved 11 blev dræbt, 30 alvorligt kvæstret og et halvt hundrede fik lettere kvæstelser. Her er Falcks egen beretning fra personaleorganet »Meddelelser fra Falck og Zonen«:

Ulykkesforløbet

2 km øst for Odense, hvor hovedvej A1 føres under jernbaneviadukten, holdt lyntoget »Sydvestjyden« med maskin-

skade, da det efterfølgende lyntog »Nordjyden« i det meget usigtbare vejr kørte op bag i og skubbede »Sydvestjyden« et halvt hundrede meter hen ad banelegemet. Sammenstødet var så voldsomt, at de forreste vogne i »Nordjyden« og de bageste vogne i »Sydvestjyden« blev presset op i luften og lagde sig til rette i et virvar af waggoner, jerndragere, sæder, passagerer og knuste ruder. Således var der kun 4 meter kendelig jernbaneogn tilbage af den anden vogn i »Nordjyden«, en vogn, der normalt er ca. 16 meter lang (AM-vognen), men ved ulykken blev presset ind under den langt tungere motorvogn. Ved sammenstødet rev det meste af »Sydvestjyden« sig løs og blev skubbet endnu et hundrede meter frem ad den tomme banelinie, så kun dette togs bageste motorvogn var indfildret i »Nordjyden's forreste del på ulykkesstedet. Lyntoget »Nordjyden« bestod af 7 vogne, hvoraf den forreste motorvogn og som nævnt den 2. vogn blev presset sammen med »Sydvestjyden«s bageste motorvognsdel. De øvrige 5 vogne blev stående på sporet, hvilket mindskede ulykkens omfang, idet de befandt sig på broen (Ejby-broen) umiddelbart over hovedvejen med en skrænt til begge sider på ca. 10 meter.

Redningsaktionen

ALARMERINGEN

Kl. 10.11 indløb der til redningskorpset i Odense melding fra firma Dansk Damman Asfalt om, at en ulykke af katastrofeagtig karakter var sket på banelegemet lige uden for fabrikkens vinduer. (Virksomheden ligger på hovedvej A1 umiddelbart før broen). Umiddelbart efter var samtlige korpsets ledninger i Odense og Dalum blokerede med meldinger om ulykken. Få sekunder efter den første alarm indløb den »officielle« melding fra DSB om ulykken. Samtidig med de talrige meldingers indløben lykkedes det indenfor de første par minutter at alarmere Falck-stationerne Nyborg og Kerteminde samt få givet beredskabsalarm til øvrige fynske stationer.

UDRYKNINGEN

Ved alarmens modtagelse afsendtes fra Falck station Odense hjemmевærende mandskab og materiel, hvilket vil sige 3 ambulancer og 1 katastrofevogn bemanded med 9 mand og 3 ledere. Samtidig sendte stationen Dalum 1 ambulance med 3 mand. 1 minut efter var yderligere 2 ambulancer ledige i Odense, og indenfor de første 5 minutter (tilbagemeldingstidspunktet) var fra stationerne Odense, Dalum, Nyborg, Kerteminde og via radiokald i Odenses omegn afsendt 15 ambulancer og katastrofevogne, bemanded med 38 mand.

Det øvrige udrykningsforløb fremgår i det væsentlige af følgende tidsplan:

kl.	Station	Afsendt/foretaget:
10.17	Odense	Tilbage melding: Mange kvæstede og dræbte, adskillige fastklemte i togvognene.
10.18	Odense	Udrykningsalarm til hele Fyn, tilkaldelse af frivagter.
10.20	Odense	CF-assistance tilbudt og accepteret med tak.
10.21	Odense	Vagtcentralen i København underrettet (iflg. katastrofeplan), derfra beredskabsalarm til østjyske stationer.

10.22-10.52		43 ambulancer og redningskøretøjer er mødt på ulykkesstedet fra fynske stationer.
10.26	Odense	Drøftelse mellem katastrofestedets leder og vagtcentralens katastrofechef om ulykkens omfang. Mere politi, læger, sygeplejersker, Odense Brandvæsen m.fl. alarmeret.
10.32	Odense	Udringning af praktiserende læger m.fl. Alarmering af østjyske stationer til beredskabsdækning. 2 ambulancefly klargøres i København. Læger og sygeplejersker fra »Odense Amts og Bys Sygehus« (OABS) til ulykkessted med returnerende ambulancer.
10.54	Odense	Bekræftelse på, at stationerne Kolding, Vejle, Fredericia, Horsens og Århus var på vej med ambulancer og yderligere specialudstyr til frigørelse. Derudover 2 fly på vej.
11.19	Odense	Tilbage melding: Redningsarbejdet i »Sydvestjyden« afsluttet, formentlig endnu 20 indespærret i »Nordjyden«.
12.09	Odense	Ambulancefly ankommet til Beldringe.
12.55	Dalum	Yderligere afspærringsmateriel til ulykkesstedet.
15.45	Odense	Sidste overlevende, en 14-årig pige, frigjort og kørt til OABS.
17.45	Odense	Sidste dræbte frigjort og bragt til OABS.
18.00	Odense	Redningsarbejdet slut.

Kommandoen var straks fastlagt således:

På ulykkesstedet: Redningsinspektør Rasmus Lehn.

I vagtcentralen i Odense: Direktionssekretær K. A. Rasmussen. Yderligere ankom direktør Jørgen Falck med første ambulancefly fra København og kørte direkte til ulykkesstedet for at overvåge korpsets indsats.

KORPSETS FREMMØDE

Fra samtlige 15 Falck stationer på Fyn (inkl. Rudkøbing (Langeland)) var i alt fremmødt 41 ambulancer og 11 katastrofe-, kran- eller redningsvogne med frigørelsesmateriel. Disse vogne var bemanded med 99 mand. Derudover var der som nævnt til beredskabsdækning og direkte indsats afsendt 12 ambulancer og redningsvogne fra Østjylland. Disse var bemanded med 23 mand.

Ulykkesstedet

Vor redningsberetning baserer sig på oplysninger fra den til forsknings- og uddannelsesbrug afgivne redegørelse fra Odense, hvorfra vi citerer:

KORT ORIENTERING OM REDNINGSARBEJDET I SYDVESTJYDEN:

»Assistenterne Helge Petersen og Leif Nielson gik straks igang med arbejdet sammen med de ankomne reddere. Det var i SYDVESTJYDEN, at der var færrest hårdt kvæstede og ingen dræbte. Ikke tilskadekomne passagerer blev anmodet om at gå frem i toget, og lettere tilskadekomne blev bragt ud og enten forbundet eller bragt ned til de ventende vogne. Det bemærkes, at redningsinspektør Rs. Lehn beordrede de første lettere tilskadekomne befordret til OABS i nogle af de privatejede automobiler, der

befandt sig ved katastrofestedet, for at reservere ambulancerne til svært kvæstede fra NORDJYDEN.

Efter at have beroliget de fastklemte i den vestlige del af den ødelagte motorvogn, gik man igang med at arbejde sig hen til de kvæstede. Der blev benyttet donkrafter og nedstrygere samt andet værktøj. Efter ca. 15 minutters arbejde blev den første frigjort – der var tale om en kvindelig tysk statsborger – dernæst gik det ret hurtigt med at få 4–5 passagerer fri – men man måtte hele tiden gå meget forsigtigt frem, og kl. 10.50 blev det nødvendigt at standse, for at lægerne kunne komme til at give beroligende indsprøjtninger. Dernæst blev redningsarbejdet fortsat, og efter at have savet sig igennem en del beskadiget materiel fra vaggonen lykkedes det kl. 11.18 at få de sidste indespærrede ud af SYDVESTJYDEN, og dermed var retningsarbejdet slut i dette afsnit af katastrofestedet. I alt 10 personer havde været fastklemte i SYDVESTJYDEN.



Det store opbud af Falck ambulancer ved Eiby-viadukten efter lyntogs-katastrofen øst for Odense i august 1967. Foto: Falcks Redningskorps.

KORT ORIENTERING OM REDNINGSARBEJDET I NORDJYDEN:

Forste leder i denne del af katastrofeafsnittet var assistent R. Dinsen, og frygtelige scener mødte ham og det øvrige redningspersonel. Fastklemte og indespærrede skreg om hjælp, og navnlig var en hårdt kvæstet, fastklemt kvinde stærkt lidende og skreg meget. For at undgå panikagtige stemninger søgte man straks at få denne kvinde beroliget, ligesom man fortalte alle andre og råbte til de indespærrede, at hjælp var på vej. På den måde lykkedes det på få øjeblikke at få skabt ro på stedet, og redningsarbejdet blev påbegyndt efterhånden som personel og materiel kom frem. Den nævnte kvinde lykkedes det først at få befriet efter ca. 2 timers forløb.

Men som nævnt vandt man hurtigt de kvæstedes tillid og roligt og besindigt skred redningsarbejdet frem i denne del af katastrofeområdet, som det var gået værst ud over. Det var her, personel fra blandt andre Odense Brandvæsen blev sat ind til hjælp for vore reddere, efter samråd mellem redningsinspektør Rs. Lehn og brandinspektør C. F. Rix. Der blev udlagt højtryksslanger til katastrofeafsnittet, idet det skal bemærkes, at vi forinden havde automobilsprøjte på stedet – men endvidere, at katastrofe-

stedet ligger indenfor Odense Brandvæsens slukningsområde.

Fra kl. 11.18 arbejdede alt vort personel på NORDJYDEN, og det skønnes, at der på dette tidspunkt var ca. 25 indespærrede i vaggonen. Gang på gang udspandt der sig i dette katastrofeafsnit gribende scener, når det lykkedes at få en fastklemt fri – eller blot man fik så megen åbning, at man kunne komme i kontakt med de indespærrede. Det var navnlig her, at de tilstedeværende læger og sygeplejersker havde det store arbejdsområde. Mange kvæstede fik uvurderlig hjælp, medens de endnu var fastklemte, og mange af vore reddere var gang på gang på vanskelige opgaver. Således befandt en af vore folk sig i flere timer hos den 14-årige pige, der sidst kom ud – uafbrudt blev samtalen holdt igang for at bortlede hendes tanker fra det frygtelige, hun var impliceret i. Henover hende lå hendes 9-årige søster, og hun kunne under sig skimte sin dræbte far. Moderen var hårdt kvæstet klemt fast overfor hende. Da hun endelig efter 5½ times forløb, kl. 15.45, blev båret ud til den ventende ambulance, sagde hun: »Tak fordi I hjalp os!«

I en anden situation arbejdede man i et par timer på at befri 3 indespærrede – der blev brugt nedstrygere og løftestænger – men når man løftede lidt i det sammenfiltrede jern for at søge at lindre en ældre kvindes smerter, blev situationen alvorlig for en mindreårig dreng, der fik det sammenpressede materiale henover sig og var faretruende nær kvælning – den tredje indespærrede – en ung pige – fik sig skærmende presset henover drengen og dirigerede vore reddere, hver gang presset blev for slemt. Det må betegnes som et mirakel, at drengen blev reddet, og den unge piges hjælp var uvurderlig – idet vore reddere først mod slutningen af redningsaktionen kunne se drengen. En af vore reddere var over en time om at klippe den unge piges frakke fri – dette skete via en »tunnel« man havde fået savet i den sammenfiltrede vaggon.

Her er kun nævnt et par enkelte situationer – som vore folk blev præsenteret for under redningsarbejdet i NORDJYDEN, – mange lignende udspandt sig – nogle er refereret i pressen – andre er omtalt mand til mand, og mange oplevelser beholder redderne for sig selv –.

ULYKKEN SOM HELHED

Arbejdet på katastrofestedet var straks fra starten velorganiseret, og der var et monsterværdigt samarbejde mellem korpset, politi, CF, brandvæsen og DSB. Der var på ingen måde panik og alle fulgte med respekt de anvisninger, den ansvarlige gav – selvom mange problemer måtte klares med de enkeltes konduite, og det skal understreges, at alle vore folk arbejdede roligt og besindigt.

Ret hurtigt kom der assistance fra Civilforsvaret, og lederen af CF i Stor-Odense, Helge Andersen, henvendte sig straks til redningsinspektør Rs. Lehn og forespurgte i hvilke afsnit af katastrofeområdet hjælp var ønskeligt og under hvilke former.

Som nævnt var nedstigningen fra banen meget vanskelig, idet regnen hurtigt havde gjort skrænterne til et morads – der blev nu udlagt stiger og etableret rebanordninger, således at nedbæringen af kvæstede blev lettet. Hjælp blev

også ydet af et kommando på 10 CF-folk under ledelse af en korpسمester, der tilfældigt passerede katastrofestedet.

Til stedet ankom også en sanitetsafdeling fra Fynske Livregiment, og senere personel til afspærings- og bevogtningsopgaver.

På et meget tidligt tidspunkt i redningsfasen blev det klart, at anvendelsen af de medbragte skærebændere ville betyde en meget stor risiko for de indespærrede, idet de ødelagte vaggoner var oversprøjtet med dieselolie fra motorvognene, hvorved brandfaren var betydelig ved brug af åben ild. Redningsinspektør Rs. Lehn valgte i stedet at lade de indespærrede befri på den mere langsommelige, men sikrere måde med nedstrygere, powerværktøj og donkrafte – en disposition, som senere vandt fremmødte teknikeres dybe anerkendelse.

Efterhånden som vort mandskab nåede længere og længere ind i det næsten uoverskuelige virvar af stål og træ blev det tvingende nødvendigt at nedsætte tempoet i redningsarbejdet, idet mulighederne for at skade fastklemte, ofte bevidstløse kvæstede ét sted i de knuste vogne ved fjernelse af vragstumper et andet sted stedse blev større og større. Den gamle regel med at »skynde sig langsomt« og bevare omtanken blev bevist atter og atter.

Redningsarbejdet blev stærkt hæmmet af det kraftige regnvejr og den omstændighed, at ulykkesstedet lå ude af niveau med det øvrige terræn, men indsatsen af soldater og CF'er var her en fin hjælp, når de kvæstede på bære blev transporteret ned ad skrænterne.

På vagtcentralen (Falck station Odense) blev der fra mange sider til korpset rettet henvendelse med tilbud om hjælp og assistance af forskellig art – der var tale om henvendelse fra afgående og ferierende læger og sygeplejersker – flere virksomheder tilbød teknisk assistance, andre ville stille personale og vogne til rådighed, og enhver henvendelse blev taget op til overvejelse og i visse tilfælde drøftet med lederen på katastrofestedet. Vagtcentralens koordinering af de mange meldinger, telefonsamtaler, henvendelser fra pressen og ængstelige pårørende etc. gik ganske upåklageligt ved et udmærket samarbejde mellem vagtmestre og tilkaldt kontorpersonele.

Kl. ca. 18.00 sluttede arbejdet på katastrofestedet. Det havde været en anstrengende dag for medarbejderstaben, der alle havde gjort en udmærket indsats og endnu en gang medvirket til at skabe respekt om korpsets arbejde.

Det øvrige beredskab

En af Odense-vagtcentralens store opgaver under redningsarbejdet var at drage omsorg for og koordinere det øvrige beredskab på hele Fyn. Til dette brug var der udover brand-, rednings- og kranvogne 10 ambulancer fordelt på de forskellige stationer. På Nordfyn var dækningen en overgang svag, men blev hurtigt retableret, blandt andet ved politiets hjælp. De yderligere 10 ambulancer, der ankom fra Østjylland, blev i hovedsagen benyttet til beredskabsdækning i Odense-området.

I tidsrummet fra kl. 10 til kl. 18 på ulykkesdagen blev der udført 17 ambulanceudrykninger og 4 udrykninger til brand på Fyn sideløbende med togulykken. Allerede en lille times tid efter togkatastrofen påbegyndtes den normale sygekørsel, og anmodninger om hjælp til vandskade, hvor større værdier var truede, blev efterkommet – i Odense bl.a. ved hjælp fra stadsingeniørens kontor. Station Otterup assisterede omtrent samtidig med katastrofen ved en større vandskade på et gartneri, hvor vandet truede hele fyringsanlægget.

Takket være et stort antal fremmødte frivagtspersonale lykkedes det meget hurtigt at få den opsamlede bunke af kranvognsassistancer afviklet i løbet af ulykkesdagens eftermiddag.



Falcks Redningskorps har i øvrigt udgivet en jubilæumsbog: »**Hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp**«, der kan anbefales på det varmeste. Bogen om 657.000 timer af et enestående firmas historie, er på 352 sider og med mere end 500 fotografier – og **den koster kun 78 kr. indbundet**. Den kan købes direkte fra korpsets forlag eller gennem boghandlere. Forfatterne er **Sally Dorset** (fra Radioavisen) og **Preben Kjær** (sekretariatschef hos Falck – og velkendt fra **Lars E. Christiansens** »trafikradioen«).

EBJ.

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

STØT VORE

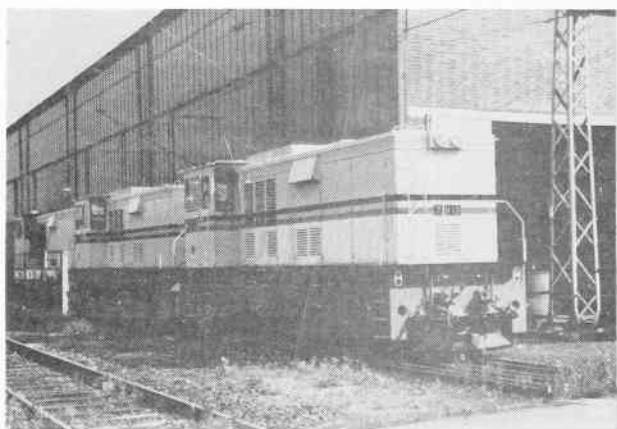
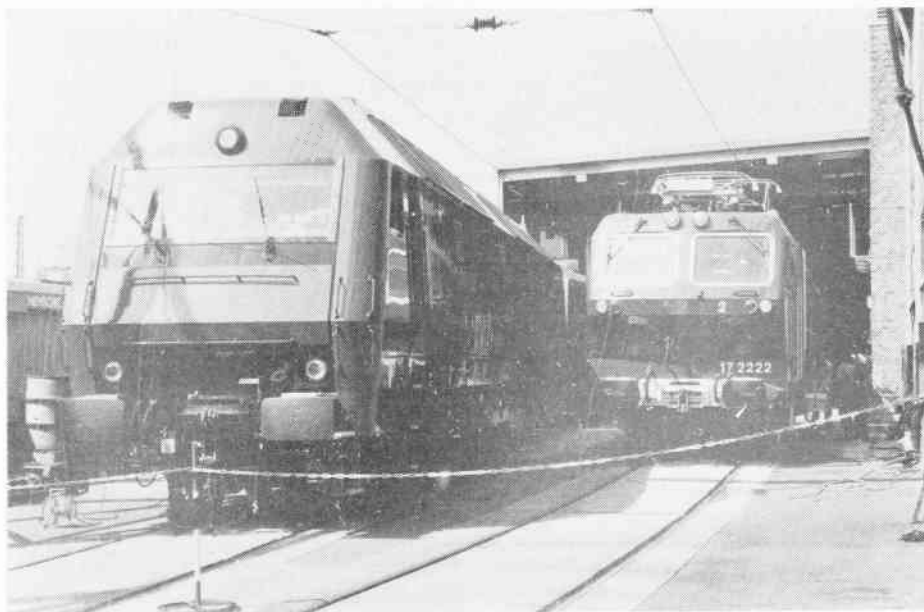
ANNONCØRER

– DE STØTTER OS

På besøg hos BBC og Henschel

NSB E1 17 2222 og DSB ME 1505 er her ved at blive afprøvet: E1 17 under spænding og ME 1505 med dieselmotoren i gang. Over hegnet til venstre kan DB 202 004-8 skimtes. Mannheim den 25. aug. 1981.

Foto: Erik Buus.



DSB ME 1506 er ved at få elektronikken finjusteret. Som det ses, har lokomotivet under opholdet hos BBC hverken litra, nummer eller andre designpåskrifter. Bag ved ses ME 1507.

Foto i Mannheim den 25. aug. 81:

Jan Lundstrøm.

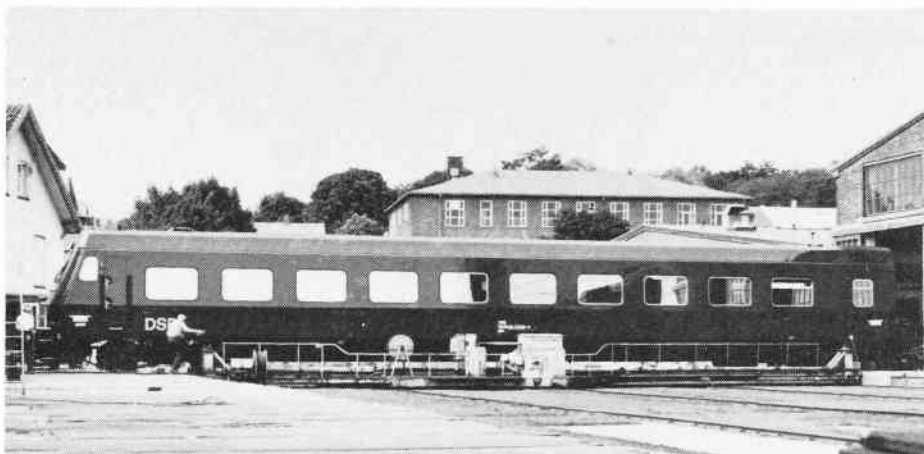


På trods af en aldersforskel på 71 år skinner disse to Henschel-lokomotiver om kap. ME 1504 med regionaltog til Helsingør og OKMJ. nr. 14 med veteranog i anledning af Rundskuedagen. Rungsted Kyst den 5. september 1981. Foto: Erik Buus.

Tre lokomotiver til Uganda er ved at blive prøvekørt. Bemærk, at prøvesporet er elektrificeret, og at sporet har en del forskellige sporvidder. Bygningen bag lokomotiverne er lokomotivsamlehallen. Foto i Kassel, 24. aug. 81: Jan Lundstrøm.



DSB



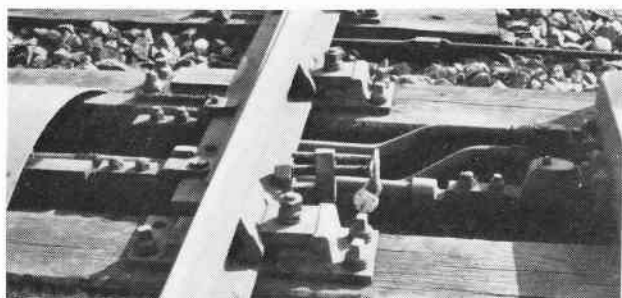
Den første styrevogn, litra BFS, til DSB's nye lyntog nærmer sig færdiggørelse på Scandia i Randers, den 13. august 1981.

Foto: Asger Christensen.



Der har været afholdt hastighedsprøvekørsler på Fyn med DSB ME 1503. Med i toget, der her ses mellem Ejby og Nr.-Åby den 25. september 1981, var også vognene DB dienst Um 61 80 99-92 004-2 og DSB Bns 538.

Foto: Erik Buus.



Under hurtigkørslerne mellem Middelfart og Årup blev sporskifterne i Nr.-Åby og Ejby låst fast i de timer, hvor kørslerne foregik.

Foto, 25. sept. 1981: Erik Buus.



220-ernes tid i Danmark er forbi i denne omgang. Her ses 220 010-3, 031-9, 012-9, 013-7, 075-6, 037-6, 076-4, 0...-, 0...-, der netop er kommet til Flensburg fra Padborg, og venter på at fortsætte til Hamburg, den 28. september 1981.

Foto: Erik Buus.



Der findes stadig Mz'ere i gammel bemaling. Her Mz 1404 med nye firkantede puffer i Fredericia, den 7. august 1981.

Foto: Jan Lundstrøm.

Stemning i Åbenrå
havn med rangertræk
med DSB MT 162 som
trækraft, 18. aug.
1981.
Foto: Jan Lundstrøm.



Den 23. og 24. september 1981 kørte DSB
P 917 særtog for Intra-Flug mellem Hel-
singør og Gedser. Her ses toget, der i
øvrigt var oprangeret af tre Rheingold-
vogne, på vej mod Roskilde ved Carlsberg-
broen, den 24. september 1981.

Foto: Peter Sloots.



DSB P 917 trak DJK's
udflugtstog på Fyn og
i Jylland den 3. og 4.
oktober 1981. Her ses
toget "fanget af en
billist, der betalte"
ved Lillebæltsbroen,
lørdag den 3. oktober
1981.

Foto: Jens Larsen.

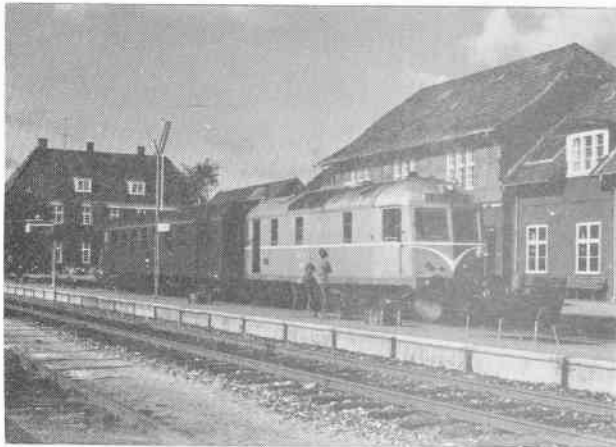




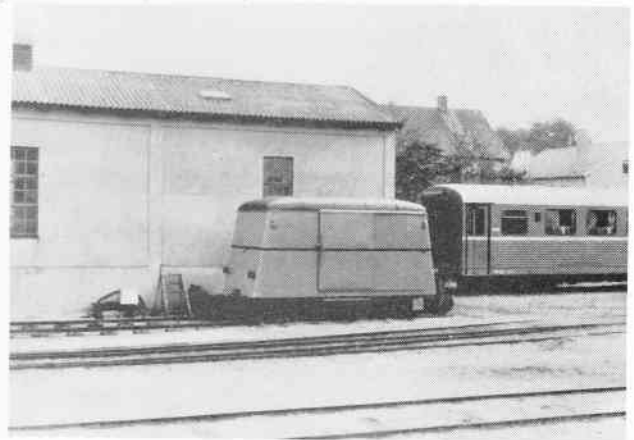
Privatbanerne



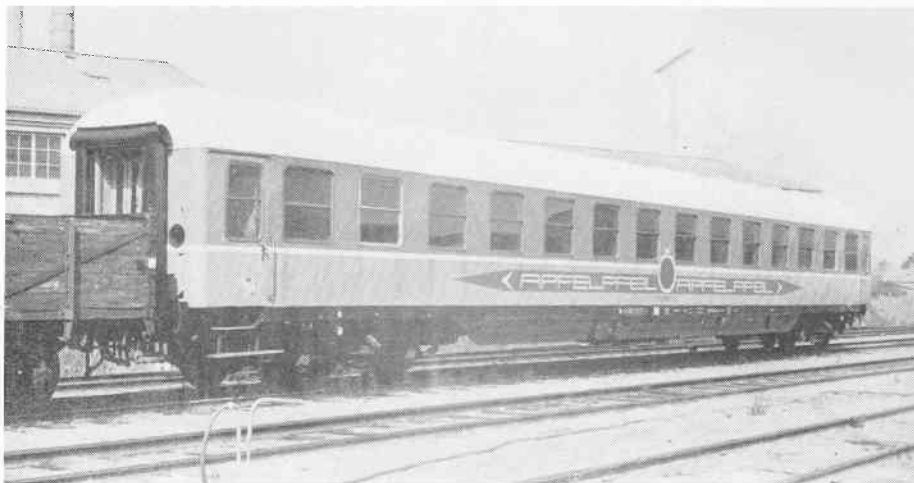
Det store remise- og værkstedskompleks under opførelse til HHJ i Odder, den 2. januar 1981. Foto: Ole Linaa Jørgensen.



HFHJ M 8 og HFHJ C 64 i tog 560 på Frederiksværk station den 28. august 1981, der i øvrigt var den første dag, hvor C 64 benyttedes. Foto: Peter Sloots.



HFHJ's tidligere skinnerbuspakkvogn, Sb 1, (ex TGOJ YF 90), der nu er ophugget. Foto, 18. juni 1972: Peter V. Christensen.



Den første Apfel-Pfeilvogn til OHJ kom til Holbæk i uge 28, og allerede i uge 30 blev den sat i drift ommalet i OHJ-design med betegnelsen OHJ Bm 282. Foto: Ole-Chr.M. Plum.

DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt



FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 5. 1981

KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

Onsdag den 2. december 1981, kl. 19.30 i "Englesalen", Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø: Ekstraordinær generalforsamling. Se Jernbanen nr. 4/81, side B 17.

I forbindelse med den ekstraordinære generalforsamling afholdes der medlemsmøde kl. ca. 20.00, hvor formanden for Foreningen Dalmoose-Skælskør Banen, Jesper Reinfeldt, vil fortælle om FDSB, og om hvad foreningens virke er gået indtil i dag.

NYT FRA AFDELINGERNE

DJK's afdeling på Lolland-Falster.

Tirsdag den 20. oktober 1981 afholdt lokalafdelingen generalforsamling med følgende dagsorden:

1. Formandens beretning
2. Regnskabet forelægges
3. Valg.
4. Sæsonens arrangementer og formen for indkaldelse til disse.
5. Eventuelt.

Ad 1) og 2). Gav ikke anledning til kommentarer.

Ad 3). Uden modkandidater blev den siddende bestyrelse genvalgt, d.v.s., Ole Jensen, Poul Stolarczyk og Per Topp Nielsen.

Ad 4). Generalforsamlingen vedtog, at næste indbydelse til møde forsynes med kupon, hvorpå medlemmerne skal tilkendegive om de fremover ønsker at modtage mødeindbydelser pr. post. De medlemmer, som ikke tilbagesender kuponen, vil ikke få tilsendt flere indbydelser.

I øjeblikket udsendes der ca. 70 indbydelser, og 15-20 personer møder op. Da det er de samme 15-20 mennesker, som kommer hver gang, finder vi det urimeligt, at disse skal betale porto og papir for at alle herboende medlemmer bliver underrettet om arrangementer.

For lettere at huske vor mødedag, vedtoges det, at fra og med januar måned 1982 afhol-

des møde den anden mandag i måneden

Kommende møder:

Omkring 1. dec. 81. (indbydelse udsendes).

Mandag den 11. januar 1982.

Mandag den 8. februar 1982.

Mandag den 8. marts 1982.

Alle møder holdes i mødelokalet på stationen i Nykøbing Falster.

Ole Jensen.

DJK's nordjyske afdeling.

Onsdag den 16. december 1981 kl. 19.00 afholder nordjysk afdeling generalforsamling i lokalerne på Forchhammersvej 7, 9000 Aalborg. Dagsorden iflg. lovene.

Der holdes også juleafslutning, og af hensyn til traktementet bedes tilmelding foretaget til formanden på

Der holdes også juleafslutning, og af hensyn til traktementet bedes tilmelding foretaget til formanden, tlf. 08-13 16 26, senest mandag den 14. december 1981.

E. Hedetoft.

Ved et fantastisk held er det lykkedes at finde en to-akslet personvogn fra en privatbane til brug på Limfjordsbanen, der jo hører under DJK's nordjyske afdeling.

Det har i flere år været banens personales store ønske at få en vogn mere, og nu er det altså lykkedes.

Det drejer sig om personvognen TFJ C 8, som byggedes i 1934 af Scandia i Randers, og den er identisk med TFJ C 7, der kører på Mariager-Handest Veteranjernbane.

Det har kostet en del penge at erhverve vognen, som allerede er transporteret til remiserne på Kjærs Møllevej i Aalborg.

Et stort istandsættelsesarbejde forestår, og dette koster også penge. Skulle nogen have lyst til at støtte netop denne restaureringsopgave bedes man kontakte E. Hedetoft, Mågevej 14, 9000 Aalborg.

DJK's midtjyske afdeling.

Fredag den 4. december 1981 kl. 19.30 i Randers: Program endnu ikke fastlagt.

Mandag den 14. december 1981 kl. 19.30 i Herning: Der er truffet foreløbig aftale med en lokomotivfører, Henning Aagaard, Brande, om at han kommer og fortæller om sin rejse til Indien i 1980. Der studerede han jernbanerne. Henning Aagaard viser også sine mange fine billeder fra turen.

Fredag den 18. december 1981 kl. 19.30 i Århus: Julemøde med gamle DSB-film.

MØDESTEDERNE ER:

HERNING: Herning Centralbibliotek, Brændgårdvej 2, mødelokalerne, 7400 Herning.

RANDERS: Kulturhuset, Stemannsgade 2, 8900 Randers.

ÅRHUS : Kommunens hovedbibliotek, Mølleparken, 8000 Århus C.

OLJ.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland.

DJK-medlemmer samt andre interesserede er velkomne til at deltage i Sønderjyllands Jernbane-Klub's møder i Sparekassen Syddjyllands Lokaler i Vojens.

Der holdes møder således:

Torsdag den 10. december 1981, kl. 19.30.

Torsdag den 14. januar 1982, kl. 19.30.

Kontaktmand: Eigil Brøns, Agertoften 12, Hjordkær, 6230 Rødekrø. Tlf. 04 - 66 62 78.

PC-OLJ.

Museumsbanen

Selv om årets regelmæssige, ordinære kørsler på Museumsbanen er overstået, hersker der livlig aktivitet ved Museumsbanen.

I begyndelsen af september måned påbegyndtes et større sporarbejde i samarbejde med Lollandsbanen. Det lange remise-spor, der forbinder Maribo stations sporareal med remisen, hvor Museumsbanens lokomotiver har til huse blev fjernet for at blive udskiftet. De gamle 20kg-skiner var nu helt udslidte. Museumsbanens driftsudvalg har ledet arbejdet i week-enderne, hvor MBJ-personale har stået for fjernelse af det gamle spor, udlægning af nye materialer, delvis spigring af spor samt oplægning af to sporskifter. LJ's personale har stået for oplægning af ét sporskifte samt spigring af skinner. Derefter skal sporet stoppes op og rettes ind. Dette arbejdet klarer de to baneafdelinger i fællesskab. Forhåbentlig kan sporarbejdet afsluttes i slutningen af november 1981.

Mens sporarbejdet står på, har lokomotivet ØG 3 stået i "det fri", således at det fortsat har været muligt af køre særtog på MBJ.

Også i Merretskov arbejdes der livligt med anlægget af perron m.v. ved Merretskov trinbræt. Et stort arbejde med at læsse fyld op i den drænedede grøft samt nedstøbning af skinner til forkant på perronen er overstået. Endvidere er der lavet sveller til selv forkanten. Det nye trinbræt kan formentlig indvies i 1982.

OCMP.

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE 1982.

Som det fremgår af indlægget i dette nr. af tidsskriftet, er motivet på dette års platte, damplokomotivet OHJ nr. 38, der tidligere var benævnte SFJ 33, DSB DF 130 og TKVJ DF 130.

Lokomotivet, der i 1968 blev solgt til Odsherreds Jernbane fra den nedlagte Troldhede-Klding-Vejen Jernbane, er i 1981 overtaget af Dansk Jernbane-Klub, og allerede i år har lokomotivet gjort tjeneste i DJK-regi.



Platterne, der er fremstillet i et begrænset oplag, sælges til fordel for Dansk Jernbane-Klub's arbejde med indkøb og bevarelse af historisk jernbanemateriel.

Pris: 135,- kr. pr. stk.

Platterne kan bestilles ved henvendelse til: DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE, Kildebakkegårds Alle 59 A, 2860 Søborg, Tlf. 01-67 68 44.

BOGANMELDELSE.

JERNBANENS FÆDRELAND af Bent Zinglersen.
Sideantal: 84, heftet. Pris: 75,- kr.
Forlaget F. Keller ApS, 4652 Hårlev.

Redaktionen af Jernbanen har modtaget ovennævnte bog til anmeldelse i vort tidsskrift.

Når man tager i betragtning, at der i disse år udgives megen jernbanelitteratur på dansk af virkelig kvalitet, kan det ikke undre, hvis man sparer de 75 kr. og lader være med at investere i ovennævnte bog.

Den er nydeligt trykt, men jernbaneentusiasten kan ikke finde mange nyttige oplysninger i den.

OCMP

SALGS  **afdelingen**

Bogen om Slagerupbanens materiel er desværre blevet forsinket i udgivelsen. Det er vort håb, at denne bog vil kunne være de, der har forudbestilt denne, i hænde inden jul.

Fra DSB, maskinafdelingen har vi modtaget meddelelse om, at nye tillæg til Driftsmateriellet, bind I og bind II, der egentlig var plablagt udsendt i henholdsvis januar 1981 og juli 1981, ikke udkommer i år. Årsagen skyldes bl.a. en omlægning af arbejdet i maskinafdelingen.

Når nye tillæg udkommer igen, vil de på vanlig vis blive annonceret her i Jernbanen.

Rettelser til DSB's sikkerhedsreglement, SR 75. Der er nu kommet nye rettelsesblade til og med nr. 248. De, der har købt SR 75 gennem DJK's Salgsafdeling, kan mod indsendelse af kr. 2,50 til Salgsafdelingens adresse få disse tilsendt. Husk at opgive nr. på sidste mod-

tagne rettelsesblad. Rettelsesblade fra før nr. 177 kan ikke påregnes leveret.

I øvrigt henviser vi til vor annonce på side 100 i dette nummer af tidsskriftet.

Museumsbanerne siger hermed tak for i år

Redaktionen af dette nummer af Jernbanen er for de hvide sider vedkommende afsluttet fredag den 30. oktober 1981. Redaktionen af de orange sider er afsluttet den 8. november 1981.

OCMP.

Alting bliver dyrere - også kontingentet i Dansk Jernbane-Klub, se indkaldelsen til den ekstraordinære generalforsamling i Jernbanen nr. 4/81, side B 17.

I 1966 var det også nødvendigt at forhøje kontingentet - se nedenstående notits fra JERNBANEN nr. 1/67.

KONTINGENT OG LOVÆNDRING

På den - den 7. december 1966 - afholdte 2. ekstraordinære generalforsamling blev nedenstående lovændring vedtaget:

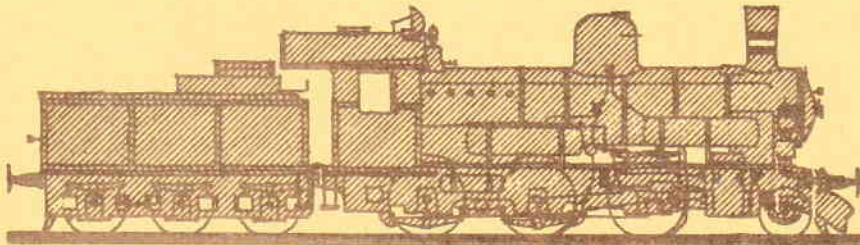
§ 3, stk. 2, ændres til: »Medlemskontingentet udgør kr. 25,00 årligt. For medlemmer under 18 år dog kr. 15,00 årligt«, og § 3, stk. 4, ændres til: »Ved indmeldelse efter 1. juli nedsættes kontingentet for det pågældende år med kr. 10,00 - for medlemmer under 18 år dog med kr. 5,00«.

Kassereren beder om snarlig indbetaling af kontingent for 1967 - der var vedlagt giro-indbetalingskort i tidsskriftets nr. 8/66 (december) - og skulle det være bortkommet, finder De let kassererens adresse og postgironummer på side 3.

Fra et nummer af JERNBANEN fra 1966 har vi sakset nedenstående notits. I 1981 er medlemstallet ca. 1.600 - altså det dobbelte. Vi kan dog stadig godt være flere, og måske var det en idé om De skaffede et nyt medlem! Et medlemsskab af Dansk Jernbane-Klub kan også være en god julegave.

Foreningens medlemsantal er nu passeret de 800!

Har De betalt Deres kontingent for 1966?



D-maskine gruppen

D-maskinegruppens sjællandske arbejdsbold har hjemme i Roskilde. Til restaurering og vedligeholdelse af D-maskinegruppens vogne har vi rådighed over et kort sidespor ved slagteriet. Her kan vi arbejde med indtil to vogne af gangen.

I øjeblikket har vi også rådighed over et spor i selve remisen. Her foregår den reparation og revision af D 826, der gerne skulle gøre maskinen køreklar til maj 1982. Efter kørslerne på Fyn og på HTJ og OHJ i december 1980 kunne vi konstatere, at maskinen nu var moden til revision, selv om den på papiret måtte køre indtil februar 1983. Efter en trykprøve i foråret blev der derfor udarbejdet en istandsættelsesplan, der som mål har en færdiggørelse af maskinen inden sommeren 1982.

Dette arbejde er nu nået så langt, at kedelrørene er udtaget og trykluftudrustningen demonteret. Der resterer nu en lang række arbejdsopgaver, bl.a. fremstilling og forarbejdning af rørender, rørindsætning, m.v. Til dette arbejde har D-maskinegruppen brug for nyt personale.

Samtidig med istandsættelsen af D 826 afsluttes i denne tid arbejdet på en tidligere DSB-pakvogn, EH 6762, der er ved at blive indrettet som værksteds- og lagervogn for D-maskinegruppens damplokomotiver. EH-vognen skal i fremtiden følge med, når D-maskinegruppen kører, sådan at vi altid har de mest nødvendige reservedele med.

Det kan nævnes, at D 826 er det hidtil største damplokomotiv, der er istandsat af en dansk jernbaneklub.

Som regel arbejdes der samtidigt på D-maskinen og på EH-vognen, sådan at der både er træ- og metalarbejde.

Til bl.a. disse to arbejdsopgaver har D-maskinegruppen brug for nyt personale. Det er ikke nødvendigt at have forudgående erfaring eller håndværksmæssige kundskaber. Alle kan være med. Selv om lokomotivet er under tag, kan det godt blive koldt her i vintermånederne, så tøj, der er egnet til udendørs arbejde, vil være en fordel. Der er omklædnings- og vaske-muligheder i opvarmede lokaler.

Arbejdsboldet i Roskilde arbejder fast to gange om ugen:

Onsdag fra kl. 18 og lørdag fra kl. 10.

Adgangsvejen til remisen er til fods fra stationen: Ad Jernbanegade til kommandoposten og derfra ad stien langs sporet til remisen. I bil kommer man til remisen ved fra Ringstedgade at køre ad Skovbo-gade og derfra ad vejen op til remisen.

Måske har også du interesse i at være med til at holde DJK's tog kørende? Hvis du ikke allerede arbejder aktivt for DJK, var D-maskinegruppen måske en ide. Vi arbejder med istandsættelse og vedligeholdelse af damplokomotiver og vogne, med særlig vægt på materiel med tilknytning til DSB. Vi kører særtog på DSB-strækninger og privatbaner over hele landet. Ved disse kørsler er det de aktive fra arbejdsboldene, der er lokomotiv- og togpersonale.

Yderligere oplysninger om arbejdsboldet i Roskilde kan fås fra: Mogens Lund Jensen, Elmevang 1, 4000 Roskilde, tlf. 02 40 20 42, eller fra Johnny Kühl, Peblinge Dosserring- en 30, st. 2200 Kbh. N, tlf. 01 39 93 49.

KOMMENDE KØRSLER:

Selv om D 826 ikke kan køre, ligger D-maskinegruppen ikke stille: I december skal D-maskinegruppen køre adskillige steder i landet.

Den 6/12 fra Roskilde til Tureby for en række børnehaver. Trækraften bliver P 917.

Den 12/12 fra Aabenraa til Rødekro efter følgende køreplan:

Aabenraa afgang kl.	9.30	13.15	14.30
Rødekro afgang kl.	10.10	13.55	15.10

Trækraften bliver E 991.

I skrivende stund er der også planer om et tog på Fyn den 13/12, også med E 991.

Det kan også oplyses, at DSB skal køre damptog for IKEA i december.

Den 14/12 fra Korsør til Tåstrup og den 17/12 fra Nykøbing Fl. til Tåstrup.

Endelig er der planer om et juletog på Odsherredsbanen fra Holbæk til Nykøbing Sj. d. 19/12.

Jakob Stilling

Gribskovbanen - driftsresultater.

	1980	1979
Antal rejsende (kun tog)	1.275.659	1.100.983
Indtægt af personbef.	4.921.048 kr.	4.442.956 kr.
Vægt af bef. gods	12.963 t.	14.239 t.
Indtægt af bef. gods	1.964.451 kr.	2.015.080 kr.
Samlet indtægt	8.266.710 kr.	7.830.568 kr.
Samlet udgift 1)	15.155.497 kr.	13.044.216 kr.
Endeligt resultat 1)	-6.888.787 kr.	-5.213.648 kr.

1) excl. reguleringstillæg for pensionister

Hads Ning Herreders Jernbane - driftsresultater.

	1980	1979
Antal rejsende 1)	2.269.628	1.841.242
Indtægt af personbef.	12.012.816 kr.	8.268.825 kr.
Vægt af bef. gods	68.215 t.	72.210 t.
Indtægt af bef. gods	3.055.554 kr.	3.143.497 kr.
Samlet indtægt	17.759.722 kr.	14.078.435 kr.
Samlet udgift	26.925.575 kr.	22.696.282 kr.
Endeligt resultat	-9.165.853 kr.	-8.617.847 kr.

1) heraf 752.472 rejsende med tog.

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen - driftresultater.

	1980	1979
Antal rejsende (kun tog)	860.500	771.100
Indtægt af personbef.	2.650.902 kr.	2.471.208 kr.
Vægt af bef. gods	-	-
Indtægt af bef. gods	187.891 kr.	224.884 kr.
Samlet indtægt	3.777.846 kr.	3.473.233 kr.
Samlet udgift 1)	10.983.967 kr.	9.590.087 kr.
Endeligt resultat 1)	-6.748.565 kr.	-6.116.854 kr.

1) incl. reguleringstillæg for pensionister.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane. - driftsres.

	1980	1979
Antal rejsende (kun tog)	1.850.820	1.609.376
Indtægt af personbef.	8.311.257 kr.	7.443.739 kr.
Vægt af bef. gods	158.997 t.	199.963 t.
Indtægt af bef. gods	3.485.397 kr.	4.435.461 kr.
Samlet indtægt	13.669.514 kr.	13.862.355 kr.
Samlet udgift 1)	21.767.634 kr.	19.644.103 kr.
Endeligt resultat 1)	-8.098.120 kr.	-5.781.748 kr.

1) excl. reguleringstillæg for pensionister.

Lollandsbanen - driftsresultater.

	1980	1979
Antal rejsende 1)	4.593.823	1.820.922
Indtægt af personbef.	31.614.256 kr.	12.354.536 kr.
Vægt af bef. gods	136.260 t.	126.152 t.
Indtægt af bef. gods	4.504.915 kr.	4.603.882 kr.
Samlet indtægt	39.456.891 kr.	20.061.606 kr.
Samlet udgift 2)	54.686.042 kr.	32.124.419 kr.
Endeligt resultat 2)	-15.229.151 kr.	-12.062.813 kr.

1) heraf 1.036.088 rejsende med banens tog.

2) excl. reguleringstillæg for pensionister.

Lyngby-Nærum Jernbane - driftsresultater.

	1980	1979
Antal rejsende (kun tog)	1.447.512	1.344.355
Indtægt af personbef.	2.443.687 kr.	2.304.267 kr.
Vægt af bef. gods	-	-
Indtægt af bef. gods.	451.305 kr.	409.857 kr.
Samlet indtægt	3.208.960 kr.	3.005.327 kr.
Samlet udgift 1)	7.188.191 kr.	6.185.508 kr.
Endeligt resultat 1)	-3.979.231 kr.	-3.180.181 kr.

1) excl. reguleringstillæg for pensionister.

Skagensbanen - driftsresultater.

	1980	1979
Antal rejsende 1)	655.804	597.810
Indtægt af personbef.	3.847.048 kr.	3.317.309 kr.
Vægt af bef. gods	12.169 t.	14.430 t.
Indtægt af bef. gods	884.867 kr.	1.035.351 kr.
Samlet indtægt	5.746.324 kr.	5.255.862 kr.
Samlet udgift 2)	9.132.997 kr.	7.990.441 kr.
Endeligt resultat 2)	-3.386.673 kr.	-2.734.579 kr.

1) heraf 411.050 rejsende med banens tog.

2) incl. reguleringstillæg for pensionister.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane - driftsresultater.

	1980	1979
Antal rejsende 1)	402.715	351.947
Indtægt af personbef.	2.914.435 kr.	1.991.254 kr.
Vægt af bef. gods	40.681 t.	43.501 t.
Indtægt af bef. gods	2.101.732 kr.	2.324.426 kr.
Samlet indtægt	6.578.706 kr.	5.587.928 kr.
Samlet udgift 2)	10.704.871 kr.	8.758.215 kr.
Endeligt resultat 2)	-4.126.165 kr.	-3.170.287 kr.

1) heraf 141.560 rejsende med banens tog.

2) excl. reguleringstillæg for pensionister.

Vestbanen - driftsresultater.

	1980	1979
Antal af rejsende 1)	497.452	440.256
Indtægt af personbef.	2.119.248 kr.	1.778.252 kr.
Vægt af bef. gods	41.300 t.	46.440 t.
Indtægt af bef. gods.	1.445.345 kr.	1.367.507 kr.
Samlet indtægt	5.571.193 kr.	5.036.640 kr.
Samlet udgift 2)	10.227.252 kr.	8.425.686 kr.
Endeligt resultat 2)	-4.656.058 kr.	-3.389.046 kr.

1) heraf 268.565 rejsende med banens tog.

2) excl. reguleringstillæg for pensionister.

Østbanen - driftsresultater.

	1980	1979
Antal rejsende	2.128.044	1.317.269
Indtægt af personbef.	12.256.069 kr.	7.023.819 kr.
Vægt af bef. gods	126.018 t.	129.109 t.
Indtægt af bef. gods	2.271.438 kr.	2.091.186 kr.
Samlet indtægt	16.713.164 kr.	12.570.203 kr.
Samlet udgift 1)	30.014.094 kr.	26.133.736 kr.
Endeligt resultat 1)	-13.300.930 kr.	-13.563.533 kr.

1) excl. reguleringstillæg for pensionister.

Bog anmeldelse

**Nørrejske Jernbanebyer
Af Vigand Dann Rasmussen
Universitetsforlaget i Århus
62,85 kr., 144 sider.**

Bogen, der er udgivet af »Stationsbyen«, et projekt under Statens Humanistiske Forskningsråd, behandler udvalgte problemer omkring placeringen af jernbanelinier og ekspeditionssteder og befolkningsudviklingen 1850–1901 i sogne, der berørtes af jernbaneanlæggene.

Forfatteren indleder sin fremstilling med at forkaste det ellers så hævdvundne begreb »stationsby«, som han finder på mange måder er et upræcist udtryk. I stedet vælger han betegnelsen »jernbaneby«, hvorved forstås en bebyggelse bestående af et større eller mindre antal gårde eller huse ved et jernbaneekspeditionssted.

I et afsnit om jernbanebyer i andre lande gøres der – med eksempler fra England, De forenede Stater og Sverige – rede for de principper, der synes at være fulgt ved anlæg af hovedbanerne i de nævnte lande:

På den ene side:

Banesystemer anlagt og indrettet efter de eksisterende befolkningscentre og det daværende vejnet, som det kendes fra England og det østlige USA.

På den anden side:

Banesystemer anlagt igennem afsides egne og i større afstand fra eksisterende vejanlæg og andre transportveje (sø- og vandveje), således som det kendes fra Sverige.

Det centrale afsnit i bogen handler om placering af jernbanelinier og ekspeditionssteder.

Det er karakteristisk, skriver forfatteren, at forskningen kun i lidet omfang har beskæftiget sig med de faktorer, der var bestemmende for en jernbanelinies forløb samt for ekspeditionsstedernes placering. Endvidere synes forskningen ikke i tilstrækkelig grad at have skelnet mellem de forskellige banekategorier, primær, sekundær- og tertiærbaner, hvad der af og til har medført misforståelser med hensyn til hvilke faktorer, der har været bestemmende for baneanlæggene og ekspeditionsstedernes placering.

Af praktiske grunde har forfatteren valgt at koncentrere sig om en undersøgelse af den jyske vestbane og de overordnede faktorer, der lå til grund for denne banes placering. Hermed menes:

Hvilke egne, der skulle have jernbane, in casu om den jyske længdebane skulle placeres i vest-, midt- eller østjylland.

Hvilke steder i den pågældende egn der skulle være hovedpunkter på jernbanen, eksempelvis købstæder og/eller havnebyer.

En anden grund til at forfatteren vælger vestbanen som udgangspunkt for sin undersøgelse er, at det her ud fra arkivmaterialet er muligt at undersøge de argumenter, der var bestemmende for jernbanens forløb mellem de punk-

ter, der var fastlagt ud fra overordnede faktorer, eksempelvis om strækningen mellem Ringkøbing og Varde skulle føres i en bue ind i landet eller gå i en nogenlunde lige linie de to købstæder imellem.

Efter en kortfattet beskrivelse af træk af den økonomiske og transportmæssige udvikling i Danmark i sidste halvdel af forrige århundrede følger herefter en grundig redegørelse for beslutningsprocessen, der førte til placeringen af den vestjyske længdebane og dens ekspeditionssteder, som vi kender det idag. Vi følger såvel de overordnede landspolitiske overvejelser og beslutninger som de utallige lokale drøftelser og forhandlinger og de utallige deputationer og adresser, der rettedes til regeringen for at få udvirket, at banen blev placeret med størst mulig hensyn til de enkelte sognes særlige interesser.

Da vestbanen omsider var blevet vedtaget ved lov af 24. april 1868 samtidig med loven om anlæg af en havn ved Esbjerg, fulgte herpå en voldsom lokal debat om detaljer i linieføringen og navnlig om placeringen af ekspeditionsstederne. Forfatteren gør med rette meget ud af fremstillingen på netop dette område. Betydelige og dybtgående kildestudier synes at ligge til grund for fremstillingen. Man føler sig som læser draget meget tæt ind på begivenhederne såvel på det lokale plan som med hensyn til de overvejelser, som regeringen og dens teknisk sagkyndige, bl.a. Niels Holst og overingeniør J. W. Tegner gjorde sig om linieføringen og placeringen af holdstederne. Afgørende for udfaldet af de sagkyndiges overvejelser var i næsten alle tilfælde hensynet til anlægsomkostningerne og for placeringen af stationernes vedkommende navnlig, om der var gode vejforbindelser, der kunne tilføre banen trafik.

Sidste del af bogen handler om befolkningsudviklingen i landsognene og i bymæssige bebyggelser før 1901.

Forfatteren påviser her med en række eksempler, at jernbanerne synes at have haft en væsentlig indflydelse på befolkningstilvæksten og befolkningsstrukturen, idet der skete en markant udvikling i jernbanesognene og her navnlig i de sogne, der fik anlagt ekspeditionssteder.

Bogen kan varmt anbefales til alle, der interesserer sig også for andet end jernbanernes rullende materiel og som ønsker at vide mere om de mangeartede og ofte indbyrdes modstridende interesser, der lå bag anlægget af vort hovedbanenet i det 19. århundrede.

Bent Jacobsen.

**Skønhed som De ikke aner,
findes langs private baner**

Lørdag den 19. september 1981 kørte OHJ nr. 38 særtog mellem Odense og Fruens Bøge for Lübecker Verkehrsfreunde. Gæsterne kom til Odense i deres egen vogn, en to-etages personvogn, Dab 6, med en samlet vognlængde på 46,14 m. Vognen blev trukket af DSB Mv 1101.

Her ses OHJ 38 med den to-etages vogn på vej til Odense fra Fruens Bøge.

Foto: Erik Buus



VLTJ

ML 14



Skjern 1981

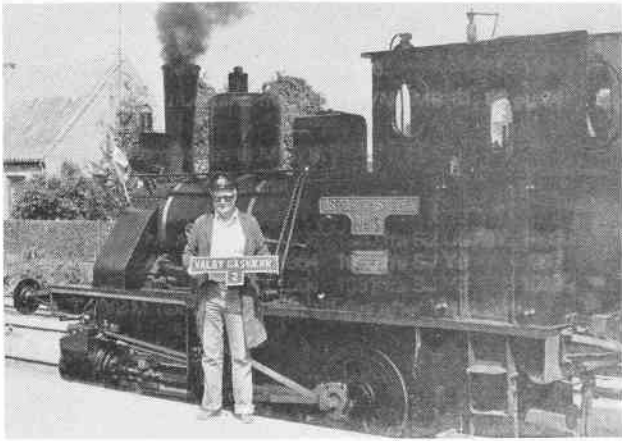
VLTJ ML 14

Akselrækkefølge	B'B'
Byggested	MaK type G 850 BB
Byggenummer	800.161
Byggeår	1969
Transmission	Dieselhydraulisk
Motor	Voith L306r3W
Effekt	MaK 6M 282 AK, 6-cylindret
Maksimalhastighed	1100 HK - 810 kW/1000 omdr
Længde over puffer	60 km/t
Akselafstand	12600 mm
Tjenestevægt	5500 + T2500 mm
	80 tons

1969—1980 "Deutsche Solvay Werke", Vesttyskland, Nr 8

Supplement pr 1981-01-01 til "Danske Lokomotiver og Motorvogne 1980-01-01"

- Side 2: Fotos af Erik Kjærgaard. Traktor 56 rettes til traktor 52.
- Side 4: På kortet tilføjes Hareskovbanen (Svanemøllen—Farum).
- Side 19: Udrangeret 1980: MH 420. Antal rettes til 115 stk.
- Side 22: MH 420 slettes med tilhørende angivelser.
- Side 28: I fodnoten vedr MY 1154 og 1155 slettes "forsøgsvis".
- Side 29: Ny fodnote tilføjes: "MZ 1412, 1417, 1420, 1421, 1424 og 1425 har generator for elektrisk togopvarmning og udstyr for ITC og ATC. De med fed skrift anførte har såvel el-varme som dampvarmeanlæg, mens de øvrige anførte kun har el-varme".
- Side 30: I fodnoten vedr el-varme generator tilføjes: MZ 1434—1437 og MZ 1440—1441.
Ny fodnote tilføjes: ATC-udstyr indbygget i MZ 1445.
- Side 31: Ny fodnote tilføjes: ATC-udstyr indbygget i MZ 1455.
- Side 32: Endnu ingen lokomotiver leveret. Ordren udvidet til 20 stk litra ME, nr 1501—1520.
- Side 34: MY 1155—1158 bygget 1965.
- Side 38: Tjenestevægten angives nu af DSB til 46,3 t.
- Side 39: Tjenestevægten angives nu af DSB til 46,2 t.
- Side 43: MC 6505—6508 har følgende fabrikationsnumre:
- | | | | |
|---------|---------|-------|------|
| MC 6505 | Scandia | 29114 | 1979 |
| MC 6506 | Scandia | 29115 | 1979 |
| MC 6507 | Scandia | 29120 | 1979 |
| MC 6508 | Scandia | 29121 | 1979 |
- MC 6509 slettes, eksisterer ikke.
- Side 44: FC 6001—6004. Tjenestevægten angives nu af DSB til 33,7 t.
FC 6005—6008. Tjenestevægten angives nu af DSB til 34,4 t.
- Side 45: FS 7159—7168 har fabrikationsnumrene 27173—27182.
- Side 46: FS 7193 har fabrikationsnummer 27262.
- Side 47: FS 7357—7358 rettes til FS 7257—7258.
FS 7175—7178 rettes til FS 7275—7278.
- Side 53: MR 4061—4062. Fabrikationsnummer angives af Scandia til 29186—29187, mens fabrikationsplader angiver (formentlig fejlagtigt) 29056—29057.



Søndag den 5. juli 1981 fejredes 75 års jubilæet for damplokomotivet ØG 3 på Museumsbanen. Her ses det jubilerende lokomotiv på dagen sammen med J.U. Gerdes, der i anledning af jubilæet forærede DJK de to oprindelige navneplader til lokomotivet med påskriften "Valby Gasværk 2".

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Nedenfor finder De rettelser pr.01.01.81 til bogen "Danske lokomotiver og motorvogne, 01-01-1980" af Tom Lauritzen. Bogen er udkommet på Frank Stenvalls Forlag i 1980, og den kan købes gennem DJK's Salgsafdeling for kr. 58,- inkl. forsendelse.

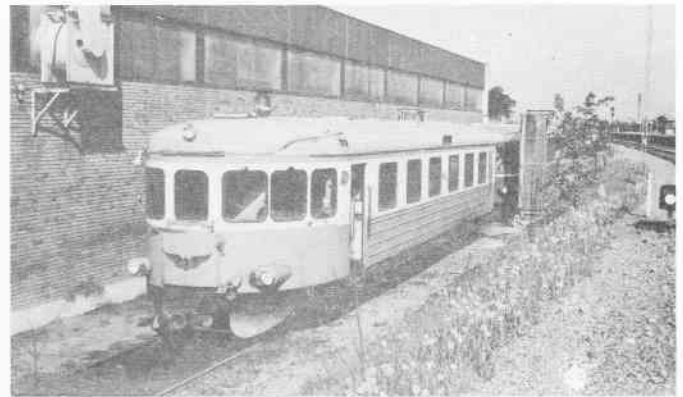


ØSJS MT 102, Rødvig 1981.

- Side 56: Traktor 52 har nu Leyland-motor, 6-cylindret, som traktor 50 på side 57 (se denne).
- Side 66: GDS M 5 hedder nu GDS **MT 5**.
- Side 70: HFHJ M 8. Effekt rettes til: 2×375 HK — 2×276 kW/1000 omdr.
- Side 84: HHJ DL 12. Maksimalhastighed rettes til 60 km/t.
- Side 94: HP 40. Foto optaget 1980.
- Side 116a: Ny side tilføjes med OHJ S 48, 49.
- Side 127: VLTJ M 6 udlejet 1980 — til Foreningen Dalmose—Skælskør Banen.
- Side 128a: Ny side tilføjes med VLTJ ML 14.
- Side 129: VLTJ 15 udlejet 1980 — til Kolding Lokomotiv Klub.
- Side 134: SJ Y7 1252 nummereret VLTJ YBMD 16.
- Side 138: VNJ MB 52 har nu Leyland-motor som VNJ MB 51, 53 og 54 på side 137.
- Side 142: ØSJS DL 8, 9 omlitret til M 8, 9.
- Side 143: ØSJS M 10 nu omnummereret.
- Side 150: Tilføjes:
 - HTJ CS 37 Märstaverken 1956 1980 fra SJ UBF6Y 1993
 - OHJ S 48 ASJ-L 1954 1980 fra SJ Y6 997
 - OHJ S 49 ASJ-L 1954 1981 fra SJ Y6 1012
 Ved VLTJ YBM (ex SJ Y7 1252) tilføjes efter YBM **D16**.

OHJ

S 48, 49



OHJ S 49, Holbæk 1981

OHJ S 48, 49

Akselrækkefølge	B'2'
Byggested	ASJ-L
Byggenummer	intet
Byggeår	1954
Transmission	Dieselmekanisk
Motor	Scania Vabis D815, 8-cyl
Effekt	205HK - 150 kW/1800 omdr
Maksimalhastighed	115 km/t
Længde over kobling	17550 mm
Akselafstand	10700 + T2000 mm
Tjenestevægt	19 tons
Antal siddepladser	53

S 48 1954 — 1980 SJ Y6 997
S 49 1954 — 1981 SJ Y6 1012

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

Den første fase med behandling af det meget omfattende tilbudsmateriale, der fremkom fra 9 leverandører af elektriske lokomotiver, kunne afsluttes ved udgangen af juni måned.

Resultatet blev, at DSB har indsnævret kredsen af leverandørfirmaer, der skal arbejdes videre med, til to, nemlig ASEA og BBC/SIEMENS. Den grundige gennemgang af materialet har omfattet analyser og vurderinger af de mere end 30 forskellige tilbudte lokomotivvarianter.

På grundlag af en samlet teknisk, driftsmæssig og økonomisk vurdering er DSB kommet til det resultat, at nævnte to firmaers tilbud, alt taget i betragtning, bedst tilgodeser de specifikationer og krav, som DSB må stille.

ASEA og BBC tilbyder hver især 2 lokomotivtyper med forskellige elektroniske hovedprincipper. Den vigtigste forskel mellem de to teknikker er, at der i thyristorteknikken anvendes jævnstrømsmotorer, mens der benyttes vekselstrømsbanemotorer i drejestrømslokomotiverne. Det endelige valg mellem disse to teknologier samt valg af leverandør vil finde sted inden udgangen af 1981, idet der påregnes indgået kontrakt i januar 1982 om leverance af de første lokomotiver (EA 3001, 3002) – med optionsret på yderligere 6 stk. (EA 3003–3008).

Der forestår således et detaljarbejde, hvor der udover de rent tekniske forhold skal foretages dyberegående undersøgelser af mulighederne for **størst mulig dansk medproduktion**. I forbindelse hermed skal der også indhentes supplerende detailtilbud. Dog vil det ikke være hensigtsmæssigt at involvere danske virksomheder i fremstillingen af de første to lokomotiver, som bliver prototyper. De påregnes leveret til prøvekørsler på strækningen Helsingør-Kokkedal fra maj 1984. Det er dog tanken at indlede afprøvningen af de faste anlæg på denne strækning allerede fra efteråret 1983 ved hjælp af et lejet lokomotiv.

Igangsætningen af eldriften på hele Kystbanen vil efter planerne ske 1. juli 1985, det vil sige fire måneder senere end først planlagt, og på det tidspunkt vil der være leveret seks lokomotiver ud over de to nævnte prototyper.

Tidsplanen for elektrificering af Vestbanen, der er fastslået til maj 1988, betyder, at det synes hensigtsmæssigt at kontrakt om den første levering af lokomotiver, der kan betegnes som egentlig serieproduktion, indgås ca. 1. oktober 1984, hvilket betyder, at et lille halvt års erfaringer med kørsel med prototypelokomotiverne på prøvestrækningen kan indgå i kontraktgrundlaget. En egentlig serieleverance (24 stk.) vil herefter blive påbegyndt ca. 1. oktober 1986 med successiv levering frem til maj 1988.



DSB havde ved overgang til vinterkøreplan modtaget i alt 5 ME-lokomotiver, hvoraf ME 1501 dog befandt sig på

Bundesbahn Versuchsamt München, hvortil det var sendt den 22. august, og ME 1503 var i Fredericia, hvortil det var ankommet fra fabrikken den 22. september efter et mellem spil på Bundesbahn Versuchsamt Minden, hvor lokomotivet blev udstyret med måleudstyr og tilkoblet en DB målevogn 99-92 004 og Bns 29-84 538.

ME 1501 gennemgik et prøveprogram, som udelukkende afvikledes i Vesttyskland. Proverne skulle dokumentere, at lokomotivet med hensyn til ydelse m.v. overholder de opstillede kontraktkrav. ME 1503 udrustedes til forsøgs-kørsler med maksimalhastighed 160 km/h, som afvikledes på Fyn på strækningen Årup-Middelfart i dagene 24.-30. september, og som ligeledes var et led i dokumentationen af, at kontraktkravene er opfyldt. Lokomotivet blev umiddelbart efter forsøgenes afslutning, bogieskift og normalisering indsat i normal drift.

ME 1501 forventes tilbage i Danmark i slutningen af oktober; leveringsplanen for de resterende lokomotiver ser således ud: ME 1506 leveres i uge 42, ME 1507 leveres i uge 43 – og derefter er leveringstakten to lokomotiver pr. måned med aflevering af ME 1516 i marts 1982.

DSB har i øvrigt gjort brug af den aftalte option og købt yderligere 10 lokomotiver (ME 1521–1530), således at den samlede ordre nu er på 30 ME-lokomotiver, hvoraf de sidste 14 leveres i løbet af 1983.



Trækraftssituationen har sommeren igennem været meget stabil, idet antallet af lokomotiver ude af drift i både øst- og vest-området stort set har holdt sig under den aftalte værkstedsreserve, med MZ-lokomotiver i øst som en undtagelse, men på grund af driftsreserven på 2 MZ-lokomotiver og på grund af et forholdsvis lavt antal MY- og MX-lokomotiver ude af drift, har det været muligt at skaffe dækning for eventuelle manglende MZ-lokomotiver, og det har yderligere været muligt at effektuere de fleste ønsker om særtog og forstærkninger i forbindelse med større arrangementer i sommerens løb.

Indbygningen af ITC på MZ III lokomotiverne er startet op i begyndelsen af august med MZ 1444 som det første lokomotiv af ialt 20. I forbindelse med installation af ITC udføres også ATC-installation. Endvidere standardiseres lokomotiverne, d.v.s. montage af elvarme-udrustning, sneplov, strækingsradio, færdigmeldingssignal m.v. udføres samtidig.

Da kun et begrænset antal MZ III lokomotiver (2-3 stk.) vil være forsynet med ITC ved årsskiftet, har det ikke været muligt at opstille en maskinløbsplan, som sikrer ITC-kørsel med prototypelyntogene i vest fra januar 1982. Det må derfor påregnes, at disse tog også kører med lokomotiv forrest fra Århus til Nyborg.

På trods af den planlagte indsættelse af 5 stk. ME-lokomotiver fra vinterkøreplanens begyndelse må det forudses, at der ikke vil være nogen reserve for MZ-lokomotiver med el-varmeudrustning i øst-området. De problemer, der vil opstå i denne forbindelse, må indtil en passende reserve er tilvejebragt gennem leverance af ME og ombygning af resterende 7 stk. MZ II klares ved den daglige disponering.



Arbejdet med at forbedre **trækraftens driftspåidelighed** har i de seneste måneder koncentreret sig om opfølgning af en række igangsatte aktiviteter, der primært har til formål at forbedre MZ-lokomotivernes driftspåidelighed.

Et af de væsentligste problemer med MZ-lokomotiverne er dieselmotor- og turboladerproblematikken. Gennem omfattende drøftelser såvel i USA som i Danmark med eksperter fra »General Motors« er de nødvendige foranstaltninger til forbedring af dieselmotorernes og turboladerenes driftspåidelighed blevet klarlagt. Gennemførelse af disse foranstaltninger vil i stor udstrækning kunne finde sted i forbindelse med planlagte eftersyn. Kun i få tilfælde er konstruktive ændringer nødvendige. Ændringerne, der primært koncentrerer sig omkring motorjustering, kontrol af turbolader og inspektion af indsugnings- og udstødssystemer, er for en stor dels vedkommende allerede gennemført og resten gennemføres i løbet af efteråret.

Det har siden arbejdet med forbedring af MZ-lokomotivernes driftspåidelighed blev igangsat i december 1980, kunnet konstateres, at driftspåideligheden er blevet væsentlig bedre. Denne forbedring vil blive markant, når samtlige ændringer er gennemført, og de igangsatte stempel-eftersyn (renovering af dieselmotor) på litra MZ IV er udført ultimo 1981.

El-varmeanlæggene på litra MZ III og MZ IV har siden leveringen voldt problemer, bl.a. i form af afbrændte generatorer. Årsagen til dette er bl.a. det omgivende miljø i lokomotivet grundet en uhensigtsmæssig konstruktion. Dette forhold er nu ændret i MZ IV lokomotiverne. I MZ III lokomotiverne er leverandøren blevet anmodet om snarest at fremkomme med forslag til løsning af miljøproblemet. Ændringsforslaget vil herefter blive gennemført hurtigst muligt.

Der har i de sidste måneder været meget store problemer med MR-togenes start- og ladegeneratorer. Nedbrudshyppigheden har været af en sådan størrelsesorden, at reparationer i visse perioder ikke har kunnet gennemføres på grund af reservedelsmangel. På MRD-togene indføres en forbedret type startladegenerator, og på MR-togene forventes problemet løst i løbet af kort tid. Det har i den anledning i en kort periode været nødvendigt at indstille sneplovsmontagen på MR-togene; denne er dog nu atter genoptaget og afsluttes inden årets udgang.

Der har også i denne sommer været problemer med MH-lokomotiverne, specielt har man i Korsør haft problemer med stort hjul- og skineslid på sporet til det brede færgeleje. For at imødegå disse problemer blev der i begyndelsen af juni overført 3 MT-lokomotiver (159, 164, 166) til Korsør. Efter montage af smøreanordninger i sporene, vil

MT-lokomotiverne kunne returneres til vest-området, hvor de savnes hårdt (personalet synes ikke, litra MH egner sig til strækingskørsel).



DSB råder p.t. over i alt 221 rangertrækraftenheder fordelt på følgende typer: 118 stk. MH-lokomotiver, 17 stk. MT-lokomotiver og 86 stk. rangerlokomotiver (hvortil kommer et lille antal »småtraktorer«).

MH-lokomotiverne udgør således i dag grundstammen i DSBs rangerberedskab, og det har derfor givet problemer – også af regularitetsmæssig karakter – at disse lokomotiver – især i de senere år – har vist sig at være behæftet med en række alvorlige tekniske fejl. Vedligeholdelsesindsatsen har som følge heraf måttet optrappes, men til trods herfor har det vist sig svært at holde lokomotiverne i en for driften tilfredsstillende stand. Hertil kommer, at de trafikale krav til rangertrækraften i de senere år har ændret sig. Det er især behovene i forbindelse med rangering på de større stationer, færgerangering (Storebælt) og kørsel med regionaltoget, der skal tilgodeses, og som fremover vil være afgørende.

Den således foreliggende kombination af driftstekniske, vedligeholdelsesøkonomiske og trafikale forhold har ført til, at DSB nu er gået ind i overvejelsen om snarlig anskaffelse af ny rangertrækraft. En arbejdsgruppe i DSB har gennemanalyseret, hvilke krav der skal stilles til et nyt rangerlokomotiv på baggrund af ovennævnte generelle behov. Gennemgangen har omfattet primært driftsmæssige og tekniske forhold, og ved kravopstillingen er især lagt vægt på, at det nye lokomotiv skal kunne afløse MH-lokomotiverne i rangeringen på DSBs vigtigste knudepunktstationer.

Det anses for givet, at der vil være behov for et lokomotiv, som er væsentlig kraftigere end MH- og MT-lokomotiverne, formentlig med en motorydelse på 500 til 600 kw, bl.a. for at sikre en hurtig afvikling af ombord- og ilandkørsel ved de nye færger på Storebælt. På baggrund heraf udarbejdes de egentlige tekniske kravspecifikationer, der skal danne grundlag for konstruktionen af det nye rangerlokomotiv og åbne mulighed for at vurdere, hvilke firmaer der kan komme på tale som leverandører.



Der er hos »Scandia-Randers A/S« i august bestilt montering af el-varmeanlæg i yderligere 25 stk. personvogne, nemlig ABg 38-61, 250, 286, 287, 289, 290 samt Bv 28-61 321 – 28-61 340. Arbejdet udføres i perioden august-december 1982.



Ved udgangen af september var de tre første renoverede MO-vogne til brug på »Lille Nord« afleveret: MO 1816, 1880 og 1881. Næste »opfriskede« vogn bliver 1954 – og der afsluttes (antagelig) med 1815, 1820 og 1850. Se også »Jernbanen«, nr. 2/81 – side 40.



Den nye storrumsvogn, som litéredes Bfm, til prototype-lyntogssættene, udstyres med 2 toiletter og bagageplads i lighed med styrevognen, litra Bfs. Passagerafdelingen indrettes med 72 siddepladser (22 for rygere og 50 for

ikke rygere). Til sammenligning kan oplyses, at kupévognen litra Afm har 60 siddepladser og kun 1 toilet, så der er tale om en forøgelse af pladsantallet på 20%, hvilket har været baggrunden for beslutningen om ombygningen. Ombygningen af de to vogne kan først påbegyndes sidst på året, efter at den nødvendige omkonstruktion af under-vogn og aptering har fundet sted – se »Jernbanen« nr. 2/81 – side 40.

Den endelige aflevering af de øvrige 8 vogne, litra Afm, Bfs og Cfm, som indtil maj 1982 formeres som to 4-vognstog, er nært forestående. Depotværksted Helgoland vil være hjemsted for vognene under den tekniske afprøvning, som vil finde sted i tiden indtil årsskiftet 1981/82. I samme periode tilpasses depotværkstedet for vedligeholdelsen af prototypetogene, bl.a. udstyres 3 spor i hal med el-forvarmeanlæg. Indsættelse i almindelig drift er forudsat fra januar 1982 i et løb med afgang fra København H. kl. 9.10 – og fra Århus kl. 16.36 – se i øvrigt »DSB køreplan«.



Beskæftigelsesmidler til DSB: De overvejelser, der har ligget til grund for DSBs ønsker om beskæftigelsesmidler, har først og fremmest haft deres udspring i det øgede behov for materiel og faste anlæg som følge af den stigende trafik.

Via **beskæftigelsesplan III (1981)** fik DSB bevilget 155 mio. kr. (95 mio. kr. i 1981 og 60 mio. kr. i 1982) til indkøb af rullende materiel. Herudover fik DSB i 1981 stillet yderligere 100 mio. kr. til rådighed, ligeledes til materiel. For disse i alt 255 mio. kr. er følgende materiel beordret:

- 5 ME-lokomotiver (1516–1520) og 23 Bn-vogne (20–84 916 – 20–84 938) til den sjællandske regionaltrafik.
- 30 B-vogne (20–83 158 – 20–83 187) til fjerntrafikken (Intercity)
- 6 MR-togsæt (der indgår i den samlede bestilling af MRD 4201–4256) til regionaltrafikken vest for Storebælt.

Materiellet vil blive leveret i 2. halvår i 1981 og 1. halvår i 1982 (ME-erne dog i 1983). Det vil sige, at DSB først nu begynder at modtage rullende materiel som følge af til-delning af beskæftigelsesmidler.

Via **beskæftigelsesplan 1982** ventes DSB som følge af aftale mellem de fire forligspartier tildelt 302 mio. kr. til rullende materiel, fordelt med 132 mio. kr. i 1982 og 170 mio. kr. i 1983. Disse midler vil blive anvendt til

- 4 ME-lokomotiver (1522–1525) og 28 Bn-vogne (20–84 939 – 20–84 966) til den sjællandske regionaltrafik.
- 16 MR-togsæt (MR 4063–4078 / MRD 4263–4278) til regionaltrafikken vest for Storebælt.

De samlede ekstrabevillinger til DSB til indkøb af rullende materiel i årene 1981–83 udgør således 557 mio. kr. De forventede 302 mio. kr. i 1982 og 1983 skønnes at medføre en beskæftigelse på ca. 900 mandår.

For tydelighedens skyld skal tilføjes, at der er/vil blive beordret yderligere 6 ME-lokomotiver (1521, 1526–1530), 6 MRD-vogne (4257–4262) og antagelig 9 Bn-vogne – efter

midler fra finansloven 1982. (Se endvidere »Jernbanen«, nr. 2/81 – side 35/37).

DSBs uopfyldte ønsker: Udover de 302 mio. kr., der forventes bevilget i 1982 og 1983, har DSB udtrykt ønske om materiel til en værdi af 270 mio. kr. for at kunne dække merbehov i de følgende år.

Der er desuden udtrykt ønske om ekstraordinære midler til en række anlægsarbejder i de kommende år. De vigtigste er:

- fremrykning af ibrugtagning af 3.–4. spor Høje Tåstrup–Roskilde fra 1987 til 1986. Herved vil kunne opnås en mere regelmæssig toggang samt en forøgelse af den allerede stærkt udnyttede strækningsskapacitet, hvilket vil muliggøre en mere intensiv udnyttelse af materiellet
- fremrykning af ibrugtagning af 2. spor Vipperød–Holbæk fra 1986 til 1984, hvilket vil give mere regelmæssig toggang og forøget strækningsskapacitet
- fremrykning af visse arbejder i forbindelse med elektrificeringen.

Ønskerne om udbygning af de faste anlæg beløber sig til 504 mio. kr. i årene 1982–85.

Til overfartsområdet har DSB fremført ønsker på 1,3 mio. kr., hvor de vigtigste er:

- bred færge til Rødby–Puttgården overfarten
- ekstraordinære færgeombygninger.

Herudover er der fremsat mindre ønsker til energibesparelser, arbejdsmiljø og stationsombygninger til i alt 140 mio. kr.

En betydelig del af de nævnte ønsker er koncentreret på Sjælland. I et forsøg på at modvirke denne geografiske skævhed har DSB suppleret sine ønsker med en serie ønsker om mindre arbejder, der primært vil give beskæftigelse vest for Storebælt, dels vil forbedre den kollektive trafik.

Disse arbejder drejer sig om perronforhøjelser, forbedring af sikringsanlæg, nedlæggelse af overkørsler, oprettelse af transversalstationer, ændring af broer, forberedelse af huckepack-trafik og elektrificeringen.

De højest prioriterede anlægsarbejder, fremrykning af 3.–4. spor Høje Tåstrup–Roskilde og fremrykning af 2. spor Vipperød–Holbæk, som DSB altså ikke har fået bevillinger til, skønnes at ville kunne medføre en forøget beskæftigelse i årene 1982–84 på henholdsvis 230 og 200 mandår. For de øvrige foreslåede anlægsarbejder skønnes beskæftigelsesvirkningen at variere mellem 3 og 4 mandår pr. mio. offentlig udgift (inkl. moms). DSBs samlede ønskeseddel i forbindelse med beskæftigelsesplan 1982/83, som kan opgøres til i alt ca. 2,6 mia. kr., er vurderet til at have en samlet beskæftigelsesvirkning på ca. 9.000 mandår.



I den første week-end i august 1981 blev det første større arbejde i tilknytning til **DSBs elektrificering** udført i mar-ken. Der blev udført en sænkning af det ene spor under en 120 årig gammel bevaringsværdig bro mellem Roskilde

og Ringsted for at opnå tilstrækkeligt fritrumsprofil til el-drift – se »Jernbanen nr. 4/81 – side 85.

Kravet ved denne bro er, at skinneoverkant skal være sænket 56 cm inden el-drift. På grund af ønske til den fremtidige sporkonstruktion og ballasttykkelse, blev jordoverfladen under det nuværende spor sænket ca. 110 cm under broen. Sporet blev berørt over en længde på 450 m.

Arbejdet blev udført i en sporspærring på ca. 25 timer fra lørdag middag til søndag middag. Der var trafik i begge retninger i nabosporet under hele sporspærringen.

Sporsænkningens udførelse kan i grove træk beskrives således: Entreprenøren, der blev valgt til selve gravearbejdet ved sporsænkningen, udførte som forberedende arbejde en uddybning af grøften over en længde på ca. 900 m. DSB flyttede sporet i 5 sporrammer á 90 m ved hjælp af et til formålet indkøbt udstyr fra »Swedish Rail System AB« (SRS). Hver sporramme blev løftet med 5 stk. løftebjælker/10 stk. donkrafte og kørt væk på 5 stk. DSB-diplorer, der i forvejen var udlagt langs sporet. Det tog i alt 4½ time at fjerne de 450 m spor.

Entreprenøren startede op med gravearbejdet (i alt 2.800 m³) med tre gravemaskiner, efterhånden som sporet blev fjernet. Entreprenøren skulle aflevere en udgravet sporkasse med udlagt og komprimeret ballastgrus. Entreprenøren meldte sig færdig ved 5–6-tiden søndag morgen. DSB begyndte tilbagelægningen af sporet på den komprimerede grusoverflade ved 3-tiden og var færdig, efter at have ventet på entreprenøren, ved halvotte tiden. Efter at sporet var udlagt på gruset, blev der tilført skærver med selvtømmende jernbanevogne. Stoppemaskiner sørgede for den første justering og indlægning af skærver under svelterne. Der blev herefter suppleret med skærver. Der blev udført endnu en justering med stoppemaskine og rettemaskine, inden sporspærringen blev hævet til tiden. De efterfølgende nætter blev sporet færdigjusteret. Hastigheden det første døgn var nedsat til 40 km/h og derefter 80 km/h i 4 dage.

Arbejdet var nøje koordineret med driften, og sporsænkningen forløb uden gener for den driftsafvikling, der var lagt til rette i den lange sporspærring. Der var ved DSB stor forhåndsinteresse for denne sporsænkning, fordi det var den første store sporsænkning med en del nye momenter. Specielt at udføre det store arbejde på 25 timer, og at udføre sporflytningen med SRS-udstyr for første gang.

Prøvesporsænkningens forløb viste, at store arbejder kan afvikles med en intens indsats i en 24–25 timers sporspærring, og Baneafdelingen arbejder videre med udvikling af metoden. Erfaringerne fra denne sporsænkning vil indgå i overvejelserne om, i hvor stort omfang DSB vil etablere fritrumsprofil til el-drift ved sporsænkning eller ved brobygning/ombygning.



K 82 – område vest: På grund af den konstaterede trafikstigning på passagerområdet, en trafikstigning, der forventes at fortsætte, er der planlagt en forøgelse af udbuddet dels ved indsættelse af større trækrafttype i bestående

tog, ved forspandskørsel med MR eller ved erstatning af MR-tog med lokomotivtrukne tog, dels ved indlægning af aflastningstog. Den forventede fortsatte afmatning i godssektoren har lettet frigørelsen af den fornødne trækraft til dette formål, og der er iværksat et arbejde med det sigte, i muligt omfang at forskyde kørsel med godstog bort fra de af persontrafik hårdt belastede tidsrum, specielt fredag eftermiddage. De overvejelser om udvidelser, der foreligger på indeværende tidspunkt kan beskrives som følger, idet endelig beslutning herom endnu ikke er truffet.

Ic-tog: Der etableres et nyt Ic-tog Nyborg (Odense af 6.57) – Århus an 8.57 på hverdage. Ic-køreplanen nord for Århus suppleres med yderligere 2 á 3 tog, der samtidig erstatter visse tog mellem Århus og Langå/Randers.

Internationale tog: På grund af trafikstigningen køres sæsontog »Kattegat-Express«, der tidligere befordredes i togene 595/594 mellem Fredericia og Frederikshavn, i selvstændigt tog over hele strækningen Flensburg–Frederikshavn. Togene 332 og 333, der tidligere har været befordret sammen med Ic-tog over delstrækninger, udskilles i større omfang til kørsel som selvstændige tog.

Regionaltrafik: Fra K 82 påregnes leveret så mange yderligere MR-tog, at stort set alle tog også på det sekundære net, der nu fremføres af litra MO, vil bestå af denne nye togtype. På det primære net foretages i takt med den øgede efterspørgsel udvidelser, således at timedriften på lørdage og søndage kommer til at omfatte længere tidsrum end nu.

Godstrafik: Udover det tidligere nævnte undersøgelsesarbejde med henblik på at søge frigjort yderligere trækraft til persontrafik på de hårdest belastede tider er der ikke forudset væsentlige ændringer.

Arbejdet med **K 82 i område øst** koncentrerer sig omkring planlægningen af den forudsete udbygning af regionaltrafikken (»Sjællandsmodellen«), herunder etablering af et nyt togsystem med timedrift i faste minuttal mellem København og Nykøbing F. På grund af den trafikstigning, der er sket siden det oprindelige planlægningsarbejde blev udført, har det været nødvendigt at foretage en yderligere konsekvensberegning af ressourceforbruget i form af specielt lokomotiver og vogne, inden den endelige afgørelse om den nye køreplan i sin totale udstrækning gennemføres til K 82. Nærmere følger i »Jernbanen« nr. 6/81.

Herudover vil der – som i område vest – ske en udvidelse af udbuddet i Ic-trafikken ved indlægning af yderligere et par aflastningstog mellem København og Korsør på aktuelle tidspunkter, ligesom den store stigning i trafikken mellem Kontinentet og Danmark/Norge/Sverige medfører overvejelser om nødvendige aflastningsforanstaltninger i højsæsonen.

På godsområdet vil det – igen som det er tilfældet i område vest – blive undersøgt, om yderligere trækraft kan frigøres til brug i passagersektoren på spidsbelastnings-tidspunkter.



»M/F Prins Henrik« efter ombygningen – gevinst for effektiviteten – tab for udseendet, jvf. med foto af søsterskibet »M/F Dronning Margrethe II« på forsiden af jernbanen 1/74.

Foto: DSB (Reklamesektionen)



På initiativ af Århus kommune blev der den 18. august 1981 afholdt et møde i Århus om udviklingen på **Århus nærbane** samt om mulighederne for at etablere nye nærbaner i Århus-området.

I mødet deltog foruden samarbejdspartnerne omkring den eksisterende nærbane – DSB samt Århus og Rosenholm kommuner – de øvrige berørte kommuner langs strækningerne Århus–Skanderborg og Århus–Hadsten, hvilke er Hørning, Skanderborg, Hinnerup og Hadsten kommuner.

Der blev på mødet udtrykt en positiv interesse fra kommunernes side for at etablere nye nærbanestrækninger. Kommunerne vil derfor nu opfordre Århus amtskommune til at igangsætte et nærmere undersøgelsesarbejde, således som amtskommunen har stillet i udsigt i sin trafikplan. DSB er naturligvis positivt stemt med hensyn til at deltage i dette undersøgelsesarbejde, der påregnes startet ultimo 1981.



Den 12. maj 1981 påbegyndte »Nakskov Skibsværft« ombygningen af **M/F Dronning Margrethe II**. Færgens ombygning er identisk med ombygningen på M/F Prins Henrik, som blev indsat i drift på Rødby–Puttgarden overfarten den 27. september.

M/F Dronning Margrethe II skal efter sin ombygning anvendes som supplements- og afløserfærge på Rødby–Puttgarden overfarten samt som afløserfærge på Storebælt. Da færgen således skal afløse på så forskellige overfarter, er det nødvendigt, at færgens kommende supermarked indrettes på en sådan måde, at man under afløsning på Storebælt på en let og hensigtsmæssig måde kan omforme færgens supermarked til restauration.

Ombygningen var oprindelig planlagt afsluttet den 15. november 1981. DSB har imidlertid besluttet, at færgen skal indrettes til transport af farligt gods, hvilket medfører en forlængelse af ombygningstiden med ca. 20 arbejdsdage. Ombygningen vil derfor tidligst være tilendebragt omkring 15. december i år.

Med leveringen af Dronning Margrethe II afslutter DSB et nybygnings- og ombygningsprogram, der er uden side-stykke i DSBs historie.



M/F »Romsø« blev ombygget til fueloliedrift i januar måned 1981 – se »Jernbanen« nr. 6/80 – side 142. I indkøringsfasen måtte der foretages visse finjusteringer af ydelser og temperaturer i de tekniske installationer. Disse indkøringsproblemer synes nu at være overstået. De komponenter, som indtil nu har været adskilt for kontrol af virkningerne ved fuelolie-drift har ikke vist unormale tegn på slitage. Fuelolie-driften har heller ikke givet anledning til trafikale gener. En mere sikker bedømmelse af vedligeholdelsesomkostningerne vil kunne gives efter kontrol af hovedmotorerne under værftopholdet primo 1982. En gennemsnitlig prisforskel mellem dielseolie og let fuelolie på 400 kr./ton i 6 måneder har betydet en besparelse på indkøb af brændselolie til M/F »Romsø« på ca. 700.000 kr.



DSB oplevede i 1980 den største fremgang i passagertrafikken i nyere tid. Der blev i årets løb foretaget i alt 129 mio. togrejser mod 116 mio. i 1979, hvilket svarer til en fremgang på 11 procent.

Den største fremgang blev opnået i den regionale trafik i Jylland og på Fyn, hvor rejsetallet steg med ikke færre end 34 pct. Det var i disse områder, DSB i 1979 indførte timedrift med nye, mere komfortable tog (MR-tog). I den sjællandske regionaltrafik steg rejsetallet med 16 pct., og her var tallene i årene før 1980 allerede steget kraftigt. Den samlede stigning i trafikken uden for hovedstadsområdet var omkring 20 pct. I trafikken inden for hovedstadsområdet – langt den største del af det samlede antal rejser – steg rejsetallet med 9 pct.

Afmatningen i samfundsøkonomien satte sit modsætningsfyldte præg på DSB i 1980, fremgår det af DSBs årsberetning. På den ene side var afmatningen en af hovedårsagerne til fremgangen i passagertrafikken, mens den på den anden side medførte **et faldende transportbehov i godssektoren**. DSB måtte således i 1980 notere et fald i

godsmængden på 4 pct. fra 6,76 mio. tons i 1979 til 6,48 mio. tons i 1980. De indenlandske godsmængder faldt med 11 pct., mens de internationale godstransporter steg med knap 3 pct.

På **DSBs overfarter** var der en fremgang i passagerantallet og et mindre fald i antallet af overførte personbiler. Som eneste større overfart oplevede Halsskov-Knudshoved en nedgang i såvel passagertal som personbiler. Halsskov-Knudshoved overfarten har det seneste par år udvist en svagt vigende markedsandel i øst-vest trafikken, som dog opvejes af en fremgang for Kalundborg-Århus overfarten, således at DSB har haft en konstant markedsandel på ca. 70 pct. af øst-vest trafikken.

Driftsresultatet for 1980 udviste en forringelse på 300 mio. kr. i forhold til 1979. Indtægterne steg med 212 mio. kr. svarende til 8 pct. Heraf har passagertilgangen uden for hovedstadsområdet bidraget med 85 mio. kr. Udgifterne til passagertrafikken er imidlertid også steget, idet en betydelig del af tilgangen er bolig-arbejdsstedsrejser, som typisk foretages i perioder, hvor der i forvejen er spidsbelastning. Dette medfører en række udgifter til ekstra vogne, personale m.m.

Det har også haft indflydelse på driftsresultatet, at takstforhøjelserne i 1980 var yderst begrænsede. Indtægterne har ikke kunnet følge med driftsudgifterne, der steg med 517 mio. kr., svarende til 16 pct.

Det samlede tilskud til driften i 1980 udgjorde 1363 mio. kr. Det svarer til, at **det koster hver dansker 270 kr. om året at have DSBs trafiknet til disposition.**



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Privatbanerne

Gribskovbanen

Spormoderniseringen på Gribskovbanen er afsluttet i juni 1981. Gennem de sidste par år er spormoderniseringen foretaget således: I 1979 blev 6. og 7. etape af sporudvekslingen foretaget, og det omfattede strækningen Helsingø-Tisvildeleje. I 1980 udlagdes der nyt spor mellem Slotspavillonen og Gribsø, ialt 5,4 km som 8. etape. Torsdag den 18. juni 1981 blev det sidste sporstykke mellem Kagerup og Mårup udskiftet, og dermed var spormoderniseringen af Gribskovbanen afsluttet. Gribskovbanens baneafdeling har i samarbejde med DSBs banetjeneste udført et stort og godt arbejde, som man kan fryde sig over, når man rejser med Gribskovbanens tog.

I juni måned 1981 henstod banens skinnebus S 1 i Gilleleje i en meget dårlig forfatning – udsat for hærværk m.m.

I 1979 blev der til fragtruten Tisvildeleje/Helsingø-København indkøbt en ny Volvo-lastbil, mens en lastbil fra 1969 blev afhændet. Banens fragtruter er pr. 1. januar 1981 solgt til 1/8 Københavns Fragtmandshal/Nordsjællands Fragtcenter I/S.

Hads Ning Herreders Jernbane

Til brug for baneafdelingen har HHJ fra DSB i 1980 indkøbt tjenestevognen 941 4 205 – 5 (tidl. Gs).

Fra DSB har HHJ i 1981 indkøbt en lukket godsvogn, litra Gs, til brug som postvogn i stedet for HHJ D 62. Gsvognen er blevet indrettet med lysstofarmaturer indvendig, og der er tillige indbygget slutlys i den.

Fra Leyland-DAB har banen i februar 1981 fået leveret to nye busser med plads til 53 siddende og 13 stående passagerer. Samtidig er vogn nr. 34, en 45-personers Leyland-bus fra 1968, udrangeret.



Det gamle signalhus på Odder station måtte vige for en sporomlægning, der fandt sted forud for ibrugtagningen af den nye store værksteds- og remisebygning. Denne blev taget i brug i begyndelsen af juni 1981. Den 26. juni indviedes det nye bygningskompleks, og der holdtes samtidig åbent hus.

Det nye værksted har en kælderetage på 713 m². Stueetagen har et nettoareal på 2.834 m², fordelt bl.a. med 1097 m² til værkstedshal for jernbanemateriel, 522 m² for værkstedshal med parkering for rutebiler samt 432 m² til fælles vaske- og parkeringsareal. 1. salen omfatter kontorer og velfærdslokaler og har et nettoareal på 425 m².

Værksteds- og remisebygningen er opdelt i to funktioner, en reparations- og vedligeholdelsesafdeling for busser, og en reparations- og vedligeholdelsesafdeling for tog. De to funktioner har fælles malerværksted, maskinværksted, mandskabsrum m.v. Hver afdeling har eget kontor placeret således, at man herfra kan følge arbejdets gang i værkstederne.

Opførelsen af værksteds- og remisehallen er tidsmæssigt foregået således: 5. december 1979 holdtes licitation over byggemodning, og dette arbejde blev påbegyndt 7. januar 1980. Den 18. april samme år holdtes licitation over byggeriet, der påbegyndtes 16. maj 1980. Byggeriet er tegnet og ledet af arkitekt H. P. Holm Nielsen, Odder, mens ingeniør I. Lykke Kristensen, Odder, har medvirket som rådgivende ingeniør. Blandt deltagerne i byggeentreprisen har været flere lokale håndværksmestre.

Kort efter overtagelsen af de nye bygninger gik man i gang med at tømme de gamle remiser og værksteder, så kommunen kunne komme i gang med nedrivningen af bygningerne. På grunden skal der bygges et nyt plejecenter.



I juni 1981 har DSB udvekslet spor på strækningerne Gunnar Clausensvej – Gunnestrup og Pøel Skov – Beder for HHJ. HHJs baneafdeling havde selv foretaget de forberedende arbejde med udlægning af det nye spor m.m.

Samtidig med udvekslingen af sporet blev sporskifterne til den nye krydsningsstation ved Slet ilagt. Denne krydsningsstation blev ibrugtaget i juli måned. Køreplanen for HHJ, der gjaldt fra 31. maj 1981, var lagt således, at der var planlagt krydsninger ved Slet, for at man ikke skulle ændre på køreplanen midt i køreplansperioden.

Helsingør–Hornbæk–Gilleleje Banen

Hornbækbanen har i 1980 erhvervet en motortrolje, MT 1, fra Brdr. Hartmanns maskinfabrik i Tønder i juli 1980. Troljen er forsynet med HMF-kran og benzindrevet motor. Den kan have indtil 40 t på kroge.

I 1979 indkøbte banen fra DSB tre åbne godsvogne, Elo 511 o 937, 511 1 185 og 511 1 538. De tre vogne blev hurtigt omdannet til fladvogne til brug for baneafdelingen i forbindelse med sporfornylelsen. Vognene er endnu i 1981 ikke omleveret til HHGB.

Spormoderniseringen på Hornbækbanen, der påbegyndtes i 1978 med ca. 4 km og fortsattes i 1979 og 80 med 8 km hvert år, er afsluttet i sommeren 1981.

Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane

Diesellokomotivet HFHJ M 8 blev i forbindelse med revision ommalet i nyt design – Y-togsfarve og zebrastriber på banerommerne.

Banen har fra firmaet Jølema i København anskaffet en motortrolje, MT 7. Den er udstyret med en Ford benzinmotor og er forsynet med et HIAP-kranudstyr. Troljen svarer til de motortroljer, som Brdr. Hartmanns maskinfabrik har leveret til andre baner.

Fra DSB er i 1981 anskaffet tre personvogne, DSB Cl 29–25 609–2, DSB Cle 82–25 680–7 og DSB Cle 82–25 681–5. Den sidstnævnte er sat i drift som HFHJ B 64.



HFHJs diesellokomotiv M 8 med tog 563 ved Borupgård den 16. april 1980.
Foto: Peter Sloots.

I Hundested er rangertraktor HFHJ T 4, bygget af Nagbøl i 1961, ophugget i efteråret 1981. Samme skæbne er undergået post- og rejsegodsvognen HFHJ Dk 77. Denne vogn kom til HFHJ i 1962 fra DSB Eco 6218, og den var bygget af Scandia i 1925. Endelig er også skinnebusbivognen Sb 1 ophugget. Vognen, der stammede fra Hilding Carlsson i Umeå, blev leveret til den svenske privatbane TGOJ som YF 90 i 1939. I 1947 kom vognen til HFHJ.

Moderniseringen af HFHJs spor fortsætter stadig. I 1979 blev der foretaget sporfornylelse mellem Dyssekilde og Vibehus. I 1980 blev 4 km spor fornyet mellem Melby og Dyssekilde samt mellem Vibehus og Hundested. Desuden blev der foretaget forbedringer af sporet vest for Hillerød.

I indværende år bliver der udskiftet spor mellem Hillerød og Brødeskov. Herefter resterer der strækningerne Brødeskov–Skævinge og Frederiksværk–Melby.

Hjørring Priatbanver

I perioden 4. januar 1982 – 30 april 1982 kan der ikke overføres jernbanevogne mellem Hirtshals og Kristiansand. Årsagen er, at færgelejet i Hirtshals skal ombygges større til tonnage. I ombygningsperioden indrettes et nød-færgeleje – dog kun til biloverførsler.

I Hjørring ombygges privatbanens perronspor. Sporet mellem de oprindelige Hørby-spor og Åbybrospor er blevet fjernet, og det gamle Åbybrospor er ført ind i Hørby-sporet, således at det yderste perronstykke er blevet »sporfrit«.

Den 25. september blev al toggang på HP aflyst om aftenen, da der skulle foretages sportilslutning til det nye remise- og værkstedsanlæg, som HP har under opførelse på Skydebanevej i Hjørring. Byggeriet, der omfatter 28.000 m² remise og værksteder skrider fremad. Der holdtes rejsegilde fredag den 26. juni 1981, og det påregnes, at komplekset kan tages i brug i begyndelsen af 1982.

Odsherreds Jernbane

Med henblik på indvindelse af reservedele og derefter op-hugning har OHJ i 1981 indkøbt personvognene Cl 29–25 536–7 og ABg 38–61 291–3 fra DSB. Cl 536 har været brugt ved en bedriftsværnsøvelse, mens ABg 291 var ødelagt ved brand – se under Høng–Tølløse Jernbane i Jernbanen 3/81, side 67.

Jernbaneentusiastene er ikke ubekendte med, at der ofte sker spændende og interessante ting ved Odsherreds Jernbane og Høng–Tølløse Jernbane. Gennem årene har de to baner anskaffet materiel til brug i driften fra mange sider. Brugt, men brugbart materiel, er dels anskaffet fra nedlagte danske privatbaner, fra DSB og fra Sverige, såvel fra SJ som fra svenske privatbaner. Nyt materiel, MaK-vognene fra 1961 og Y-togene fra 1975, er indkøbt i Tyskland. Nu har banerne imidlertid også købt brugt person-togmateriel i Tyskland.

Behovet for flere personvogne ved de to privatbaner har vist sig især gennem de sidste år, og man indkøbte da også i 1978 og 1979 seks Cl-vogne fra DSB. Det var planen at modernisere fem af disse vogne på omtrent samme måde som tilfældet har været med den til HTJ moderniserede Cle 71.

Imidlertid skete der den 4. oktober 1979 i Tyskland noget, som senere skulle ændre disse planer. Det tyske rejsebureau »Apfelpfeil«, der gennem flere år havde arrangeret jernbanerejser med eget vognmateriel, måtte erklære sig konkurs. Firmaet rådede ved konkursen over en stor mængde vogne, og disse skulle nu sælges for at skaffe penge til kreditorerne.

Det tyske auktionshus i Hamburg, Horst F. G. Angermann, blev engageret til at holde auktion på bureauets tilbageværende personvogne, ialt 74 enheder. Auktionen, der

holdtes den 13. november 1980 i Stuttgart, omfattede således 39 liggevogne, 4 sovevogne, 4 selskabsvogne, 2 salonvogne, 5 udsigtsvogne, 8 spisevogne, 2 køkkenvogne, 1 tjenestevogn, 2 kinovogne, 1 alm. personvogn og 6 rejsegodsvogne. Hovedparten af vognmateriellet var bygget i 1955, men moderniseret i årene 1975-79. Købelysten på auktionen var ikke stor, selvom man fra Horst F. G. Angermanns side havde gjort alle anstrengelser. Kun 8 vogne blev solgt, nemlig 4 til fabrikken Talbot i Aachen og 4 til SBB i Schweiz.

Ved Odsherreds Jernbane havde man også fået interesse for at købe vogne hos det konkursramte »Apfelpfeil«, men til at begynde med var priserne alt for høje til at den danske privatbane kunne være med. Imidlertid er det nu lykkedes at få et køb af ialt 6 vogne i orden til priser på ca. 200.000 kr. pr. vogn, hvilket er billigt dels i sammenligning med, hvad nye personvogne koster i dag, dels i sammenligning med hvad ombygningen af de ældre og »svagere« CI-vogne ville koste.

Den første »Apfelpfeil-vogn«, Bm 51-80 0242 981-0 ankom til Holbæk den 5. juli 1981 fra Karlsruhe. Vognen er indrettet som sidegangsvogn med 12 kupeer, 71 pladser, desuden er der tjenestekupé, et vaskerum og to toiletter. Ved OHJ blev den hurtigt ommalet i banens røde farve og litreret OHJ Bm 282. Personvognen er bygget i 1955 hos »Deutsche Waggon- und Maschinenfabriken, Berlin-Borsigwalde«. I 1979 blev den moderniseret på fabrikken »Rastatt« i Baden. Allerede inden udgangen af juli måned var vognen sat i drift.

Den 21. september 1981 ankom der yderligere tre »Apfelpfeil-vogne« til OHJ/HTJ. Vognene er Wgüm 51-80 0942 902-9, Wgm 51-80 0942 900-3 og 909-4. Disse vogne skal istandsættes både ind- og udvendig inden de afgives til driften. Vognene vil blive forsynet med sæder fra bl.a. OHJ B 236, der er hensat efter rangeruheld, og fra CI-vogne. Det påregnes, at værkstedet i Holbæk kan istandsætte en vogn pr. kvartal.

I slutningen af oktober måned får banerne yderligere to vogne fra »Apfelpfeil«. Der vil blive renoveret fem vogne (Bm 282 inkl.) og en vogn anvendes som reservedelslager. En vogn vil komme til at tilhøre HTJ, mens de fire andre bliver OHJs.



Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Foreningen Dalrose-Skælskør Banen, der allerede tidligere har lejet den store dieselelektriske motorvogn VLTJ M 6, har i 1981 også indgået lejeaftale om motorvognene VLTJ M 4 og 5. Alle tre vogne, der er bygget af Triangel/Scandia i 1932, kommer således til Sjælland! M 4 tænkes sat i drift, mens M 5 vil blive anvendt som reservedelslager.

Med udgangen af september måned var årets sporfornyelse afsluttet. Man er nu i gang med strækningen mellem Vemb og Lemvig, og de otte kilometer spor, der i år er lavet, strækker sig fra Lemvig til Ramme. Banen har også søgt om moderniseringsstøtte til fortsat spormodernisering i 1982. Da regner man med at få penge til yderligere otte kilometer spor (fra Ramme og til et sted mellem Faare og Bækmarksbro.

Giftrømmerne fra Cheminovas »lager« på Harboøre tange transporteres væk i tog bestående af 22 vogne hver lørdag indtil jul. VLTJ ML 14 fremfører togene til Herning, hvorfra DSB overtager den videre transport.

Den i Jernbanen nr. 3/81, side 69/70 omtalte kørsel med VLTJ-trækkraft i godstog over Skjern til Herning fortsætter indtil sommeren 1982.

Vestbanen

Den 24. september 1981 kørte DSB-togene M 7610 og G 7619 mellem Varde og Esbjerg for sidste gang med trækraft fra Vestbanen (se iøvrigt Jernbanen 3/81, side 70).

På strækningen mellem Nr. Nebel og Nymindegab foregik i juli og august måneder filmoptagelser for ASA-filmstudie. Filmen, der får premiere først i 1982, handler om tidligere tiders »banebørster«. Sporet, der fortsat ligger i sandballast, var det bedst egnede i Vestjylland. Til brug for optagelserne lagde Vestbanen et sporskifte i sporet og anlagde et vigespor på ca. 30 m. Dette øgede filmfolkene selv til ca. 100 m, og desuden lagde de en stump tipvognsspor. Damplokomotivet ØSJS nr. 2, KIØGE, fra Museumsbanen på Lolland var udlånt til optagelserne, hvor det fungerede som entreprenørløkomotiv. (Se i øvrigt Jernbanen nr. 4/81, side 86).



»Privatbanerne« redigeres af **Ole-Chr. M. Plum**. Visse informationer skyldes Peter V. Christensen, Ole Linå Jørgensen og Poul Wilhelmssen.

**Jernbanebøger fra Kurlands Forlag
kan købes gennem
DJKs Salgsafdeling.**

Køb f. eks.:

John Poulsens bog:

Sove- og spisevogne i Danmark

Bogen er på 112 sider med mange
meget fine illustrationer.

Pris (incl. forsendelse) kr. 188,-.

Povl Wind Skadhauges bog:

Rejsen til Haderslev

- om rejselig i trediveerne.

Pris (incl. forsendelse) kr. 59,-.

DANSK JERNBANE-KLUB,

Salgsafdelingen

Holmevej 8 - 4340 Tølløse

Postgirokonto 3 17 91 76



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 Eigil 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/Sydjylland:

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 arbejds hold:

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

HOS INGELISE

Den gule Smedje

Kirkegade 9

Mariager

Telefon (08) 54 20 36

Butikken med det store udvalg i strikkegarn

Egekiosken

v/ Jette Christensen

Stentofte 20 – Mariager

Telefon (08) 54 20 13

Grillkyllinger – Pølser – Toast

Chokolade – Konfekturer – Is

Tobaksvarer – Vine



9550 MARIAGER Telefon (08) 54 11 65

Købmand Wilsom

Havnevej 8

Mariager

Telefon (08) 54 10 01

– Vine – Delikatesser –

HALSKOV URE & OPTIK

v/ Lau Tomczyk

Halskovvej 7

Telefon (03) 57 10 19

Stort udvalg i moderne ure

og smarte brillestel

DELIKATESSEN

v/ Jytte Andersen

Mathiesensvej 11 – Korsør

Telefon (03) 57 49 23

Lækkert smørrebrød til hverdag og fest

Luksusplatter – Populær platte –

Kolde borde – Osteaanretninger

Leveres ud af huset på bestilling