

ISSN 0107-3702



jernbanen

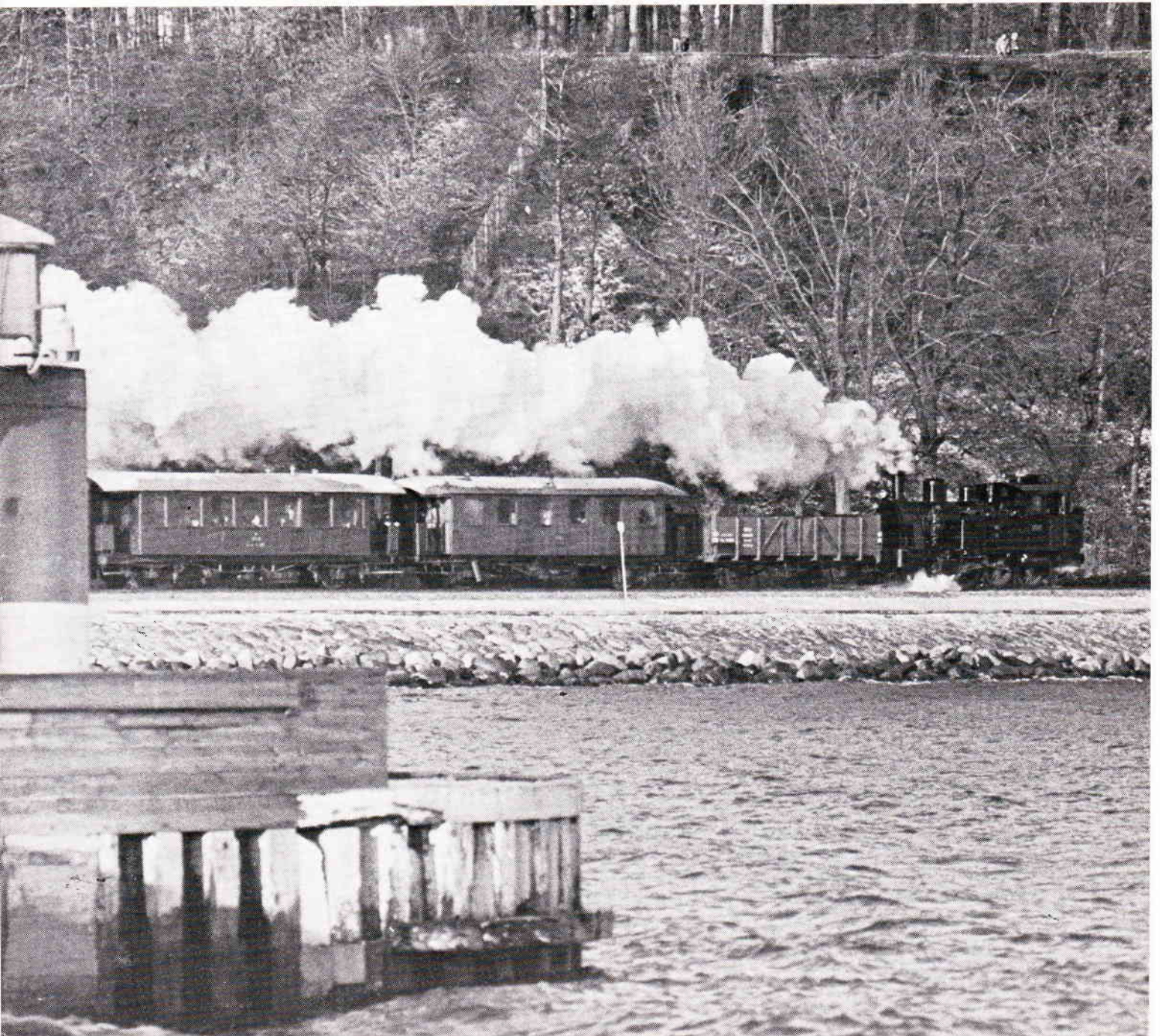
1

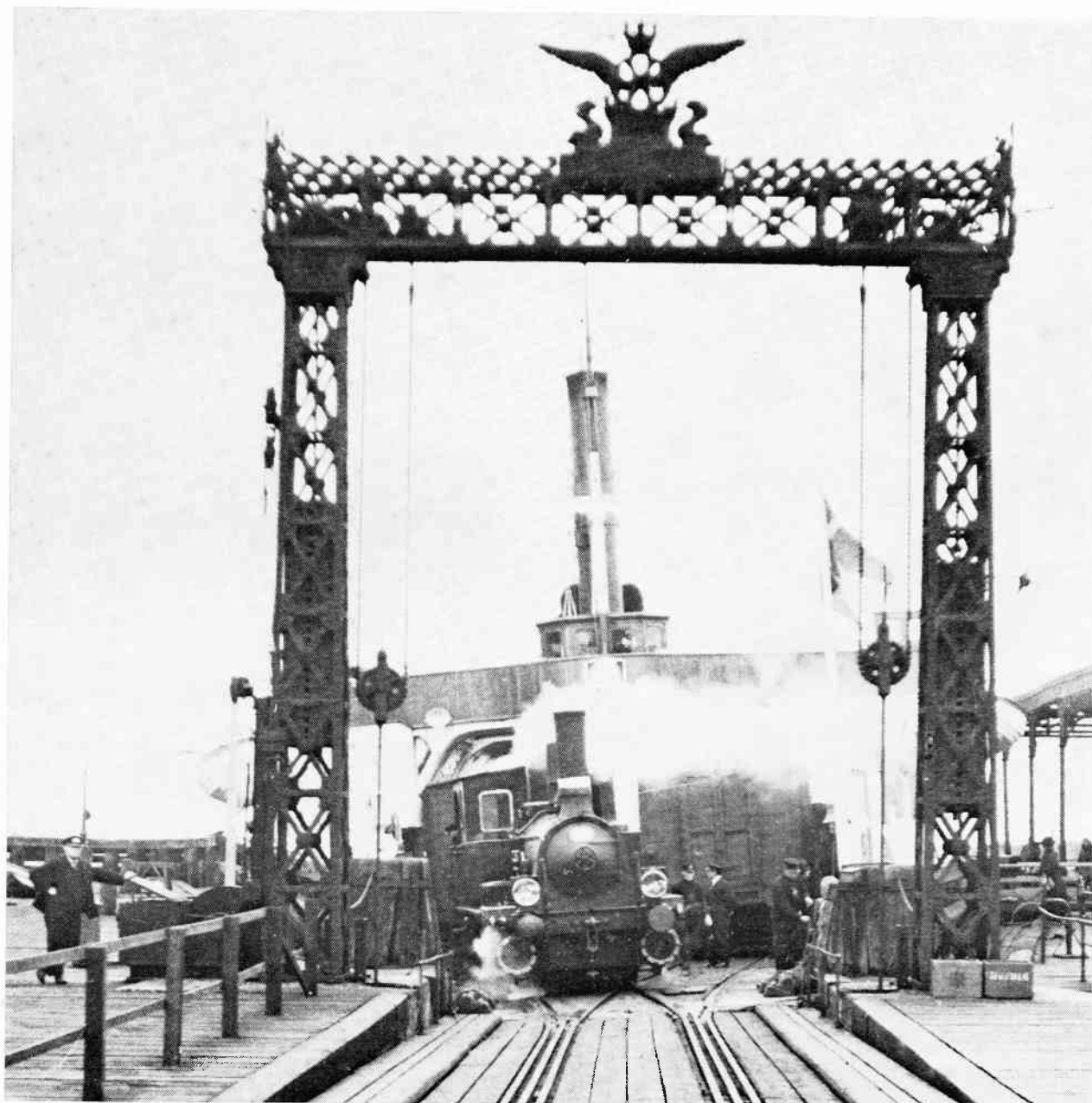
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. ÅRGANG

FEBRUAR 1984

KR. 20,00





Rangering ved Storebæltsfærgen

Rangeringen til og fra de gamle hjulfærger var temmelig besværlig, idet der kun kunne flyttes enkelte vogne ad gangen på de to spor af hensyn til færgernes stabilitet. F 436 rangerer godsvogne om bord på hjulfærgen »Sjælland« i Korsør færgehavn den 27. april 1931. Læs videre på side 9.

Foto: DSB Jernbanemuseum

Forsiden

Den 10. december 1983 arrangerede DJK i samarbejde med Århus Stiftstidende »juletræstog«. Der kørtes to dobbeltture mellem Østbanetorvet (den tidligere Århus Ø station) og Hornslet, og togene befordrede i alt 357 passagerer. HV 3 er fotograferet mellem Østbanetorvet og Risskov.

Foto: Asger Christiansen

Redaktionelt

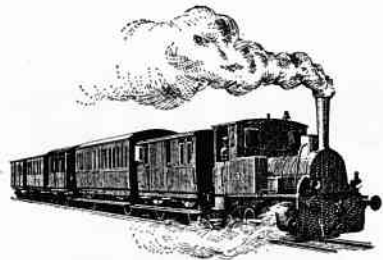
Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlekspeditioner sker ligeledes til sekretariatet.

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

Stof til »jernbanen« nr. 2/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. marts 1984.

Stof til »jernbanen« nr. 3/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. maj 1984.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til postvæsenet den 5. marts 1984.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. årgang nr. 1, februar 1984

jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K

Indhold:

Polarcirkeltog 4
Fra postskib til dampfærge 9
Jernbanenyt – kort fortalt 12
DSB 12
Bog anmeldelser 20
Læserne skriver 22
Foreningsnyt 24

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

Oplag: 2.600 eksemplarer.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

Formanden har ordet

På foreningens generalforsamlinger i de sidste år har der gentagne gange rejst sig røster for, at bestyrelsen skulle gøre en art status for det forløbne år og angive lidt af planerne for det kommende allerede inden generalforsamlingen, formodentlig til en vis grad for at se, om det nu også er ulejligheden værd at begive sig afsted en søndag formiddag, formodentlig delvis for at blive fri for formandens alenlange redegørelse. Begge formål må jo siges at være rimelige at tilgodese.

Det forgangne år har, i lighed med hvad der gælder for det danske samfund i almindelighed, udviklet sig heldigt for os. Formuen er steget, gælden faldet, samtidig har indkomsterne været større end nogensinde. Medlemstallet er som sædvanlig steget, og afgangenen af medlemmer har været forbavsende ringe, når arbejdsløshed og krise tages i betragtning.

Bladet, der er udkommet i seks numre, forekommer mig nu at være særdeles godt. De nye redaktører har haft held til at finde forfattere, inklusive dem selv, og stoffet er hentet fra alle grene af jernbaneinteressen. Desværre har der været forsinkelser, men al begyndelse er jo svær, og bi-dragyderne gør nu heller ikke arbejdet let for redaktørerne.

Efter den store udgift til Åbenråbogen har vi ikke udgivet andre bøger i det forløbne år end landsretssagfører Nellemanns interessante færgebog med de mange sjældne billeder, han i årenes løb har samlet. Planerne om et bibliotek og et arkiv for medlemmerne er som sædvanlig ikke blevet til noget endnu, men nu er der håb forude. I hvert fald tror jeg, ingen af bestyrelsens medlemmer tør møde op ved jubilæumsfestlighederne på 25 årsdagen, uden at dette forhold er bragt i orden.

Banerne har haft et godt år uden uheld. I Maribo venter vi på skødeudkast fra Lollandsbanen vedrørende købet af Bandholm station, som vi har erhvervet for den fantastisk billige pris af 60.000 kr., et beløb, der i hovedsagen kan forrentes af lejeindtægterne. Remisen i Maribo kræver delvis nyt tag, men også dette spørgsmål synes at kunne løses uden at belaste foreningens økonomi.

I Mariager fortsætter man med remisebyggeriet efter de aftalte retningslinier. I foråret forventes damplokomotiv VLTJ nr. 7 påny i drift. I Ålborg har man haft stor glæde af det nyistandsatte lokomotiv FFJ nr. 34.

D-maskinegruppen har kørt det ganske land tyndt i årets løb og haft sin hidtil største sæson. Gruppens arbejde har i de sidste år i høj grad båret foreningens økonomi, men det er nu tvingende nødvendigt, at den i det kommende år i hovedsagen selv kan få udbyttet af sit arbejde til egne formål, idet en stor del af vognene nu i høj grad trænger til istandsættelse.

(Fortsættes side 26)

Polarcirkeltog

- et causeri i fire dele

Af Matz Lonnedahl Risberg

1. Over norske fjelde

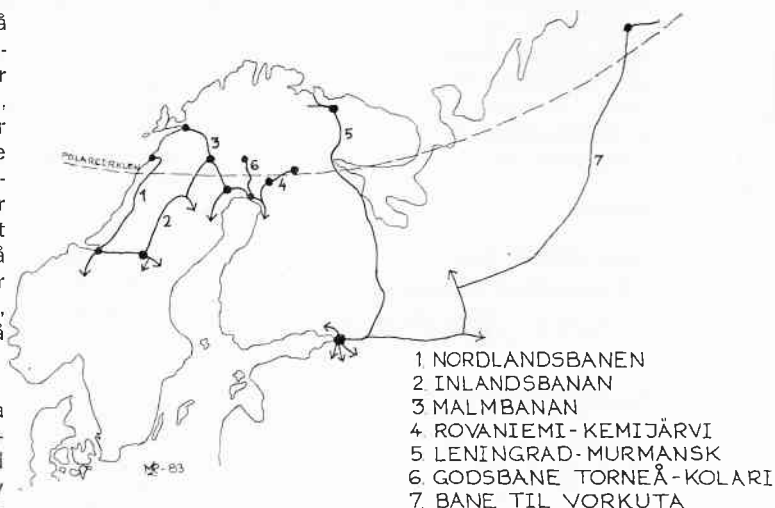
Antallet af offentlige befordringsmidler, der holder sig på jordoverfladen og passerer polarcirklen, er temmelig begrænset. Den kongelige Grønlandske Handel opretholder en skibsroute fra Narssarsuaq til Upernavik på Grønland, ellers forefindes der ikke noget af den slags uden for Europa. Kystskibsruten fra Seattle til Alaska har Anchorage på Alaskas sydkyst som sin nordligste anløbshavn, og Alaskas og derved også Amerikas nordligste jernbane ender i Fairbanks, omtrent 20 km syd for polarcirklen. Hvorvidt russerne øst for Ural har flodbåde i regelmæssig fart på Jenisej eller Lena eller rutebiler til f.eks. Norilsk eller Verchojansk, er ikke godt at vide, skønt jeg tvivler på det, når man tager den korte tid floderne er isfri og de få måneder vejene er farbare i betragtning.

I Europa har vi i Norge Hurtigruten: kystskibsruten fra Bergen til Kirkenes, en lokalskibsroute og en bilfærgesoverfart, der passerer polarcirklen. I Sverige og Finland finder vi nogle bilruter, og endelig findes der i alt syv jernbaner. De syv jernbaner, der overskrider den nordlige polarcirkel, er, fra vest til øst: »Nordlandsbanen«, Norges Statsbaner (NSB), »Inlandsbanan«, Statens Järnvägar (SJ), »Malmabanen«, SJ/NSB, strækningen Torneå-Kolari, Valtion Rautatiet (VR), Rovaniemi-Kemijärvi, VR, Murmansk-Volchovstroj, Sovjetskie Zeleznje Dorogi (SZD) og strækningen Kotlas-Vorkuta, SZD.

Polarcirklen er i det mindste i Norden afmærket og kan altså ved passage registreres af de rejsende med den kollektive trafik. Hvorvidt dette også er tilfældet i Sovjetunionen, kan jeg ikke sige noget om, da jeg kun har passeret polarcirklen én gang i Rusland, og det var om natten. Ved jernbanerne og landevejene i Sverige og Finland er der opstillet tavler, der markerer skæringen af »linien«, ved Nordlandsbanen stenpyramider og ved Hurtigruten er stedet blevet markeret med en globus i metal opstillet på en ø. Tilmed fløjter såvel Hurtigrutens skibe som de norske tog om sommeren ved passagen.

NSB diesellokomotiv type Di.4 nr. 4.654 afgår fra Trondheim med dagtoget til Bodø i august 1981. Lokomotivtypen svarer til DSB litra ME. Foreløbig bruges Di.4-lokomotiverne kun mellem Trondheim og Mo i Rana, fordi lokomotiverne overskrider det tilladte akseltryk på den sidste del af strækningen. Det sidste stykke bruges lokomotiver af type Di.3, svarende til DSB MY; men med alle aksler drevne.

Foto: Matz L. Risberg



Oversigtskort over de jernbaner, som krydser polarcirklen.

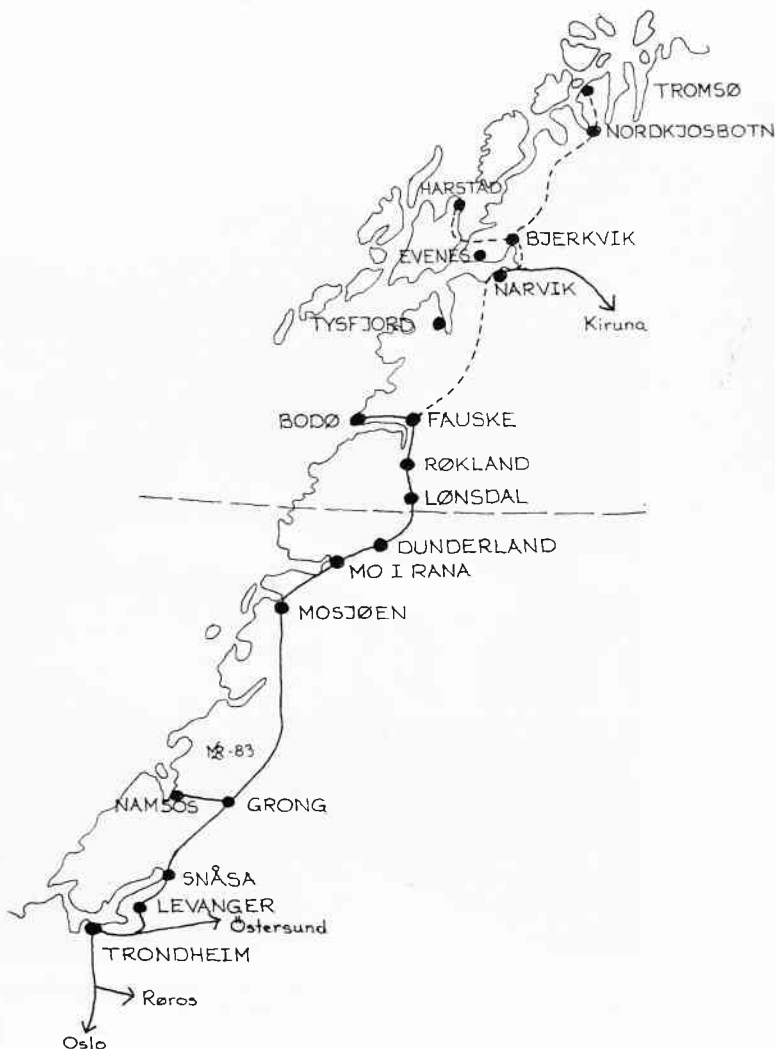
Tegning: Matz L. Risberg



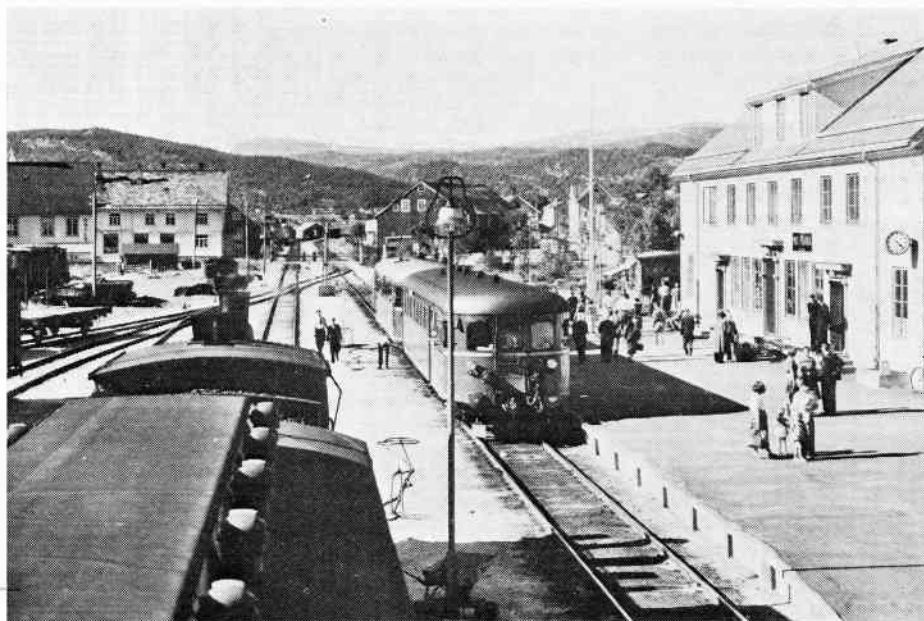
Selv har jeg rejst på fem af de syv jernbaner. Den finske strækning Torneå-Kolari har i mange år kun haft godstrafik (og i persontogenes tidsalder endte banen for øvrigt vist nok i Pello), og den russiske jernbane til Vorkuta tvivler jeg på, at det overhovedet er tilladt for vesteuropæere at rejse på. Ifølge den kendte forfatter Solsienitzyn er Vorkuta udelukkende blevet bygget på grund af fangelejrene, og såvel bebyggelsen som banen er anlagt af straffefanger (hvad for øvrigt banen til Murmansk også er).

Min første togrejse over polarcirklen fandt sted i 1974, på Nordlandsbanen fra Trondheim til Bodø. Jernbanen fra Trondheim og nordpå kan mildest talt siges at være bygget i etaper. Det har ikke skortet på energiske mænd i Nordnorge, som har kæmpet for jernbanernes udbygning i det høje nord. Foruden indenrigsjernbane til Nordnorge har der været fremsat planer om en jernbane fra Tromsø over Haparanda til Skt. Petersburg! Og da jernbanerne havde mest vind i sejlene i Norge, i begyndelsen af århundredet, skulle der bygges jernbane fra Haugastøl (på Bergensbanen) over Odda til Haugesund (der ligger mellem Bergen og Stavanger; den bane venter de fortsat på i Haugesund), bane fra Dombås (på Dovrebanen) til Molde eller Kristiansund (da banen endelig blev bygget færdig i 1924 endte den i Åndalsnes), og dengang skulle der også bygges bane helt op til Finnmarken. Ja, det fortælles tilmed, at der har været en oprivende diskussion i Vadsø bystyre i tyverne om, hvorvidt banegården skulle anlægges på søsiden eller landsiden af byen. Vadsø, som er amts-hovedstad i Finnmark, ligger ved Barentshavet på ca. 70° nord, 30° øst!

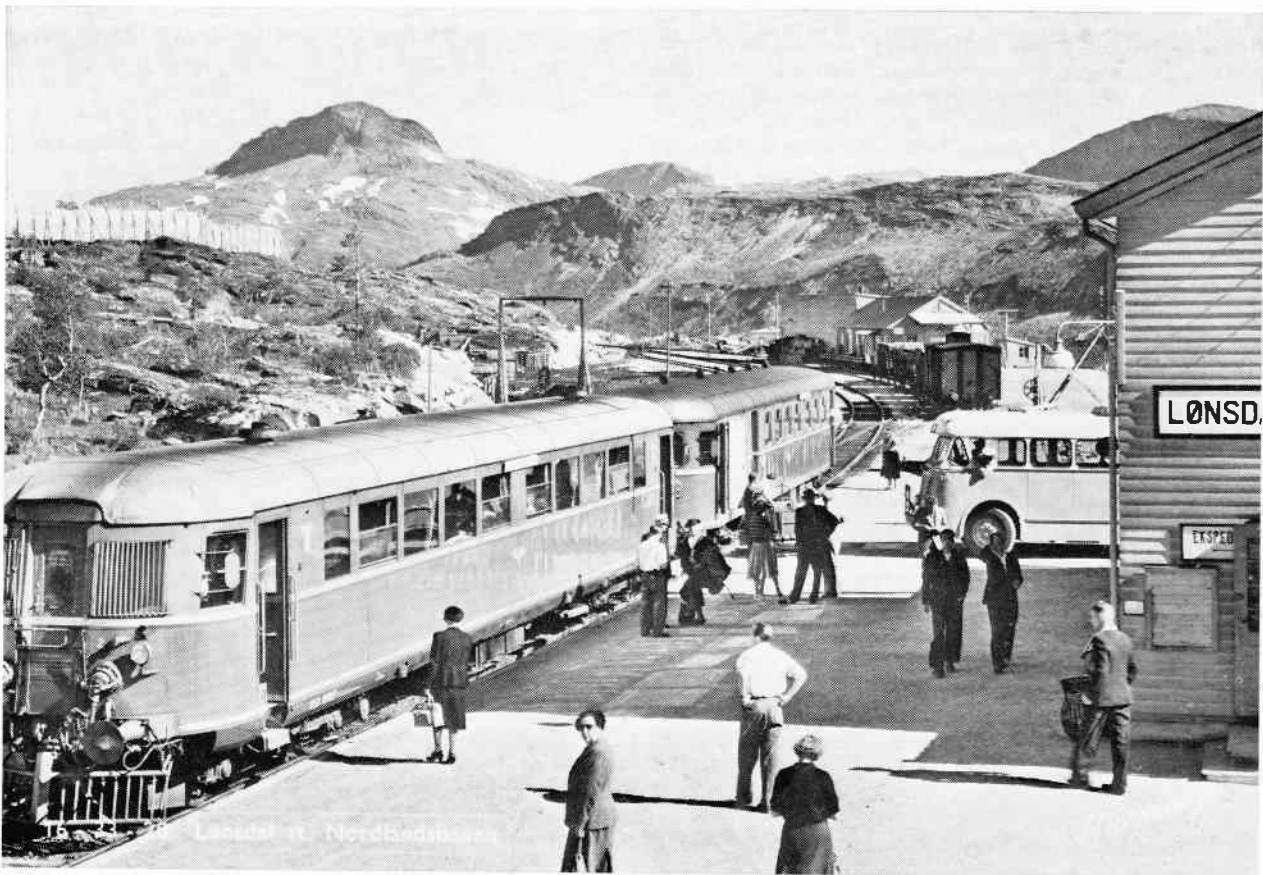
Den første del af Nordlandsbanen blev åbnet i 1902 til Levanger. Til Snåsa kom man i 1927, til Grong i 1929 (herfra blev der bygget sidebane til Namsos, en bane, der havde persontrafik til 1977) og til Mosjøen i 1940. Den tyske okkuperingsmagt forcerede banebyggeriet (til sidst i den grad, at meget måtte laves om efter krigen), og således var man i Mo i Rana i 1942 og i Dunderland i



Nordlandsbanen med angivelse af den projekterede forlængelse til Harstad og Tromsø. Tegning: Matz L. Risberg



Krydsning på Mo i Rana station i begyndelsen af 1950'erne. Foto: DSB Jernbanemuseum



»Nordlands-Ekspressen« endte i de første år efter krigen på Lønsdal station, hvor der i disse år var betydelig trafik. Stedets ode beliggenhed gjorde aktiviteten så meget mere bemærkelsesværdig. Foto: DSB Jernbanemuseum

1945. Tyskerne gjorde også forberedelser til den videre udbygning, selv nord for dagens endepunkt, Fauske, og der skal være sprængt en god del af tunnelerne til den strækning, man den gang tænkte sig. Endvidere prøvede tyskerne at åbne en jernbaneoverfart mellem Mosjøen og Narvik i 1944, med enten en eller begge de tyske jernbanefærger, der fra september det år ikke længere sejlede mellem Trelleborg og Sassnitz. Det måtte man imidlertid opgive, da færgerne satte sig fast i isen i Vefsnfjorden, som fører ind til Mosjøen.

Efter krigen var det planen, at Nordlandsbanen skulle bygges i etaper frem til Tysfjorden, hvorfra der skulle etableres jernbanefærge til Narvik. Fra Narvik skulle banen fortsætte til Nordkjosbotn, og ved en senere lejlighed kunne den føres videre til Kirkenes. Der skulle etableres sidespor fra Fauske til Bodø, fra Bjerkvik (lige nord for Narvik) til Evenes og fra Nordkjosbotn til Tromsø. I 1947 kunne banen åbnes til Lønsdal på Saltfjellet, og derved havde man passeret polarcirklen. Denne banegård midt oppe på højfjeldet var i otte år det store trafikknudepunkt mellem eksprestog og rutebiler, godstog og lastbiler. I 1955 var man fremme ved Røkland og i 1958 ved banens foreløbige endepunkt Fauske. Sidebanen til Bodø blev

indviet af Kong Olav V i 1962. Og nu i begyndelsen af firserne skal det endelig afgøres, hvorvidt Nord-Norgesbanen, som man er begyndt at benævne den, skal bygges videre. Der er nu ikke længere tale om jernbanefærgeoverfart mellem Tysfjord og Narvik, men om en moderne jernbane med lange tunnelstrækninger og 160 km/h som højeste hastighed fra Fauske over Narvik og Nordkjosbotn til Tromsø med sidespor fra Bjerkvik til Harstad. Hvis banen anlægges, vil Tromsø blive verdens nordligste banegård.

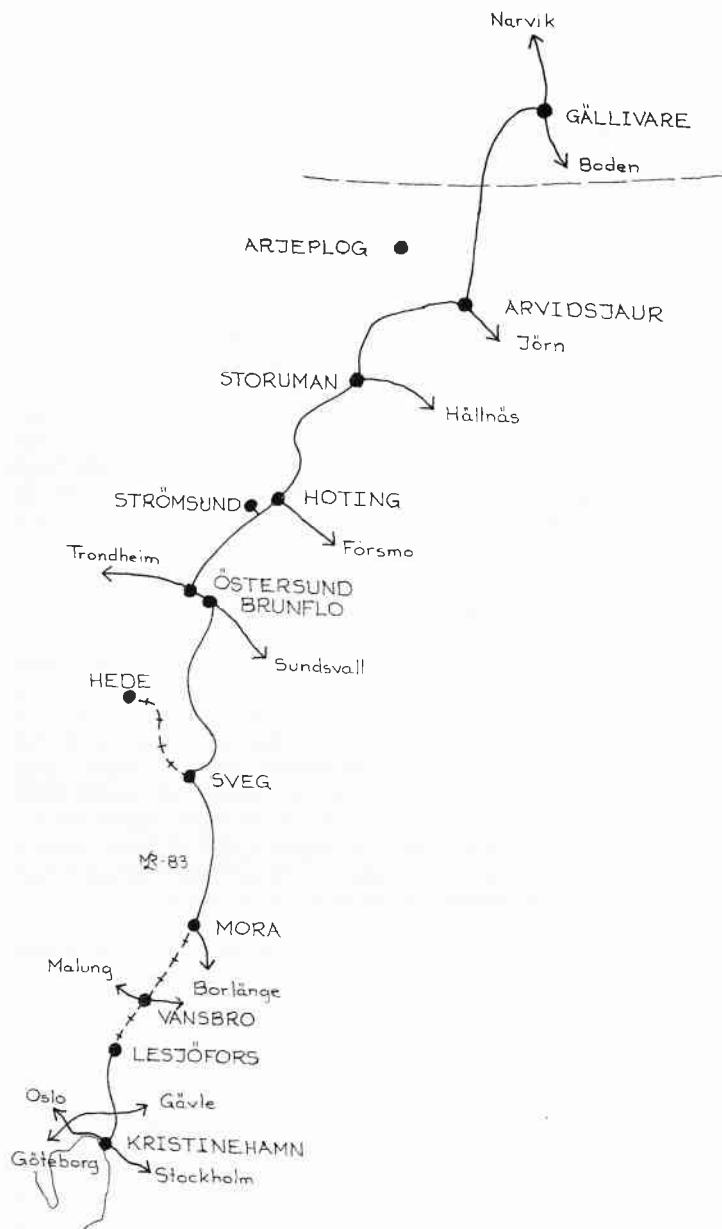
Nordlandsbanen løber gennem et spændende landskab med høje bjerge og dybe fjorde, dels kryber banen frem langs med fjordarmene, dels går den oppe på det forblæste højfjeld. Der kører to passagertog pr. døgn i hver retning mellem Trondheim og Bodø: et dagtog og et nattog, sidstnævnte selvsagt med sovevogne. Direkte tog Oslo-Bodø findes der ikke endnu, men der har været gjort forsøg med charterbiltog, jf. de tyske »Autoreisezüge« på hele strækningen Oslo-Bodø. I mange år var det GM/NOHAB-diesellokomotiver Di.3 (svarende til DSB MY, men med 6 banemotorer), der har udgjort trækraften på banen, fra 1981 er det de nye Di.4 (ligner DSB ME i konstruktion, men ikke i udseende), som fremfører persontogene på strækningen Trondheim-Mo i Rana.

2. Gennem øde, laplandske moseområder

Inlandsbanan var et ambitiøst svensk udviklings- og beskæftigelsesprojekt i de hårde tredivere. Ved bygningen af denne jernbane blev et antal mennesker beskæftiget, og i tilgift ville banen få det øde, indre Norrland til virkelig at blomstre op – troede man. Men modsat den norske Nordlandsbane, som har mere end opfyldt forventningerne, blev Inlandsbanan aldrig til det, man havde håbet på. Oprikelig skulle der bygges ny jernbane helt fra det indre af Lappland til Skagerakkysten i Bohuslän. Ny banestrækning blev imidlertid »kun« bygget fra Gällivare i Lappland til Sveg i Härjedalen. Syd for Sveg udgøres Inlandsbanan af tre tidligere privatbaner, og banens endepunkt i syd blev Kristinehamn ved den store indso Väneren.

Banen går gennem de mest øde områder i Sverige, og landskabet er et ganske andet, end det vi finder omkring Nordlandsbanen. Fra Kristinehamn til Storuman kører man gennem de dybe svenske granskove, efter Storuman begynder de store, øde laplandske moseområder. Efter at have forladt Kristinehamn passerer Inlandsbanan den en gang så stolte »Bergslagsbanan« i Daglösen, og derefter passerede den jernbanen mellem Borlänge og Sälen i Vansbro. Jeg skriver passerede, fordi Inlandsbanan er nedlagt mellem Lesjöfors i Värmland og Mora i Dalarna, Borlänge-Sälenbanen ender for øvrigt i Malung i dag. Er sporet til Lesjöfors i dag et blindspor, så er sporet til Mora det ikke – her findes tilknytning til banen til Rättvik og Borlänge, som blev elektrificeret i 1979. Fra Sveg drejede banen til Hede nordvest fra Sveg af, men den er nu nedlagt. Mellem Brunflo og Östersund kører togene på Inlandsbanan på den elektrificerede strækning mellem Storlien, ved grænsen mod Norge, og Sundsvall. Fra Östersund til Gällivare findes der i alt tre tværbaner til »Norra Stambanan« Stockholm-Boden, fra Hoting i Jämtland til Forsmo i Ångermanland, fra Storuman i Lappland til Hall-

Inlandsbanans eneste - og diminutive - tunnel, der umiddelbart virker overflødig, maj 1976. Foto: Matz L. Risberg



Inlandsbanan med angivelse af det nu nedlagte stykke mellem Lesjöfors og Mora. Tegning: Matz L. Risberg

näs i Västerbotten og fra Arvidsjaur i Lappland til Jörn i Västerbotten. Derudover findes der i Jämtland et blindspor fra Ulriksfors til Strömsund, hvor persontrafikken dog ophørte ved overgangen til sommerkoreplanen i 1982.

Inlandsbanan blev bygget færdig i 1937, og da mødtes banebyggere, »rallare«, fra nord og syd lige syd for Jokkmokk, ikke langt fra polarcirklen. Nordvest for Arvidsjaur, i det indre af Lappland, ligger Arjeplog. Her håbede man så stærkt på, at Inlandsbanan skulle føres forbi, at man ligefrem byggede en stationsbygning, som man forærede SJ. Banen kom nu aldrig til Arjeplog, men i mange år opretholdt SJ rutebil- og lastbiltrafik til jernbanetakster. Måske er dette verdens eneste banegård, der aldrig har haft sporforbindelse?

Efter at dampepoken var forbi, er passagertrafikken i hovedsagen blevet besørget af skinnebusser. Første gang jeg rejste på banen, og for så vidt den eneste gang jeg har kørt hele strækningen Östersund–Gällivare, i 1976, var det endnu heldigvis SJs »daddelæske« Y7 og Y8, der stod for trafikken. I dag er det FIAT-byggede motorvogne Y1, der kører på banen. De har en meget blød og behagelig gang, men det er desværre det eneste fordelagtige, der kan siges om disse motorvogne. De er altfor trange, har for svage motorer, og manglen på ventilation medfører, at det meget let bliver alt for varmt om sommeren. Nord for Arvidsjaur kører der kun et togpar i døgnet. Om sommeren er det muligt at rejse hele strækningen Östersund–Gällivare i løbet af én dag, om vinteren derimod er køreplanen mere tilpasset nærtrafikken, og der må gøres natophold i Arvidsjaur, hvis man ønsker at gennemkøre hele strækningen. I halvtredserne var der tale om at indrette nogle bivogne af »daddelæske«-typen til sovevogne, men det blev ved tegningerne. Det ville sandsynligvis have været verdens eneste skinnebussovevogne.

3. Fra tundra til isfri havn

Malmbanan fra Luleå til Narvik, på norsk side kaldet »Ofofbanen«, begyndte som et engelsk privatforetagende under navnet The Swedish and Norwegian Railway. Det engelske selskab gik konkurs i 1889, da var kun delen mellem Gällivare og Luleå malmhavn (Svartön) taget i brug. Anlægget blev overtaget af de svenske og norske statsbaner og i 1902 kunne hele strækningen Narvik–Svartön åbnes for trafik. Den blev indviet i 1903 af Kong Oscar II, der fremdeles var konge for hele Unionen Sverige–Norge. Narvik fik således jernbane 60 år før Bodø.

Banen var den første svenske jernbane, der blev elektrificeret, hvis der ses bort fra forsøg i Stockholm. Strækningen Kiruna–Riksgränsen blev åbnet for elektrisk drift i 1915, strækningen Kiruna–Luleå–Svartön i 1922 og den norske Ofofbane i 1923. Malmtogskørslen og de specielle



Stationsbygningen i Gällivare, maj 1976.

Foto: Matz L. Risberg

lokomotivtyper, der har været brugt i den sammenhæng, egner sig til en særskilt artikel – i denne sammenhæng handler det i hovedsagen om persontrafik over polarcirklen.

Første gang jeg passerede polarcirklen på Malmbanan var med den samme »daddelæske«, som jeg havde rejst i fra Jokkmokk til Gällivare. Den gang gik den til Boden. Men det er hovedsagelig persontog trukket af lokomotiver, der kører på banen. Af eksprestog er der tre: »Lapplands-pilen«, »Nordpilen« og »Polcirkeln«. »Lapplands-pilen« har direkte vogne Narvik–Malmö, Narvik–Göteborg, Kiruna–Malmö og om sommeren Narvik–København. Videre »samlertoget« direkte vogne fra de norrlandske kystbyer til Malmö og Göteborg. »Nordpilen« har siddevogne Narvik–Luleå, sove- og liggevogne Kiruna–Stockholm og sovevogne Luleå–Sundsvall.

(Fortsættes)



Vinterbillede fra Gällivare station omkring 1920, i overgangsperioden mens strækningen til Kiruna var åbnet for elektrisk drift, og elektrificeringsarbejdet fortsatte mod Luleå.
Foto: DSB Jernbanemuseum

Fra postskib til dampfærge

2. del

Af Jan Koed

Anlæggene i land

Etableringen af den nye driftsform på Storebælt med de tilknyttede indretninger for isbådstransporten krævede ganske betydelige anlægsarbejder. Det kan umiddelbart synes paradoksalt, at det var Direktoratet for de jydsk-fyenske Statsbaner, der forestod såvel bygningen af færgerne som anlægsarbejderne på begge sider af bæltet, når det samtidig var bestemt, at det var De sjællandske Statsbaner, der skulle varetage driften. Grunden til denne arbejdsdeling var den enkle, at det var direktør Niels Holst og hans folk vest for Storebælt, der havde været initiativtagerne, og som besad ekspertisen vedrørende færgedrift, mens det af geografiske årsager var mest hensigtsmæssigt at lade statsbanerne øst for Storebælt varetage driften. Samtidig var man midt i processen med at sammensmelte de to statsbaneområder, hvilket skete den 1. oktober 1885, hvor Niels Holst blev udnævnt til generaldirektør for statsbanerne med hovedsæde i København.

Nyborg Dagblad

Mandag den 3. December 1883.

Dampfærgeulykkerne ere endnu ikke forbi og nu lader det til at skulle gaa ud over Dampfærgebroen, idet Færgeren Nr. 1 (Korsør) ved Indløbet igaar Middags tildels ødelagde de 2 Anstødspæle og gjorde anden betydelig Skade paa Brodækket, som vil koste ingen ringe Sum, Naar man ser den anrettede Skade, hvorledes Bjælker og Jernbøiler ere brækkede og bøiede, maa man komme til det Resultat, at Broen er for spinkel anlagt og af en feil Konstruktion til at taale et Tryk af Færgeren, som jo har 1700 Hestes Kraft, da Færgeren jo maa sætte Kraft til for at komme helt hen til Broen. Der toges strax fat paa Istandsættelse af samme af 10 Mand, men det vil vistnok vise sig nødvendigt at konstruere Anløbspælene anderledes, hvis man ikke vil se lignende Uheld gjentage sig stadig.

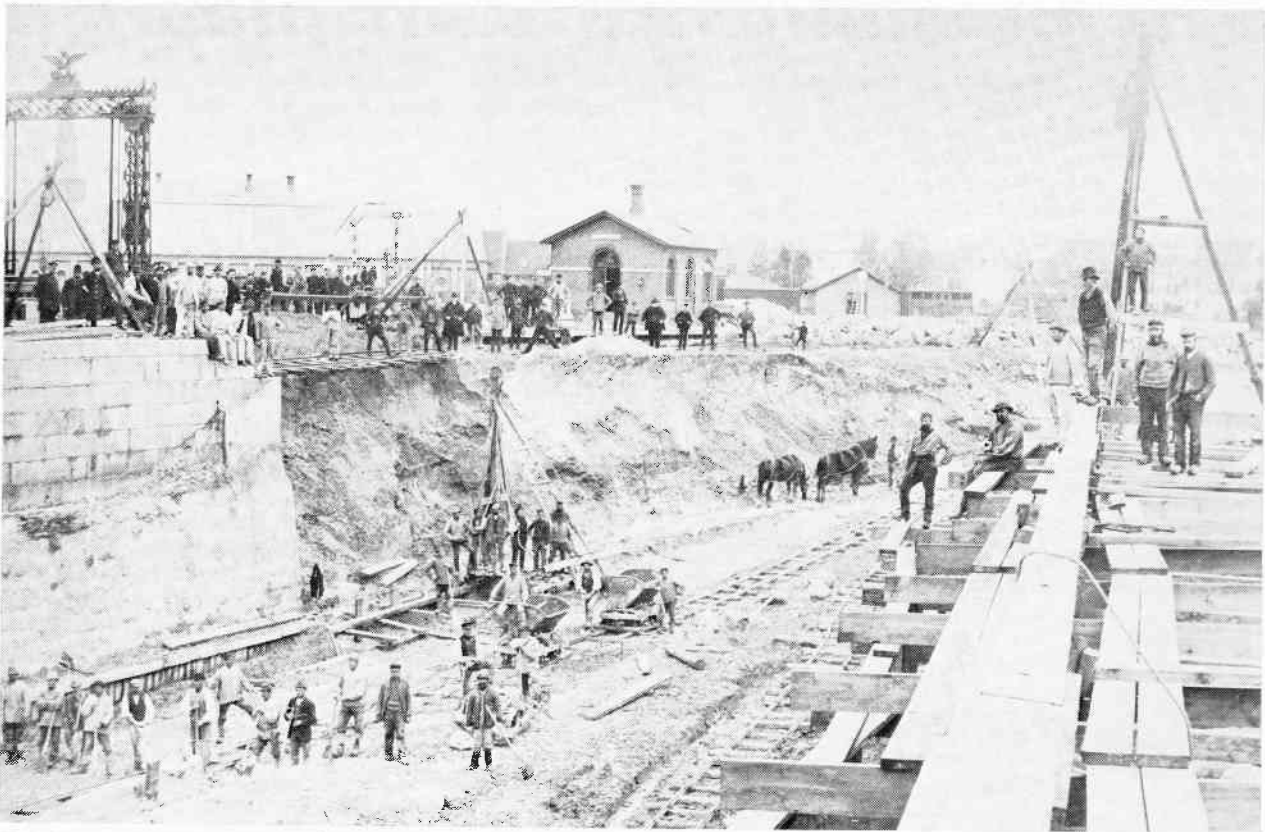
Færgelejet i Nyborg blev anlagt syd for postskibenes anlægskaj, hvortil stationen var blevet flyttet i 1871, seks år efter banens åbning. Adgangsforholdene til færgerne var imidlertid ret u hensigtsmæssige, indtil Nyborgs tredje og nuværende banegård blev bygget i 1891. I Korsør blev der anlagt et forbindelsesspor mellem færgelejet og stationsbygningen, der stammede fra banens åbning i 1856. Når tog med forbindelse til færgerne ankom til Korsør, kørte de først til færgerne og blev derefter rangeret ind på selve stationen. I 1903 blev stationen og færgehavnen smeltet sammen, da den nuværende stationsbygning blev opført.

Til overfarten var knyttet isbådsstationerne ved Halsskov, Knudshoved og Slipshavn samt isbådsetablissementet på Sprogø med et isbådsberedskab bestående af ni isbåde samt 60 isjoller. Banen fra Nyborg til Knudshoved og Slipshavn blev overgivet til driften den 1. april 1883, mens sporet mellem Korsør og Halsskov først var færdigt den 1. november samme år. Administrativt blev anlæggene på Fynssiden henlagt under De sjællandske Statsbaner, idet eftersyn og vedligeholdelse blev udført af De jydsk-fyenske Statsbaner for sjællændernes regning. Når banen blev taget i brug i isvintre, skulle De jydsk-fyenske Statsbaner stille ekstratog til rådighed mod en betaling af kr. 8,00 pr. tog tur/retur mellem Nyborg og Knudshoved eller Slipshavn. Til gengæld gik indtægterne i De sjællandske Statsbaners kasse. Den særlige ekspedition for postdampskibene i Nyborg blev i et og alt betragtet som en lokal sjællandsk station.

Færgedriftens første år

Selv om offentligheden allerede fra starten havde sat næsen op efter at blive befordret i gennemgående personvogne over bæltet, måtte man vente i adskillige år med at opleve denne luksus. Den beskedne overførselskapacitet i færgefartens første år skulle udnyttes til det, færgerne først og fremmest var bestemt for: overførsel af gods uden omladning undervejs. Forbedringerne for passagererne bestod i første omgang i mere komfortable saloner og en roligere sejlads. Først omkring århundredskiftet blev enkelte personvogne overført i nattogsforbindelserne over bæltet.

Den ene daglige sejlads, der blev etableret fra færgefartens åbning den 28. november 1883, blev udvidet til to



Med indsættelsen af flere færger på overfarten var det ikke længere tilstrækkeligt med kun ét færgeleje i hver havn. I Korsør blev det andet færgeleje anlagt i 1887-88, mens det andet leje i Nyborg blev anlagt i 1890. På billedet er udgravningen til dette færgeleje omtrent afsluttet. Til venstre ses galgen til første leje og bagved ligger stationen med sin store perronhal. Foto: DSB Jernbanemuseum

daglige dobbeltture fra den 26. februar 1884. Det ser ud, som om startvanskelighederne med selve færgernes konstruktion var overvundne; derimod havde man problemer med manøvreringen, idet ledeværkerne flere gange blev påsejlet. Aviserne kritiserede statsbanernes teknikere for ikke at have konsulteret det sejlene personale i forbindelse med projekteringen af færgelejernes placering og konstruktion.

Den 24. marts 1884 blev smertensbarnet »Korsør« atter ramt af et alvorligt uheld, da der opstod en heftig brand under dækket på dampfærgeren, som lå i Korsør færgehavn. Snart efter stod samtlige kahytter og andre rum i forskibet i lys lue, og selv om alt disponibelt slukningsmateriel blev sat ind mod ilden, kunne branden kun bekæmpes ved at fylde hele forskibet med vand, hvorefter færgeren sank. Dette medførte atter et længere værftsophold i Malmø.

Fra den 20. august blev sejladsen med færger forsøgsvis udvidet, således at alle tre ture blev sejlet med dampfærgerne. Postdampskibene var dog stadig i beredskab til udførelse af afløser- og ekstratøre.

Betydningen af færgedriften skulle snart vise sig i driftstallene. I det første hele driftsår 1884/85 overførte man 141.339 personer og 21.658 tons gods svarende til ca. 20

vogne om dagen. I driftsåret 1894/95 var tallene vokset til 195.206 personer og 114.453 tons gods, mens de tilsvarende tal omkring århundredskiftet var 443.300 personer og 259.497 tons gods, altså over en ti-dobling i godsmængde på 15 år.

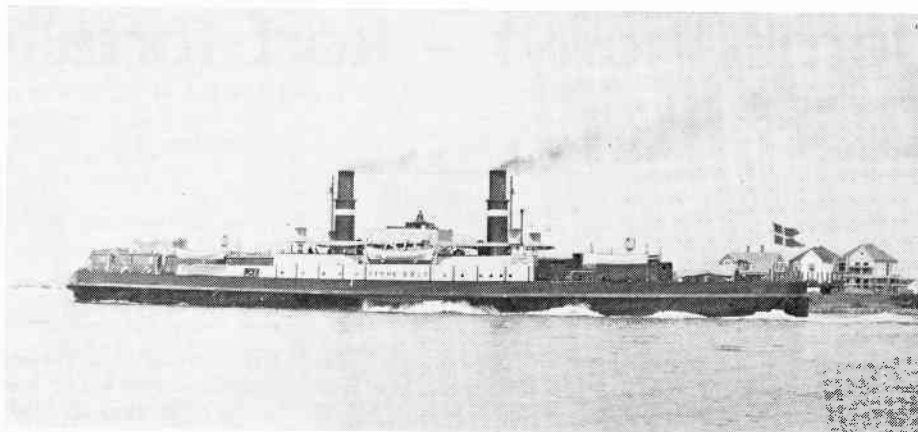
Det blev hurtigt klart, at kapaciteten ikke rakte til med kun to færger, og der blev derfor allerede i 1886 bestilt en ny færge hos Burmeister & Wain. Færgeren fik navnet »Sjælland« og blev sat i drift i 1887. Den var næsten identisk med de to første færger, dog blev sporene på dækket lagt med lidt blødere kurver, således at den stive tre-akslede sjællandske kongevogn kunne overføres med den.

Den sidste hjulfærge til Storebæltsoverfarten, »Store-Bælt«, blev leveret i 1900 ligeledes fra Burmeister & Wain. Den var noget større i dimensionerne end sine ældre søstre, men var i øvrigt indrettet på næsten samme måde.

Med denne første generation færger til Storebæltsoverfarten klarede man trafikken indtil 1908, hvor en ny dampfærge, »Christian IX«, blev sat i fart. Princippet med de to jernbanespor på dækket blev videreført, men udviklingen var nu definitivt løbet fra hjuldampere, og man byggede fra nu af udelukkende skrueskibe.

Den fjerde og sidste hjulfærge på overfarten var »Store-Bælt«, som blev leveret i 1900. Den var noget større end de ældre færger, men var i øvrigt indrettet på samme måde. Et karakteristisk træk ved dens udseende var skorstenene, hvis inderste rør var betydeligt længere end den udvendige kappe.

Foto: DSB Jernbanemuseum



Hjulfærgernes skæbne

De fire hjulfærger opnåede en ganske lang levetid på Storebælt. »Korsør« blev udrangeret i 1923, mens »Nyborg« sejlede helt til 1927, hvor den første tre-sporede motorfærge, »Korsør«, blev sat i fart. For at forøge overfartens kapacitet på en relativ billig måde blev »Sjælland« ombygget og forlænget i 1909, hvilket havde nogle temmelig uheldige konsekvenser, idet farten blev reduceret til maksimalt 11,3 knob, og manøvreegenskaberne blev betydeligt forringet. Efter nogle uheld fik færgen tilnavnet »Storebælts Skræk«. Den forblev dog i drift til 1933. En lignende ombygning var tiltænkt »Korsør«, men det blev fornuftigvis forpurret i sidste øjeblik. I 1930 blev »Store-Bælt« ombygget til reserveautomobilfærge for DSBs første bilfærge »Heimdal«. Berøvet sine jernbanespor sejlede den lejlighedsvis på overfarten indtil 1938, hvor den udrangeredes.

Hjulfærgernes tid var forbi. På Storebælt sejlede nu store, moderne motorfærger med den dobbelte kapacitet på vogndækket og med rummelige og komfortable saloner for et stadig større og mere forvænt publikum. Den ny

tid fik sit markante symbol i lyntoget, som gjorde den gamle drøm om gennemgående rejser over Storebælt til dagligdag.

Kildehenvisninger

Dampfærgeren over Storebælt, Illustreret Tidende nr. 1240, 1. juli 1883.
Danmarks Jernbaner af Martin Buch og C. I. Gomard, bind I, København 1933.

Danske Jernbanefærger af Ib V. Andersen, Signalposten nr. 3 og 4/1971.

Memoirer og Breve XXIV. Nogle Erindringer af Balthasar Münter I, København 1969.

Sove- og spisevogne i Danmark af John Poulsen, København 1980.

Storebælt fra Smakke til Bro af Mogens Lebech og N. C. D. Johnsen, København 1965.

Storebæltsoverfarten 1883 - 1. December - 1933, Dansk Jernbaneblad nr. 1863/1933.

Driftsberetning for de sjællandske Statsbaner, 1883/84, København 1884.

Fortegnelse over Driftsmateriellet. April 1913, København 1913.

Korsør Avis, oktober-december 1883, 30. november 1933.

Nyborg Dagblad, oktober-december 1883.

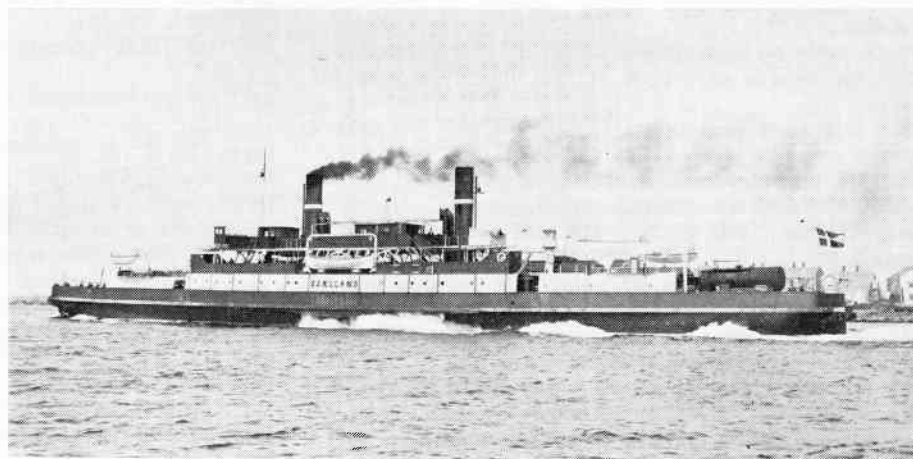
Reiselliste for Kongeriget Danmark, nr. 20/1883.

Tjenstlige Ordre og Meddelelser, Sjællandske Statsbaner 1882-84.

Diverse utrykte kilder fra DSB Jernbanemuseum/København.

22 år efter sin indsættelse i trafikken blev hjulfærgeren »Sjælland« forlænget med 12 m og ombygget således, at salonforholdene blev betydeligt forbedrede. Færgens udseende blev ændret temmelig meget, se 1. del af artiklen i forrige nummer.

Foto: DSB Jernbanemuseum



Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

Rullende materiel

Juli kvartal 1983

Nyt materiel: Fra »Thyssen Industrie AG Henschel« (og underleverandører) er leveret 7 stk. dieselelektriske lokomotiver **ME 1522-1528** (øst). Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 10 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum) **MRD 4267-4276** (vest) og 26 stk. tjenestevogne (svelletransport) **950 1 537 - 950 1 562** (ved genbrug af Gs-vogndele); fra Sverige er indkøbt 2 stk. beholdervogne (brugte) **720 3 125, 129** (privatejede: »Kommunekemi A/S«, Nyborg).

Udrangeringer: 1 stk. elektrisk motorvogn **MM 7709** (efter brand v/ Friheden st. 1/1 1983), 23 stk. dieselelektriske motorvogne **MO 1813, 1816, 1827, 1829, 1835, 1847-1849, 1852, 1855-1857, 1870, 1872, 1875, 1877, 1879, 1886, 1951, 1953, 1957, 1959, 1999** - samt 11 stk. personvogne: **Bgh 29-63, 129, 204, 210 - Bghl 29-63, 145, 146 - Bjh 29-24, 303, 304, 308 - Bvhl 28-21, 267, 268 - Cll 29-26 484.**

Omstationering: **MX 1002-1004** og **MY 1122, 1129** fra øst-til vestområdet.

Omlitring-/nummerering: I forbindelse med ombygning (herunder installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt - 50 hertz)) er **Bfh 27-61 341 - 21-61 350** nu **Bfg 27-44** (med uændrede cifre 9-11); som en forløber for afmontering af A+B styrelledningerne er de 10 stk. Bno-vognes litra ændret til »Bn«.



Status - Efter til- og afgang i juli kvartal bestod vognparken pr. 30. september 1983 af:

937 stk. personvogne (styre- og mellemvogne for S-tog ikke medregnet). Tilgang: Ingen - afgang: 11 vogne (jvf. ovenfor).

97 stk. post- og bagagevogne. Ingen til- eller afgang.

3907 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 141 vogne.

1760 stk. åbne godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 4 vogne.

2032 stk. tjenestevogne. Tilgang: 42 vogne: **950 1, 537-562** »svelletransportvogn« (Bafd.), **951 2, 846-848** »transportvogn« (Mafd.), **980 0, 227, 228, 230** »mandskabsvogn« (Bafd.), **981 2 463** »lagervogn« (Mafd.), **982 2 462** »lagervogn« (APafd.) og 8 stk. af godsvognstype - afgang: 13 vogne: **332** (Bafd.), **794** (APafd.), **961, 965, 966, 977, 980, 987** (alle Bafd.) samt 5 stk. af godsvognstype. (633 stk. af tjenestevognene er af specialtype).

583 stk. privatejede vogne (samt 12 stk. lejet af DSB). Tilgang: 2 vogne (jvf. ovenfor) - afgang: 4 vogne: **070 1 035** (»Kommunekemi A/S«), **070 0, 837, 838** (»Dansk Shell A/S«), **716 5 068** (»Superfos A/S«).

Oktober kvartal 1983

Nyt materiel: Fra »Thyssen Industrie AG Henschel« (og underleverandører) er leveret 2 stk. dieselelektriske lokomotiver **ME 1529** og **1530** (øst). Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 3 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse) **MR 4063, 4064, 4083** (vest) og 6 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum) **MRD 4277-4282** (vest) samt 1 stk. personvogn (2. klasse) **B 20-83 188** (vest): fra Tyskland er indkøbt (og istandsat hos »Scandia-Randers A/S«) 5 stk. bagagevogne **Dm 92-44 040 - 92-44 044** (øst) (tidl. DB 00-43, 140, 698 / 09-42, 951, 956, 954) og 1 stk. postvogn **Pm 90-44 737** (øst) (tidl. DB 00-43 147).

Udrangeringer: 1 stk. dieselhydraulisk rangerlokomotiv **MH 318** - og 8 stk. personvogne: **Bgh 29-63, 109, 117, 123, 211 - Bghl 29-63 148 - Bhs 29-27 826 - Bns 29-84 511** (driftsuheld v/ Stenløse 3.8.1983) - **Cll 29-26 485** (sidste 1940'rne nærtrafikvogn) - samt 1 stk. bagagevogn **Dh 92-68 028.**

Omlitring: 10 stk. personvogne (2. klasse/liggevogn) **Bgc 59-44, 000-006, 010-012** er i forbindelse med ombygning til siddevogne (72 pladser - vaskerum/tjenestekupé bibeholdt) nu **Bgx 29-44** (med uændrede cifre 9-11).



Status - Efter til- og afgang i oktober kvartal bestod vognparken pr. 31. december 1983 af:

930 stk. personvogne (styre- og mellemvogne for S-tog ikke medregnet). Tilgang: 1 vogn - afgang: 8 vogne (jvf. ovenfor).

102 stk. post- og bagagevogne. Tilgang: 6 vogne - afgang: 1 vogn (jvf. ovenfor).

3798 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 109 vogne.

1753 stk. åbne godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 7 vogne.

2017 stk. tjenestevogne. Tilgang: 12 vogne: **951 2, 849, 850** »transportvogn« (Mafd.), **980 0 231** »mandskabsvogn« (Bafd.) og 9 stk. af godsvognstype - afgang: 27 vogne: **419** (APafd.), **713** (Bafd.), **902, 904, 905, 909** (APafd.), **972** (Bafd.) samt 20 stk. af godsvognstype. (629 stk. af tjenestevognene er af specialtype).

567 stk. privatejede vogne (samt 12 stk. lejet af DSB). Tilgang: Ingen - afgang: 16 vogne: **070 1 352, 700 1 354, 724 1 356, 070 1, 366-368, 371, 379** (»BP Olie-Kompagniet A/S«), **070 0, 853, 874** (»Dansk Shell A/S«), **217 6, 017, 064, 243, 245, 083 5 261, 210 0 274** (»Carlsberg Bryggerierne«). NB. »BASF Vitaminfabrik A/S«, Grenå har af »Dansk Shell A/S« købt 5 stk. beholdervogne **720 2 873, 700 0 875, 070 0 876, 700 0 878, 879**, der er omnummereret til: **720 2, 753-757.**

Pr. 31. december rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder m.v.:

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	3
Rangerlokomotiv	1

Motormateriel:

Toglokomotiver	195
Rangerlokomotiver	134
Traktorer	87
Motorvogne	170

Elektrisk materiel:

Motorvogne	283
Bivogne	285

I afsnit »damplokomotiver« omfatter »toglokomotiver«: E 991 – P 917 – R 963; »rangerlokomotiv« er F 441.

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: 30 ME – 4 MV – 45 MX – 55 MY – 61 MZ; »rangerlokomotiver«: 117 MH – 17 MT; »traktorer«: 44 »Ardelt-type« – 40 »Köf-type« – 1 benzinmekanisk og 2 dieselmekaniske »småtraktorer«; »motorvogne«: 11 MA – 13 MO – 64 MR – 82 MRD.

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: 8 MC – 210 MM – 65 MU; »bivogne«: 8 FC – 212 FS – 65 FU.



Pr. 1. januar 1984 var følgende rullende materiel i ordre:

- 10 stk. elektriske lokomotiver, litra **EA 3001–3010**,
- 7 stk. diesel elektriske lokomotiver, litra **ME 1531–1537**,
- 7 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum), litra **ML 4901–4907**,
- 33 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse), litra **MR 4065–4082, 4085–4099**,
- 15 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum), litra **MRD 4285–4299**,

12 stk. elektriske motorvogne (2. klasse), litra **MC 6509–6520**,

5 stk. personvogne (bivogne for litra ML – 2. klasse), litra **FL 7901–7905**,

12 stk. personvogne (bivogne m/ styrerum for litra MC – 2. klasse), litra **FC 6009–6020**,

20 stk. svellertransportvogne **950 1 563 – 950 1 582**.



Hos »Scandia-Randers A/s« er der ultimo november 1983 bestilt yderligere 15 stk. dieselhydrauliske motorvogne, litra **MR 4085–4099** og 15 stk. litra **MRD 4285–4299**; de 15 togsæt vil blive leveret i perioden januar–august 1985, og der er taget option på yderligere 7 togsæt. En konsekvens af denne bestilling er, at 43 stk. Bg og 20 stk. Bv kan ud-rangeres senest fra »K 86«, hvor dampopvarmning af pas-sagertog i vestområdet kan bortfalde. Mindrebehovet for personvogne har allerede medført, at kun 10 af de 12 stk. Bgc-vogne omdannes til litra Bgx.

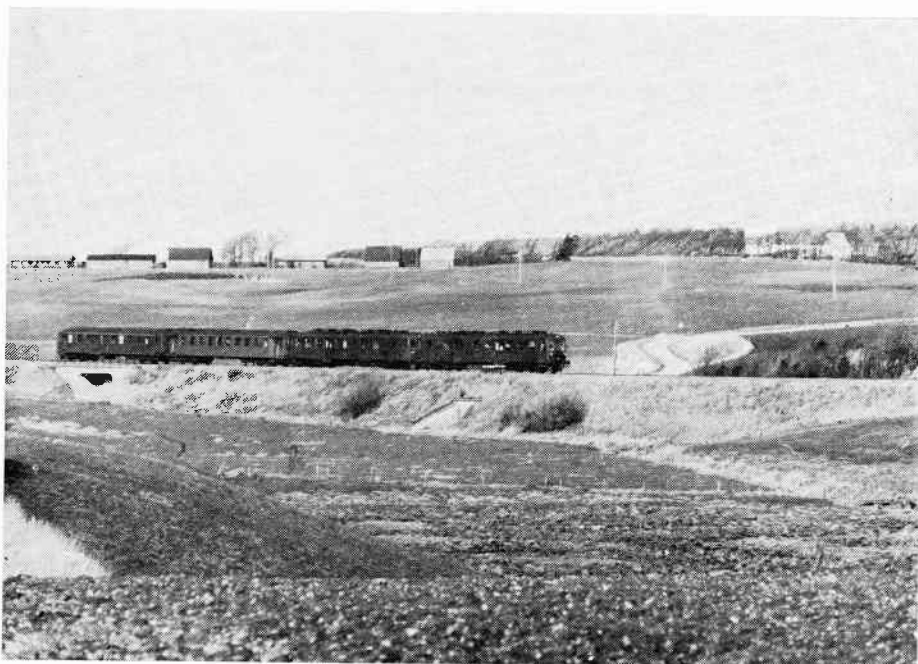
Renovering af MA-lyntogene

På grundlag af en beslutning i DSBs direktion nedsatte Maskinafdelingen i juli måned 1983 en arbejdsgruppe med det formål at få beskrevet omfang og omkostninger ved at levetidsforlænge MA-lyntogene til 1993. Derudover var det pålagt gruppen – i samarbejde med »Serviceprofil 84« – at fremkomme med et forslag til og gennemførelse af ændret aptering af MA-lyntogene inden »K 84«.

Arbejdsgruppen kunne allerede udsende statusrapport en af de første dage i september; rapporten var opdelt i en fase 1 omhandlende aptering og indretning af MA-lyntogene inden »K 84« – og en fase 2, der omhandlede generel vedligeholdelse af MA-lyntogene og større ændringsarbejder, der skal sikre levetidsforlængelsen til 1993.

Direktionen godkendte den 20. september 1983, at fase 1 kunne iværksættes, og at Maskinafdelingen arbejder videre med detailplanlægning og konsekvensberegning af

I løbet af 1983 skete en omfattende udrangering af ældre personvogns-materiel i forbindelse med indstilling af driften med MO-vogne i vestområdet. Toget, der her passerer Ydby kirke den 11. marts 1983, består af enheder, der nu alle er udrangeret. Det drejer sig om MO 1835, 1886, CII 29-26491 og Bhs 29-27829. Foto: Mikael Christensen



fase 2. Fase 1 udføres hos »Scandia-Randers A/S«, idet »Centralværkstedet i København« ikke pt. har den fornødne kapacitet. 9 stk. motorvogne og 26 stk. mellemvogne (personvogne) skal være moderniseret inden den 3. juni 1984 – og resten (2 motorvogne og 6 mellemvogne) snarest derefter. DSB kunne præsentere det første togsæt for offentligheden ved en rundtur på »lyntogsstrækningerne« i dagene 3.–5. januar 1984.

Arbejdet i **fase 1** omfatter:

Møbler i samtlige vogne udskiftes efter behov, resterende møbler ompolstres, alt i nuværende design, men i nye blå og røde farver, ligeledes indsættes der nye klapborde (2. kl.). I forbindelse med renoveringen anskaffes et ekstra sæt møbler, der senere skal anvendes ved togsættens almindelige vedligeholdelse på depotværksted Helgoland. Møblerne betrækkes med brandhæmmende materialer. Pladsreserveringsholdere og fodhvilere anvendes uændret. **Gardiner:** Der anskaffes gardinstænger og gardiner i nyt design med samme udførelse som i prototypelyntoget.

Tæpper: I samtlige mellemvogne pålægges tæpper som i prototypelyntoget, men blå.

Bagageplads: I BM- og BS-vogne findes pt. et rum monteret med frakkekroge, der ikke benyttes til sit formål. Ved montering af hylder opnås bedre bagageplads. I MA-vognen nedlægges den ene af kupeerne samt toilettet for at skaffe plads til cykler, barnevogne og bagage.

Lofte: og belysning: Lofterne i samtlige vogne males i nye farver, og nye blændefri lysstofarmaturer opsættes, hvilket giver en bedre lysfordeling i vognen.

Toiletter: For at give toiletterne en tiltrængt og nødvendig fornyelse, og samtidig gøre dem mere rengøringsvenlige med mindre lugtgæner til følge, udskiftes de eksisterende med komponenter som i MR-toget, Pusleborde, i princippet som anvendt i prototypelyntoget, indbygges samtidig.

Affaldsbeholdere udskiftes med en type, der er større, bedre og mere vedligeholdelsesvenlig, som de, der anvendes i MR-toget.

Kiosk: Der foretages mindre justeringer af installationerne

i kiosken, således at »DSB togservice« kan tilbyde samme varesortiment som i prototypelyntoget – dette omfatter: 1) Mikrobølgeovn, 2) Køleskab, 3) Kølemontre og 4) Udsugning.

Monttelefon etableres på 2. klasse, idet hidtidig telefonboks inddrages til udvidelse af kiosk-arealet.

Borde: På 1. kl. monteres borde af type som i prototypelyntoget.

Portiere: Mellem vognene er monteret en portiere. Denne udskiftes generelt med en i en farve, der indgår bedre i togets design.

Togets bemaling ændres til sølvgrå med røde påskrifter med særligt stort DSB logo på motorvognene. Længdestriberne bortfalder, men servicevognen (litra BMk) påmales røde lodrette striber ud for kioskafsnittet.

Salon (konferencekupé) indrettes i fuld vognbredde i den ende af 1. klasse, der ligger nærmest motorvognen. Dette sker ved inddragelse af 2 kupeer med tilhørende sidegangs-afsnit. Det herved frigjorte areal møbleres med 8 løse armstole (Børge Mogensen) og 3 løse borde med henblik på hurtig ommøblering efter behov, gerne undervejs. Salonen kan derfor udlejes som konferencekupé eller sælges som normale pladser.

Radio i tog: Indbygning af radio og forstærkeranlæg for program 3 med det formål at kunne afspille timenyheder på eksisterende kommunikationshøjttaleranlæg.

Den samlede omkostning andrager ca. 16 mio. kr.

Fase 2 omfatter hovedeftersyn af 1 MA og 13 mellemvogne, da disse vogne endnu ikke har fået hovedeftersyn siden deres levering 1963–66. Derudover skal der udføres et mindre hovedeftersyn på 10 MA og 19 mellemvogne for at sikre levetidsforlængelsen til 1993.

I forbindelse med ovennævnte vil der også blive arbejdet videre med serviceprofilprojektets ønsker om indretning af bl.a. Video/Radio, handicapfaciliteter, ændret kiosk som i prototypelyntoget m.m. Ovennævnte aktiviteter påregnes udført i perioden 1984–87.



Som et ydre tegn på lyntogenes særlige komfort og øvrige egenart får de nu igen deres egen specielle farve: sølv med DSB bomærke malet på siden i kæmpeformat.

Foto: DSB

Renovering af personvogne – gruppe 1 fjern – fortsætter

Den første kontrakt, der omfattede 90 vogne (10 A, 4 AB, 61 B, 10 Bk og 5 BD), er udført. Den 2. kontrakt, der ligeledes omfatter 90 vogne (12 A, 11 AB, 47 B, 10 Bk og 10 BD), er godt i gang, med de første vogne allerede afleverede; programmet afsluttes omkring september 1984 og afløses af en 3. kontrakt omfattende 87 vogne, således at samtlige 267 vogne (dvs. alle vogne med undtagelse af de senest leverede 36 B-vogne (155–188 + 189 (tidl. 129) + 340 (tidl. 317)) er renoverede i 1985 i overensstemmelse med beskrivelsen i »jernbanen« nr. 1/1983 – side 16/17 (de 36 B-vogne er »født« med de nævnte forbedringer/ændringer). Renoveringsprogrammet blev i øvrigt fr.o. m. den 14. vogn udvidet til at omfatte 1) revision (samtlige vogne), 2) afslibning af vognsider og gavl til blank plade før opmaling, 3) udskæring i sideplade under vinduer foretaget ved plasmaskæring, som kvalitetsmæssigt giver bedre resultat og 4) behandling af vinduesåbninger efter ny metode, som udelukker muligheden for fornyede rustangreb. (På et mindre antal vogne er taget endvidere sandblæst og opmalet for imødegåelse af rustangreb). Merarbejderne medfører en længere gennemløbstid, hvorfor »Scandia har disponeret over 18 vogne ad gangen for at holde leveringstakten på én vogn afleveret hveranden arbejdsdag.



De renoverede vogne har som bekendt fået monteret automatisk dørlukning med central betjening, derudover er dørene forsynet med

- dørblokering, hvorved dørhåndtagene er uvirksomme ude- og indefra ved hastighed over 10 km/h, og dørene er fastlåst,
- automatisk gentagelse af dørlukningen, når hastigheden overstiger 25 km/h. Eventuelt åbentstående døre vil herved blive lukket,
- døråbningshjælp i håndtaget. Aktiveres ved betjening af håndtaget,
- automatisk fastlåsning af døre i åben stilling under stationsophold. Automatikken frigives, når lukkeprocessen indledes,
- nødhåndtag over hvert dørparti. Ved betjening kan dørene uhindret åbnes.

Vognene er let genkendelige, idet der er monteret dørmeldelamper i den ene vognende. Herudover vil disse vogne indtil videre på indersiden af udgangsdørene være forsynet med gule mærkater med sort påtryk »Automatisk dørlukning«.

8 stk. Ag-vogne (muligvis samtlige 12 stk.) skal ligeledes gennemgå en omfattende renovering hos »Scandia-Randers A/S« som et led i operation »Serviceprofil 84«. Vognene skifter helt udseende, idet de forsynes med nye letmetalvinduesrammer; den indvendige modernisering omfatter, foruden ny type betræk på møbler, nye tæpper m.v. samt total udskiftning af toiletter. Da vognene ikke kan und-

væres i driften, har DSB måttet leje 8 DB Am-vogne indtil videre.

Under overvejelse er renoveringsprogrammer for ca. 200 gruppe 1 nærtrafikvogne, de 15 først leverede P-vogne samt for 20 Bf-, 8 Bfg- og 4 BDg-vogne. De sidstnævnte 32 vogne skal anvendes i særlige bådtoget, der skal køre mellem København og Kalundborg i forbindelse med indsættelsen af de to storfærger på »Hurtigruten«. For at gøre rejsen attraktiv forudsættes, at der skal ske en højnelse af materielstandarden i togene, der oprangeres af 5 Bf – 1 BDg – 2 Af. Af-vognen er nuværende litra Bfg, der atter skal »opklasseres« i forbindelse med renoveringen (ny sofa-konstruktion); BDg-vognene indrettes med kupé (muligvis kiosk) for »DSB togservice«; i bagageafdelingen skal kunne beføres cykler – og samtlige vogne får nye drejefoldedøre med automatisk dørlukning (og åbningshjælp) og automatik i gavlskydedørene (en detalje, det overvejes at indføre på alle nyere vogne) samt udelukkende el-varme, idet bådtoget skal fremføres af litra ME eller MZ. Der er forlydender fremme om, at »bådtogetsmaterialet« skal gives en »havblå« farve, en idé, der ikke kan undgå at give visse driftsmæssige problemer.

Ved årsskiftet var i øvrigt 12 stk. ud af de 20 Bf-vogne ude af drift på grund af rustskader m.v. Samtlige vogne (de øvrige, når de forfalder til revision o.lign.) vil blive langtidskonserveret på »Centralværkstedet i Århus« og hensat på Langå station, indtil de ovennævnte renoveringsarbejder kan påbegyndes.



De første renoverede Dm- og Pm-vogne er afgivet til drift; det er stadig hensigten at istandsætte 14 stk. bagagevogne (se »jernbanen« nr. 1/1983 – side 17), medens antallet af postvogne foreløbig er reduceret til 10 stk. (Pm 90–44 730 – 90–44 739). DSB har i øvrigt i efteråret 1983 indkøbt yderligere 10 postvogne fra »Deutsche Bundespost«, hvilket bringer antallet op på 44. Heraf vil 11 blive omdannet til bagagevogne, litra Dm, 10 omdannes til postvogne, litra Pm, 4 indrettes som hjælpevogne (et arbejde, der må afvente de fornødne værkstedsressourcer), 1 indrettes som »målevogn« (for afprøvning af el-lokomotiver m.v.), 2 er ophugget og 16 er hensat (i afventen på afgørelse om yderligere behov for postvogne).

En status over anvendelsen af de fra det fallerede selskab »IAC-Apfelpfeil-Waggon Betriebsgesellschaft« indkøbte 29 vogne viser, at af de 22 indkøbte liggevogne (Bcüm/Bcm og WL (officersliggevogn)) er de 12 stk. sat i drift som litra Bcm, 3 er reserveret til brug som konference- og udflugtsvogne, og 7 er ophugget; de 2 vogne af specialtype (Bümk – personalevogn hhv. kinovogn) er sat i drift som »målevogn for Elektrotjenesten« hhv. reserveret til brug som »værkstedsvogn for Maskinafdelingen« – og af de 5 bagagevogne (Dms) er 3 stk. sat i drift som litra Dm, 1 er disponibel for indretning som tjenestevogn og 1 er ophugget.

Faste anlæg

Skanderborg station

I løbet af efteråret 1983 afsluttedes den næsten totale fornyelse af Skanderborg station med tilhørende omgivelser, der blev indledt for en årrække siden.

Udgangspunktet for dette arbejde var, at stationsanlægget var stærkt nedslidt, og at sporanlægget skulle forenkles af hensyn til en forøgelse af hastigheden i de gennemgående hovedspor til 130 km/h. Det var påregnet ikke at røre hovedbygningen, uanset at gangvejen for publikum herfra til perronerne ville blive relativt lang. Imidlertid udtrykte P&T interesse for etablering af et nyt banegårds-posthus, hvilket blev indgangen til den »helhedsløsning«, hvori tillige Skanderborg kommune og Århus amt har været deltagere. Efter et forudgående arbejde i en tekniker-gruppe med repræsentanter for Skanderborg kommune, Århus amtskommune, P&T og DSB blev der i 1978 indgået overenskomst mellem de nævnte parter om anlæg af en ny P&T-bygning, rutebilstation, stationsforplads, parkeringsplads og vejanlæg samt ny stationsbygning med tilhørende ændringer af spor- og perronanlæg ved Skanderborg station.

Arbejdet med ombygning af spor- og perronanlæg samt af stationen blev påbegyndt i 1978 – og kunne afsluttes i september og oktober 1983. Den hidtidige hovedbygning blev nedrevet i juli-september 1983, og den nye bygning blev færdig i august, catering-delen lidt senere. Perrontunnelen kunne ibrugtages i juni, det nye stationssikringsanlæg var færdigt den 7. juni 1983, og det nye banegårdsposthus færdigt til indflytning den 1. oktober. Forpladsen og rutebilstationen blev taget partielt i brug sidst i juni.

Samtlige arbejder i forbindelse med fornyelsen af stationen og dennes omgivelser skulle være færdige til oktober



Skanderborg station i juni 1983. Endnu er den gamle stationsbygning til højre i billedet i brug.
Foto: Jens Koefoed

1983, samtidig med at Skanderborg by fejrede sit 400 års jubilæum, men indtil dette skrivende øjeblik har der ikke været afholdt nogen indvielsesceremoni.

DSBs totale investering i Skanderborg stations ombygning beløber sig til godt 50 mio. kr.

Eftersyns- og vaskehaller i Nykøbing F. og Kalundborg

DSB indviede den 1. og 2. november 1983 nye anlæg til vedligeholdelse og vask af personvogne placeret i henholdsvis Nykøbing F. og Kalundborg. Anlæggene består af en eftersynshal og en vaskehal samt værksted, lager og velfærdsfaciliteter. Her vil kunne foretages tekniske eftersyn af vognene, og samtidig vil der kunne udføres reparationsarbejder, så man undgår at indsende vognene til »Centralværkstedet i København«. Hertil kommer indvendig rengøring af vognene og udvendig vask. Det er første gang, DSB får et indendørs vaskeanlæg, og det betyder, at der kan foretages vask af vognene også i vintermånederne.

I alt 80 vogne i regionaltrafikken øst for Storebælt vil få hjemsted i Nykøbing F. og 115 i Kalundborg. Det er vogne, der kører i lukkede løb. Til hvert af anlæggene er knyttet et personale på 23, hovedsagelig håndværkere og vognopsynsmænd. Hvert anlæg har kostet ca. 17 mio. kr.

Overfarter

Storebælt

Jernbanetrafikken over Storebælt er i dag primært baseret på tre store færger, hvortil der imidlertid kun er ét bredt leje i hver af havnene i Korsør på Sjællandssiden og Nyborg på Fynssiden, hvilket selvsagt giver et sårbart system. Overførsel af biler på Storebælt finder som bekendt sted på Halsskov-Knudshovedoverfarten.

En eventuel udbygning af de faste anlæg i de to havne har afventet Folketingets beslutning i spørgsmålet om etablering af en fast forbindelse over Storebælt. I rapporten om »Trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark« udsendt af »Ministeriet for offentlige Arbejder« i december 1982, er indeholdt en beskrivelse af færgeudbygningen

UDSALG

Spar indtil 65%!

For fuld damp! Lokomotivførerhistorier af Hans Gerner Christiansen. 100 s. Før kr. 60,00 / nu kr. 29,50.

En kystbanepiges notater af Birgit Gents. 176 s. 20 ill. lb. Før kr. 88,00 / nu kr. 39,50. Hft. Før kr. 73,00 / nu kr. 36,50.

Jernbaneminder fra Sønderjylland af Niels Jensen. 48 s. Ca. 60 fot. Før kr. 78,00 / nu kr. 26,50.

Sporvogne og omnibusser trukket af heste, damp og el af Gunnar Knudsen. Illustrationer fra århundredskiftets billedblade. 160 s. 200 ill. Stort format, ib. Før kr. 168,50 / nu kr. 55,00.

Nyborg-Ringe-Fåborg Banen af L. Viinholt-Nielsen. 232 s. 125 fot. & ill. Før kr. 146,40 / nu kr. 73,20.

Linie 14 af Niels Kr. Zeeberg. Trafik ad Strandvejen til Klampenborg. 72 s. 8 farvefot. 29 fot. Normalt 72,00 / nu kr. 44,00 (kort tid – begrænset antal).

Også udsalg af udenlandske bøger og blade, bl.a.:

Early Railway Prints. A Social History of the Railways from 1825 to 1850 af Gareth Rees. Enestående og smukke billeder fra de engelske jernbaners første år.

128 s. 35 farveill. 67 ill. 1 kort. 22x28½ cm ib. Kr. 261,00 / Nu kr. 115,00.



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat

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

på Storebælt som alternativ til en fast forbindelse. Dette forslag indebærer en hurtig **udflytning af banetrafikken fra Nyborg til Knudshoved** på Fynssiden som første trin i en udbygning frem mod en sammenlægning af Storebælts-overfarterne. Anlægget vil kunne ibrugtages knapt seks år efter, at en endelig beslutning om projektets gennemførelse foreligger.

Denne udflytning gælder alene for passagertrafikken, således at godstog fortsat overføres på Korsør-Nyborg-overfarten.

Udflytningen til Knudshoved vil reducere sejlrutens længde med ca. 25%, hvilket giver en driftsbesparelse på ca. 35 mio. kr. pr. år samt mulighed for at opfange eventuelle forsinkelser. I Knudshoved skal færgen udvides, foreløbig med ét bredt jernbanefærgeleje, der – sammen med landanlæggene – er forberedt for bl.a. en senere vejtilslutning i forbindelse med sammenlægningen af jernbane- og biloverfarterne. På Fyn anlægges mellem Nyborg og Knudshoved en ca. 4 km lang dobbeltsporet bane. Nyborg station opretholdes for lokaltrafik. Udgifterne i forbindelse med udflytningen er anslået til ca. 700 mio. kr.

Andet trin hen imod sammenlægning af overfarten vil være anskaffelse af en ny færge til biloverfarten. Færgen bliver en kombineret jernbane- og bilfærge, men den vil i første omgang alene blive anvendt til overførsel af biler. I hver af de nuværende bilfærgeløbs anlægges samtidig et nyt leje, forberedt for senere sportilslutning. Der regnes også i denne etape med udgifter på omkring 700 mio. kr.

Tredie og sidste trin omfatter anlæg på Sjælland af en banelinie fra den nuværende vest for Svenstrup til Halskov med tilhørende stationsanlæg, og de nuværende tre færger ombygges til »kombifærger«. Udgifterne skønnes at blive 600-700 mio. kr.

Med trin 3 er sammenlægningen af overfarterne etableret. Den videre udbygning heraf med yderligere kombifærger – og dermed lejeinvesteringer – vil primært afhænge af fornyelsesbehovet for de sidste smalle færger.

Århus-Kalundborgoverfarten

Folketingets finansudvalg besluttede på mødet den 17. august 1983 efter indstilling fra regeringen at bevilge 883 mio. kr. til bygning af to færger til Århus-Kalundborg-overfarten. Hermed besluttede finansudvalget samtidig at følge regeringens indstilling om at bygge begge færger på » $\frac{1}{2}$ Nakskov Skibsværft«. Leveringen af de to nye færger er fastlagt til efteråret 1985 henholdsvis foråret 1986.

Finansudvalget bevilgede samtidig 110 mio. kr. i alt til ændring af havne og landfaciliteter i Århus og Kalundborg. I begge havne vil det være Samsøfærgelejerne, der ændres således, at de kan anløbes af de nye færger. For så vidt angår forholdene i Århus, er det på et møde i juni 1983 mellem borgmesteren, havnedirektøren og DSBs generaldirektør aftalt, at en første udbygning baseres på indretning af nyt færgeleje i det hidtidige Samsøleje og udnyttelse af bestående havnearealer ved færgepien til opmarchplads m.v. I erkendelse af de trange pladsforhold aftales det samtidig, at en eventuel senere videreudbygning af anlæggene skal ske ved påfyldning af et tilstødende havnebassin.



Elprojektet

Arbejdet på første etape af DSBs elektrificeringsprojekt – Helsingør-Rungsted Kyst – er nu godt i gang, og 1.065 km jernbanestrækning skal forsynes med el inden år 2000. De samlede udgifter bliver ca. 5,6 mia. kr. i dagens priser. Nedenfor gives en status for anlægsarbejderne ved årsskiftet 1983/84.

DSB har i øvrigt fremstillet en brochure og en plakat om elprojektet. Plakaten vil fremover kunne ses på de større stationer i hele landet, mens brochuren fremlægges på alle kystbanestationer og større stationer på Sjælland og Lolland/Falster. Grafikerne Peter Blay har designet både plakat og elprojektets bomærke (se ovenfor). Bomærket vil fremover forekomme overalt, hvor DSB er i gang med arbejder i forbindelse med elektrificeringen.

Status for profilarbejder: Hele projektet omfatter forhøjelse af fritrumsprofilen under 322 af i alt 485 broer over jernbanen på strækninger, der skal elektrificeres. Af disse 322 broer er der 7 på prøvestrækningen, 21 i alt på Kystbanen og 57 i alt mellem Helsingør og Korsør.

Københavns S-bane 1934 - 1984

Udkommer i april i forbindelse med jubilæet. Skildrer S-banens forhistorie, anlæg og drift. Linienettets og køreplanens udvikling, billetter og takster samt faste anlæg og stationer.

Indeholder komplet materieltegnelse. Ca. 100 ill., som næsten alle ikke har været offentliggjort før. Omslag i farver. 112 sider, format 17 x 25 cm, pris kr. 98,- (+ eksp. og porto kr. 12,-).

Forudbestil: ved bestilling direkte fra forlag inden 15. marts 1984 fås S-togs-bogen for kr. 75,- (+ eksp. og porto kr. 12,-). Bestilles ved at indsætte beløbet på

Giro 1 52 56 62
Bane Bøger
Løvsangervej 98
4000 Roskilde



af John Poulsen
med afsnit af:
N. Zeeberg, P. Thomassen
og J. O. Christensen

**bane
bøger**

Af profilarbejderne er der nu fuldført 14 arbejder på Kystbanen og 7 arbejder på Vestbanen. Ved udgangen af 1983 manglede der på kystbanen kun profilarbejderne under komplekset ved Vesterbrogade og Gammel Kongevej og ind under Østre Parallelgade ved Hovedbanegården samt Tietgensbroen syd for Hovedbanegården. Profilarbejderne i Hovedbanegårdsområdet udføres i løbet af 1984.

Profilarbejderne holder tidsplanen og er for visse anlægs vedkommende i god tid forud for de øvrige anlægsarbejder. På grund af anvendelsen af avancerede engelske køreledningskonstruktioner med specielle broophæng er det lykkedes at reducere omkostningerne til profilarbejder. På Kystbanen er det på denne måde lykkedes at bevare Ingeniørbroen ved Svanemøllens kaserne, hvilket giver en besparelse på i alt ca. 3 mio. kr., at undgå ændringer i profilet i Boulevardtunnelen samt at reducere omkostningerne til løsning af profilproblemerne omkring Hovedbanegården.

Status for strømforsyningsanlæg: Strømforsyningen med 25 kV skal i østområdet ske fra 8 strømforsyningsanlæg. Hvert strømforsyningsanlæg består af to transformatorer, der forbindes med to kabler med hver sin tracé til en fordelingsstation med koblingsanlæg umiddelbart i nærheden af banen.

Kystbanen skal strømforsynes fra et anlæg ved Kokkedal bestående af to transformatorer installeret på NESAs transformatorstation ved Stasevang, der gennem to kabler er forbundet med fordelingsstationen på banens østside lige i nærheden af en ny fodgængerbro ved Kirstinedalsvej. De to transformatorer til Stasevang ankom i januar/februar måned 1983 fra »Strömberg« i Vasa, Finland. Transformerne er installeret på fundamenterne, og NESA har færdiggjort højspændingsanlægget på transformatorstationen. De to kabelforbindelser imellem Stasevang og Kystbanen blev nedlagt af NESA allerede i 1982. Betonelementhuset til fordelingsstationen blev rejst i februar 1983, og

montagen af højspændingsanlægget blev færdigt i september 1983, så det kan prøves, før der påregnes sat spænding på den første del af køreledningsanlægget, hvilket sker omkring april/maj 1984.

Udgifterne til strømforsyningsanlæggene holder sig inden for budgetterne.

Status for køreledningsanlæg: Køreledningsanlægget på prøvestrækningen udføres på en udviklingskontrakt med et konsortium benævnt »Elcon« bestående af »Monberg & Thorsen A/S« og ER-Electric A/S«. Endvidere arbejder »Jydsk Betonelementfabrik A/S« i Kolding med udviklingen af en betonmast, »Ib Andersen Industri A/S« i Langeskov på Fyn arbejder med udviklingen af en mast i cortenstål. Endelig har »Per Aarsleff A/S« i Århus i samarbejde med »KH-Beton A/S« udviklet materiel til funderingspæle til fundering af masterne. Udviklingsprojektet er resulteret i udviklingen af et DSB-køreledningssystem baseret på det engelske system for 25 kV vekselstrømsdrift op til 200 km/h og med lav konstruktionshøjde under broer, svenske gennemrationaliserede arbejdsmetoder og med konstruktioner tilpasset DSBs designpolitik.

Designindsatsen er koncentreret om udformningen af masterne med isolatorer og udliggere samt udformningen af portalmaster på stationsområder. Specielt på portalmasterne er der ofret megen omhu på grund af de uheldige designmæssige konsekvenser af anvendelsen af portalmaster på Hellerup station. Der arbejdes med to hovedtyper for master, en grå betonmast og en stålmast i cortenstål. Der afprøves to typer isolatorer, en grå porcelænsisolator og en grøn glasisolator. Da produktionen af isolatorer for nylig er standset i Danmark, er DSB her bundet til priser og leveringsmuligheder på verdensmarkedet. For portalmasterne satses der på en smuk konstruktion i rør med trekantformede ben og overliggere. Den første portal blev rejst med helikopter på Helsingør station den 18. februar 1984.

Allerede den 28. maj 1983 var køreledningerne ophængt i elmasterne på Humlebæk station. Masten er udført af cortenstål, og der er anvendt isolatorer af grønt glas.

Foto: Jan Forslund



Der skal rejses i alt 760 enkeltmaster og 31 portalmaster på prøvestrækningen. I efteråret 1982 monteredes der køreledning på 3 km af masterne omkring Humlebæk station på det vestlige Kystbanespor. I marts måned 1983 indledte »Elcon« montage af køreledningsanlæg mellem Kokkedal og Nivå. Arbejdet med rejsningen af resten af masterne påbegyndtes i maj 1983, og arbejdet med ledningsmontage afsluttes i løbet af februar 1984. Køreledningsanlægget er således færdigt på prøvestrækningen ca. ½ år forud for leveringen af lokomotiverne.

Udgifterne til køreledningsanlægget på prøvestrækningen inkl. udviklingsomkostningerne holder sig inden for de oprindeligt afsatte budgetter til prøvestrækningens køreledningsanlæg, der var baseret på samme km-pris for denne strækning, som den øvrige del af Sjælland.

Status for immunisering af sikrings- og teleanlæg: Det nye strækningkabel på prøvestrækningen er nedlagt sammen med et lyslederkabel til forsøg med denne nye teknik. Elektrotjenesten har splidset kablet og forbundet det til signalanlæggene og teleanlæggene langs med strækningen. Immuniseringsarbejderne på signal- og sporisolationskredsløbene er igangsat i marken og påregnes at være færdige tidligt i 1984.

Der er konstateret forøgede udgifter til immunisering af sikringsanlæggene, men på grund af besparelsen inden for andre anlægselementer overholdes de samlede rammer for projektets anlægsudgifter.



Driftsforhold

Strækningshastighed 140 km/h

Siden 1964 er MA-lyntog blevet fremført med 140 km/h på visse strækninger. Den tekniske udvikling og den gennem årene foretagne modernisering af sporanlæg og sikrings- og signalanlæg har muliggjort at også andre tog fra den 1. september 1983 fik mulighed for at **øge hastigheden til 140 km/h.**

Da køreplanen fortsat tager udgangspunkt i 120 km/h som største tilladte hastighed, vil hastighedsforøgelsen i første omgang kun blive anvendt som en regularitetsfremmende foranstaltning, men det vil fra »K 86/87« være muligt at anvende 140 km/h i køreplanlægningen. Ved at forøge hastigheden til 140 km/h vil et Ic-tog kunne nedsætte køretiden mellem København og Århus med ca. 12 minutter. I forbindelse med ibrugtagning af el-traktion er der tale om en endnu større tidsgevinst, fordi el-traktionens gode accelerationsevne bedre kan udnytte hastighedsområdet over 120 km/h. Således vil forskellen på køretiderne mellem MZ 120 km/h og EA 140 km/h over strækningen København-Århus med nuværende Ic-standsningensmønster være på ca. 24 minutter.

Hastigheden kan foreløbig kun øges på dobbeltsporede strækninger, hvor forsignaling sker gennem hovedsignaler (= automatisk linieblok) og med en signalfastid svarende til 1.200 meter bremsevej. Der er således tale om strækningerne:

København – Korsør
Ringsted – Næstved
Nyborg – Fredericia
Fredericia – Randers
Fredericia – Lunderskov

Hastighedsforøgelsen nødvendiggør, at visse tekniske forhold tilgodeses. Det betyder bl.a. ændring af dødmandskontrollens kvitteringsfrekvens, ændring af lokomotivers løbeegenskaber og omgearing samt udvidet bogieeftersyn på personvogne. Endvidere skal spor i overbygning V udskiftes, og sporskiftedrevene ombygges til at være uopskærlige for at hindre »selvopskæring« ved togpassage som følge af de forøgede påvirkninger fra hjulene.

Da disse tekniske forhold naturligvis ikke kan ændres på én gang, betyder det, at hastighedsforøgelsen foreløbig kun gælder for strækningen København-Korsør-København og kun for tog, som udelukkende fremføres af ME-lokomotiv, herunder ME-styrevognstog. Det er besluttet, at de ældre GM-lokomotiver (MY, MV og MX) ikke omfattes af hastighedsforøgelsen, medens MZ efterhånden vil blive klargjort til 140 km/h. Ic- og regionaltogsmateriel kan uden ændring køre 140 km/h, medens øvrige personvogne nok er konstrueret til 140 km/h, men på grund af vognenes alder er et udvidet bogieeftersyn dog nødvendigt af komfortmæssige grunde.

Den murede bro i nordenden af Klampenborg station er blevet revet ned sten for sten. Den skal genopføres, men med større frihøjde af hensyn til de kommende køreledninger. I maj 1984 ventes broen retableret. 25. september 1983. Foto: Jan Forsslund

Overbygning V og sporskiftedrevene vil blive udvekslet i løbet af de kommende år. Det er således hensigten, at litra ME og MZ indenfor en kortere tidshorisont overalt på de nuværende »140 km-strækninger« (København-Randers, Fredericia-Kolding) samt på strækningen Kolding-Lunderskov og Ringsted-Næstved skal kunne fremføre tog med indtil 140 km/h.



En arbejdsgruppe vedrørende **radiofjernstyring af rangerlokomotiver** har gennemført studiebesøg ved SJ, DB samt fire forskellige industribaner i Tyskland, hvor man i stor udstrækning anvender radiofjernstyrede rangerlokomotiver. Arbejdsgruppens forundersøgelserapport har været behandlet på et direktionmøde, hvor det bl.a. blev besluttet at afholde et forsøg med radiofjernstyring af to stk. MH-lokomotiver i en 6 måneders periode.

DSB har som hovedkrav til system og anlæg stillet, at det med radiofjernstyringsanlægget skal være muligt at overvåge og betjene lokomotivet med mindst samme sikkerhed og omhu, som nu direkte fra førerpladsen. Maskinafdelingen har igangsat anskaffelsesproceduren for prøveudstyret til 2 MH-lokomotiver. »AEG Telefunken« og »KRAUSS-MAFFEL« har hver givet tilbud på udrustning. Det forventes, at der primo 1984 vil være 2 stk. MH klar til indsættelse i en prøveperiode af ca. 6 måneders varighed.



I bestræbelserne på at fremskynde den internationale godstrafik har UIC besluttet, at **hastigheden for almindelige godstog skal øges fra 80 til 90 km/h** senest fra den 1. januar 1990. Samtidig er de tekniske krav til godsvognsmateriellets løbedygtighed blevet skærpet. Da mange godsvogne i international trafik allerede nu opfylder disse betingelser, har jernbanerne inden for EF-området samt Schweiz og Østrig vedtaget at fremskynde udviklingen. Tilpasning af alle vesteuropæiske EUROP- og RIV-godsvogne skal derfor være gennemført inden maj 1986. Vogne, der på dette tidspunkt ikke kan godkendes til befordring i 90 km/h-godstog, må ikke mere anvendes i international

trafik. Fra køreplansskiftet i maj 1986 vil hastigheden for flest mulige almindelige godstog blive øget til 90 km/h. Det forventes, at også mange jernbaner uden for EF vil tilstræbe samme udvikling.

For S-mærkede godsvogne, der uden lastbegrænsning allerede nu kan køre 100 km/h, sker ingen ændringer bortset fra, at lastgrænsesignaturen efterhånden vil blive ændret, så der kun angives en S-lastgrænse. For S-mærkede godsvogne, der læsset til den højeste tilladte lastgrænse kun kan køre 90 km/h, vil der til venstre i lastgrænsesignaturen blive tilføjet »90« ud for den højeste lastgrænse – forudsat at vognene opfylder de tekniske krav. Øvrige godsvogne, der godkendes til befordring i 90 km/h-godstog vil ligeledes blive påmalet »90« i lastgrænsesignaturen.

En del af DSBs S-mærkede godsvogne har allerede nu samme lastgrænse i S- og normalregimet. Der sker ingen ændringer, bortset fra, at der efterhånden kun angives en S-lastgrænse. Størstedelen af DSBs øvrige godsvogne opfylder UICs tekniske krav. De vil derfor i den kommende tid blive forsynet med »90« signaturen. Dog skal bl.a. de af DSBs Gs-vogne, der fortsat skal benyttes i international trafik efter maj 1986 først have udskiftet bærefjedrene med en kraftigere type, før de bliver mærket »90«. 1.000 af DSBs Gs-vogne vil blive forsynet med nye bærefjedre, medens 300 Gs-vogne får S-lastgrænsen nedsat til 20 t og omlitres til Gkks-vogne. Samtidig med omlitringens udtages vognene af EUROP-vognpuljen og får udvekslingskode 42 (kun til indenlandsk brug). Disse vogne påregnes fortrinsvis anvendt som stykgodsvogne eller til befordring af post og andre sendinger, hvor den reducerede lastgrænse er uden betydning. Resten af Gs-vognene påregnes udrangeret eller ombygget til tjenestegodsvogne. For de ikke RIV-mærkede godsvogne samt tjenestegodsvogne undersøges for tiden, hvilke vogne, der uden tekniske ændringer eller med mindre tilpasninger kan køre 90 km/h. Disse vogne vil i så fald også få mærkningen ændret til »90«.



»DSB« redigeres af Erik B. Jensen.

BOGANMELDELSER

Karl K. Christensen: PÅ DE GYNGENDE FARLIGE BRÆDDER. En jernbanemands erindringer 1897–1927.
Redigeret af Povl Ejner Nørager. Horsens 1983, pen-press. 32 s., form. 20,5 x 29 cm, 30 ill. Pris kr. 45,00.

I den overvældende mængde litteratur om jernbaner, der er udkommet i de senere år, er det sjældent at finde

skildringer af, hvordan tilværelsen formede sig for de utallige medarbejdere, som gennem det daglige, anonyme slid sørgede for, at hjulene rullede. Det er stadig sådan, at jernbanedriftens fascination blandt entusiaster næsten udelukkende er knyttet til de iøjnefaldende tekniske attributter.

En velgørende undtagelse er beretningen om Karl K. Christensen, som gennem et helt arbejdsliv stod i Statsbanernes tjeneste. Efter udstået læretid som forgylder

blev han i 1896 antaget som daglejer ved Københavns Station (den 2. københavnske banegård, der lå nord for frihedsstøtten). Avancementerne fulgte hurtigt efter hinanden, og i 1903 blev han udnævnt til togbetjent og forflyttet til Masned Sund efter ansøgning. Her havde han 13 gode år, indtil han i 1916 vendte tilbage til København og endte sin aktive gerning ved DSB som pakmester ved Østerbro station i 1927.

Karl K. Christensen efterlod ved sin død i 1947 en mængde dagbogsoptegnelser og digte, som sønnen Karl K. Christensen junior, har anvendt som baggrundsmateriale for en beretning om arbejdsvilkårene for Statsbanernes tjenestemænd omkring århundredskiftet. Den interessante skildring giver et levende indtryk af de hårde vilkår, der herskede inden for etaten. Arbejdsdagen var lang og tjenesten ofte farefuld, når togbetjenten måtte balancere fra vogn til vogn ad de udvendige løbebrædder for at billetterne de rejsende. Mange fandt døden, når en fod mistede fæstet i det afgørende øjeblik. – På en tur til Korsør sammen med faderen oplevede forfatteren selv som lille dreng en sådan ulykke, hvor en togbetjent faldt af toget under et spring fra den ene vogn til den anden. Dertil kom, at der herskede en næsten militærisk disciplin, som krævede ubetinget lydighed over for de foresatte. Lønsmæssigt var der bestemt heller ikke noget at råbe hurra for. Selv som pakmester var lønnen så ringe, at der kun kunne blive råd til en lille to-værelses lejlighed uden entré og med lokum i gården. I denne beskedne bolig i Viborggade på Østerbro boede hele familien, der bestod af fader, moder og syv børn!

Selv om man således økonomisk hørte til på de nederste trin af samfundets rangstige, får man en stærk fornemmelse af den faglige stolthed og selvrespekt, som herskede blandt jernbanemændene, og som blev næret af den fælles følelse af, at man udførte et betroet og vigtigt arbejde for samfundet. Det ved festlige lejligheder meget omtalte begreb: korpsånd var utvivlsomt en stærk realitet dengang. Med i billedet hører også, at det i et samfund med stærke sociale brydninger og usikre konjunkturer var et privilegium at være tjenestemand. Den sikrede beskæftigelse og de tilknyttede pensionsordninger gav social anseelse.

Desværre må man konstatere, at det levende stof kunne have været præsenteret i en betydelig bedre ramme. I stedet for det store format, der nærmer sig A4, og det tætte to-spaltede satsbillede, kunne man have valgt et bogformat i f.eks. romanstørrelse, der dels ville have gjort det muligt at tilrettelægge en velproportioneret lille bog, og dels ville have præsenteret stoffet mere indbydende og let læseligt. Nu foreligger der en temmelig slatten tryksag med et upræcist og lidet appetitvækkende layout. Med hensyn til typografien, må man desværre også konstatere, at fotosatsens poetisk/eksotiske navn: Hermes top-tronic »Madeleine« står i skærende kontrast til dens grafiske kvalitet.

Bogens mangelfulde tilrettelægning bør dog ikke afholde nogen fra at beskæftige sig med Karl K. Christensens liv og levned. Har man blot den mindste interesse for den »menneskelige vinkel« bag jernbanedriften, kan bogen anbefales som en hurtig og letlæst indføring i livet bag kulisserne i jernbanen omkring århundredskiftet.

Jan Koed

Ib Koch-Olsen: JERNBANER, MENNESKER OG PENGE. Udgivet af Statsbanepersonalets Låne- og Spareforening af 1883 i anledning af foreningens 100 års jubilæum. 48 s. A4. 4 farvefotografier. 26 fotografier. 26 illustrationer og vignetter af Vagn Myngholt. Kr. 94,50 i boghandelen.

Titlens tre begreber har hver især skabt bjerge af bøger, og bare den opgave at tage de tre's berøringspunkter op på en fyldestgørende måde, eller bare noget der ligner dette, vil forekomme de fleste at være ganske uoverkommeligt. Forfatteren har ikke et så altomfattende sigte, hans emne afsløres i nogen grad af den oplysning, at det er »Statsbanepersonalets Låne- og Spareforening«, som står bag udgivelsen. Denne forening, hvis eksistens sandsynligvis er ukendt for de fleste uden for DSB, har siden sin stiftelse haft til formål at yde mindre, relativt kortfristede lån til DSB-ansatte medlemmer, og sideløbende hermed har den skaffet midlerne til denne virksomhed gennem et fast, månedligt eller f.eks. kvartalsmæssigt, kontingent hos medlemmerne. Hæftets formål er således på den ene side at skildre foreningens udvikling gennem dens første 100 år. To andre emner optager imidlertid lige så stor plads i fremstillingen. Det er dels en kortfattet skildring af jernbanernes udvikling i grove træk og den forandring af vort samfunds økonomiske og sociale liv, som jernbanerne har medvirket til, dels den udvikling af organisationer i almindelighed og omkring jernbanerne i særdeleshed, som har præget de sidste 100 års historie i stigende grad.

Afsnittene om jernbanens udvikling i vort land vil i store træk være de fleste læsere bekendt, og denne historie er også behandlet med flere detaljer andetsteds. Det kan imidlertid være på sin plads nok engang at slå fast, hvilken enorm omvæltning jernbanen og hele den industrielle produktionsform indebar for landbrugssamfundet. Det gør forfatteren.

Mere interessant er skildringen af embedsmændenes forhold i almindelighed og hvorledes de, hverken for første eller sidste gang, kom i klemme, i denne sammenhæng i provisorieårenes politiske kamp. I denne situation spirede tanken frem, at det var muligt at hjælpe økonomisk trængte kolleger gennem en gensidig indsats, så disse ikke risikerede at blive ofre for udbytning, med den ulykke som kunne følge heraf. Det var overvejelser som denne, der var baggrunden for, at en kreds på Københavns Godsbanegaard tog initiativet til at stifte den jubilerende forening. Karakteristisk søgte man godkendelse for dette skridt hos jernbanens ledelse. Fremstillingen skildrer videre på meget interessant måde, hvorledes dannelsen af egentlige personaleorganisationer og stigende organisations- og funktionærbevidsthed i årene efter ledte til en først forsigtig og i dag helt grundlæggende samhörighed mellem »lånekassen« på den ene side og organisationerne på den anden.

Foreningens virke er skildret på kort, øjensynlig kompetent måde. Vi læser, hvorledes antallet af lån og lånenes størrelse målt i kroner har været støt stigende i alle år betragtet under et, men også at der undervejs har været perioder, hvor låneønskerne ikke kunne fuldt ud imødekommes f.eks. omkring 1950. I en så kort fremstilling, som det her drejer sig om, er det vanskeligt at få behandlet det valgte emne i sin helhed og i fuld dybde, forfatterens bre-

de pensel tegner imidlertid et billede, som vil gøre de fleste af hans læsere tilfredse bl.a. fordi han evner at knytte udviklingen til personer, så det lidt tørre stof får mere liv.

Levende bliver skriftet også i kraft af illustrationerne, hvor især vignetterne og de herlige, gamle personaleopstillinger indbyder til lang tids betragtning af ansigter, holdning og påklædning. Produktions- og trykmæssigt er der tale om en toppræstation.

jens koefoed

Gordon Biddle & O. S. Nock: THE RAILWAY HERITAGE OF GREAT BRITAIN. 150 Years of Railway Architecture and Engineering.

270 s. 55 farvefotografier. 14 farveillustrationer. 616 fotografier. 86 illustrationer. 7 kort. Indbundet. Kr. 283,00.

Denne bog omtaler for det første samtlige jernbanebygninger, dele af bygninger og ingeniørarbejder i England, Skotland og Wales, som fredningsmyndighederne har klassificeret som bevaringsværdige, og de fredede monumenter m.m., som findes på jernbanernes område. For det andet medtager bogen også en række bygninger og ingeniørarbejder, som efter forfatterens mening hører med til den arv, som jernbanerne har videregivet til nationen. Endelig er der bogen igennem anbragt korte afsnit, der f.eks. enten behandler det valgte emne fra ellers udeladte synsvinkler eller behandler sider af arven fra jernbanerne, som ikke er omfattet af emnet: rullende materiel m.m. Disse afsnit falder uden for bogens systematik og er typisk i farver.

Beskrivelsen af bygningsværkerne er ordnet først i 15 lokalområder, begyndende med amterne nordøst for London og sluttende med Sydwest. Groft sagt behandles Eastern Region først, derefter London Midland, Scottish, Southern og til sidst Western. Inden for hvert lokalområde beskrives de enkelte bygningsværker stort set i alfabetisk rækkefølge. På denne måde er der ordnet oplysninger om flere end 500 historiske og i de fleste tilfælde anerkendte bevaringsværdige bygninger m.m. Hver enkelt beskrives ganske kort og illustreres med en dateret illustration. Systematikken kan virke forvirrende, men er ganske nyttig, hvis opgaven er at orientere sig i et bestemt område, eller hvis man gerne vil danne sig et indtryk af, hvad der er karakteristisk for bygningerne i en nu forsvunden banes »territorium«. Afslutningsvis findes et register over fagudtryk, et over British Rail's egne, bevaringsværdige bygningsværker og et generelt register.

Hele materialet er sandelig omfangsrigt og demonstrerer den vældige foretagsomhed, der var forbundet med jernbanebygningen og den efterfølgende konsolidering. Samtidig er variationerne og bredden i arkitekturen ganske forbløffende, og emnet er selvfølgelig ikke uden interesse for en jernbaneinteresseret, specielt hvis man kommer på de kanter. På den anden side er det måske nok et stort spørgsmål, om alle disse bygningsværker egentlig er bevaringsværdige, bl.a. fordi bygninger vel gerne skulle anvendes? Et andet spørgsmål er, om emnet og de helt centrale bygningsværker dybest set er tjent med at blive behandlet i den foreliggende form, der først og fremmest viser bygningsmassens kvantitet?

jens koefoed

LÆSERNE SKRIVER

Lidt om kedelekspllosioner

Foranlediget af at meget unge, energiske og uerfarne medlemmer vil til at spille bold med fyrbøderprøven, har jeg siddet og kigget lidt på, hvad det i værste fald er, man slipper folk løs til.

En dampkedel er ikke et stykke legetøj, som en og anden har opfattelsen af. Den indeholder store mængder energi, hvilket bl.a. sås af den bagerikedel, der fornylig eksploderede på Nørrebro i København.

Ser vi på en lokomotivkedel i den størrelsesorden, vi normalt beskæftiger os med, f.eks. en kedel fra en K-maskine eller lign., så vil den typisk have et rumindhold på ca. 7 m³. Vandindholdet vil udgøre ca. 5.000 liter = 5.000 kg. Damptrykket er 12 kg/cm². Damptemperaturen er 190°C. Væskevarmeindholdet er 193 kcal/kg.

Revner en sådan kedel, vil der ske et pludseligt trykfald, og den bundne væskevarme vil frigøres. Revnen og sikkerhedsventilerne kan ikke tage dampmængden, og det hele udvikler sig til en eksplosion.

Mængden af damp, der frigøres, kan beregnes af flg. formel:

$$\frac{\text{Væskeindhold i kg} \times \text{frigjort varme}}{\text{Fordampningsvarmemængde pr. kg}} \times \text{specifikke rumindhold v.o. ato.} =$$
$$\frac{5.000 (193 - 100)}{540} \times 1,725 = 1.485 \text{ m}^3 \text{ damp}$$

NB: Kedlens rumindhold var 7 m³!

Regner vi videre på, hvad der sker, finder vi, at den frigivne varmemængde er 5.000 (193 - 100) = **465.000 kcal**, eller da 1 kcal = 4,19 kilojoule, 465.000 x 4,19 = **1.948.350 kJ**.

Da den mekaniske varmeækvivalent siger, at 1 kcal = 427 kpm, er arbejds mængden A af den udviklede damp:

$$A = 465.000 \times 427 = 198.555.000 \text{ kpm}$$

eller omregnet til Newton:

$$198.555.000 \times 9,81 = 1.947.824.000 \text{ N.}$$

Da ovenstående måske ikke siger så meget, kan vi regne lidt videre. Hestekræfter siger de fleste noget, og omregnet til hk får vi:

$$\frac{198.555.000}{75} = 2.647.533 \text{ hk.}$$

$$\text{Omregnet til kW fås: } \frac{2.647.533}{0,736} = 3.597.191 \text{ kW.}$$

$$\text{Omregnet til antal MZ-lokomotiver: } \frac{2.647.533}{3.300} = 800 \text{ stk.}$$



Øverst til højre: Numedalsbanen mellem Kongsberg og Rödberg i Syd-norge går gennem et afvekslende og smukt landskab. Især på den nordlige del har den endnu bevaret det gamle præg og miljø. Desværre er den i fare for at blive nedlagt. Bm 91,04 mellem Bjørsåte og Laugi den 7. juni 1983. Foto: Oddvar Andresen

Øverst til venstre: Så sent som den 11. december 1983 var elektrificeringen endnu ikke nået til Skodsborg. Den splinternye ME 1528 passerer viadukten. Foto: Jan Forslund

Nederst: Endnu er der mulighed for at nyde dampdriftens velsignelser i vort sydlige naboland. DR 50 3571-2 fremfører et godstog fra Rostock til Güstrow via Laage den 9. april 1983. Foto: Mikael Christensen



Det er altså enorme kræfter, der slippes løs, og ser man på, hvad der kan være årsag til en kedeleksplosion er der forskellige ting, der kommer ind i billedet:

1. For lidt vand i kedlen
2. For megen kedelsten
3. Ældning af materialer

Den sidste ting er meget sjælden, men kan forekomme. Personalet har normalt ingen indflydelse på forholdet, hvilket derimod er tilfældet ved de to første ting.

De fleste kedeleksplosioner kan henføres til for lidt vand i kedlen. Allerede inden opfyringen skal fyrbøderen sikre sig, at der er vand nok på kedlen, og så snart trykmåleren viser tryk, må han gentage eftersynet med vandstands-armaturet. Under kørslen skal der stadig være vand nok, og man må være opmærksom på det »løft« vandet får, når der køres med åben regulator. Der skal også være vand at se i vandstandsglasset, når regulatoren er lukket.

For megen kedelsten ser vi nok ikke så meget af mere, men selv en ganske tynd hinde af kedelsten isolerer meget, så kedlens metaldele, der er ild- og røgbestrålede, får for høj temperatur. (Varmeledningstallet for kedelsten er ca. 1 kcal/mh°C, for stål er tallet ca. 56 kcal/mh°C og for kobber 330 kcal/mh°C).

Et specielt tilfælde kan forekomme, hvor kedlens vand indeholder store mængder opløst kalk (opløst af Nalco). Vandstandsvisningen bliver pludselig upålidelig, når en bestemt grænse overskrides, og kedlen må straks udvaskes.

Lad mig til slut gentage: Dampkedler er ikke legetøj!

E. Hedetoft
Aalborg

Mommarkbanen

I P. Thomassens og B. Wilckes interessante artikel »Mommarkbanen – 50 år« i »jernbanen« nr. 5/1983 har der desværre indsneget sig en temmelig meningsforstyrrende fejl.

Det drejer sig om mængden af transiterende trafik over strækningen. For finansåret 1934–35 opgives den til 95.308 rejsende på billet og 134.910 t gods. Disse tal – der stammer fra DSBs årsberetning – har intet med trafiktallene på Mommarkbanen at gøre. De angiver nemlig den totale samtrafik mellem DSB på den ene side og Sydfyenske Jernbaner og 1/8 Mommark Færge på den anden side med overgangsstationerne Odense, Nyborg og Mommark Færge. I tallene indgår f.eks. rejsende og gods i forbindelserne Svendborg–København og Fåborg–Århus m.v.

Mommarkbanens andel i de transiterende passagerer og godsmængder var af en meget mindre størrelsesorden. I 1934–35 kan antallet af transitpassagerer således anslås til 23.000 og transitgodset til 10.000 t. Færgens samlede overførsler i kalenderåret 1934 udgjorde 65.000 passagerer og 13.000 t gods. Af passagererne var de fleste i bil, og for godsets vedkommende var en hel del lokal trafik mellem Fyn og Mommark Færge station – således f.eks. roer.

Lars Viinholt-Nielsen
Riisskov

FORENINGS-NYT

Ordinær generalforsamling

Søndag den 18. marts 1984 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Dagsorden

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1985. Bestyrelsen foreslår kontingent for året 1985 fastsat således:

Ordinære medlemmer kr. 140,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1. jan. 1985) kr. 95,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er på valg/villige til genvalg:

Birger Wilcke (formand)
Preben Clausen (næstformand)
Bent Nathansen
Oscar G. E. Meyer
Bent Jacobsen (suppleant)
Gunnar W. Christensen (revisor)
Jacob Stilling (revisorsuppleant)

Der er ikke indkommet andre forslag.

6. Indkomne forslag: Godkendelse af den midlertidige afdeling i Sydjylland som DJKs sydjyske afdeling.
7. Eventuelt.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i februar 1984
Bestyrelsen

Kommende møder

Onsdag den 4. april 1984 kl. 19.30: Lollandsbanen – et vigtigt led i den kollektive trafik på Lolland og Falster. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Direktør S. D. Brandt, Lollandsbanen, fortæller om Lollandsbanen, dens fremtid samt om dens centrale placering i det kollektive trafikalselskab STS.

Bemærk, at mødeprogrammet er flyttet fra 15. februar.

Onsdag den 25. april 1984 kl. 19.30: Svensk trafik- og sidebanepolitik i 1980'erne. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Stationsforstander Thage Petersson, SJ, Åseda station, fortæller om udviklingstendenserne i dette årti, herunder om risikoen for nedlæggelse af flere sidebaner – bl.a. smalsporsstrækningen Växjö–Västervik.

Foredraget vil blive ledsaget af film og lysbilleder.

OCMP

Nyt fra lokalafdelingerne

Midtjysk afdeling

Tirsdag den 13. marts kl. 19.30: Dias fra Tyrkiet. Biblioteket, Herning.

Tirsdag den 10. april kl. 19.30: Gamle DB film. Biblioteket, Herning.

Bo Lindhardtzen

Fyn/Syddjylland afdeling

Tirsdag den 10. april 1984 kl. 19.30: Løst og fast om privatbanerne i 1960'erne. DSBs mødelokaler i den gamle toldbygning på hjørnet af Østre Stationsvej/Rugårdsvej, Odense.

Denne aften kommer hovedsageligt til at stå i privatbanernes tegn, idet Ole-Chr. Munk Plum kommer og fortæller løst og fast om de danske privatbaner omkring 1960'erne, årene, hvor der skete så meget også på dette felt. Foredraget ledsages af lysbilleder. Da OCMP som bekendt står for foreningens salgsafdeling, vil der også blive tid til at høre mere om denne del af DJKs aktiviteter, samt naturligvis se nogle af salgsafdelingens tilbud. Hvis der er specielle ting, du ønsker at tage nærmere i øjesyn, så forespørg evt. OCMP på forhånd om de er »med i kufferten«.

Der vil kunne købes kaffe, kage, øl og vand.

Jens Bay-Nielsen

Lolland-Falster afdeling

Onsdag den 14. marts 1984 kl. 19.00: Møde på Nykøbing F. station. Aftenens program er endnu ikke fastlagt.

Ole Jensen

F 653 med plantog fra Mariager til Handest afventer afgangstidspunktet kl. 13.30, søndag den 17. juli 1983. Foto: Flemming Høj Petersen

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Driftsberetning

Følgende skriftlige beretning og driftsresultater er et uddrag af driftsberetningen for perioden 1.10.1982–30.9.1983.

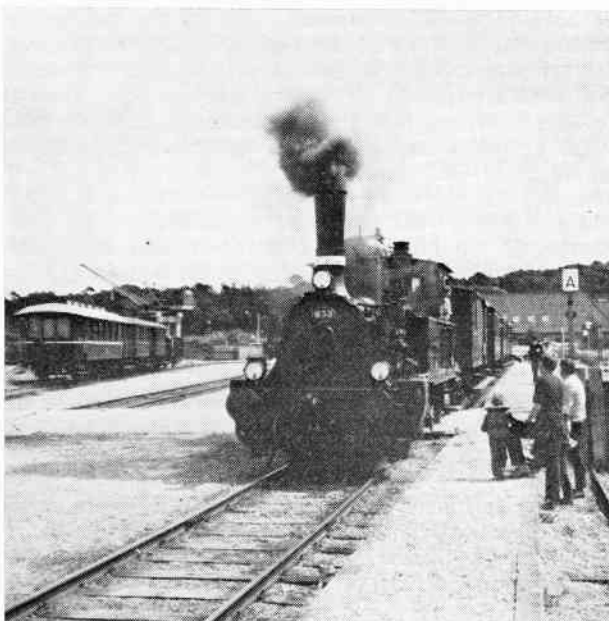
Driftssæsonen 1983 er forløbet tilfredsstillende for såvidt angår driften på vor egen bane, idet passagertallet har været stigende. Derimod er passagertallet for særtog på fremmede baner faldet mærkbart. De vigtigste tal fremgår af nedennævnte skema.

Der er på MHVJ befordret 456 rejsende flere end året forud. Stigningen ligger udelukkende på særtogene. Benyttelsen af plantogene er faldet en smule. Denne tendens har i øvrigt været fremherskende de sidste 4 driftsår.

Indtægten af personbefordringen på vor egen bane er steget med kr. 8.795,50. Taksterne er justeret pr. 1. april 1983, idet taksten for enkeltbilletter er hævet. Der er samtidig indført rabat på dobbeltbilletter. Justeringen af taksterne har bevirket en bedre indtjening på særtogene.

Køreplanen har været uændret i forhold til den foregående driftsperiode. Der har været kørt 4 dobbeltture Mariager-Handest på søndage i perioden 5.6.–28.8. og en dobbelttur Mariager-True på onsdage i perioden 29.6.–27.7.

Særtogskørslen på fremmede baner er, som ventet, faldet i forhold til forrige driftsår. Der har været kørt Grenå-Ryomgård 4 søndage i juli måned, heraf en søndag igennem til Randers. Antallet af rejsende i disse tog har kun udgjort 1.399 mod 2.866 året før. På grund af brandfare blev der den sidste søndag kun kørt en enkelttur Grenå-Ryomgård. Nedgangen må tilskrives det gode sommervejr, der lokkede folk til stranden.



Et særtogsarrangement Holstebro-Struer-Hvidbjerg måtte aflyses på grund af nedbrud. Som erstatning kørtes en dobbelttur Struer-Hvidbjerg med MO-vogn. De sædvanlige særtog Viborg-Møldrup i december og Ålestrup-Års-Løgstør i september har haft pæne passagertal. Som noget nyt har der været tre særtogsarrangementer Randers-Mariager for foreninger og børnehaver. Der skulle være mulighed for en udvikling i disse særtog, idet MHVJ allerede ved ca. 100 rejsende kan tilbyde billigere transport Randers-Handest end turistvognmændene er i stand til.

I driftsåret har banen anskaffet en »ny« rangertraktor, VLTJ 16. Traktoren er bygget af Jung i 1938 til den tyske værnemagt. Efter krigen blev den overtaget af DSB, der senere afhændede den til VLTJ. Traktoren er under istandsættelse, men er i øvrigt køreklar.

Til erstatning for den totalskadede personvogn VLTJ C 2 er modtaget HFHJ B 51. Denne vogn er nu under istandsættelse. Til brug for Baneafdelingen er anskaffet en tårnvogn fra DSB. Vognen skal primært anvendes i forbindelse med grenklipping.

Arbejdet på diesellokomotivet AHJ ML 5203 er stort set afsluttet, og lokomotivet har allerede fremført særtog. Arbejdet på damplokomotivet VLTJ 7 er også næsten afsluttet. Der mangler kun varm trykprøve, som foretages i foråret 1984, hvorefter lokomotivet kan afgives til driften. Det øvrige materiel og de faste anlæg har gennemgået den sædvanlige vedligeholdelse.

Lederen – fortsat fra side 3

I Hong har man færdiggjort OHJ nr. 38 og arbejder videre med ØSJS nr. 6, det hidtil mest besværlige reparationsarbejde i foreningens historie. Man lover den faktisk færdig til jubilæet, men Erik Rothmann har jo også altid været optimist. Jeg har selv den samme egenskab og håber derfor også på, at D 826 er færdig i løbet af i år. I øvrigt har de istandsat så meget andet materiel i Roskilde, så man kan vel næppe bebrejde dem, at de ikke også er færdige med D 826. I Esbjerg blev K-maskinen færdig i efteråret og kørte ved byfesten. Vi er de mange medarbejdere fra DFDS og andre steder stor tak skyldig for det arbejde, de har lagt i den.

Den Oscar Meyerske privatbane i Nordsjælland må snart nærme sig sin fuldendelse efter de milevis af skinner, Oscar efterhånden har overtaget fra diverse baner, lige som han nu disponerer over to damplokomotiver vel bragt i remisen og to motorlokomotiver, hvoraf det ene endda kan køre.

Møder og udflugter er afholdt i sædvanligt omfang. I det nye år er planlagt kørsel på Sjælland i foråret med K-maskinen samt udflugter til Sverige og i Jylland.

Den nye bestyrelses arbejde må jo nok i de næste år stå i 25 års jubilæets tegn med forberedelse af fester og udflugter samt udgivelse af et jubilæumsskrift, men ellers er der jo også nok at tage fat på.

Birger Wilcke

Ved driftsårets udgang kan afslutningen på remisebyggeriet øjnes. Der mangler stort set kun opstøbning af gulv, færdiggørelse af låsebeslag på porte samt el- og vandforsyning.

Driftsresultater	1981/82	1982/83
Antal rejsende, egen bane	10.494	10.950
Antal rejsende, fremmede baner	14.757	8.130
Indtægt af personbef., egen bane	83.470	92.266
Indtægt af personbef., frem. baner	100.754	80.145
Samlet indtægt	288.261	220.113
Samlet udgift	184.711	190.104
Endeligt resultat	103.550	30.009

Salgsafdelingen

Nyheder

S-banen 1934-84 af John Poulsen. Forlaget »Bane Bøger« udgiver i april 1984 denne bog i anledning af S-banens 50 års jubilæum den 4. april 1984. Bogen, der bliver på ca. 100 sider, bliver rigt illustreret. Specielt for jernbaneinteresserede kan fremhæves komplette materiel-fortegnelser, oversigter over linienet og åbningsår m.m. Prisen bliver kr. 98,00 + kr. 10,00 i porto. **Ved forudbestilling og betaling** inden 10. marts 1984 er prisen (inkl. forsendelse) kun kr. 87,00.

★

Skanderborg Jernbanestation og købstaden nedenfor 1868-1918 af Kaj Klostergaard. Midtjysk Forlag har taget initiativet til udgivelsen af denne bog, der er på 110 sider illustreret med 103 fotos, tegninger og faksimiler.

Det er en meget smuk bog med gode billedgengivelser, og bogen er indbundet i stift bind. Emnet har uden tvivl visse jernbaneentusiasternes interesse, da der er gode afsnit om Skanderborg station i forbindelse med, at jernbanen kom til Skanderborg i forrige århundrede. Kaj Klostergaard har fået mange væsentlige ting med i sin beskrivelse, ligesom han har forstået at præge bogen med interessante detaljer om Skanderborg bys udvikling.

Pris: kr. 148,00 incl. moms og forsendelse.

★

Rettelsesblade til DSB SR 1975. Der er atter udkommet rettelsesblade, og vi er nu nået til rettelsesblad nr. 347. De, der har købt DSB SR 1975 gennem DJKs Salgsafdeling, kan få rettelsesbladene tilsendt mod indsendelse af **kr. 3,50 i frimærker** til Salgsafdelingen. Husk ved bestilling at anføre nummeret på sidst modtagne rettelsesblad. Rettelsesblade fra før nr. 250 kan ikke længere påregnes leveret.

★

Nye salgskataloger samt auktionslister for DJKs salgsafdeling udkommer ca. 15. marts 1984. De kan bestilles ved indsendelse af **kr. 3,00** 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 Deres bestilling på talon til modtageren.

OCMP



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. 10,00 i frimærker.



Medlemskontingent for året 1984:

Ordinære medlemmer	kr. 125,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1984)	kr. 85,00
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 Eigel 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-Båndholm:

Carsten Buhl,
Lyshøjgårdsvej 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.

**S SCANDIA
RANDERS**

NYE BØGER



A Guide to the Steam Railway of Great Britain af W. Awdry, C. Cook & R. Crombleholme. Vejviser til alle veteranbaner og museer, også i Irland. 300 s. 122 farvefot. 157 fot. 54 kortskitser. Ib. kr. 283,00.

Sulitjelmabanen af Thor Bjerke. Åbnet i 1892 som 750 mm bane, omsporet til 1067 mm i 1915 og nedlagt 1972, hvor tracéen brugtes til vej. Minebane i Nordnorge. 127 s. 159 fot. 32 materielrids. 14 ill. 28 kort og sporplaner. Ib. Kr. 201,75.

Vossebanen 1883-1983 af Ivar J. Gubberud. Beretter om den vestligste del af Bergensbanen, først smalsporet, derefter normalsporet. 179 s. 114 fot. 48 rids, køreplaner og ill. 6 kort & sporplaner. Kr. 164,75.

Schmalspurbahnen in Sachsen. Ein Jahrhundert Eisenbahngeschichte af Erich & Reiner Preuss. 192 s. 31 farvefot. 232 fot. 186 materielrids, sporplaner og ill. 11 kort. 27x22 cm ib. Kr. 188,00.

S-banen 1934-84. Strækningshistorie, faste anlæg og materiel. Udgivet i samarbejde med SHS. Godt 100 s. Over 100 ill., bl.a. farvefot. Udkommer april 1984. Kr. 98,00. Forudbestillingspris ved bestilling inden 10. marts 1984: kr. 87,00 (portofrit).

ТРАНС - СИБ

Den transsibiriske jernbane. Godt 100 siders illustreret skildring af verdens længste jernbane med mange oplysninger for rejsende. Udkommer august 1984. Kr. 98,00. Forudbestillingspris ved bestilling inden 1. juli 1984: Kr. 85,00 (portofrit).

Jernbaner, mennesker og penge af Ib Koch-Olsen. 48 s. A4. 4 farvefot, 26 fot. 26 ill. & vignetter. Kr. 94,50.

Koll's Preis-Katalog 1984. Ny udgave med særtryksnit om Märklin i 125 år. 608 s. Over 900 fot., ca. halvdelen i farver. Kr. 188,00.

Vi sender overalt, og vore kunder har 8 dages returret på alle forsendelser – også ved bøger, som er bestilt til forudbestillingspris. Det er en forudsætning at vi modtager tilsendte bøger retur i salgbar stand, og at vore kunder betaler forsendelsesomkostningerne.

Vi beregner forsendelsesomkostninger svarende til P&Ts gældende porto, såfremt vi ikke har annonceret noget andet. Ved leveringer ad flere gange påfører vi kun portoudgift for den første forsendelse.



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

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