

ISSN 0107-3702



jernbanen

4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

23. ÅRGANG

AUGUST 1983

KR. 20,00





DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.
Tlf. (02) 87 02 32. Weekends: (02) 30 82 22.



Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub:

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,- i frimærker.



Medlemskontingent for året 1983:

Ordinære medlemmer	kr. 110,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1983)	kr. 75,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

Indbetaling af kontingent:

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



Foreningens bestyrelse:

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

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

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

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

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

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

Tegner 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.

Journalist Jens Vestergaard,
Hobrogade 7, 3. th., 2100 Kbh. Ø. Tlf. (01) 38 75 45.



Forlag og salgsafdeling:

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:

c/o Eigil Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.
Tlf. (02) 96 89 21. Postgirokonto 8 11 10 06.



Lokalafdelinger:

DJKs nordjyske afdeling:

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

DJKs midtjyske afdeling:

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

DJKs afdeling Fyn/Syddjylland:

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

DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsebureauleder Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.



Foreningens baner og tog:

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl,
Lysbjergårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.
Information i weekends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,
Teglgade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.
Information i weekends: (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 (smalsporsmateriel):

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

Høng remise, Høng:

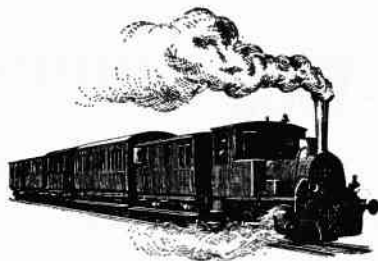
Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Roskilde, Slagterisporet:

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

Odense, Konservessporet:

Christian Nielsen,
Hjertegræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. (09) 94 23 58.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K.

Redaktion:

Jan Koed
Tlf. (01) 57 34 62.

Jens Koefoed (ansvarsh.)
Tlf. (01) 54 41 64.

Bent Jacobsen (Forenings-nyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev.

Annonceekspedition:

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

»jernbanen« udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august og oktober samt den 15. december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Redaktionen af »jernbanen« nr. 5 1983 slutter 10. september 1983.

Redaktionen af »jernbanen« nr. 6 1983 slutter 1. november 1983.

Adresseændringer bedes meddelt det lokale postkontor. Medlemmer bosiddende uden for Danmarks grænser bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat.

Oplag: 2600 eksemplarer.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

Forsidebilledet:

Fra sommerkøreplanen er al ordinær MO-kørsel vest for Storebælt ophørt. MR-togene er nu enerådende på de jysk-fynske regionalstrækninger. Struer maskindepot den 6. juni 1983.

Foto: jens koefoed

23. årgang

August 1983

Nr. 4

DSBs persontrafik 1982

Vor store transportvirksomhed har med sin årsberetning for 1982 og den seneste 5 årsplan lagt et materiale frem, som kan give grund til overvejelser og måske handling for de af os, som gerne ser jernbanernes stilling på transportområdet styrket inden for rimelige grænser. Det netop udgivne materiale afslører, at en forstærkning af DSBs stilling, og dermed den kollektive trafiks stilling, ikke er en tilstand, som kommer af sig selv, hvis nogen troede det.

Udgangspunktet for disse betragtninger er trafikudviklingen på jernbansiden. Her er de senere års vækst, der har resulteret i, at DSB nu befordrer 45% flere rejsende end i 1975, blevet afløst af stilstand. Det var vel ikke at vente, at en vækst på de senere års niveau ville fortsætte, og mange røster har også fortalt os, at vækst ikke er et ubetinget gode. Dette gælder også for vor kollektive trafik, alene af den grund at apparatet kan blive belastet over evne.

Årsagen til stilstanden kan imidlertid give grund til betænkelighed. Årsberetningen ser en klar sammenhæng mellem antallet af rejsende og transportprisen. Her har DSBs priser siden energikrisen været relativt stabile, mens benzinprisen er steget stejlt. I 1982 var benzinprisen stort set stabil, mens DSB satte taksterne op. Det er hensigten at gennemføre yderligere takstforhøjelser, hvorfor DSB »må imødesee en nedgang i antallet af rejsende«, fordi der er udsigt til, at prisen på olie vil falde i de kommende år.

Tankegangen er, at med faldende benzinpriser vil flere søge tilbage i bilerne. Det virker, som om DSB imødeser denne udvikling med sindsro, som om DSB har rejsende nok. Det dækker næppe virksomhedens indstilling; men det er forståeligt, at man undlader de store ord, fordi det vil være udgiftskrævende at påvirke udviklingen i en anden retning, og fordi det måske ikke er tiden til yderligere offentlige udgifter. Men mens DSB kan vælge at være tilbageholdende, også fordi DSB ikke skal regulere samfundets trafik, kan vi transportbrugere ikke være neutrale. Vi må efter evne sørge for, at vi får den samfundsmæssigt bedste fordeling mellem trafikformerne. Vi bør ikke lade benzinpriserne styre.

jens koefoed

Bornholm 15 år efter, 1968-1983

DBJ – DSB / BVR – BAT

af Jens Koefoed

Natten mellem den 28. og 29. september 1968 kørte det sidste tog på DBJ, De Bornholmske Jernbaner, og dermed nedlagdes også Danmarks sidste smalsporede jernbane. Det betød gennemgribende ændringer af den kollektive trafik, som de foregående knap 70 år havde foregået i DBJs regi, og der var på flere hold en tydelig bekymring for, hvorledes samfundet og befolkningen ville blive betjent af DSB, som i det væsentlige skulle bestride kørslen. Samtidig var der også mange, der beklagede, at Bornholm nu mistede en turistattraktion og på længere sigt måtte undvære det trækplaster, som hedder en veteranjernbane.

I dag, femten år efter, er nedlæggelsen kommet på afstand, og støvet efter det sidste tog har lagt sig. Derfor har jeg ment, at der kunne være grund til at undersøge, hvorledes tiden er forløbet på øen i Østersøen: Dels, hvad der er sket med banestrækningen, med bygningerne (først og fremmest bygningerne langs strækningen Rønne-Nexø), med det rullede materiel og andet flytbart gods, og dels hvorledes afviklingen af DBJ var forløbet, og hvorledes Bornholms kollektive trafik har udviklet sig i de mellem-liggende femten år.

Baneanlæggene

Omkring nedlæggelsestidspunktet var der lokalt en række fortalere for at anvende traceen mellem Rønne og Nexø til cykelsti, og man fremhævede, hvorledes delstrækningerne Rønne N-Nyker, Klemensker-Rø og Allinge-Sandvig på den i 1953 nedlagte Rønne-Allinge Jernbane var blevet udlagt til cykelsti med godt resultat. Nu var muligheden så til stede for at skabe et helt net af cykelstier, hvor cyklisterne kunne færdes adskilt fra biltrafikken til begge trafikformers bedste.

Tiden var ikke moden til gennemførelse af et så opsigtsvækkende forslag; allerede i 1969 købte Bornholms Amt dog banearealet fra Robbedale trinbræt til Læsåen (lige vest for Aakirkeby). I nogle år førte cykelsti-projektet en tilbagetrukket tilværelse på planlægningsstadiet; men i kølvandet på energikriserne i 1970'erne og den tiltagende cyklisme blev det taget frem og virkeliggjort i forkortet form inden for rammerne af et samlet sti-projekt for Bornholm. I dette stiprojekt indgår også banelegemet fra Balka Strand trinbræt til Nexø.

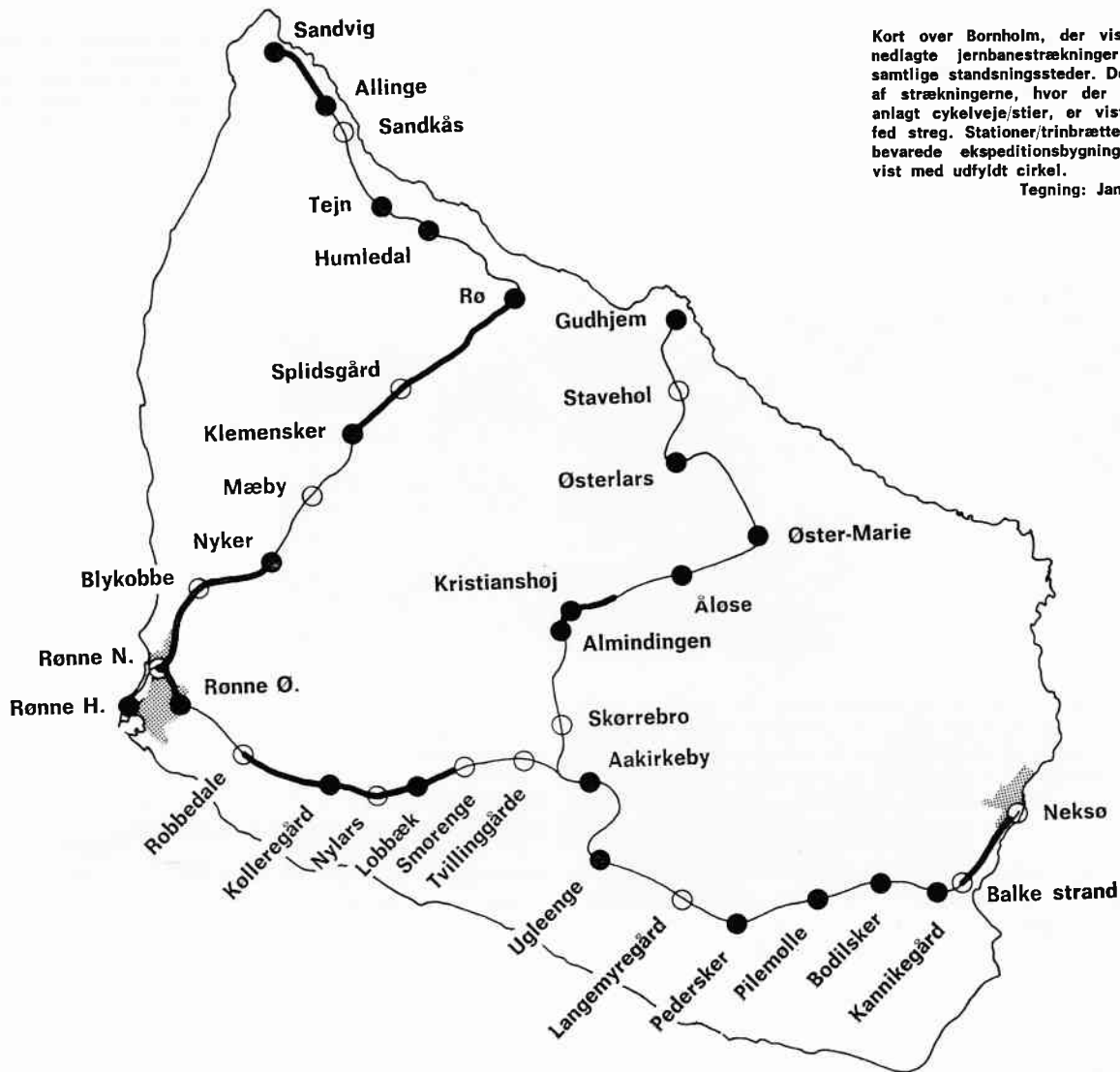
I sin nuværende skikkelse omfatter stisystemet tre ruter, der med udgangspunkt i Rønne fører til Rø, Svaneke og Nexø, og alle har de det til fælles, at de følger den forhenværende jernbetracé på en eller flere dele af strækningen.

Stien til Rø (-Sandvig) løber fra Rønne ad traceen fra Nønne N til Nyker, de næste kilometer må cyklisten bruge landevejens afmærkede cykelsti; men i Klemensker byder den forhenværende bane sig til igen i form af den for sin naturskønhed berømmede strækning gennem Kleven til Rø. Endelig kan cyklisten bruge cykelsti mellem Allinge og Sandvig, hvor kommunen har istandsat det gamle banelegeme; undervejs kan cyklisten eventuelt også cykle ad traceen, hvor Allinges havnebane løb.

Ruten til Nexø ad banelegemet tager også sin begyndelse ved Rønne N, hvor man kan cykle ad en sti, der dels løber langs den nedlagte bane, dels på banelegemet indtil straks øst for viadukten, der fører hovedvejen til Svaneke over den forhenværende banelinie. Cykelstien som sådan begynder straks vest for Robbedale trinbræt og fortsætter næsten uden afbrydelser til kort før Smørenge trinbræt.



Morgenstemning med skinnestog på bakken fra Nørrekås til Rønne N. Ved olietankene i baggrunden skimtes DBJs værksteder. 25. august 1968. Foto: Jens Koefoed



Kort over Bornholm, der viser de nedlagte jernbanestrækninger med samtlige standsningssteder. De dele af strækningerne, hvor der nu er anlagt cykelveje/stier, er vist med fed streg. Stationer/trinbrætter med bevarede ekspeditionsbygninger er vist med udfyldt cirkel.

Tegning: Jan Koed

Den første afvigelse fra linieføringen sker omkring grusgraven ved Robbedale. Her slår cykelstien et sving mod nord, fordi grusgravningen i årene efter DBJs nedlæggelse har ædt sig gennem bandedæmningen og skabt et stort hul, som er særdeles ufarbart. Omkring Lobbæk station bliver cyklisterne ledt af parallelle veje forbi stationen.

Efter Smøreng er cyklisterne henvist til at følge den afmærkede cykelrute, som intet har med DBJ-linieføringen at gøre, indtil de når Balke Strand trinbræt. Herfra går en nyanlagt asfalteret sti næsten til Nexø ad det forhenværende banelegeme, i et tilfælde er den smalsporede banes bro, over Søbækken, blevet genanvendt med de oprindelige sveller.

Ruten til Svaneke har ikke budt på de store muligheder for genbrug af baneanlæggene, men det er lykkedes at indpasse et lille stykke af Almindings-Gudhjem Jernbanes tracé omkring Kristianshøj trinbræt.

Resten af DBJs strækninger er afhændet til lodsejerne langs banen. I Rønne og Nexø er banelegemet dog blevet brugt af kommunerne til at danne basis for

veje, der også har lagt beslag på størstedelen af stationsarealerne.

Stationsbygninger og trinbrætter

Under forarbejdet besøgte samtlige standsningssteder mellem Rønne og Nexø, og i det følgende fortælles ganske kort om bygningernes nuværende anvendelse i det omfang de eksisterer, og om eventuelle forandringer, som de har undergået.

RØNNE H. station

Mange af bygningerne, som fandtes på stationen er nu borte; i marts 1974 blev remisen nedrevet, og i december 1982 fulgte garager og pakhús øst for sporene. Vognremisen er ligeledes forsvundet. Værkstedet er nu busværksted og garage, mens skinnebusremisen en overgang har været bådeværft. DBJs administrationsbygning er stadig i brug, stadig som administrationsbygning for den kollektive trafik.

Selve stationsbygningen blev overtaget af Rønne kommune, og dens skæbne var længe uvis. Kommunen var stemt for nedrivning, hvilket vakte modstand blandt Røn-



En tur på cykelvejen ad Rønne-Al-linge Jernbanes gamle tracé mellem Rø og Klemensker byder på landskabeligt set smukke og særprægede oplevelser. Undervejs passerer man den kendte klippeformation Kleven og den meget langstrakte sø Dammemosen, som ses til højre i billedet. 16. juli 1983.

Foto: jens koefoed

nes borgere. Efter at byrådsbeslutning om nedrivning fra 1977 var blevet bremset af Fredningsstyrelsen og efter fremlæggelse af flere forslag til udnyttelse af området, har overvejelserne nu resulteret i, at bygningen i juli 1983 er blevet solgt til Totalbyg ApS, der vil indrettet bl.a. restaurant i bygningen.

RØNNE N. station

Bygningen blev en årrække brugt som sparekassefilial, men blev nedrevet i september 1978. Sparekassen flyttede til en nybygning nord for den tidligere niveauoverskæring med Haslevej. I forbindelse med anlægget af kystvejen på den forhenværende tracé herfra og ned til

Rønne havn, har dette sted helt ændret karakter. Banens bombevogtede overskæring er afløst af Bornholms første lysregulerede kryds!

RØNNE Ø. station

Bygningen er indrettet til privat beboelse.

ROBBEDALE trinbræt

Bygningen er nedrevet.

KØLLEREGÅRD station

Bygningen er indrettet til privat beboelse, rodmalet udvendig.



Cykelvejen på strækningen Robbedale-Kølleregård er blevet gennemskåret i Robbedale grusgrav. Nødtorftig skiltning leder cyklisterne over dette sted, hvor hensynet til råstofudvindingen har vejet tungere end cyklisternes bekvemmelighed. 16. juli 1983. Foto: jens koefoed



Den tidligere Rønne Ø. station er et eksempel på, at en gammel stationsbygning udmærket kan anvendes til privat beboelse. 16. juli 1983.
Foto: Jan Koed

NYLARS trinbræt
Bygningen er nedrevet.

LOBBÆK station
Bygningen anvendes i foreningssammenhæng, gulmalet udvendig.

SMØRENGE trinbræt
TVILLINGGÅRDE trinbræt
Bygningerne er nedrevne.

AAKIRKEBY station
Bygningerne anvendes til industriformål og bilværksted. Pakhuset er i meget dårlig stand.

UGLEENGE station
Bygningen er indrettet til privat beboelse, rødmalet udvendig.

LANGEMYREGÅRD trinbræt
Bygningen er nedrevet.

PEDERSKER station
Bygningen er indrettet til privat beboelse, gulmalet udvendig.

PILEMØLLE station
Bygningen er indrettet til privat beboelse, gulmalet udvendig.

BODILSKER station
Bygningen er indrettet til privat beboelse, rødmalet udvendig.

KANNIKEGÅRD station
Bygningen er indrettet til privat beboelse. I haven står en tidligere trinbrætsbygning.

BALKE STRAND trinbræt
Bygningen er nedrevet.

NEXØ station
Alle bygninger er nedrevet.

Af de øvrige strækningers stationsbygninger er bevarede: Nyker, Klemensker, Rø, Humledal, Tejn, Allinge (Civilforsvarets kaserne), Sandvig, Almindingen, Åløse, Østermarie, Østerlars og Gudhjem (museum). Den karakteristiske bygning ved Kristianshøj trinbræt anvendes stadig af skovdistriktet.

Rullende materiel og løsøre

Efter DBJs nedlæggelse blev det meste af det rullende materiel solgt til ophugning og ophugget på stedet, enkelte vogne undgik dog denne skæbne: RAJ postvogn (Nr. 26) blev overladt til Bornholms Museum, som i 1979 fik et tilskud fra Støtteforeningen Danske Dampvenner på 5.000,00 kr. til restaurering af det lidt ynkeligt udseende klenodium. Postvojn 326 solgtes til Ålholm bilbuseum.

Enkelte vognkasser fra bl.a. Sb 40, bænkevogn 663 og den lukkede godsvogn 176 er opstillede forskellige steder på øen, trods vedligeholdelse er de femten år i fri luft ikke gået sporeløst hen over dem.

Mindre effekter fra DBJ er spredt privat over hele øen og også ovre. Fra tid til anden dukker der også lygter og skilte op hos antikvitethandlere, ligesom Sparekassen kunne låne genstande hos sine ansatte til en udstilling om DBJ.

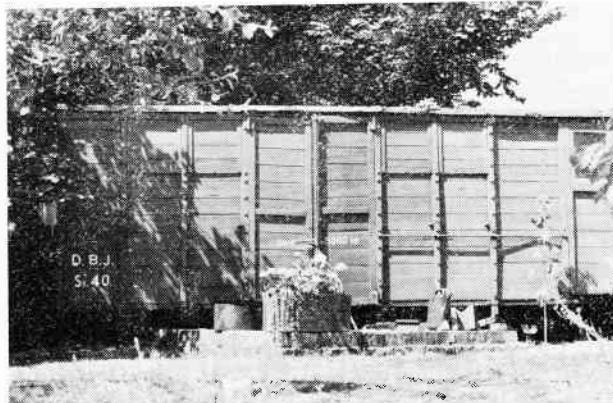
Nedlæggelsen og afviklingen af DBJ

I jernbanedriftens sidste år viste DBJs regnskab stadig stigende underskud, hvorved de bornholmske kommuner påførtes stigende udgifter. Alt tydede også på, at udgifterne ville stige i de kommende år. Overvejelserne om, hvorledes den kollektive trafik skulle organiseres mundede ud i et forslag, hvorefter DBJ skulle nedlægges, og DSB skulle overtage rutebildriften.

Der indkaldtes til ekstraordinær generalforsamling i DBJ på Dams Hotel i Rønne den 28. februar 1968, og efter at amtmand N. Elkær Hansen havde aflagt beretning, og efter en drøftelse af indstillingen blev nedlæggelsen af De bornholmske Jernbaner vedtaget formelt.

Den 21. august 1968 afholdtes den sidste ordinære generalforsamling, dvs. behandling af en hel driftsperiodes resultat, 1. april 1967 – 31. marts 1968. Underskuddet på driften havde vist en stigning fra 433.000 kr. til 684.000 kr.

I en have i Rønne står det meste af DBJ Sb 40, kun hjul, koblinger og bremser mangler. Det var den ene af to godsvogne, som fik mindre hjul uden eger og centralkobling for at kunne medfølge skinnebusserne som pakvogne. 16. juli 1983.
Foto: Jan Koed





En af DSBs nyeste busser foran Rønne H. station, som nu endelig er blevet sikret mod nedrivning. DSB besørger størstedelen af den kollektive bustrafik på entreprenorbasis for Bornholms Amts Trafikselskab, BAT, 16. juli 1983.

Foto: Jens Koefoed

I jernbanens sidste måneder arrangeredes talrige udflugter for grupper, der hver på deres måde ønskede at tage afsked med de bornholmske tog. Det drejede sig dels om bornholmere, der gennemførte en nostalgisk togrejse i kostumer fra årene lige efter århundredskiftet. Dels gennemførte adskillige jernbaneklubber og foreninger ovrefra udflugter, bl.a. DJK den 15. september.

Den 28. september, som var sidste driftsdag, var der stor tilstrømning af rejsende hele dagen, og togene oprangeredes langt større end normalt. Der sås skinnestog på fem vogne, og begge de store motorvogne (DBJ M1 og M3) kørte med to store bogie-vogne mellem sig. Denne oprangering brugtes også til det sidste ordinære tog med afgang 22.45 fra Rønne. Mange var mødt frem for at tage afsked, dels om bord i toget dels på mellemstationerne. Stammen returnerede fra Nexø som særtog kort efter midnat, og herunder udfoldede passagererne en ganske ivrig jagt på souvenirs. Ca. klokken 01 den 29. september 1968 afsluttedes således jernbaneepoken på Bornholms meterspor.

På generalforsamlingen i efteråret 1969 oplyste bestyrelsesformanden, at underskuddet i den korte driftsperiode fra april til oktober var 565.000 kr.

Likvidationsudvalget nedsattes under formandskab af T. Topsøe Jensen, auditor i trafikministeriet. De øvrige medlemmer var amtmand N. Elkær Hansen, borgmester Aage Kjøller, Rønne, folketingsmedlem Niels Anker Kofoed, Ibsker, viceborgmester Johannes Madsen, Olsker, kontorchef ved DBJ, Ludvig Mahler og kontorchef i finansministeriet, M. Rützou.

Arbejdet med at realisere selskabets værdier omfattede dels jernbanestrækningen med dens anlæg og rullende materiel, men også ejendomme og jord i forbindelse med de førhen nedlagte linier til Sandvig og Gudhjem. Tidligt købte Bornholms amt traceen fra Robbedale til Læsåen, straks vest for Aakirkeby og fra Balka Strand til Nexø.

Der blev også søgt bevilling til at købe strækningen fra Hundshale, øst for Aakirkeby til Kannikegård; men dette forslag stødte på modstand hos lodsejerne langs strækningen og dermed også i sognerådene. (Amtet afhændede senere strækningen fra Smørenge til Læsåen i 1981 – til lodsejerne langs strækningen). Bygningerne solgtes dels til kommunerne og dels til private, eksempelvis blev Kannikegård solgt til en savværksarbejder, hvis kone var stationens sidste bestyrer. Gudhjem station blev solgt til brug som egnsmuseum i 1976.

Den 27. april 1973 var der indrykket en meddelelse i Statstidende, som under overskriften »DBJ A/s i likvidation« meddelte, at »efter proklama i Statstidende 17.10., 18.11. og 18.12.1968 er likvidationen slut, hvorefter selskabet er hævet«.

Den 8. november 1973 afholdt likvidationsudvalget sin sidste generalforsamling og fremlagde det endelige regnskab. Resultatet var bedre end budgetteret med et underskud på godt 4,9 millioner kr., hvilket gav en dividende til kreditorerne på 44,16%. Indtægterne fordelte sig med 2,3 mio. kr. for baneanlæggene, 0,5 mio. kr. for bilparken og 0,6 mio. kr. for garagerne. Endelig gav inventaret 78.000 kr. Skinner, drejeskiver m.m. var blevet købt af Produkten, Rønne, for 284.000 kr., Nordisk Jern og Metal, Glostrup, købte mesteparten af det rullende materiel for små 35.000 kr. Turistvognmændenes Landsorganisation, Bornholms amt, købte 32 busser for 520.000 kr., efter først at have budt 481.000 kr. Således sattes det endelige punktum.

Den kollektive trafik 1968–1983

Da DBJ ophørte med driften, stod DSB som ny koncessionshaver parat til at overtage næsten hele den offentlige trafik på øen. Undtagelsen var sommerruten fra Dueodde til Hammershus, som kørtes af bornholmske vognmænd. DSB havde i god tid overført 21 nye rutebiler fra Aabenraa Karosserifabrik i en kortege via Ystad, og de indsattes på ruterne, ligesom der også anvendtes et antal af DBJs mere

moderne busser. Rutenettet ændredes kun lidt, den væsentligste tilføjelse var en direkte rute Rønne-Nexø til erstatning for jernbanen. Rutenettet havde en længde på over 500 km fordelt på 15 ruter.

Der skete ikke større ændringer i dette mønster i de følgende år. I 1980 overtog DSB dog bybuskørslen i Rønne som noget nyt.

I 1978 blev der skabt lovmæssig mulighed for oprettelse af regionale trafikselskaber, og dermed blev der basis for forandringer på organisatorisk og på trafikalt plan. Fra 1. juni 1982 er ansvaret for kørslen overtaget af Bornholms Amts Trafikselskab (BAT), mens selve kørslen stadig forestås af DSB og bornholmske vognmænd. I modsætning til forholdene mange steder i det øvrige land skal kørslen hvile i sig selv økonomisk, og det har hidtil kunnet lade sig gøre.

Rutenettet undergik samtidig en væsentlig forandring, idet antallet af regionale ruter indskrænkedes til 9 og rutenettets længde til ca. 350 km. Bemærkelsesværdigt er det, at trafikbetjeningen er lige så god eller bedre, end den var med det længere net. I tillæg til de lange ruter findes et stort antal kommunale ruter og telebus-ordninger, som betjener lufthavnen.

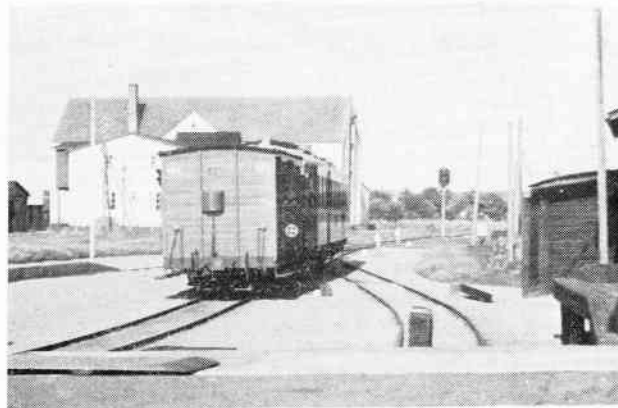
Afslutning

Ved DBJs nedlæggelse var der stor bekymring, dels for at der skulle ske en forringelse af den kollektive trafik, dels for at det ganske store antal ansatte ved DBJ, som blev overflødige, skulle komme til at gå arbejdsløse, fordi DSB kun havde brug for et mindre antal chauffører yderligere.

For personalet kan der ikke ses at have været de store vanskeligheder, og for trafikbetjeningens vedkommende må konklusionen også være, at resultatet alt i alt har været til gavn for lokalsamfundet.

Jernbaneinteresserede begræder naturligvis, at de smalsporede tog er forsvundet. Det ligger i deres natur. Blandt de personer, som var med til at beslutte nedlæggelsen, er der imidlertid to, en fortaler for banen og en, der stemte for nedlæggelse, som for nylig har givet udtryk for en stik modsat holdning til den, de havde i 1968. Den tidligere modstander af banen mener i dag, at den burde være givet til en jernbaneklub, fordi en arbejdende jernbane i dag ville have været en uvurderlig turistattraktion!

Frichs-dieselmotorvogn M 3 med bænkevogn Ga 664 fra Gudhjembanen under udkørsel fra Aakirkeby mod Nexø, 1966. Foto: Jan Koed



Nyt fjernstyringsystem på Lollandsbanen

Af Henrik J. Henriksen

Den 9. december 1982 tog Lollandsbanen officielt sit nye fjernstyringsystem, DSI type JZAD 790 i brug. Det nye system erstatter banens tonefrekvensjernstyring fra 1966. FC er fortsat placeret på Trafikcentralen i Maribo. Stationerne Grænge, Saksøbing, Ryde og Søllested (populært kaldet »de små stationer«) er understationer på den fjernstyrede strækning. Nakskov og Maribo har status som overgangsstationer. Nakskov station fjernstyres kun i aften- og nattetimerne, mens den vagthavende FC-leder også er fungerende stationsbestyrer for Maribo i hele togtiden.

Den gamle FC-pult (fapp) er afløst af en 19" farvebilledskærm med et tilhørende tastatur, idet man skriver sine ordrer til fjernstyringsanlægget, der rent faktisk er et helt lille dataanlæg. Selve »hovedhjernen«, der indeholder både centralenhed, et programlager og et datalager som enhver anden datamat, fylder ikke mere, end at den kan stå i en skunk på Trafikcentralen i Maribo. Denne datamat står i forbindelse med hver af de fjernstyrbare stationer, der

hver har en datamat, der danner forbindelsesled til den pågældende stations sikringsanlæg.

I modsætning til tonefrekvensjernstyringen vises situationen på samtlige stationer til stadighed på et fælles billede på fapp. Spor og signaler vises på farveskærmen som indikeringsymboler. Eksempelvis indikeres spor som streger med forskellig farve, afhængig af om de er besat eller indgår i en togvej etc. Hovedsignaler vises som skiver med forskellig farve afhængig af situationen.

Betjeningen foregår ved, at man indtaster mnemotekniske forkortelser. Enhver ordre består generelt af 3 sekvenser:

1. Stationsbetegnelse (stationsforkortelse)
2. Nøgleord/objektbetegnelse
3. Udførelse

Her er det nødvendigt at indskyde, at man i princippet jo blot fjernstyres de eksisterende sikringsanlæg på understationerne fra fapp, med de begrænsninger de pågældende sikringsanlæg nu har. Og på Lollandsbanen er der flere typer af sikringsanlæg. Nakskov station og »de små stationer« har nogle lidt enkle sikringsanlæg med kun to motorsporskifter, hvorimod overgangsstationen Maribo har et mere avanceret anlæg – DSI type 1981. Dette anlæg har f.eks. automatisk sporskifteomstilling i forbindelse med indstilling af togveje og strømforsyning fra batteri til omstilling af motorsporskifter ved netsvigt.



LJs nye udstyr til betjening af det elektroniske fjernstyringssystem. Farvebilledskærmen er anbragt bagved togradioen og mikrofonen til perronhøjtalerne. Tastaturet kan flyttes rundt efter betjeningspersonale's individuelle ønsker.

Foto: Erik Petersen

Maribo station manøvreres sædvanligvis fra den nye FC-pult (selv om Maribos centralapparat befinder sig i samme lokale). Vil man f.eks. stille indkørselssignal A i Maribo på »kør« til spor 3, taster man: »Mrb-A-3-«, hvor - tilkendegiver indtastning af mellemrum. Ved nedtrykningen af mellemrumstangenten vil de pågældende objekter (signal A og spornummer) begynde at blinke på skærmen, så at FC-vagten kan kontrollere, at det er den rigtige togvej, der er blevet indtastet. Når FC-vagten har overbevist sig herom, trykkes der på tasten »udfør«, og FC datamaten sender nu ordren til Maribo stations sikringsanlæg. Er det muligt at effektuere ordren, vil man se på farveskærmen, hvordan de nødvendige sporskifter omstilles, samt at togvejen bliver indstillet. I modsætning til de øvrige stationers sikringsanlæg kan Maribo station magasinere 1 togvej, såfremt den ikke kan stilles i øjeblikket p.g.a. f.eks. en fjendtlig togvej. En magasineret togvejsordre (inklusive omstilling af de nødvendige sporskifter) vil automatisk blive bragt til udførelse, når det atter kan lade sig gøre.

Den ordre man indtaster vises i et bestemt felt - dialoglinien nederst på farveskærmen, hvor den bliver stående, indtil man påbegynder indtastningen af en ny ordre.

Da »de små stationer« og Nakskov mangler den automatiske sporskifteomstilling i forbindelse med indstilling af togveje, skal FC-vagten her om nødvendigt give ordre om omstilling af sporskifter, før der gives ordre om signalgivning, idet togvejen på disse stationer stilles til/fra det spor, skifterne står til. Manøvreringen af disse stationer kunne derfor godt gå hen og blive lidt langsommere og dermed mere tidkrævende end på den »gammeldaws« tonefrekvensstyring. Men det fandt leverandøren (1/3 Dansk Signal Industri) hurtigt råd for. Man udnyttede nogle ledige knapper på tastaturet og gav dem hver sin bestemte ordre, således at man ikke behøver at »stave til« disse ordrer, men blot kan skrive dem ved at trykke på en enkelt tast.

Senere har DSI forbedret systemet yderligere, idet det nu er muligt blot at taste den ønskede togvej, man vil have indstillet på en af »de små stationer« eller Nakskov, og

FC-datamaten omsætter så selv det indtastede til en sekvens af ordrer. Eksempelvis:

1. Omstil sporskifte 1 til højre
2. Omstil sporskifte 2 til venstre
3. Stil signal A på »kør«

Af hensyn til omstillingen af sporskifter affyres de enkelte ordrer med et indbyrdes interval på 4 sekunder. Det er værd at bemærke sig, at selv ved anvendelse af disse automatordrer er det ikke muligt at komme til at stille et signal på »kør«, selv om et skifte står på »halv«, idet ordrerne stadigvæk prøves af den pågældende stations sikringsanlæg, før de bliver bragt til udførelse.

Forklaringen på, at det er muligt sådan næsten uden videre at foretage udvidelser i systemet som f.eks. indførelsen af automatordrerne, skal søges i fjernstyringssystemets fleksible opbygning. Ved ændringer i de fjernstyrede stationers sporanlæg og sikringsanlæg skal man ikke ud at købe ny betjeningspult til FC eller sætte nye relæskabe op. Ændringerne kan som regel sluses ind i det eksisterende fjernstyringssystem ved isætning af nye printkort og rettelse af programmet i datamaterne. Det var også denne fleksibilitet, der muliggjorde, at man i projektets sidste fase, montering og opstilling kunne beslutte sig for at ville have indikeringer på fapp af alle sporisolationer i Nakskov. Dette ønske kunne efterkommes blot ved at udskifte et printkort. Herved fik man mulighed for at benytte alle tre togvejsspor i Nakskov i det fjernstyrede tidsrum. Tidligere var dette ikke muligt, da man ikke kunne få transmitteret indikeringerne fra sporisolationerne i Nakskov til FC samt ordrer fra FC om sporskifteomstilling i Nakskov inden for rammerne af tonefrekvensfjernstyringens kapacitet.

Da det nye fjernstyringssystem kræver færre korepar, er der blevet plads i strækningkablet til en højtalerforbindelse, så at man fra FC kan give informationer til passagerer og personale på samtlige stationer samt Avnede trinbræt via de stedlige højtalere. Højtalersystemet, der

er leveret af $\frac{1}{8}$ ScanAcoustic, kan for de bemandede stationers vedkommende endvidere betjenes lokalt. Betjeningen af højtalerne fra FC er sammenbygget med FC-udstyret, således at man tilkobler højtalerne på de fjernstyrede stationer over fapp. På tilsvarende vis tændes og slukkes den elektriske sporskifteopvarmning i Grænge og Saksøbing også på fapp.

Fejl i fjernstyringsystemet og/eller i stationernes sikringsanlæg indikeres på fapp på forskellig vis. Eksempelvis vil en fejl i sikringsanlægget på en af understationerne røbes ved, at der blinker et rødt »F« ved stationsforkortelsen på fapp. Man kan derpå indtaste en særlig kode, og fejllarten vil så blive udskrevet i klart sprog nederst på farveskærmen.

I løbet af foråret 1983 er de fleste af vejoverkørslerne på hovedstrækningen blevet tilkoblet fjernstyringsanlægget, således at man på fapp kan overvåge overkørslerne enkeltvis og se den aktuelle situation; f.eks. om bommene er oppe eller nede, om tændstedet er aktiveret eller koblet fra, og om der er fejl ved overkørslen.

UDLAND

ACE 3000

Nyt kulfyret damplokomotiv til de amerikanske jernbaner

Af Bent Jacobsen

I »jernbanen« nr. 6, 1981 bragtes en artikel om det projekt til konstruktion af et moderne kulfyret damplokomotiv efter helt nye principper, som American Coal Enterprises, Akron, Ohio, havde offentliggjort i 1981.

Projektet synes nu at være nået et afgørende skridt videre mod en eventuel virkeliggørelse. Fire store private jernbane- og industriselskaber – Burlington Northern Railroads, Chessie System Railroads, Babcock and Wilcox/McDermott International og American Coal Enterprises – har for nylig i maj 1983 dannet et fælles selskab, »COALS Ltd.«, som får til opgave at undersøge mulighederne for at konstruere et damplokomotiv med anvendelse af moderne industriel kedel-teknologi.

Hvis de videre studier fører til tilfredsstillende resultater med hensyn til et sådant lokomotivs økonomi og anvendelighed, er det meningen at bygge en prototype til videre afprøvning. En prototype vil kunne være klar i løbet af 2–3 år fra det øjeblik, selve konstruktionsarbejdet går i gang, mener en talsmand for det nye selskab. Et sådant lokomotiv ventes at kunne give en væsentlig energibesparelse for de amerikanske jernbaner i forhold til almindelige diesel-elektriske lokomotiver.

Oprindeligt var det planlagt, at der også skulle være mulighed for at betjene den enkelte overkørsel fra FC, men det har Vejdirektoratet pludselig sat sig imod og vil nu alligevel ikke tillade, at FC kan betjene overkørslerne. Da Vejdirektoratet først har skiftet standpunkt, efter at forberedelserne var sat igang, er systemet forberedt med de nødvendige ordrer, der skal til, for at overkørslerne kan manøvreres fra FC. Og det vil derfor være forholdsvis enkelt at koble manøvreringen til, såfremt det viser sig aktuelt. Men indtil videre bliver det altså kun muligt at se overkørslernes tilstand på fapp, ligesom man kan få udskrevet eventuelle fejl på tilsvarende vis, som hvis det var et stationssikringsanlæg, det drejede sig om.

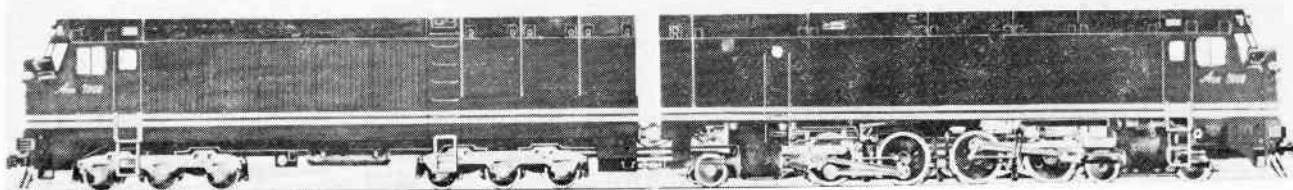
Til slut skal det nævnes, at det nye sikringsanlæg for Raaco sidespor beliggende på fri bane mellem Nykøbing F Vest og Grænge også tilkobles fjernstyringsystemet via sikringsanlægget på Grænge station. Den nødvendige frigivning og påfølgende aflåsning af sporskifterne ved rangering til/fra fabrikkens sidespor skal foretages i fællesskab af FC Maribo og DSBs FC Nykøbing F, der fjernstyrer Nykøbing F Vest.

Burlington Northern og Chessie, de to jernbaneselskaber, der er medstiftere af COALS Ltd. (Coal Oriented Advanced Locomotive System), er de to jernbaner, der har de største kultransporter i De forenede Stater, idet meget rige kulforekomster er beliggende langs selskabernes linier. Babcock and Wilcox er kendt for konstruktion af dampkedler og kraftværksudstyr. American Coal Enterprises står for selve konstruktionen af damplokomotivet.

Endnu er det for tidligt at sige noget om, hvorvidt projektet vil blive realiseret. »Det er et projekt med meget store muligheder, men der er ingen grund til at skabe falske forhåbninger«, udtaler en talsmand for American Coal Enterprises.

Mange år endnu vil de amerikanske jernbaner således være totalt afhængige af olien og de diesel-elektriske lokomotiver til togfremførelse. Burlington Northern har således nylig bestilt en serie diesel-elektriske lokomotiver hos General Electric. I kontrakten har General Electric dog måttet acceptere også at udføre forskningsarbejde vedrørende kulfyrede damplokomotiver.

Det er 25 år siden, at de sidste store damplokomotiver blev udrangeret i USA. Norfolk and Western Railroad var efter sigende det sidste jernbaneselskab, der havde damplokomotiver i drift til 1958. Der skulle dog stadig være enkelte damplokomotiver i drift ved en lille 8,5 miles lang jernbane i det sydlige Illinois med det særprægede navn: Crab Orchard and Egyptian.



Tyrkisk damp

af Jan Koed

Dampepokens endeligt har været proklameret utallige gange i de sidste årtier. Land efter land har definitivt taget afsked med damplokomotivet i den daglige drift. Heldigvis sørger de mange jernbaneklubber rundt om i verden for, at vi i fremtiden stadig kan lade os fascinere af dampjernbanens atmosfære med de begrænsninger, der ligger i, at veteranbanernes trafik ikke længere tjener noget egentligt samfundsmæssigt trafikbehov.

Der er efterhånden kun få enklaver tilbage, hvor der endnu er mulighed for at opleve damplokomotivet spille en rolle i ordinær, daglig drift. Det kan varmt anbefales de jernbaneinteresserede, der kun kender damplokomotivet fra udflygtstogene og museerne, at opsøge disse steder, inden det er uigenkaldeligt for sent.

Nærmest ved en tilfældighed havde redaktorerne af »jernbanen« i august 1982 lejlighed til at opleve et af disse steder. Under en to-dages tur til havnebyen Izmir i den vestlige del af Tyrkiet benyttede vi en eftermiddag til at gå en tur langs havnen. Pludselig fik vi øje på røgfanen fra et kørende damplokomotiv. Det er et syn, som kan få enhver jernbancentusiast til at glemme alt andet end dette ene, at få taget fænomenet nærmere i øjesyn.

Det viste sig efter et større forhindringsløb, at lokomotivet rangerede mellem havnebanen og de større industri-virksomheder i området. Maskinen var en virkelig veteran af tysk oprindelse. Et firekøbt lokomotiv med tender med den tyrkiske betegnelse 44064, oprindelig preussisk type G8. Lokomotiver af denne type kom allerede til de tyrkiske jernbaner under 1. verdenskrig, da Tyrkiet var allieret med Tyskland.

Efter nogen tids rangering frem og tilbage kørte lokomotivet ind på den nærliggende station, som hedder Alsancak gari, og som er endestation for de sydgående linier fra

Izmir. Vi blev øjeblikkeligt fascineret af den autentiske atmosfære af ældgammel jernbanetradition, som var over hele banegårdsområdet.

Banegården var oprindelig hovedkvarter for det britiske egede Ottoman Railway Company, som åbnede den første strækning i 1860 mellem Smyrna – Izmir's oprindelige navn – og Buca. Stationen gav adgang til havnen, hvorfra udskibning af eksportvarer som bomuld, frugt og korn fandt sted. De engelske interesser ophørte først i 1935, da ORC blev indlemmet i de tyrkiske statsbaner TCDD.

Bortset fra en nyere tilbygning mod gaden var der sket meget få ændringer med det indre af stationsbygningen og hallerne over perronsporene gennem de sidste menneskealder. Bygningsstilen var udpræget engelsk med mange træk fra den klassiske jernbanetradition. De to perronspor var hver overdækket af en særskilt hal, og mellem perronsporene var der anlagt to opstillingsspor. Om de oprindelig har fungeret som omløbsspor, svarende til forholdene på f.eks. Københavns 2. banegård, har det ikke været muligt at opklare.

Sikkerhedstjenesten blev stadig udført med mekaniske hjælpemidler. Inde fra stationskontoret kunne man konstant høre telegrafapparaternes monotone tikken, og vingesignalerne og sporskifterne blev stillet med trådtræk fra signalposterne.

Det overordnede stationspersonale var klædt i ulastelige uniformer, og det var helt tydeligt, at der herskede en skarpt opdelt lagdeling mellem de forskellige personalekategorier. For dem alle gjaldt dog, at de var yderst venlige og hjælpsomme og meget ivrige for at komme i kontakt med de fremmede, hvilket kun lykkedes i mådeligt omfang på grund af sprogvanskelighederne.

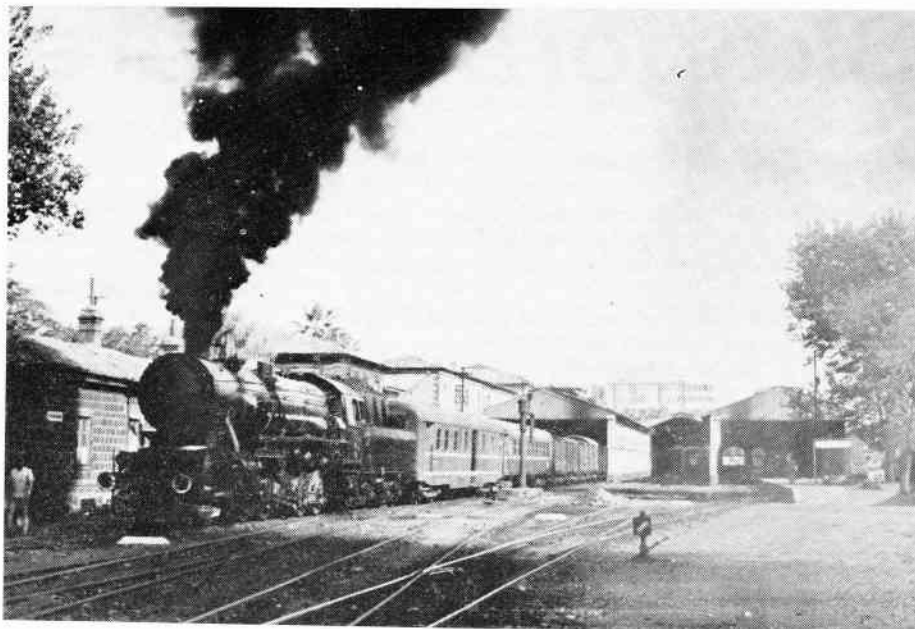
I de 3-4 timer vi opholdt os på banegården, blev hovedparten af togene fremført af damplokomotiver type 56, hjulstilling 1'E. Typen stammer fra 2. verdenskrig og blev under betegnelsen 52 bygget i tusindtal som led i nazisternes erobringstogter. Tre maskiner sås i drift: nr. 503, 529 og 547, bygget af hhv. Henschel og Borsig.



44064, tidligere preussisk type G8, i en pause under rangeringen. Alsancak station den 18. august 1982.
Foto: Jan Koed

56529 forspændt formiddagens blandetog mellem Izmir og Denizli. Toget holder klar til afgang på Alsancak station, hvis to perronhaller ses i baggrunden. 18. august 1982.

Foto: Jan Koed



Omkring en drejeskive ved maskindepotet var henstillet en hel flok damplokomotiver af forskellig type: 37, 55 og 56, svarende til hhv. tyske typer 78, 57 og 58, samt typerne 33, 35 og 45. Desværre var sprogbarrieren for stor til, at vi kunne få oplysning om planerne for lokomotivernes videre skæbne.

Ved hjælp af gode råd og vejledning fra den fungerende, lykkedes det os at indpasse næste dags rejseplaner således, at vi kunne forlade Izmir med formiddagens personførende damptog fra Alsancak mod Selcuk. Toget, der blev fremført af 56529, var et veritabelt blandetog med

rangering af godsvogne på mellemstationerne, ind- og udlæsning af gods samt adskillige krydsninger med modgående tog undervejs. Gennemsnitsfarten på den ca. 85 km lange strækning mellem Izmir og Selcuk var heller ikke mere end knap 30 km/t. Til gengæld var billetprisen yderst rimelig, omregnet ca. 2,50 kr.

Denne beretning handler om en jernbaneoplevelse, der blev som et uventet ekstra krydderi på en rejse med et helt andet formål. I almindelighed er det nok anbefalelsesværdigt at gøre studier på forhånd hjemmefra, hvis man vil være sikker på at få det fulde udbytte af en jernbanesafari.

Stor jernbaneudstilling i Schweiz

I dagene 8. til 16. oktober 1983 afholder Trafikmuseet i Luzern for fjerde gang temadage omkring emnet modeljernbane-bygning. Hovedtemaet for dette års udstillinger er »el-traktion«.

Udstillingen henvender sig i lige så høj grad til jernbaneinteresserede i al almindelighed som til de specielt modelbaneinteresserede, idet el-driftens udvikling vil blive illustreret ved en stort anlagt fremvisning af rullende materiel fra alle perioder.

På udstillingen vil man kunne se det første elektriske jernbanetog, som blev bygget af Siemens & Halske og præsenteret i 1879 på erhvervsudstillingen i Berlin. En afdeling vil være helliget udviklingen af el-driften i Schweiz, som har været et foregangsland på området. Der vil blive udstillet de vigtigste lokomotivtyper fra det første el-lokomotiv ved BTB fra 1899 og til vore dages højtydende lokomotiver.

På over 1000 m spor præsenteres over 60 kendte lokomotiver og motorvogne. Her vil man bl.a. kunne se Schweiz' største godstogslokomotiv C 5/6, dampmotorvognen PB No. 9 bygget 1899 fra verdens stejleste tandhjulsbane,

den legendariske »krokodille« fra Gotthardbanen samt Rowan-toget fra Jungfraubanen, der er Europas højeste bjergbane. Denne udstilling er indrettet i museets afdeling for »sporbunden trafik«, som blev renoveret i 1982. På udstillingen vil der også blive mulighed for at stifte bekendtskab med Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), som vil præsentere sine rige traditioner som effektiv transitbane.

På et over 16.000 m² stort areal vil der være opbygget modelbaneanlæg fra 40 kendte firmaer fra ind- og udland. Lokale modelbaneklubber vil vise opbygning og drift af klubanlæg. Der vil endvidere under udstillingen blive uddelede priser i en international modelbygger-konkurrence, og Trafikmuseet vil i anledning af udstillingen uddele priser for »den smukkeste Schweizer-model 1984« inden for kategorierne: traktion, vogne og tilbehør.

Der synes at være lagt op til en særdeles righoldig og spændende udstilling, som nok skulle være et besøg værd for interesserede. Museets adresse er: Verkehrshaus der Schweiz, CH-6006 Luzern, Lidostrasse 5.

JK

Skagerak-expressen

Af Matz Lonnedahll Risberg

Kattegatekspressen er et eksprestog mellem Frederikshavn og Hamborg. Skagerakexpressen derimod er en jernbanefærgeoverfart mellem Hirtshals og Kristiansand.

Norge er et land, der på grund af sine høje fjelde og mange fjorde er meget vanskelig at bygge jernbaner og landeveje i. Det er derfor skibsfarten er, og frem for alt har været, det vigtigste befordringsmiddel i Norge. Som en ferge heraf er der langs hele den lange kyst opstået dampskibsselskaber i næsten hver en by med selvrespekt. Et af disse dampskibsselskaber er Kristiansands Dampskibsselskab, KDS, der blev dannet i 1899 og fra det år opretholdt en passagerskibsoverfart mellem Frederikshavn og Kristiansand.

Den 22. maj 1937 blev overfarten flyttet fra Frederikshavn til Hirtshals, som forkortede ruten fra 116 til 72 nautiske mil. Rederiet havde på dette tidspunkt tre passagerskibe i trafik: D/S HARALD HAARFAGER, der var bygget i 1884 og indkøbt i 1899, D/S JYLLAND, bygget i 1888 og indkøbt i 1903 og D/S SKAGEN, bygget for KDS i 1912. Sidstnævnte blev solgt i 1938 som en følge af overfartens afkortelse.



Norges eneste jernbaneforbindelse med Kontinentet gik over Sverige, og særlig fra Sørlandet og Rogaland (hvor Stavanger er amts hovedstad) var dette en nok så lang og kostbar omvej. Der blev derfor i 1937 bestilt en kombineret passager-, bil- og jernbanefærge til overfarten Kristiansand-Hirtshals, en færge, der blev leveret fra Aal-

borg Værft i maj 1939. HARALD HAARFAGER blev derefter solgt.

Den nye jernbanefærge hed SKAGERAK I, hvilket åbenbart betød, at man allerede da havde planer om en SKAGERAK II. Den var 64,6 m lang, 11,6 m bred og målte 1281 BRT. Jernbanespolet var kun 25 m langt, og færgen var derfor ikke beregnet til den helt store overførsel af jernbanevogne. Jernbanefærgeløjerne nåede man imidlertid ikke at bygge før den anden verdenskrig, og okkupationen af Danmark og Norge var en kendsgerning. D/S JYLLAND og M/F SKAGERAK I blev beslaglagt af den tyske okkuperingsmagt. JYLLAND blev døbt om til OBRA og gik tabt i april 1944. Navnet SKAGERAK I blev for tysket til SKAGERRAK, og færgen blev ombygget til mineudlægger. SKAGERRAK blev sænket af allierede bombefly i januar 1944.

I 1946 blev trafikken på overfarten genoptaget med det chartrede skib D/S GANN, og i 1949 anskaffede KDS en britisk fregat, der var bygget i 1943. Fregatten blev ombygget til passagerskib; skroget blev malet gult, overbygningen hvid og skorstenen gul med rødt bånd og fem hvide »olympiske« ringe. Stævnen blev forsynet med KDSs rederiemblem: hvidt x på rødt skjold. Skibet fik navnet JYLLAND.

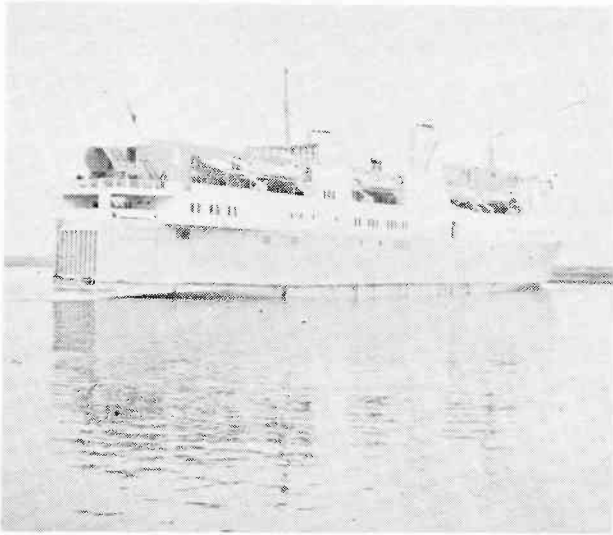


Små tyve år efter at den første jernbanefærge blev leveret til overfarten kom overførslen af jernbanevogne endelig i gang. I 1958 leverede A/S Pusnes Verft i Arendal bil- og

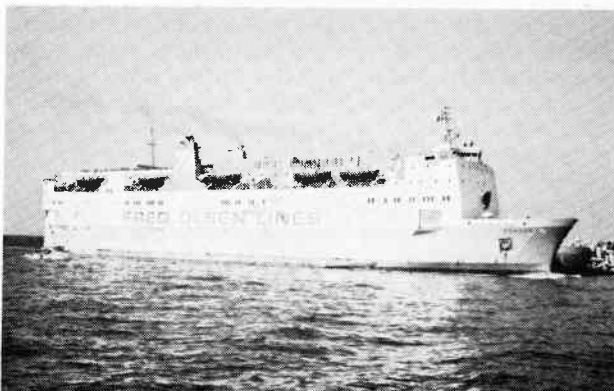


Fred. Olsen Lines M F CHRISTIAN IV., bemærk det tidligere KDS-skjold på stævnen. Hirtshals 1973.

Foto: Matz Lonnedahll Risberg



M F BORGEN i sin oprindelige skikkelse, Hirtshals 1975.
Foto: Matz Lonnedahl Risberg



M F BORGEN efter forlængningen og indføjeisen af et ekstra dæk.
Hirtshals, juni 1982. Foto: Erik Kjærgaard

jernbanefærgen SKAGEN. Færgen var 80,7 m lang, 13,8 m bred og på 1795 BRT. På vogndækket var der ét spor med en længde på 69 m, og der kunne medtages 505 passagerer og 90 personbiler. Den havde et nok så almindeligt udseende for færger i halvtredserne med én skorsten omtrent midt på overbygningen. Vogndækket var, til forskel fra datidens danske og svenske jernbanefærger, helt lukket, og der kunne kun lastes og losses over agterskibet. Skroget var som på M/S JYLLAND gult, overbygningen hvid og skorstenen rød med fem hvide ringe.

Denne gang blev der bygget enkeltsporede jernbanefærgeløjer i både Hirtshals og Kristiansand. I Hirtshals er det Hjørring Privatbaner, der står for færgerangeringen og trafikken mellem Hirtshals og Hjørring; i Kristiansand er det Norges Statsbaner, der rangerer til og fra Hirtshalsfærgen, idet den elektrificerede Sørlandsbanen passerer stationen. NSB bruger til dette formål BMV-diesellokomotiver Di2 med akselrækkefølge C eller rangertraktorer Skd 220. Passagererne må gå de 200 m til Kristiansands hovedbanegård, hvor 1'Do'1-E-lokomotiver E18 og Bo'Bo'-E-

lokomotiver E11 og E13 fremførte og fremfører eksprestog til Oslo og Stavanger. I Hirtshals er det HPs Frichs-diesellokomotiv 14 og rangertraktor 40, der rangerer ved Norgesfærgen. Passagererne bliver hentet af HPs »lynetter« ved færgeterminalen, dog har artikelforfatteren så sent som i 1974 rejst i persontog trukket af HPs MaK-diesellokomotiv 13 fra færgeterminalen i Hirtshals til Hjørring. HP 13 og Henschel-lokomotivet HP 16 bliver brugt til godstog.

I 1958 blev bilfærgeoverfarten til Arendal åbnet som sommeroverfart, og SKAGEN sejlede nu på Kristiansand-Hirtshalsoverfarten hele året og Arendal-Hirtshalsoverfarten om sommeren, medens JYLLAND sejlede på Kristiansand-Hirtshalsoverfarten om sommeren.



Som følge af ejerskifte indenfor rederiet blev selskabets skibs- og færgeskorstene i 1965 malet hvide med sort overdel og rødt flag med det hvide x. Samtidig fik overfarten et tilskud, der øgede overførselskapaciteten af jernbanevogne til det næsten firedobbelte. Aalborg Værft leverede dette år den tresporede bil- og jernbanefærgen SKAGERAK, der var 87,1 m lang, 15,7 m bred og med en bruttotonnage på 2703 BRT. Færgens tre spor havde en samlet sporelængde af 183 m, og der kunne medfølge 775 passagerer og 140 personbiler. Af udseende lignede færgen meget datidens danske indenrigsbilfærger.

Efter tressernes mode havde SKAGERAK sideskorstene til at slippe udstødningen ud og en attrapkorsten til pynt. Sideskorstene var helt hvide og uden rederiemblem, mens attrapkorstenen bar rederifarverne.

Fæргеklapperne i Hirtshals og Kristiansand måtte nu forsynes med tre spor, som blev lagt sammenflettede lige som på færgeløjer af »spids storebælts-facon«. Også SKAGERAK kunne kun rangeres over agterskibet.

Ifølge gammel sømandsovertro opkalder man ikke et nyt skib efter et, der er forlist. Hvad der da kan ske, oplevede man i Norge i 1962, da Det Stavangerske Dampskibsselskabs SANCT SVITHUN på Hurtigruten Bergen-Kirkenes sank som det andet Hurtigruteskib med det navn. Som SKAGERAK I 23 år forinden sank jernbanefærgen SKAGERAK allerede i sit andet år på det hav, der havde givet den sit navn. Den 7. september 1966 gik SKAGERAK fra Kristiansand til Hirtshals. Midtsøs mødte den SKAGEN og signalerede »Alt vel«. Lige før den kom frem til Hirtshals slog en styrtbølge agterporten ind og vandfyldte skroget. SKAGERAK fik hurtigt stærk slagside, og passagererne måtte forlade skibet i redningsbåde og -veste. Bortset fra en ældre mand, der forulykkede, undslap passagerer og mandskab færgen uden kvæstelser. Færgen blev bordet igen, men det kunne kun konstateres, at mulighederne for at bjærge skibet var små, og det blev atter forladt. Kort efter sank det ud for Vendsyssels kyst.



SKAGEN og JYLLAND var nu igen pludselig alene om at afvikle trafikken på begge overfarterne. I 1967 blev M/S JYLLAND solgt, og SKAGEN sejlede derefter alene på Kristiansand-Hirtshalsoverfarten i vinterkøreplanen 1967/

68. I februar 1968 kunne Aalborg Værft levere SKAGERAKS søsterskib: CHRISTIAN IV., navngivet efter den danske konge, der jo grundlagde byen Kristiansand. CHRISTIAN IV. er helt som SKAGERAK, og målene er omtrent de samme, dog måler den 2707 BRT og har en længde på 87,3 m. Endvidere fik den kraftigere motorer end sin forgænger. Færgeren er den sidste, der bærer påskriften SKAGERAK-EXPRESSEN på skrogets sider.



I august 1968 blev Kristiansands Dampskibsselskab overtaget af Fred. Olsen Lines, og de smukke gule skrog blev malet grå, og overbygningens overste dæk blev sammen med skorstenene (for CHRISTIAN IV.s vedkommende atrap Skorstenen) malet mørkegule. KDS-flaget på skorstenene blev erstattet med det blå/hvide Fred. Olsen-flag, dog blev KDS-skjoldet i stævnen bibeholdt.

Trafikken på overfarterne blev opretholdt af de to jernbanefærger SKAGEN og CHRISTIAN IV. i årene 1968–1970. I 1971 blev et nyt skib leveret fra Ulstein M/V $\frac{A}{S}$ i Ulsteinvik. Skibet blev bygget som et kombineret Ro/Ro-skib for Fred. Olsen Lines' fragtruter mellem England, Holland og Kanarieøerne og passager-, bil- og jernbanefærge for Skagerak-expressen. Udseendet præges dog i høj grad af den førstnævnte brug. Færgeren var oprindeligt 94,7 m lang, 16,2 m bred og med to spor, der havde en samlet længde på 108 m. Der kunne medfølge 900 passagerer og 200 personbiler. I 1974 blev skibet forlænget med 11,7 m til 106,4, og sporlængden blev derved forøget til 131 m. Bruttotonnagen er på 3282 BRT.

Indtil nu havde jernbanefærgerne på Kristiansand–Hirtshalsoverfarten fået navne i henhold til den tradition, der er for, at nordeuropæiske jernbanefærger gives geografiske eller kongelige navne (DSB-færger yderligere navne fra den nordiske mytologi). Fred. Olsen Lines har imidlertid den »tradition«, at alle deres skibe skal have et navn med B, hvad det så end kan resultere i; et navn som f.eks. BLACK WATCH. Den nye Ro/Ro/jernbanefærge blev således døbt BUENAVISTA, et lidt mærkeligt navn på en færge i trafik mellem Danmark og Norge. BUENAVISTA har to sideskorstene temmelig langt agterude, der er mørkegule med Fred. Olsen-flaget. Også på BUENAVISTA prydes stævnen af KDS-skjoldet; derudover har skroget Fred. Olsen-flag foran navnet. Agterporten er lavet sådan, at den kan løftes op, når færgeren bruges som jernbanefærge, og klappes ned, når skibet bruges som Ro/Ro-skib. BUENAVISTA har heller ikke bovport.

Om sommeren var der nu tre jernbanefærger til at opretholde sejladsen på de to overfarter mellem Norge og Hirtshals, mens der om vinteren kun var to, men da sejledes der kun til Kristiansand. Allerede i februar 1972 leverede Ulstein M/V $\frac{A}{S}$ et skib, der i udseende og mål er et søsterskib til BUENAVISTA, før den senere blev forlænget. Dog er bredden kun 15,9 m. Det nye skib, der fik navnet BONANZA, er dog ikke forsynet med jernbanespor, men har bovport, hvad der endelig betød, at bilerne kunne køre gennem færgeren og ikke måtte bakke af eller på. BONANZA blev også brugt som Ro/Ro-skib mellem England, Holland og Kanarieøerne om vinteren. Færgeren er registreret i Oslo og bærer ikke KDS-skjoldet i stævnen.

SKAGEN blev chartret ud til Stena Line for sejlads på Göteborg/Korsør–Kieloverfarten somrene 1973 og 1974 og



M/F BUENAVISTA, hjemskrevet i Amsterdam, afgår fra Kristiansand, 19. august 1978. Foto: Lars Henrik P. Møller

blev erstattet på Kristiansand–Hirtshals overfarten af BONANZA. I 1975 blev SKAGEN bygget om til specialskib for olievirksomheden i Nordsoen under navnet BORGHOLM.



I juni 1975 blev så M/F BORGEN leveret fra Aalborg Værft. BORGEN er den første jernbanefærge på Skagerakexpress-overfarten, der har bovport. Færgelejet i Kristiansand, hvor BORGEN anløber med stævnen, måtte derfor bygges en del om. Det samme færgeleje kunne således bruges til den enkeltsporede SKAGENS hæk, den tosporede BUENAVISTAs hæk, den tresporede CHRISTIAN IV.s hæk og den tresporede BORGENS bov.

BORGEN var ved leverancen 108,8 m lang, 17,8 m bred, og på 5330 BRT med en samlet sporlængde på 200 m. Der kunne overføres 1100 passagerer og 240 personbiler. I 1982 blev færgeren forlænget med 21 m til 129,8 m, og sporlængden er derved 263 m. Den blev også forhøjet og kan nu medbringe 1600 passagerer og 435 personbiler.

BORGEN har fået et særdeles egenartet udseende, der slet ikke var grimt før ombygningen. De tre overste dæk er, midtskibs og agterskibs, trukket ind fra skibssiden og malet mørkegule, de to høje sideskorstene, der oprindeligt var hvide (men desværre er blevet malet mørkegule), har Fred. Olsen-flag så store, at de rager ud bag skorstenene. Der er endvidere blå/hvide udsmykninger på overbygningens sider, og overbygningen rager ud over skrogets agterskib, uden at det forstyrrede udseendet på den samme måde som på DSBs M/F ROMSØ. Efter ombygningen er færgeren dog blevet forfærdelig grim, særlig for agterskibets vedkommende, der rager i vejret som et tårn, når man ser det bagfra. BORGEN var omtrent så stor som en færge kunne være, der skulle anløbe Hirtshals gamle færgeleje.



Sommersejlsplanen 1975 blev opretholdt af SKAGEN, CHRISTIAN IV., BUENAVISTA og BORGEN. Vinteren 1975/76 blev BORGEN indsat på Bergen–Newcastleoverfarten og Skagerakexpressen udgjordes af CHRISTIAN IV. og den indchartrede bilfærge VIKING III, der normalt sejlede på den Engelske Kanal.

BUENAVISTA blev i 1976 solgt til Holland og registreret i Amsterdam, men blev genindchartret af Fred. Olsen Lines. I årene 1976–79 har CHRISTIAN IV. og BORGEN sejlet på

Kristiansand–Hirtshalsoverfarten hele året, CHRISTIAN IV. sejlet på Arendal–Hirtshalsoverfarten om sommeren og BUENAVISTA sejlet på Kristiansand–Hirtshalsoverfarten ligeledes om sommeren.

★

I 1979 fik Skagerakexpressen konkurrence, idet en ny overfart blev åbnet mellem Kristiansand og Hanstholm. Trafikken blev imidlertid i 1980 overtaget af Fred. Olsen Lines/KDS, der indsatte CHRISTIAN IV. til Hanstholm. Sommeren 1980 sejlede CHRISTIAN IV. Kristiansand–Hirtshals–Arendal, BONANZA Kristiansand–Hanstholm og BUENAVISTA og BORGEN Kristiansand–Hirtshals. Sommeren 1981 var det den igen indchartrede VIKING III, der sejlede til Hanstholm i stedet for BONANZA.

Vinteren 1980/81 og efteråret 1981 opretholdt CHRISTIAN IV., BUENAVISTA og BORGEN Kristiansand–Hirtshalsoverfarten, mens CHRISTIAN IV. endvidere betjente Kristiansand–Hanstholmoverfarten.

Siden 1973 havde Fred. Olsen haft en i Oslo registreret bilfærge ved navn BOLERO. Den sejlede først på Amerikas østkyst, derefter på Kristiansand–Newcastleoverfarten, før den blev udchartret til Stena Line som SCANDINAVICA. Denne færge blev i efteråret 1981 bygget om på Frederikshavn Værft. Efter ombygningen kan den 142 m lange færge medbringe 420 personbiler. BOLERO blev indsat på Skagerak i stedet for BORGEN, der blev ombygget og forlænget som tidligere nævnt. Det færgeleje, der stod til rådighed i Hirtshals, var nu for lille og måtte bygges om. I afventen af dette blev der etableret et midlertidigt bilfærgeleje, men det var ikke færdigt tids nok, og i en kort periode måtte færgerne sejle mellem Kristiansand og Frederikshavn.

Sommeren 1982 blev trafikken på Kristiansand–Hirtshalsoverfarten opretholdt af BORGEN og BOLERO, medens CHRISTIAN IV. sejlede mellem Kristiansand, Hanstholm og Arendal. Arendal–Hirtshalsoverfarten blev således ikke opretholdt dette år. Jernbanefærgen CHRISTIAN IV. sej-

lede således på to rene bilfærgeoverfarter samtidig med, at sejladsen på jernbanefærgeoverfarten blev opretholdt af kun én jernbanefærge og en bilfærge. Ganske vist har BORGEN en samlet sporlængde på hele 263 m, men allerede i sommeren 1971 havde SKAGEN, CHRISTIAN IV. og BUENAVISTA tilsammen en samlet sporlængde på 360 m. Man må bare håbe på, at den begrænsede sporkapacitet og bruddet i jernbaneforbindelsen mellem Norge og Danmark i den tid, der ikke var jernbanefærgeleje i Hirtshals, ikke er tegn på, at Skagerakexpressen er i færd med at udvikle sig til en ren bilfærgeoverfart.

★

Vinteren 1982/83 sejlede BOLERO på en ganske ny overfart Bergen–Stavanger–Hirtshals. Den 3. maj i år, da BOLERO var på vej fra Stavanger til Hirtshals, opstod der brand på bildækket, og de 365 passagerer måtte gå i redningsbådene. BOLERO måtte på værft i mere end tre uger, og sejladsen på Bergen–Stavanger–Hirtshalsoverfarten indstilledes i dette tidsrum. CHRISTIAN IV. blev sat ind på Kristiansand–Hirtshalsoverfarten sammen med BORGEN. I sommer sejledes der på følgende fire overfarter: Stavanger–Hirtshals, Kristiansand–Hanstholm, Kristiansand–Hirtshals og Arendal–Hanstholm. Arendal–Hirtshalsoverfarten må således siges at være lukket. BOLERO sejlede på Stavanger–Hirtshalsoverfarten, BORGEN og BUENAVISTA på jernbaneoverfarten Kristiansand–Hirtshals og CHRISTIAN IV. på de to Hanstholmoverfarter. En maskinskade på BUENAVISTA en uge i juli førte til, at Stavangersejladsen midlertidigt måtte ophøre, og BOLERO blev sat ind på Kristiansand–Hirtshals, indtil BUENAVISTA kom tilbage fra værft. Fra midt i august sejles der igen til Bergen, medens der ikke sejles til Arendal.

★

Der rettes en tak til Arne Hannevik, Fred. Olsen Lines i Kristiansand og Jens Ramløse, Norgesruten i Hirtshals, der har været behjælpelig med oplysninger, og til Erik Kjærgaard, Vestbjerg, der har foretaget sproglig bearbejdelse.



HP 14 trækker vogne i land fra M/F CHRISTIAN IV. i Hirtshals, 16. august 1977.

Foto: Lars Henrik P. Møller

Jernbanenyt - kort fortalt



Privatbanerne

Så leveres serie 7 af lynettetogene til de danske privatbaner

Når dette nummer af »jernbanen« er »på gaden« vil de første togsæt og -vogne i denne meget store serie af nye tog til de danske privatbaner være leveret.

Kontrakten på denne leverance blev underskrevet i december 1980, og serie 7 omfatter 16 to-vognstog, 2 mellemvogne og en enkelt motorvogn. Desuden leveres reservedele og specialværktøj. Kontraktsummen er på i alt 117,7 mill. kr.

Materiellet til de jyske privatbaner leveres med puffere og ordinært træktøj, hvilket også er tilfældet for de tog, der leveres til OHJ-HTJ. Materiellet til de øvrige privatbaner på Sjælland og Lolland-Falster leveres med centralkobling.

De hidtil leverede lynettetog har været udstyret med Büssing-motorer, type U 11, men da denne motortype ikke fremstilles mere, måtte man finde en anden passende motor til de nye lynettetog. Valget er faldet på en Daimler-Benz type med en effekt på 180 HK ved 2100 omdrejninger. Det var en overgang på tale, at man ville anvende en Volvo-motor, men denne ville kræve væsentlige konstruktionsændringer i motorvognens undervogn, og det bevirkede, at man skrinlagde den idé.

Lynettetogene i serie 7 udstyres med varmeanlæg med vand i modsætning til de hidtil leverede lynettetog, der har haft Webasto luftvarmeanlæg. Kun de to mellemvogne til Skagensbanen leveres med luftvarmeanlæg.

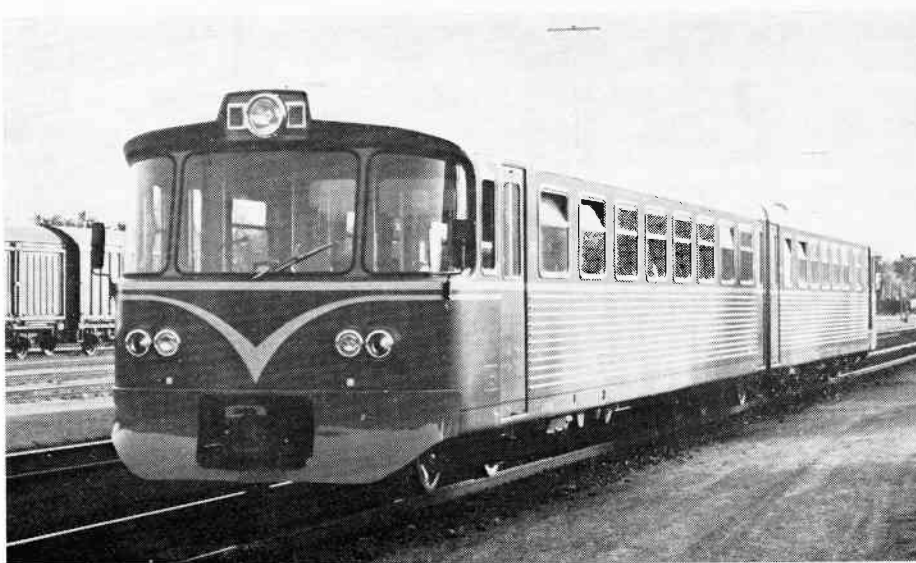
Der kan selvfølgelig nævnes andre mere eller mindre betydningsfulde ændringer/forbedringer ved de nye tog, men

til sidst skal her blot nævnes sædekonstruktionen, der er en helt ny og mere komfortabel end de ældre. De fleste baners tog monteres med samme betræk som DSB anvender i bl.a. Bn-vognene og MR-togene.

Togene leveres fra vognfabrikken »Düweg« i Krefeld-Uerdingen og »Scandia A/S« i Randers, og de leveres/er leveret til banerne efter nedenstående plan:

SB: April 1983 Yp 3 + Yp 4
HHGB: Juni 1983 Ym 55 – Ys 94
LJ: Juni 1983 Ym 64 – Ys 84
GDS/: Juli 1983 Ym 13 – Ys 52
HFHJ: August 1983 Ym 12 – Ys 51
HP: August 1983 Ym 35 – Ys 69
OHJ/: August 1983 Ym 56 – Ys 256
HTJ: September 1983 Ym 57 – Ys 257
VNJ: September 1983 Ym 71 – Ys 81
VNJ: Oktober 1983 Ym 72 – Ys 82
VLTJ: Oktober 1983 Ym 12 – Ys 12
VLTJ: Oktober 1983 Ym 13 – Ys 13
VLTJ: November 1983 Ym 14 – Ys 14
HHJ: November 1983 Ym 35 – Ys 46
ØSJS: November 1983 Ym 6 – Ys 16
ØSJS: December 1983 Ym 7 – Ys 17
LJ: December 1983 Ym 65 – Ys 85
LJ: Januar 1984 Ym 66

Med leveringen af ovenstående nye lynettetog vil alle Danmarks privatbaner have persontogsmateriel af denne type, idet de to vestjyske privatbaner, Vestbanen og Lemvigbanen, i efteråret 1983 får leveret deres første lynette-materiel. Gennem de seneste år har man på disse to baner klaret persontrafikken ved anvendelse af brugte svenske skinnebusser. Kun én af de danske privatbaner, nemlig



LJs nyeste Y-tog, Ym 64/Ys 84, er fotograferet på selve afleveringsdagen den 23. juni 1983 under udkørsel fra Ringsted station på vej fra leverandøren Scandia A/S.

Foto: Asger Bergh

Nærumbanen, får ikke leveret yderligere materiel i denne omgang, hvilket bl.a. skyldes, at man ved banen overvejer elektrificering.

★

I umiddelbar fortsættelse af serie 7 af lynettetogene har de danske privatbaner afgivet bestilling på yderligere materiel, benævnt serie 7 a. Denne ordre omfatter kun rullende materiel, nemlig syv stk. motorvogne (Ym), syv stk. styrevogne (Ys) og to mellemvogne (Yp), og den beløber sig til ca. 50 mill. kr.

Materiellet i serie 7 a leveres til HHGB, GDS/HFHJ, HHJ, OHJ/HTJ, SB og ØSJS, og i et kommende nr. af »jernbanen« vil vi bringe fortegnelse over litreringen af materiellet, der leveres i perioden februar-maj 1984.

Hornbækbanen

Den 17. juni 1983 modtog HHGB sit nye Y-tog, HHGB Ym 55 - Ys 94.

Hjørring Privatbaner

Driftsresultater:	1981	1982
Antal rejsende 1):	1.307.122	1.585.804
Indtægt af personbef.:	11.409.000	15.357.050
Vægt af bef. gods (t):	62.705	38.071
Indtægt af bef. gods:	3.833.000	2.807.639
Samlet indtægt 2):	16.282.243	19.291.919
Samlet udgift 2):	20.837.934	23.609.071
Endeligt resultat 2):	÷ 4.555.691	÷ 4.317.152

1) heraf 404.622 rejsende med banens tog i 1981 og 440.804 i 1982

2) Tallene omfatter samtlige indtægter og udgifter for Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaner rutebiler og Hjørring bybusser. Hjørring bybusser gav overskud på 14.283 kr., der fragår det endelige driftsresultat.

★

Fra 1. april 1982 indgik Hjørring Privatbaner overenskomst med Nordjyllands Trafikselskab om fælles takst- og billetsystem i såvel selskabets tog som på de af banen drevne bybus- og rutebileruter.

På grund af ombygning af færgelejer overførtes der ikke godsvogne mellem Hirtshals og Kristiansand i Norge i perioden 3. januar - 6. juni 1982, hvilket forklarer den store nedgang i den befordrede godsmængde.

På Hirtshalsbanen indførtes fra sommerkøreplanens ikrafttræden den 23. maj 1982 timedrift med fortrinsvis faste minuttal suppleret med halvtimesdrift i morgen- og eftermiddagstimerne.

Det nye jernbaneværksted og remiseanlæg, hvis opførelse påbegyndtes i 1980, blev indviet i april 1982.

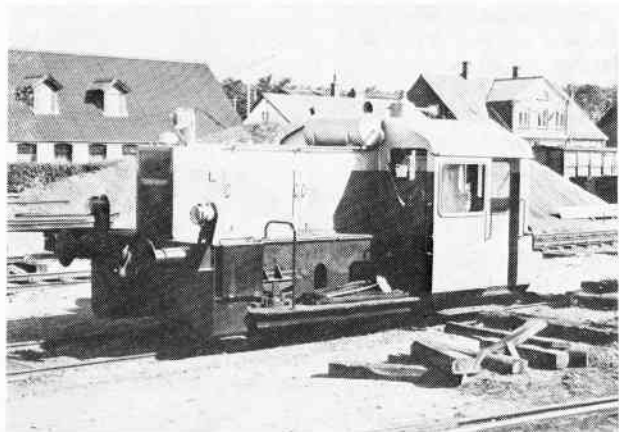
★

I Hirtshals er en større baneforlægnings under udførelse umiddelbart før stationen. Der skal bygges en ny omfartsvej til havnen, og det bevirker, at banen skal forlægges 5-6 meter mod syd. Samtidig bygges en ny vejoverføring, der udføres dobbeltsporet. Årsagen hertil er, at der senere skal kunne lægges spor til en opstillingsbanegård, der på-

regnes anlagt på »Lilleheden«. Ved anlægget af den nye omfartsvej nedlægges nogle af havnesporene, hvorfor nye opstillingsspor til godsvognene i Norgestrafikken bliver nødvendige.

Den 29. maj 1983 fik HP en ny holdeplads ved Lilleheden. Der har tidligere været holdeplads her. Officielt åbnede Lilleheden trinbræt 1. gang den 1. maj 1940 til erstatning for Hirtshals gl. station trinbræt, der var nedlagt i 1939. I årene 1943-46 var alle banens trinbrætter midlertidigt nedlagt. Herefter fungerede Lilleheden trinbræt frem til 1956 - dog uden større betydning. Nu har banen, med den stigende trafik og det større behov fra dele af Hirtshals for let adgang til toget, fundet det rimeligt at genåbne holdepladsen.

Sporforbindelsen til banens forladte værksteder er nu fjernet. Området anvendes fortsat til rutebiler m.v., men er i øvrigt udbudt til salg.



VLTJ's nye traktor T 17, tidligere DB 323 655-1, som blev omtalt i »jernbanen« nr. 2/1982 side 43. T 17 holder her i Lemvig den 6. juni 1983.

Foto: Jens Koefoed

Lollandsbanen

Driftsresultater:	1981	1982
Antal rejsende 1):	5.071.158	5.127.971
Indtægt af personbef.:	33.373.988	41.307.331
Vægt af bef. gods (t):	144.873	112.759
Indtægt af bef. gods:	5.417.595	4.945.402
Samlet indtægt	42.921.246	51.250.843
Samlet udgift	59.621.857	69.185.100
Endeligt resultat	÷ 16.700.611	÷ 17.934.252

1) Heraf 1.110.437 rejsende med banens tog i 1981 og 1.150.769 i 1982.

★

Fra DSB har LJ indkøbt personvognen Bgh 29-63 112-0 samt rejsegodsvognen Dh 92-68 024-4. Den i »jernbanen« nr. 2/83, p. 43 nævnte Bgh 29-63 132-8 er efter istandsættelse og opmaling samt indbygning af slutlys indsat i driften på LJ som LJ B 79.

Den 23. juni modtog Lollandsbanen sit nye Y-tog, LJ Ym 64 - Ys 84. Toget er efter visse justeringer indsat i driften. Dog har der vist sig problemer med samkørsel med de gamle lynetter, men disse problemer vil snarest blive af-

hjulpet. Det nye Y-tog adskiller sig i det ydre fra de gamle ved at pakrumsdøren er flyttet længere frem mod førerhuset.

★

Værkstedsbygningen i Maribo bliver i sommeren 1983 forsynet med nyt tag og samtidig udskiftes de gamle remiseporte i bygningen med nye moderne hæveporte.

★

I driftsåret 1982 har Lollandsbanen til sine bilruter anskaffet 5 nye rutebiler, mens to ældre er udrangeret. LJ råder således over 68 rutebiler ved udgangen af 1982.

Odsherreds Jernbane

Driftsresultater:	1981	1982
Antal rejsende 1):	2.295.760	2.428.191
Indtægt af personbef.:	16.258.377	21.269.881
Vægt af bef. gods (t):	21.277	16.829
Indtægt af bef. gods:	2.073.949	2.095.184
Samlet indtægt:	21.665.280	27.303.162
Samlet udgift 2):	33.722.712	39.763.846
Endeligt resultat	÷12.057.432	÷12.460.684

1) Heraf 1.395.760 rejsende med banens tog i 1981 og 1.328.191 i 1982.

2) Excl. pensionsudgifter.

★

Den 1. maj 1982 overtog OHJ Linda Danielsens busforretning i Nykøbing Sj. I handelen indgik fem rutebiler, to fra 1972 og én fra hvert af årene 1977, 1979 og 1980. Odsherredsbanen råder ved udgangen af 1982 over 30 rutebiler og 8 lastbiler med påhængsvogne, idet der desuden i driftsåret blev anskaffet to store Leyland-busser og to små

Fiat-busser delvis til erstatning for ældre udrangeringsmodne vogne.

★

Fra Statens Järnvägar har OHJ indkøbt to ballastvogne af samme type som de i 1981 anskaffede vogne til OHJ og HTJ. Vognene er bygget i 1902 og har bundtømning. Efter ommaling på banernes værksteder i Holbæk vil SJ Qbe 945 3472-9 og 945 3479-4 blive sat i drift i august måned 1983 som OHJ Th 500 og 501.

Skagensbanen

Driftsresultater:	1981	1982
Antal rejsende:	1)	680.603
Indtægt af personbef.:	4.367.765	5.272.710
Vægt af bef. gods (t):	13.083	11.580
Indtægt af bef. gods:	981.555	990.864
Samlet indtægt	6.748.177	7.855.908
Samlet udgift:	10.502.209	12.014.152
Endeligt resultat:	÷3.754.032	÷4.158.244

1) Tællingsgrundlaget er ændret i 1982. Sammenligning med 1981 er ikke mulig.

★

Den 23. april 1983 modtog Skagensbanen som den første danske privatbane nyt Y-togs materiel fra leveringsserie nr. 7. Skagensbanen fik leveret to mellemvogne, litereret SB Yp 3 og Yp 4. Inden indsættelsen af vognene i driften har banen selv monteret installationer til stemping af billetter samt trykknapper for »Standser«. Disse installationer er forøvrigt foretaget i alle banens tog, efter at man den 1. april 1982 indgik i Nordjyllands Trafikselskab.

★

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

Redaktionelt

I forbindelse med overtagelsen af redaktørhvervet har det været naturligt for den nye redaktion at overveje bladets formål og indhold. Sagt meget kort er det redaktionens intention, at »jernbanen« fortsat skal være et læseværdigt og præsentabelt blad, der dels skal give en bred dækning af jernbaneforhold før og nu med hovedvægten på Danmark, og dels skal præsentere DJK som en landsdækkende, seriøs forening for alle jernbaneinteresserede.

For at vi kan opfylde dette formål, er det meget vigtigt, at redaktionen kan trække på bidrag fra en stor, aktiv læserkreds. Redaktionen vil derfor opfordre alle læsere rundt om i Danmark og udlandet til at have bladet i erindring, hvis man støder på begivenheder eller oplevelser, som man mener kan have interesse for bladets læsere. De mange fotografier vil vi ligeledes opfordre til at indsende gode fotografier til illustration af aktuelle meddelelser eller artikler.

Redaktionen modtager også gerne læserbidrag i form af mindre og større artikler om jernbaneforhold såvel med historisk som aktuelt indhold. Med hensyn til de mere omfattende behandlinger af et emne vil det være hensigtsmæssigt at orientere redaktionen på et tidligt tids-

punkt af arbejdet, således at redaktionen har mulighed for at disponere indholdet i de følgende numre af bladet. Redaktionen er også villig til at vejlede om udformning af artikler og kan i et vist omfang være behjælpelig med fremskaffelse af illustrationer.

Vi vil bestræbe os på at finde anvendelse for alt tilsendt stof. Det kan dog være nødvendigt af hensyn til bladets rammer eller redaktionelle linie at omarbejde eller eventuelt udskyde et bidrag. Større redaktionelle tilpasninger vil altid ske i samråd med forfatteren.

Indsendte illustrationer overlades efter brug til DJKs arkiv med mindre indsenderen udtrykkeligt har ønsket dem retur. Manuskripter returneres, hvis forfatteren ønsker det. I modsat fald disponerer redaktionen over dem efter bedste skøn.

Med disse linier håber vi at indlede et godt samarbejde med »jernbanen«s læsere. Kommentarer og forslag til bladets indhold eller udformning imødeses med interesse.

Jens Koefoed
Jan Koed

FORENINGS-NYT

Kommende udflugter

Søndag den 18. september 1983: Udflugt med MO fra København over Køge, Næstved, Dalmose og Slagelse og tilbage til København.

I Dalmose kører vi med FDSBs materiel til Skælskør og tilbage til Dalmose. I Skælskør vil jeg prøve at få arrangeret kørsel med sporvogn.

Oprangering København-Næstved-København: MO-CII-Ax.

Planen for udflugten ser således ud:

København H.	afg.	8.25
Roskilde	afg.	9.02
Næstved	ank.	10.53
Næstved	afg.	11.20
Dalmose	ank.	13.00

Kørsel på strækningen Dalmose-Skælskør

Dalmose	afg.	15.10
Slagelse	ank.	16.00
Roskilde	ank.	17.17
København H.	ank.	17.50

Der køres som arbejdstog på strækningen Roskilde-Næstved og Næstved-Slagelse samt Dalmose-Skælskør.

Tilmelding sker ved senest torsdag den 8. september 1983 at indbetale kr. 110,- pr. person, børn under 12 år halv pris, på postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.

Ved mindre end 40 tilmeldte bliver turen aflyst, og de indsendte penge bliver returneret. Oplysning om turens gennemførelse kan fås fra den 13. september hos P. Clausen, tlf. (05) 86 91 20.

Giroalonen medbringes i toget og ombyttes med billet. Frikort og fripas er ikke gyldige i særtogene.

★

Lørdag den 3. september 1983: Udflugt med MO fra Esbjerg til Grindsted og tilbage.

For at præsentere Dansk Jernbane-Klubs nyeste køb, MO 1848, arrangeres udflugt fra Esbjerg til Grindsted og tilbage.

Planen for udflugten ser således ud:

Esbjerg	afg.	8.38
Bramming	afg.	9.00
Grindsted	ca. ank.	10.00
Grindsted	ca. afg.	13.00
Bramming	ank.	14.10
Esbjerg	ank.	14.33

Pris for deltagelse kr. 40,- pr. person, børn under 12 år rejser for halv pris. Der er ingen tilmelding, men mød op på perronen før afgang og betal i toget.

Toget oprangeres af MO-Cae.

★

Lørdag den 3. og søndag den 4. september 1983: Kørsel for Hillerød Handelsstandsforenings 100 års jubilæum.

I anledning af Hillerød Handelsstandsforenings 100 års jubilæum skal D-Maskine Gruppen køre damptog mellem København H. og Hillerød efter følgende køreplan:

København H.	afg.	11.06	16.06
Hillerød	ank.	12.13	17.13
Hillerød	afg.	13.20	19.20
København H.	ank.	14.23	20.23

Alle tog stopper på Østerport, Hellerup, Lyngby, Holte, Birkerød og Allerød stationer.

Prisen for en enkeltbillet er kr. 20,- pr. person, børn kr. 15,-. Der er ingen forud-tilmelding.

★

Lørdag den 1. og søndag den 2. oktober 1983: Præsentation af K 564

Efter 12 års arbejde med at restaurere K 564 præsenteres lokomotivet den 1. oktober på Esbjerg station kl. 12.00, hvor Esbjergs borgmester, A. K. Nielsen, vil sende K 564 ud på dets første tur efter den store istandsættelse.

Præsentationen sker samme dag, hvor Esbjerg Festuge starter. Festugen har et kæmpeudbud af kulturel art til hele Ribe Amt, og det syntes Dansk Jernbane-Klub var en ualmindelig god anledning til at indvie et damplokomotiv, for uden jernbanen og havnen ville Esbjerg ikke se ud idag, som den gør.

Programmet for lørdag den 1. oktober ser således ud:

Kl. 11.30: Jernbaneorkestret marcherer fra torvet til stationen.

Kl. 12.00: Borgmesteren indvier K 564.

Kl. 12.35: Indvielsestoget kører til Bramming med standsning i Tjæreborg.

Køreplan for lørdagen:

Esbjerg	afg.	12.35	14.35
Tjæreborg	afg.	12.45	14.45
Bramming	ank.	12.55	14.55
Bramming	afg.	13.25	15.25
Tjæreborg	afg.	13.34	15.34
Esbjerg	ank.	13.45	15.45

Køreplan for søndag den 2. oktober:

Esbjerg	afg.	12.35	14.00
Guldager	afg.	12.46	14.09
Varde	ank.	12.57	14.20
Varde	afg.	13.11	14.56
Guldager	afg.	13.27	15.12
Esbjerg	ank.	13.43	15.28

Billetter:

Voksne retur: kr. 20,-, enkelt: kr. 10,-.

Børn retur: kr. 15,-, enkelt: kr. 7,-.

Billetter sælges kun i toget og er kun gyldige til damp-særtogene.

P. Clausen



Et sommerbillede af K 564, mens den ejedes af OHJ. Vig station ca. 1961. Foto: P. Skebye Rasmussen.

Kommende møder

Onsdag den 14. september 1983 kl. 19.30: Det oplevede jeg i sommer. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B.

Medlemmerne viser lysbilleder og film og fortæller om deres jernbaneoplevelser. Film bedes anmeldt på forhånd til Ole-Chr. M. Plum.

★

Onsdag den 12. oktober 1983 kl. 19.30: DSB elektrificeringsprojekt. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B.

Overingeniør Ole Rønbæk, DSB elektrificeringskoordinering, eller stedfortræder vil fortælle om arbejdet med at elektrificere DSBs stamnet. Foredraget vil både omfatte det forberedende projekteringsarbejde og det anlægsarbejde, som nu udføres for at skabe plads til køreledningerne under broer, ved bygninger osv. samt selve anbringelsen af master, køreledninger og andet udstyr. Der vil også blive vist film af anlægsarbejderne ved DSB og fra tilsvarende arbejder ved SJ.

★

Onsdag den 9. november 1983 kl. 19.30.

Mødets emne vil blive Storebæltsoverfarten. Nærmere oplysninger følger i »jernbanen« nr. 5/1983.

red.

Nyt fra lokalafdelingerne

Fyn/Syddjylland afdeling

Tirsdag den 20. september 1983 kl. 19.30 i DSBs mødelokaler i den gamle toldbygning (hjørnet af Østre Stationsvej/Rugårdsvej).

Vi skal se/gense et par DSB-film, »Farvel til dampen« og »DSB 125 års jubilæum« samt en fransk film »Der var en gang« om hvordan det moderne samfund ville se ud uden jernbaner. Men der er også plads til, at vi kan se dine lysbilleder/film/billeder, husk blot at medbringe fremviser og meld meget gerne dit indlæg i forvejen.

Der vil kunne købes øl, vand, kaffe m.v.

Ideer/ønsker til moderne, tilsagn om at medvirke m.v., er i øvrigt stadig meget velkomne.

Næste møde afholdes **tirsdag den 15. november 1983 kl. 19.30**, hvor programmet følger i næste nummer af »jernbanen«.

Jens Bay-Nielsen, Kragemøsen 65, 5250 Odense SV,
telefon (09) 17 55 05.

Salgsafdelingen

Nyheder:

Nordens Järnvägar 1979. Så kom der endnu et bind af den meget populære bogserie, som Lennart Nilsson og Frank Stenvall redigerer. Frank Stenvalls forlag har som sædvanlig stået for udgivelsen, og atter er der mange meget fine »skud« mellem de ca. 240 fotos. Pris (inkl. forsendelse): Kr. 119,50.

★

Tillæg til DSBs driftsmateriel, bind 2, 1983. Disse tillæg, der nu er udkommet, kan af personer, der har købt Driftsmaterielfortegnelsen gennem DJKs Salgsafdeling, rekvireres ved indsendelse af kr. 10,- i **frimærker**. Dette års tillæg er meget omfattende med bl.a. nye fortegnelser over private vogne samt tjenestevogne og tjenestegodsvogne. Derfor vejer det samlede tillæg ca. 500 gram.

★

Nye auktionslister og lister over arkivalier til fast pris vil være klar til udsendelse ca. 1. september 1983. Disse kan rekvireres ved at indsende kr. 3,- i **frimærker** til Salgsafdelingen.

★

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestilling på talon til modtageren.

Meddelelser fra kassereren

Årsregnskabet pr. 30. september 1982

Hermed den i vor status lovede oplysning om numre m.v. på de i regnskabsåret 1981/82 indkøbte 13 vogne til D-maskine Gruppen samt i parentes de tidligere litra og numre for gods- og tjenestevogne. De 5 personvogne har påny fået deres gamle litra og numre.

De 13 vogne er følgende:

Personvogne:

BDh 5086 82-24 266-6	nu: CAE 1266
BDh 5086 82-24 267-4	nu: CAE 1267
Cll 5086 29-26 495-5	nu: CLL 1495
Bxh 5086 28-21 394-6	nu: AX 394
Bxh 5086 28-21 395-1	nu: AX 395

Godsvogne:

Gs 0186 120 1 101-7	(Gs 40101)
Gs 0186 120 1 592-3	(Gs 40592)
Gs 0186 120 1 854-1	(Gs 40854)
Gs 0186 120 1 862-4	(Gs 40862)
Elo 2086 511 1 253-3	(Pb 11253)

Tjenestevogne:

4086 941 3 273-4 (Hd 38121)
4086 941 3 501-4 (Hd 38515)
Tjenestevogn nr. 722 (Cx 4543)

Det kan tilføjes, at da sidstnævnte viste sig uegnet som værkstedsvogn for D-maskine Gruppen, er den - i indværende regnskabsår - tilbageleveret til DSB i bytte med en ud rangeret personvogn med nr. 5086 82-25 672-4, nu litra CLE nr. 1672.

Alle de nævnte vogne er købt på DSBs jernbaneklub-vilkår, således at de ikke må videresælges eller ophugges.



Efterlysning af medlem

Selv om mange firmaer, kreditforeninger og forsikrings-selskaber udsender girokort, som via edb-kode registrerer indbetalerens navn m.v., er det ved giroindbetaling til en af Dansk Jernbane-Klubs girokonti **nødvendigt** at anføre **navn og adresse** på girokortets **modtager-kupon**.

Et medlem, som er slettet på grund af restance (så han ikke får bladet), har 4. juli »anonymt« indbetalt kontingent fra et postkontor i København. Hvis nogen blandt læserne kender ham, bedes man give ham besked om at meddele navn m.v. samt postkwitteringsstemplets kontrolnummer i brev eller brevkort til vor kasserer.

MB

Foredrag og kurser om jernbaner på Københavns Kommunes Aftenskole

I lighed med tidligere år afholder Hans True kurser og foredragsrækker på Københavns Kommunes Aftenskole. Der afholdes 1 kursus om sikkerheden ved jernbanerne og 2 foredragsrækker: én i november måned 1983 og én

i januar måned 1984. Program for kurset/foredragene følger nedenfor.

1. Foredragsrække

- 1.1 **Smalsporbaner:** torsdagene den 3.11. og 10.11.1983. Ældre og nyere smalsporbaner omtales og konstruktioner, som er specielle for smalsporede baner til forskellige formål drøftes.
- 1.2 **Indtryk fra USA:** torsdag den 17.11.1983. Et causeri over indtryk fra fire års ophold i USA illustreret med lysbilleder og muligvis film.
- 1.3 **Køreplaner:** torsdag den 24.11.1983. Principperne for køreplanslægning gennemgås. Opstillingen af grafiske planer, materielomløbsplaner o.l. beskrives.

Foredragene vil blive illustreret med lysbilleder fra egen samling og films. Der vil efter nærmere aftale blive arrangeret en ekskursion til et DSB tjenestested.

2. Foredragsrække

- 2.1 **2C1-lokomotiver i Europa:** torsdag den 5.1.1984. 2C1-lokomotivet kom for eftertiden til at stå som ekspreslokomotivet. Vi benytter det som et karakteristisk eksempel på forskellige landes opfattelser af et lokomotiv til høje ydelser.
- 2.2 **Udviklingslinierne i tysk og fransk lokomotivkonstruktion:** torsdagene den 12.1. og 19.1.1984. I nabolandene Frankrig og Tyskland gik udviklingslinierne af damplokomotivet i dette århundrede i næsten modsatte retninger. Udviklingen, der er kendetegnet ved så berømte navne som Chapelon og Wagner, vil blive beskrevet og hensigten med de trufne valg drøftet.
- 2.3 **Damplokomotivets seneste udvikling:** torsdag den 26.1.1984. Det sidste foredrag vil dreje sig om de seneste trin i udviklingen til forbedring af damplokomotivernes ydelse og nyttevirkning.

Foredragene vil blive illustreret med lysbilleder fra egen samling og films fra DB, DR og SNCF. Der vil efter nærmere aftale blive arrangeret en ekskursion til et DSB tjenestested.

3. Kursus

Sikkerheden ved jernbanerne: tirsdage 1983/84.

Signalerne og deres betydning i Danmark og nogle udvalgte europæiske lande gennemgås. Nogle af de vigtigste sikkerhedsbestemmelser drøftes. Principperne i konstruktionen af mekaniske og elektriske sikringsanlæg gennemgås sammen med virkemåden af vekselstrøms- og jævnstrøms-linieblok anlæg, automatisk togstop, »cab«-signaler og kontinuert dataoverførsel mellem central og lokomotiv. Et par nyere typer betjeningsanlæg gennemgås og anvendelsen af mikrodatamater omtales.

Der vil blive arrangeret ekskursioner i forbindelse med kurset. Deltagerne anbefales at være i besiddelse af DSBs sikkerhedsreglement.

Alle kurser/foredrag vil blive afholdt på Jagtvejens Skole i København i tidsrummet 19.30-21.30. Nærmere oplysning om datoer, tilmelding og priser fås hos **Københavns Kommunes Aftenskole, Maria Kirkeplads 3, 1707 København V, tlf. (01) 21 31 31.**

Hans True



BOGNYT

Die Kreis Altenaer Eisenbahn af H. Bürnheim & G. Moll. To 1000 mm smalsporsbaner i Sauerland (Westfalen). 312 s. 238 fot. 42 materielrids. 47 ill. & reproduktioner. 66 kort og stationsplaner. Ib. Kr. 198,50.

Carrozze FS 1983 af Fabio Cherubini. Data og foto af hver FS personvognstype. 232 s. 230 fot. A6 plastbind. Kr. 110,25.

Svenska Personvagnar 1982 af Ulf Diehl & L. Nilsson. Ny udgave over materiellet fra SJ, TGOJ og SL, oversigt over de vigtigste forandringer 1972-81 som tillæg. 256 s. 252 fot. 62 rids af vognindretning. A6 plastbind. Kr. 119,50.

Veterans in Steam af C. Garratt. Damp ved miner i Wales, i DDR på normal- og smalsporede linier, i Syrien og Tyrkiet. Sidespring til Østrig og Grækenland. 160 s. 52 farvefot. over en eller to sider. 25 x 18 cm ib. Kr. 110,00.

Bahnen unserer Väter af W. Hardmeier. Tværsnit af Schweiz' jernbaner fra 20'erne til omkring 1960, fotograferet af pressefotografer. 120 s. 4 farvefot. 105 fot. 25 x 26 cm ib. Kr. 296,50.

Damptrømler og lokomobiler i Danmark af Svend Jørgensen. 62 s. 34 fot. 6 ill. Kr. 40,00.

Har De fået vor liste 831 med bl.a. bøger om jernbaner og modeljernbaner? Tilsendes gratis.



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat
KRON-PRINSENS-GADE 3 - POSTBOKS 2184
1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44

Die Ahrthalbahnen af Klaus Kemp. Banelinierne fra Ahrtal ved Remagen (Rhinen) til strækningen Köln-Trier, specielt knyttet til militærbanepaner i tiden før 1914. 296 s. 254 fot. 70 ill. og gengivelser af bl.a. køreplaner. 21 sporplaner & kort. Ib. Kr. 198,50.

Die Arlbergbahn af Franz Marti & A. Schneider. Hele strækningen Buchs-Innsbruck med bjergstrækningen Bludenz-Landeck. 192 s. 16 farvefot. 304 fot. 25½ x 21 cm ib. Kr. 358,50.

Pullman. The Pullman Car Company - its services, cars and traditions af I. Morel. Aktiviteterne i Storbritannien. 224 s. 36 fot. 1 tegn. 9 ill. Ib. Kr. 165,50.

Nordens Järnvägar 1979 af Lennart Nilsson & Frank Stenvall. 12. udgave af den værdsatte årbog. Mz i Korsør havn, Frederikshavns nye station, Oslo S m.m. 128 s. 257 fot. 24 x 17 cm ib. Kr. 119,50.

A Handbook of Railway Photography af Roger Siviter, FRPS. 135 s. 14 farvefot. 104 fot. 22 ill. 27½ x 22½ cm ib. Kr. 269,25.

Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg af Werner Stütz. 283 s. 120 ill. Ib. Kr. 223,50.

Trix Express & International Liste HO. Liste og priser på produktionen 1935-1983. 252 s. 537 farvefot. 20 x 25 cm. Kr. 198,50.