

ISSN 0107-3702



# jernbanen

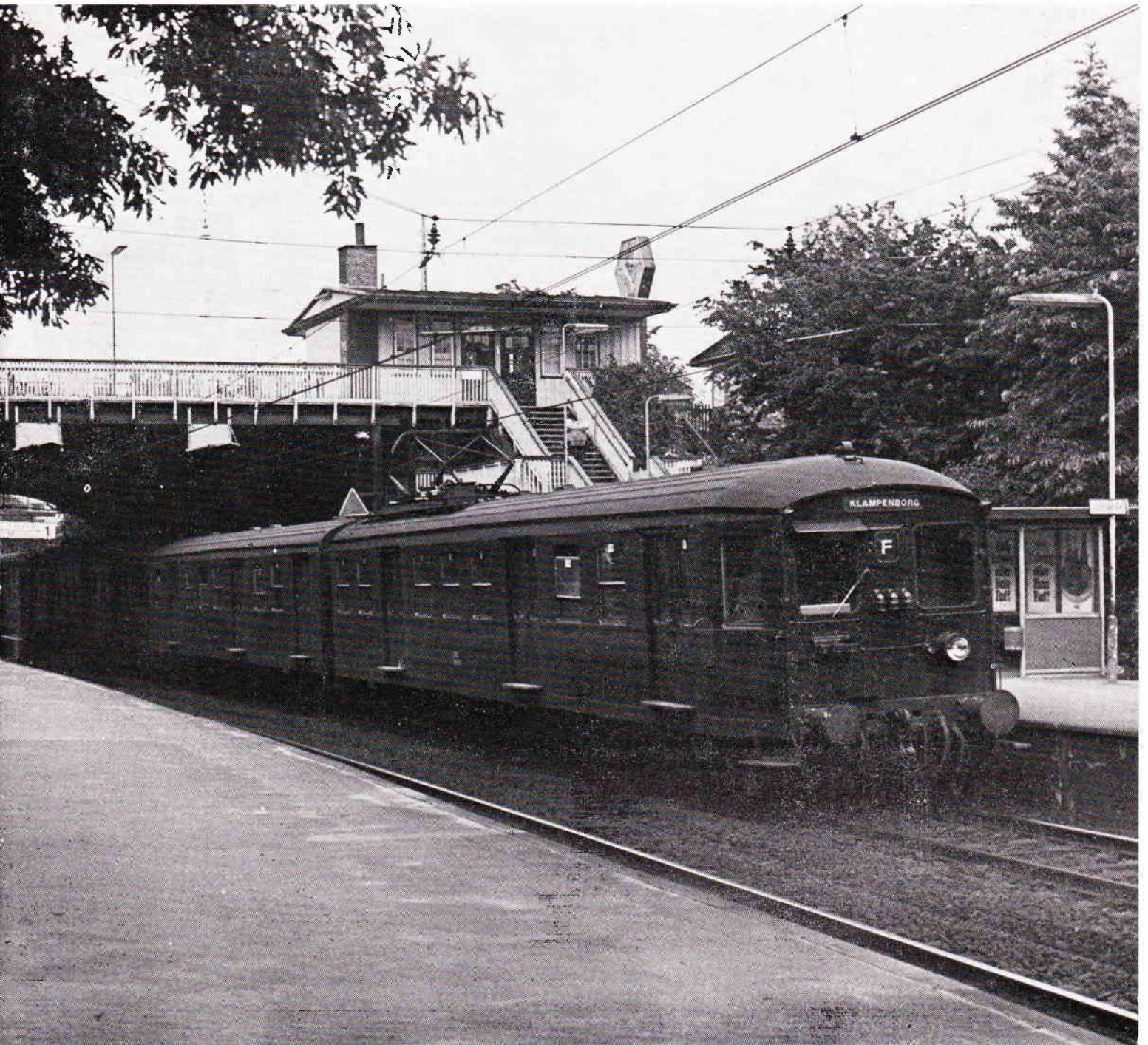
2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. ÅRGANG

APRIL 1984

KR. 20,00







#### **Assensbanen jubilerer**

Den 31. maj 1884 blev strækningen Tommerup-Assens indviet. I mange år muliggjorde banens tog hurtige rejser til og fra Odense, men i dag er kun godstrafikken tilbage. På billedet fremfører MY 1123 det daglige godstog i den dybe gennemskæring ved Stejlebjerg, 2,5 km fra Assens, 23. marts 1984. Foto: Asger Christiansen

#### **Forsiden**

De sidste eksemplarer af de gamle, brune S-tog blev taget ud af drift i juli måned 1978. De kørte til sidst kun på F-linien, hvor et gennemgående 4-vognstog til Klampenborg er fotograferet på Godthåbsvej station den 2. juli 1978. Foto: Jan Koed

#### **Redaktionen!**

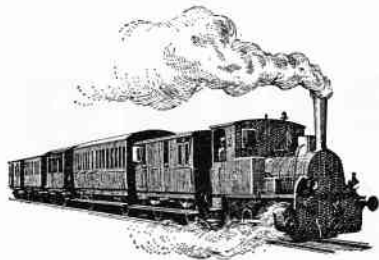
Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlekspeditioner sker ligeledes til sekretariatet.

»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. 3/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. maj 1984.

Stof til »jernbanen« nr. 4/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. juli 1984.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til postvæsenet den 24. april 1984.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. årgang nr. 2, april 1984

jernbanen  
Sofiegade 18, st. tv.  
1418 København K

## Indhold:

Elektrificering  
– for 50 år siden 32  
Polarcirkeltog 38  
Bog anmeldelse 40  
København–Kastrup 1992 41  
Forenings-nyt 48

## Tillæg:

DJKs regnskab 1982/83  
Veterantog på Assensbanen  
HHJ 100 år  
Veterantog i Sverige  
Fototilbudliste nr. 1

## 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:

Dansk Jernbane-Klub  
Glaciset 27  
2800 Lyngby  
Tlf. (02) 87 02 32  
Postgiro 6 39 68 79

Oplag: 2.600 eksemplarer.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

## Københavns nærtrafik

I 50-året for etableringen af de første S-togslinier i København er debatten om byens kollektive trafikproblemer stadig levende. Strukturen af det nuværende S-banenet er resultatet af en lang udvikling, hvis rødder går tilbage til forrige århundredes planlægning, hvor en vordende storby i hastig vækst skulle betjenes af et effektivt kollektivt trafiksystem. Den valgte struktur viste sig så bæredygtig, at den uden besvær kunne danne basis for det S-banesystem, vi kender i dag.

Nu er vi nået dertil, hvor det eksisterende system er ved at være fuldt udbygget. Nedtrapningen af de kommende års anlægsbudgetter i forbindelse med S-banerne gør det derfor aktuelt at overveje, hvor man kan sætte ind for at forbedre forholdene i de byområder, hvor den kollektive trafikbetjening endnu er alt for ringe.

Et af de mest forsømte områder i denne sammenhæng er Amager, som for nylig har fået kulegravet sine trafikproblemer af en projektgruppe nedsat af Hovedstadsrådet (se omtalen inde i bladet). Et studium af de foreliggende muligheder synes at vise, at tiden nu er inde til at supplere de bestående trafikformer, S-banerne og busserne, med et nyt trafiksystem: lette bybaner.

Et sådant system forener de bedste sider ved S- og T-banen, hurtigheden, kapaciteten og komforten, med fordele som relativt lave etableringsomkostninger, høj fleksibilitet og gode miljømæssige egenskaber. Systemet egner sig glimrende til etapevis udbygning både med hensyn til etableringsudgifterne til de faste anlæg, men også med hensyn til nettets udstrækning. Således vil de nyeste planer om en let bybane fra Vanløse over Frederiksberg til Hovedbanegården ubesværet kunne forbindes med et let bybanesystem på Amager med direkte forbindelse til for eksempel Københavns Lufthavn.

Det understreges i rapporten om Amagers trafikbetjening, at det ikke har været hensigten at udpege ét af forslagene som det bedst egnede til løsning af Amagers kollektive trafikproblemer. Formålet har været at etablere et sagligt grundlag for den kommende tids trafikdebat. Af hensyn til amagerkanernes hårdt prøvede tålmodighed og byens trivsel i øvrigt må man håbe, at der vil blive tale om en konstruktiv debat, der hurtigt vil bringe løsningen af trafikproblemerne et afgørende skridt nærmere. Og mon ikke debatten vil vise, at en bæredygtig og langsigtet løsning vil være etableringen af et passende net af lette bybaner?

Jan Koed

# Elektrificering - for 50 år siden

## 1. del

### Af Ebbe Leithoff

I disse år tales og skrives der meget om den forestående elektrificering af jernbanerne i Danmark. Det er der også god grund til, for det er uden sammenligning DSBs største projekt i nyere tid og af afgørende betydning for jernbanernes fremtid her i landet. I denne sammenhæng tænker man ikke meget på, at elektrisk drift ikke er noget helt nyt for DSB: den 3. april 1984 var det 50 år siden S-togene begyndte at køre mellem Frederiksberg og Klampenborg. Det var indledningen til en stor omvæltning i nærtrafikken omkring København, og jubilæet er derfor en god anledning til at se på, hvordan det hele startede. I det følgende berettes først og fremmest om banestrækningernes og elektrificeringens forhistorie samt om den første udbygningsperiode fra 1934 til 1941.

### Banestrækningernes historie

Af det S-banenet vi kender i dag er det faktisk kun Kogebugtbanen, der er projekteret og anlagt som ren S-bane. For alle de øvrige strækninger er der tale om elektrificering af allerede eksisterende baner eventuelt suppleret med udbygning med flere spor. Det vil sige, at linieføringen ofte har været fastlagt længe inden, der var tale om S-tog og i en tid, hvor der var tale om helt andre trafikale krav. Det kan derfor være interessant at se lidt på strækningernes historie før udviklingen 'tilfældigvis' gjorde dem til en del af S-banenettet.

Det er nødvendigt at gå tilbage til slutningen af forrige århundrede, hvor der fremkom en række mere eller mindre fantasifulde forslag til en 'ordning af de københavnske banegårdsforhold'. Den daværende hovedbanegård – med 'filialen' Nordbanegården – fra 1863/64 var hurtigt blevet for lille til den voksende trafik, og det havde været nødvendigt at udvide den med Klampenborgbanegården (1887) og Holtebanegården (1900). Byen voksede hurtigt, ved at brokvartererne blev bebygget, og de mange jernbaneoverskæringer på Nørrebro og Frederiksberg blev mere og mere generende for byens trafik. Endvidere blev forholdene på den gamle Nørrebro station fra 1886 mellem Stefansgade og Hillerødgade efterhånden helt fortvivlende. Stationen var blevet spærret inde af den omgivende bebyggelse og kunne ikke udvides.

Ændringen af forholdene kom til at strække sig over næsten 30 år, hvor første skridt var ibrugtagningen af Københavns Godsbanegård i 1901. I 1904 vedtog Rigsdagen en lov om anlæg af en ny personbanegård i København. I 1911 kunne banegården tages i brug, samtidig med at Vestbanen og Frederikssundbanen fik den nuværende linieføring via Valby. Den gamle vestbane blev helt nedlagt mellem den gamle hovedbanegård og Frederiksberg, og

strækningen Frederiksberg–Roskildevej–Vigerslev blev godsbane. Da Frederiksberg også havde mistet Frederikssund-togene, var stationen nu uden persontogsforbindelse med omverdenen. På grund af vedholdende protester fra lokalt hold blev persontrafikken dog genoptaget den 1. april 1914 med pendultog til Vanløse.

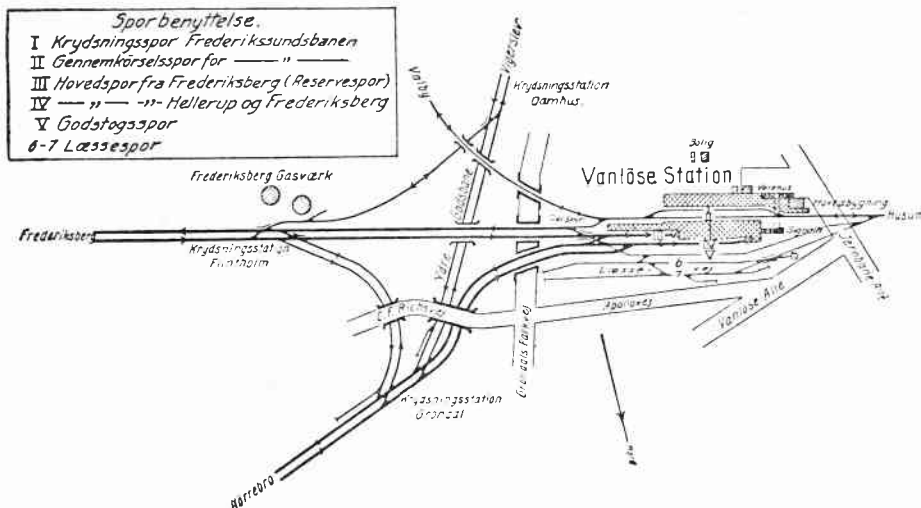
Den gamle hovedbanegård kunne dog ikke nedlægges helt i 1911, da den fortsat skulle afvikle trafikken til Nordbanen, Holte og Klampenborg, indtil der var tilvejebragt forbindelse mellem den nye hovedbanegård og Østerbro. Bygningen af Boulevardbanen med dens tunnelstrækning var et usædvanligt ingeniørarbejde efter danske forhold, og den kunne da også først indvies den 1. december 1917. Trafikken på den gamle Nordbanegård fortsatte dog til 1921, hvor den og strækningen til Nørrebro blev nedlagt. Herefter kunne de gamle banegårdsanlæg ved Søerne helt fjernes. Trafikken på Nørrebro blev opretholdt med persontog til Hellerup.

Selv om forarbejdet til 1904-loven som led i 'den fuldstændige ordning' indeholdt en ny godsforbindelsesbane og en ringbane – sidstnævnte udført som en højbane for persontrafik fra Valby over Frederiksberg og Nørrebro til Hellerup ad de gamle banearealer – omfattede loven ikke disse anlæg. Rigsdagen ønskede at udskyde afgørelsen. Der måtte derfor fornyet udvalgsarbejde og en betænkning til, før der i 1919 kunne vedtages en lov om en dobbeltsporet godsbane mellem Vigerslev og Nørrebro og en 'midlertidig' ordning af persontrafikken ved, at loven bestemte, at der skulle indføres persontrafik over en del af banen: Frederiksberg–Nørrebro–Hellerup. Udvalget kunne ikke gå ind for den indre ringbane, og som bekendt er den aldrig blevet bygget.

Den 15. maj 1930 kom persontrafikken mellem Frederiksberg og Hellerup i gang, og den 1. juli 1930 kunne 'Ydre Gods- og Forbindelsesbane' tages i brug i sin helhed. Samtidig blev de sidste stumper af det gamle banesystem nedlagt: Vigerslev–Roskildevej–Frederiksberg den 15. maj 1930 og Frederiksberg–Gl. Nørrebro den 1. juli 1930. Hermed forsvandt 14 jernbaneoverskæringer af stærkt trafikerede veje, flere af dem med sporvognstrafik. Ydre Bane var ved ibrugtagningen forberedt for den kommende elektrificering, f.eks. var perronerne bygget med 87 cm's højde efter fremtidig S-banestandard. En del af banen blev forsynet med elektrisk, automatisk linieblok med dagslyssignaler. Dengang noget ganske nyt.

Persontogene førtes ad den krumme bane mellem Flintholm og Grøndal – det vil sige uden om Vanløse – og betjente mellemstationerne Godthåbsvej, Nørrebro og Lyng-





Vanløse station og sporudfletninger-  
ne øst for stationen efter indførel-  
sen af el-drift på strækningen Fre-  
deriksberg-Vanløse-Hellerup. Spor-  
planen er bragt som illustration i  
Dansk Jernbaneblad nr. 1846/1933.  
Original: DSB Jernbanemuseum

og dels i dagspressen – at ministeren for offentlige arbejder fandt det rigtigst at nedsætte en kommission, så sagen kunne blive undersøgt grundigt. Den første 'elektrifikationskommission' blev nedsat i 1911 bl.a. med ingeniør Faber og telefondirektør Johannsen som medlemmer.

Betænkningen blev afleveret den 24. september 1915 og den foreslog, at togene på Boulevardbanen blev fremført af elektriske forspandslokomotiver. Ved at damplokomotiverne på denne måde blev trukket ikke-arbejdende mellem København H og Østerport ville røgplagen i tunnelen blive reduceret til det mindst mulige. I 1915 eksisterede sporudfletningerne i Hellerup stations nordlige og sydlige ende ikke, hvilket gjorde stationen til en trafikalt flaskehals på grund af togvejenes krydsning i niveau. Kommissionen anbefalede derfor, at beslutningen om elektrificering af Holte- og Klampenborgbanen blev udskudt indtil kapacitetsproblemet var løst ved at anlægge et dobbeltspor yderligere mellem Hellerup og Klampenborg. Til gengæld fandt kommissionen det ikke nødvendigt at anlægge ringbanen over Nørrebro-Frederiksberg-Valby og heller ikke at etablere 3. og 4. spor mellem Hellerup og Holte som forudsat i Rungs projekt. Betænkningen indeholdt ikke forslag om en stiv køreplan for de elektriske tog. Køreplanen var afstemt efter behovet med 2 tog i timen på Holtebanen og 2-5 tog i timen på Klampenborgbanen på hverdage. Under spidsbelastninger var indlagt 'hjælpedamp tog' til aflastning af de elektriske tog.

I midten af 20'erne blev det klart, at forudsætningerne for elektrificeringen var ved at blive opfyldt, idet 3. og 4. spor mellem Hellerup og Klampenborg var under anlæg, hvilket også gjaldt sporudfletningerne i Hellerup og Ydre Godsbane. Da både de anlægsmæssige og trafikale forudsætninger således var ændret væsentligt siden 1915-betænkningen, nedsatte trafikministeren den 21. april 1925 et nyt udvalg 'til undersøgelse af spørgsmålet om foretagelse af hel eller delvis elektrificering af de banelinier, der besørger den københavnske nærtrafik'. Så enkelt kan det altså udtrykkes! Faber blev atter medlem af udvalget.

Betænkningen fremkom den 1. oktober 1929. Udvalget formulerede opgaven sådan, at undersøgelserne primært skulle baseres på de eksisterende anlægsmæssige og trafikale forhold – det vil sige vurdere elektrificering, der kunne gennemføres på kort sigt. Dog behandlede man

også spørgsmålet om elektrificering til Roskilde og Ballerup. Udvalget indstillede, at Klampenborgbanen og Holtebanen blev elektrificeret, og at der som supplement også blev indført elektrisk drift Frederiksberg-Vanløse-Hellerup. Trafikken på Rungstedbanen var fortsat for lille til at elektrificering ville være rentabel. 1911-kommissionen var nået til samme konklusion. Et mindretal bestående af Faber foreslog også elektrificering til Ballerup, hvilket han begrundede i byudviklingen langs banen og fordelene ved et trafikknudepunkt i Vanløse. Flertallet var stemt for at udskyde denne beslutning på grund af omkostningerne, idet det ville være nødvendigt at forøge strækningens kapacitet ved at anlægge 3. og 4. spor mellem Hovedbanegården og Valby og dobbeltspor Valby-Ballerup. På det tidspunkt var der kun to hovedspor, der også blev benyttet af tog til Frederikssundbanen, mellem København H og Valby. Af hensyn til konkurrencen med andre trafikmidler anså udvalget det for en absolut forudsætning, at der fra starten blev indført en stiv køreplan på de elektrificerede baner.

Allerede godt et halvt år senere, den 26. april 1930, blev loven om elektrificering af følgende strækninger vedtaget:  
Frederiksberg-Vanløse-Hellerup,  
Valby-København H-Hellerup-Klampenborg og  
Hellerup-Holte.  
Valby kom således med i første ombæring alligevel.

Fra elektrificeringslovens vedtagelse gik der lige knap fire år, før den elektriske drift kunne tages i brug mellem Frederiksberg og Klampenborg. En ganske pæn præstation når man tænker på, at der var tale om ny teknik for DSB, og at arbejdet jo ikke 'kun' bestod i ophængning af køreledninger og bygning af strømforsyningsanlæg. Der var tale om temmelig omfattende anlægsarbejder: bygning af helt nye spor, sporreguleringer og sporsænkninger for at skaffe plads til køreledningen, perronforhøjelser, bygningsændringer på stationerne, nye stationer, nye sikrings- og signalanlæg, anskaffelse af rullende materiel med tilhørende remise- og værkstedsfaciliteter.

### De første strækninger

Omformerstationerne Flintholm og Hellerup blev taget i brug den 29. november 1933, som også var dagen for den første prøvekørsel med et elektrisk tog. Der kørtes fra Vanløse over Nørrebro til Hellerup og tilbage samme vej.

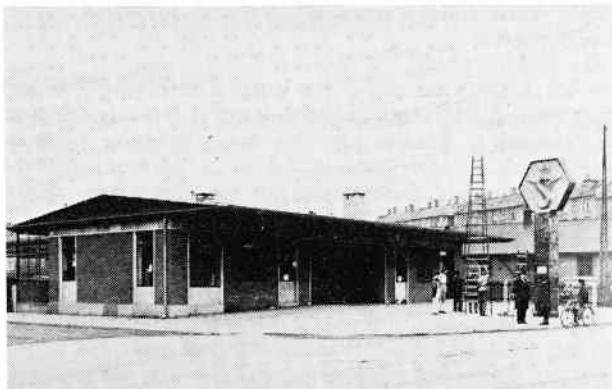
Den 3. april 1934 indviedes strækningen Frederiksberg–Hellerup–Klampenborg. Indvielsestoget med de indbudte gæster afgik fra Frederiksberg kl. 14.00, rebrousserede i Vanløse og kørte i øvrigt uden stop til Klampenborg. På Bellevue Strandhotel, hvor der blev serveret vin og kransekage, holdt trafikminister Friis-Skotte, generaldirektør Knutzen m.fl. de taler, der nu en gang skal holdes ved sådanne lejligheder. Ministeren benyttede lejligheden til at takke ingeniør Faber for hans pionerindsats i forbindelse med elektrificeringen. På tilbageturen fra Klampenborg var der korte ophold på de enkelte stationer, og kl. 16.09 var indvielsestoget tilbage på Frederiksberg station. Fire minutter efter afgik det første S-tog, der var tilgængeligt for publikum, og en ny epoke i hovedstadens trafikale udvikling var indledt.

## Frederiksberg–Hellerup

Frederiksberg station (åbnet 1864) undergik efter 1930 store ændringer, da stationen ved åbningen af de nye godsbaner skiftede status fra forgrenings- og gennemkørselsstation til endestation. Der blev anlagt en ny, bred perron med et perronspor på hver side, og for enden af perronen blev opført en ekspeditionsbygning ud mod Falkoner Allé med billet salg, rejsegodsekspedition, publikumsfaciliteter m.v. På fortovet blev der allerede ved den ny bygnings ibrugtagning den 3. oktober 1931 opstillet en søjle med det senere så kendte 'S-mærke'. Perronsporene, der ender op mod stationsbygningen, blev forsynet med bevægelige sporstopper, såkaldte Rawiestopper. I perronens modsatte ende var der mellem de to perronspor de første år et lille kort spor 0 med en midlertidig perron for motortogene til Vanløse. Sporet blev senere erstattet af en transversal mellem perronsporene af hensyn til rangeringen til to depotspor for S-tog, der blev indrettet på en stump af de gamle vestbanespor mod Ndr. Fasanvej.

Strækningen fra Frederiksberg til Flintholm blev forsynet med dobbeltspor ved anlægget af godsbanerne. Af hensyn til elektrificeringen blev overkorslen ved Dalgas Boulevard erstattet af et broanlæg, som blev udført med plads til tre spor af hensyn til et evt. 3. spor Frederiksberg–Flintholm! Flintholm krydsningsstation var anlagt sammen med godsbanerne og var forsynet med moderne, elektriske sikringsanlæg. Fra Flintholm til Vanløse måtte det eksisterende spinkle enkeltspor fornyes og suppleres med et 2. spor, der blev taget i brug den 20. maj 1932.

Vanløse station (åbnet 15. juni 1898) havde forud for elektrificeringen et meget simpelt sporanlæg, idet stationen kun var udstyret som en almindelig landstation med hovedspor og krydsningsspor for togene på Frederikssundbanen og et spor 3 med en lille perron for togene til Frederiksberg. Desuden var der et par læssespor. Det er derfor klart, at S-togenes rebroussement i Vanløse krævede en større ombygning. Der blev anlagt en perron med to perronspor for S-tog forskudt og i forlængelse af hinanden på perronens ene side; se i øvrigt tegningen, der siger mere end mange ord. På perronens modsatte side holdt Frederikssundbanens tog, og de rejsende kunne således normalt skifte tog ved samme perron. Der var kun ét S-tog på stationen ad gangen, da køreplanen i starten ikke medførte 'krydsning' i Vanløse. Der blev bygget et nyt signalhus, og stationen fik elektrisk sikringsanlæg, hvorimod den oprindelige stationsbygning foreløbig blev bibeholdt. Der var fortsat niveauoverskæring med Jernbane Allé, og det var dengang tanken, at vejen på et senere tidspunkt



Den nye ekspeditionsbygning ved Frederiksberg station blev taget i brug den 3. oktober 1931. Allerede på dette tidspunkt var symbolet for den københavnske nærtrafik taget i brug. I Dansk Jernbaneblad den 14. oktober 1931 er symbolet beskrevet således: »For at der ikke skal herske Tvivl om, hvor Stationen ligger, har Statsbanerne midt paa det brede Fortov rejst en Søjle, der paa Toppen bærer et Skilt med kronet Vingehjul over et mægtigt S.« Det var først i forbindelse med elektrificeringen, at symbolet specifikt blev knyttet til den elektriske nærtrafik i form af betegnelserne S-bane og S-tog. Foto: arkiv P. Thomassen



Ombygningsarbejderne på Vanløse station. Midt i billedet ses den nye, høje perron til de kommende S-tog. Bag sporstopperen er kommandoposten ved at tage form, og ved dens fod kan man se nedgangen til perrontunnelen som et sort hul. 1933. Foto: DSB Jernbanemuseum



På højbanen mellem Fuglebakken (først åbnet den 15. maj 1936) og Nørrebro ved Ndr. Fasanvej er et motortog undervejs mod Frederiksberg. Alt er tilsyneladende klar til den elektriske drift, ca. 1933.

Foto: Holger G. Hansen/DSB Jernbanemuseum



skulle føres under banen, så stationen forblev i niveau med terrænet.

For at få S-togene videre fra Vanløse mod Nørrebro var det nødvendigt at bygge en dobbeltsporet forbindelsesbane fra Vanløse til Grøndal på Ydre Bane. Banen er 1.100 m lang og har en skrap stigning på 25‰ op mod Vanløse, hvilket man dog fandt forsvarligt, da banen kun skulle trafikeres af elektriske tog.

På Godthåbsvej og Nørrebro stationer var det ikke nødvendigt at foretage større forandringer da S-togene begyndte at køre, idet stationerne allerede ved åbningen den 15. maj 1930 var forberedt for elektrificeringen.

Fuglebakken station, der ligger på dæmningen op mod viadukten for Borups Allé, blev først anlagt i 1935/36 og taget i brug den 15. maj 1936 samtidig med elektrificeringen af Holtebanen. Stationsbygningen ligger i gadeniveau, og det var oprindelig tanken at give den navnet 'Borups Allé'. Ved Fuglebakken findes for hver køreretning et blok-signal, der deler strækningen Grøndal-Lersøen i to blok-afsnit.

Ved banens skæring med Lyngbyvej blev der den 1. februar 1926 oprettet et trinbræt for togene mellem Gl. Nørrebro og Hellerup. I forbindelse med en udvidelse af Lyngbyvej blev der bygget viadukter for Ydre Bane og Frihavnsbanen. Anlægget omfattede også en ny Lyngbyvej station, der var bygget ind i viaduktens nordlige fundament. Stationen, der i modsætning til de øvrige stationer på Ydre Bane var udstyret med en ø-perron, blev taget i brug den 15. juli 1931. Senere er Lyngbyvej blevet udvidet endnu engang med bygning af nye viadukter og ny station – denne gang også for Farumbanen – til følge. Stationen skiftede navn til Ryparken den 1. oktober 1972, og den nuværende station blev taget i brug i 1974.

Hellerup station (åbnet den 22. juni 1863) krævede kun mindre spormæssige ombygninger i forbindelse med elektrificeringen, da stationen var ombygget i årene forinden med sporudfletninger mod syd og nord i forbindelse med anlægget af Ydre Bane og med anlæg af 3.-4. spor til Klampenborg. Elektrisk sikringsanlæg var installeret i 1930. Stationen havde således fået en udformning, der øgede kapaciteten og gjorde trafikafviklingen meget mere smidig end tidligere. Perronerne blev forhøjet, og perron 3 og 4 blev forsynet med perrontage, venterum og bænkepartier. Stationen blev moderniseret indvendig og pudset udvendig.

## København H–Klampenborg

Den elektriske drift på Klampenborglinien blev indført ved køreplansskiftet den 15. maj 1934.

Nyanlæggene på Københavns Hovedbanegård (åbnet den 1. december 1911) var selvsagt temmelig omfattende, da stationens nærtrafikdel (spor 9–12) skulle ændres til gennemgående drift mod Valby, og der skulle etableres anlæg for opstilling og vedligeholdelse af S-togene. Hidtil var spor 9 og 10 blevet anvendt til afgangstog mod Østerbro og spor 11–12 til ankomende tog herfra. Nærtrafik mod Roskilde og Frederikssund blev ekspederet i fjerntrafikdelen. Der blev anlagt et nyt 3. og 4. hovedspor mod Eng-have og nærtrafiksporene syd for Tietgensbroen blev om-

lagt. Der blev anlagt depotsporgrupper for såvel S-togene som Hillerødtogene, der jo fortsat var damptog. Lige vest for Dybbølsbroen blev opført en 'elektrisk remise' til vedligeholdelse og reparation af S-tog. I depotsporgruppens vestligste ende blev etableret en 20 m drejeskive, der var beregnet til vending af de elektriske motorvogne. Som følge af disse anlæg måtte maskinsporene til og fra Godsbanegårdens maskindepot omlægges. I hallen blev perronhøjden på 87 cm tilvejebragt ved at sænke sporene, idet disse alligevel skulle sænkes under Tietgensbroen og hovedbygningen. Forhøjelse af perronerne, der var den gængse fremgangsmåde, ville i øvrigt have været vanskelig på grund af trapper, perronkiosker m.v. Samtidig med åbningen af Valbylinien blev den direkte adgang fra Reventlowsgade til perron 7 lukket, for at togformanden, som togføreren på S-tog kaldtes dengang, ved afgang fra spor 12 ikke skulle holde øje med begge sider af toget på én gang. I elektrificeringsudvalgets betænkning var det i øvrigt forudsat, at der skulle etableres trapper fra Tietgensbroen til perron 5 og 6 – en tanke, der først blev realiseret en gang i 70'erne, da billetkontrollen var afskaffet.

I alle elektrificeringsprojekterne har der været forslag om en nærtrafikstation mellem Hovedbanegården og Nørreport. Først blev stationen benævnt 'Aborrepark' efter et lille parkanlæg, der lå i forlængelse af Ørstedsparken, hvor nu H. C. Andersens Boulevard og banegraven findes. Senere brugtes navnet 'Axeltorv' og det endelige navn, Vesterport, er åbenbart valgt på et ret sent tidspunkt, da der i DSBs driftsberetning for 1932/33 under omtalen af elektrificeringsarbejderne stadig anvendes betegnelsen 'Station Axeltorv'. For at skaffe plads til stationens ø-perron mellem 3. og 4. hovedspor måtte der foretages ret omfattende omlægninger af sporene i banegraven. Vesterport ventedes benyttet af mange rejsende og var derfor fra starten udstyret med den berømte – og berygtede – rullende trappe. Stationen blev taget i brug den 15. maj 1934.

På Nørreport (åbnet den 1. juli 1918) og Østerport (åbnet den 2. august 1897) blev der foretaget de nødvendige tilpasninger af perroner og bygninger – på Østerport i form af en større modernisering af publikumsfaciliteterne.

I Boulevardtunnelen er sporene udskiftet og skinnerne svejst sammen over en længde af ca. 1,3 km. Det var første gang man lavede en længere sporstrækning uden skinnestød. Sporene blev samtidig sænket for at skaffe højde i tunnelen til koreledningerne.

Både Nordhavn og Svanemøllen er ligesom Vesterport bygget som egentlige S-togsstationer og taget i brug samtidig med elektrificeringen. Plads til Nordhavn station blev skaffet ved at opføre en lang betonmur langs Østbanegade og udfylde mellemrummet mellem muren og dæmningen med jord. Herefter blev 4. hovedspor trukket ud mod gaden, og der blev anlagt en ø-perron mellem sporene. Billetsalg m.v. blev indbygget i dæmningen under sporene. Svanemøllen blev anlagt vest for Svanemølleviadukten med en perron mellem de to hovedspor og en stationsbygning i gadeniveau. Bygningen var forbundet med perronen ved en gangbro over Frihavnsbanen og det vestlige S-banespor. Ved indføringen af Farumbanen blev stationen nedrevet og en ny med to perroner opført øst for viadukten. Den ny station blev taget i brug i 1975.



I perioden 1934-41 havde S-togene på strækningen København H-Valby endestation på den midlertidige station Valby S, som var beliggende 100 m øst for den egentlige Valby station. Til højre i billedet ses en gammel vognkasse, der tjente som ventesal. Ca. 1935.

Foto: DSB Jernbanemuseum



Mellem Hovedbanegården og Hellerup blev det eksisterende manuelle linieblokanlæg erstattet af automatisk linieblok med dagslyssignaler, hvilket muliggjorde en tættere togfølge på strækningen.

Ved køreplansskiftet den 15. maj 1928 blev 3. og 4. hovedspor mellem Hellerup og Klampenborg taget i brug sammen med sporudfletningen i den nordlige ende af Hellerup station. Hermed var som tidligere nævnt den væsentligste hindring for at elektrificere fjernet. Strækningen fik en væsentlig større kapacitet, og det blev muligt at gennemføre en adskillelse af nær- og fjerntrafik på hele strækningen mellem Hovedbanegården og Klampenborg. Det østlige dobbeltspor blev fra dette tidspunkt udelukkende anvendt til Kystbanens tog og tog til Frihavnen og det vestlige dobbeltspor udelukkende til Nordbanens og Klampenborgbanens tog. En trafikseparering der har været anvendt lige siden. Bortset fra spørsænkninger, perronforhøjelser og ophængning af køreledninger krævede elektrificeringen næsten ingen arbejder mellem Hellerup og Klampenborg. Charlottenlund station (åbnet den 22. juni 1863) og Ordrup station (åbnet den 1. juli 1924) kunne efter beskedne bygningsmæssige ændringer fungere som S-togsstationer.

På Klampenborg station (åbnet den 22. juni 1863) blev kurveforholdene i ind- og udkørselstogvejene reguleret, og der blev etableret depotspor for S-tog. Mellem de to vestligste perronspor, der nu blev S-togspor, var der et maskinløbsspor som blev fjernet, hvorefter perronsporene kunne rykkes sammen og perronerne gøres bredere. På den brede mellem-perron var der under det store hal-lignende perrontag en række 'båse', som de rejsende blev lukket ind i på de store hjemrejsetidspunkter for at regulere tilstrømningen og undgå overfyldning af togene. Dengang som nu kunne hjemvendende gæster fra Bakken være vanskelige at holde styr på, men i forbindelse med elektrificeringen blev 'båsene' dog fjernet. Stationen fik elektrisk sikringsanlæg i 1931/32.

## København H-Valby

Som afslutning på elektrificeringerne i 1934 blev strækningen København H-Valby taget i brug den 1. november.

Der var anlagt nye hovedspor mellem de to stationer, nemlig et 3. og 4. spor fra Hovedbanegården til Enghave, hvor sporene øst for stationen løb sammen i ét spor videre mod Valby. Den ene af de to mellemstationer, Dybbølsbro, var anlagt til lejligheden og kan vel nok karakteriseres som et af de mere beskedne stationsanlæg på S-banen. Stationen ligger hvor 4. hovedspor føres under gaden i en 60 m lang tunnel, der også rummer sporet til Kvægtorvet. Perronen for 3. hovedspor og gangbroen mellem stationen og perronerne blev udført af træ, men har alligevel holdt ud i samtlige 50 år.

Enghave station blev under navnet Vesterfælledvejens Billetsalgssted åbnet den 1. december 1911 som station på Vestbanen, og elektrificeringen krævede kun anlæg af en ny perronkant mod S-togssporet på perronen nærmest Sønder Boulevard. Enghave blev nedlagt som station for vestbanetogene den 26. maj 1941 af hensyn til anlægget af 4. spor til Valby, og den har siden været ren S-banestation.

Banen endte umiddelbart øst for viadukten for Toftegårds Allé, hvor der blev anlagt en midlertidig station, Valby S, med en ensidet perron – der var jo kun ét spor. Via trapper var der direkte adgang fra Toftegårds Allé.

Kørslen på enkeltsporet blev styret fra Enghave, idet der for køreretningen mod Valby var et bloksignal for udkørsel ved Dybbølsbro og ved Enghave og for den modsatte køreretning et indkørselssignal ved Enghave. Signalet ved Dybbølsbro var blokeret, så længe der befandt sig et tog på strækningen Dybbølsbro-Enghave-Valby-Enghave. Der kunne således kun være ét tog ad gangen på denne strækning.

(fortsættes)

# Polarcirkeltog

## - et causeri i fire dele

Af Matz Lonnedahl Risberg

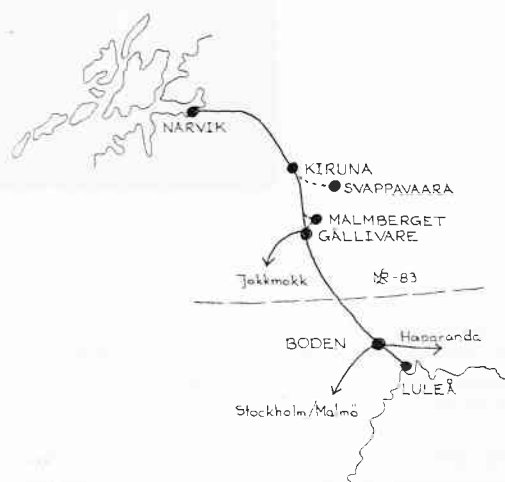
### 3. Fra tundra til isfri havn

Malbanean 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 Bodo.

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. Malmtoegskorslen og de specielle 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 Malbanean 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 »samlertog« direkte vogne fra de norrlandske kystbyer til Malmö og Göteborg. »Nordpilen« har siddevogne Narvik-Luleå, sove- og liggevogne Kiruna-Stockholm og sovevogne Luleå-Sundsvall.

Syd for Boden indeholder toget ikke liggevogne. »Polcirkeln« har direkte vogne Kiruna-Stockholm, om sommeren også Narvik-Stockholm. Sovevogne forekommer ikke nord for Kiruna, liggevogne derimod fra Narvik til såvel Göteborg, Malmö som København. Vognmateriellet i eksprestogene er udelukkende svensk, undtagen siddevognen Narvik-København, der er en DSB-vogn. Lokomotiverne er normalt også altid SJ-lokomotiver. Malbanean var en af de elektrificerede strækninger, der måtte vente længst på at få Rc-lokomotiver. Syd for Kiruna var det seksakslede bogielokomotiver Ma, der sammen med stanglokomotiverne Da fremførte eksprestogene før Rc-lokomotiverne blev taget i brug. Mellem Narvik og Kiruna var det i mange år, selv efter at Rc var begyndt at køre



Malbanean fra Kiruna/Gällivare til hhv. Luleå og Narvik. De punkterede linier angiver forbindelsen til malmlejerne ved Malmberget, og det forholdsvis nyligt åbnede Svappavaara brud. Tegning: Matz L. Risberg

NSB billigbillet til tredje klasse, gældende til den norske del af Malbanean. De angivne betingelser for billettens brug kan godt give stof til eftertanke, som f.eks. »Gjelder ikke til person- eller blandetog«.

Original: DSB Jernbanemuseum



Inspektionshold m.v. på Malmbanan har gjort holdt ved polarcirklen. Postkortet er oprindeligt sendt til O. F. A. Busse, formodentlig fra den siddende uniformsklædte tjene- stemand. Ca. 1905.  
Foto: DSB Jernbanemuseum



til Kiruna, udelukkende Da-lokomotiver, der fremførte alle persontog. Da-lokomotiverne bruges fremdeles i »Polcirkeln«. Det første tog over Riksgränsen, der fik Rc-lokomotiver, var »Lapplandspilen«, og det er først i 1982, at de fleste tog, undtagen malmtogene og nærtrafiktog Narvik-Bjørnfjell, fremføres af Rc-trækkraft – ja, netop i 1982 blev også »Polcirkeln« trukket af Rc.

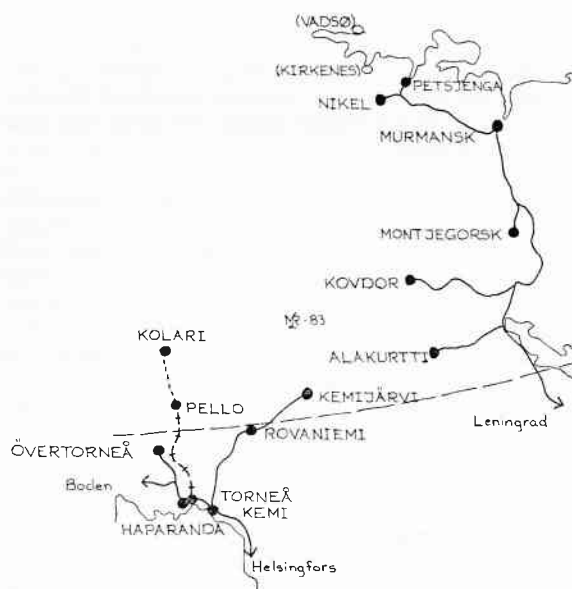
Det forekommer, at NSBs seksakslede bogiemalmtogslokomotiver El.15 trækker nærtrafiktoget Narvik-Luleå og sågar også »Nordpilen« mellem Narvik og Kiruna. I hårdt snevejr er det også forekommet, at SJs stangmalmtogslokomotiver Dm3 med akselrækkefølge 1'D+D+D1' har måttet trække persontogene.

Foruden eksprestogene krydser et nærtrafiktog Luleå-Narvik polarcirklen. Det er normalt oprangeret udelukkende af svenske vogne, dog forekommer det, at der kobles NSB-vogne på mellem Kiruna og Narvik, når folk fra Narvik skal gøre deres indkøb i Kiruna. Endelig er der et nærtrafiktog mellem Luleå og Kiruna og en YF1-motorvogn mellem Boden og Kiruna. (YF1 er rejsegodsudgaven af Y1, som MRD i forhold til MR). Al skinnibuskørsel mellem Kiruna og Abisko er ophørt.

En rejse fra Boden til Narvik er en enestående oplevelse. Den mørke, svenske granskov bliver mere og mere tynd og blandes med birketræer – så passeres polarcirklen, efter Gällivare også »odlingsgränsen« (dyrkningsgränsen) og Malmbanens højeste punkt. Efter Kiruna kan man næppe kalde træerne for skov; de bliver stadig lavere og stadig færre. Så er man ude på de forblæste fjeldvidder, passerer en række tunneler, naturlige og kunstige sne-tunneler, og kommer så til Bjørnfjell. Efter trinbrætterne Haugfjell og Søsterbekk begynder et ganske andet og dramatisk fjeldlandskab at vise sig, og så, pludselig! stirrer man 380 m ned i en ravine, som bliver til en å, der løber ud i Rombaksbotn. Ofoftbanen klatrer ned fra Bjørnfjells 514 m.o.h. til Narvik Hovedbanegårds 47 m.o.h. på en strækning af 38 km.

## 4. På brede spor

Lige syd for polarcirklen ligger Rovaniemi, amtshovedstaden i Lapplands län i Finland. Rovaniemi er et betydeligt trafikknudepunkt med ikke mindre end fem daglige togpar til Helsingfors og rutebiler til hele det nordlige Lappland og til Guovdageaidno, Karasjok og Skipagurra i Norge. Jernbanen ender dog ikke rigtig i Rovaniemi, den passerer faktisk polarcirklen små 20 km øst for byen og



De bredsporede jernbanestrækninger, som krydser polarcirklen er dels (Torneå-)Rovaniemi-Kemijärvi dels Leningrad-Murmansk, hvoraf kun den nordligste del er taget med.  
Tegning: Matz L. Risberg



Tog over polarcirklen i form af en Dm 7 skinnebus fra Valtonrautiatiet (de finske statsbaner) holder klar til afgang fra Rovaniemi, oktober 1979. Foto: Matz L. Risberg

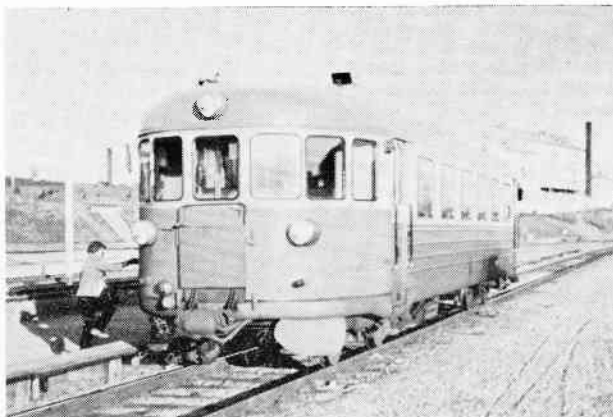
fortsætter til Kemijärvi, 85 km fra Rovaniemi. Før krigen fortsatte banen til Salla, der i dag ligger lige ved den sovjetrussiske grænse.

To togpar passerer polarcirklen på banen til Kemijärvi: daglig kører der et nattoget med direkte sidde- og sovevogne Kemijärvi–Helsingfors, og seks dage i ugen kører en skinnebus mellem Rovaniemi og Kemijärvi. I de senere år har det normalt været fireakslede bogielokomotiver VR Dv12, der fremfører sovevognstogene. Disse lokomotiver har kun ét førerhus. De moderne grå/blå finske siddevogne er efter min opfattelse de mest komfortable siddevogne i Europa, det gælder både 1. og 2. klasse. I lighed med de russiske sovevogne har finske sovevogne egen opvarmning, dog er den tydeligvis automatisk og termostatreguleret, hvad der må forudsætte flydende brændsel. Finske sovevogne har, til forskel fra sovevogne på kontinentet, men i lighed med norske og svenske sovevogne, ikke konduktør i hver enkelt vogn. Skinnebusserne mellem Rovaniemi og Kemijärvi er en finsk grå/blå/gul variant af den svenske »daddelæske«, hos VR betegnet Dm6 og Dm7. De er ikke så bekvemme som de svenske skinnebusser, vognaffjedringen er hårdere og indretningen kedeligere.

Hele strækningen Rovaniemi–Kemijärvi er omgivet af fyr- og granskov, og Kemijärvi forekommer mig at være en stille by dybt inde i den finske skov.

Min rejse på den femte jernbane, Murmansk–Leningrad, har jeg beskrevet i »jernbanen« nr. 1/1982, og jeg skal ikke gentage mine ord fra dengang. Banen blev bygget i trediveerne. Videreføringen til Petsjenga og Nikel skete efter krigen (de to byer var jo finske før krigen og hed Petsamo hhv. Nikkeli). I tillæg til de to daglige eksprestogpar »Poljarni« og »Arktika« ser der ud til at være nærtrafiktog, der passerer polarcirklen. Sandsynligvis er der også passagertrafik til Severomorsk, Montjegosk, Kovdor og Alakurtti, men det ved jeg intet om med sikkerhed. Til Nikel og Petsjenga er der to togpar daglig, der deles hhv. køles sammen i Luostari.

Selv om de fire af de fem beskrevne jernbaner løber gennem et nok så ensartet landskab – det er kun Nordlandsbanen, der virkelig skiller sig ud – er de fem baners nordlige endepunkter vidt forskellige. Bodø er en lille amts-hovedstad på en halvø udsat for hårdt vejr og et trafikknudepunkt mellem jernbane og kystskibstrafikken. Gällivare er et nok så typisk nybyggersted, et minesamfund ude i den laplandske ødemark. Narvik er den store malmhavn, en fra begyndelsen velreguleret by, der bærer præg af at have været en rig lille by. Jeg har allerede nævnt Kemijärvi som den lille by midt i skoven, Murmansk, som den sidste, er verdens største by nord for polarcirklen med 380.000 indbyggere. Det er virkelig en storby med brede gader og høje huse og kun beboet af raske folk i den arbejdsdygtige alder. Den, som bliver syg eller gammel, må flytte sydover, hvor det er billigere at have folk boende. Anlægget af byen blev påbegyndt så sent som i 1916, og den er derfor helt igennem en sovjetisk storby, præget af »stalinklassicisme« og multielementbyggeri, og uden en eneste kirke.



## BOGANMELDELSE

Margareta Lindblad & Willy Westby: **MED TÅG I ENGLAND, SKOTLAND, WALES.** Stockholm 1984, Willma bok-förlag. 191 s. 13 fotografier, 1 illustration, 1 kort. Pris ca. 100 kr.

Forfatterne, som sidste år udgav: Norden rundt med tåg, har i år fremstillet denne vejledning i at rejse med tog i Storbritannien og Irland, og de fortæller samtidig en del om de landsdele, turisten derved kommer rundt og beskuer.

Forfatterens udgangspunkt er, at det er berigende at rejse og se andre steder end de hjemlige, og at det er fortræffeligt at rejse med tog. Samtidig går det som en undertone igennem bogen, at rejsen ikke skal være for dyr, og at turisten gerne skal kunne tilgodese sin hang til vegetarisk livsførelse. Det er ganske positivt i sig selv; men det begrænser måske bogens gennemslagskraft i nogen grad.

Bogen er disponeret i fire store afsnit. Det første handler om alt det praktiske i forbindelse med en rejse: Pas, penge, billetter, overfarter, mad og indkvartering. De efterfølgende tre er beskrivelser af forfatterparrets rejse rundt i England, Skotland og Wales. I afsnittet med praktiske oplysninger får førstegangsturisten og den mere erfarne ikke så få nyttige og aktuelle fakta præsenteret, mens behandlingen af landet og jernbanerne er betydelig mere tynd. Det virker, som om emnet i nogen grad har forvirret forfatterne, så de i stedet for at beslutte sig til at skrive for togrejsende eller jernbaneinteresserede har valgt at skrive for begge, og det er de ikke sluppet helt godt fra. Bevares, der er gode iagttagelser, men vi har ikke at gøre med en fører til de britiske jernbaner, og som rejseguide er bogen for tilfældig i sine oplysninger.

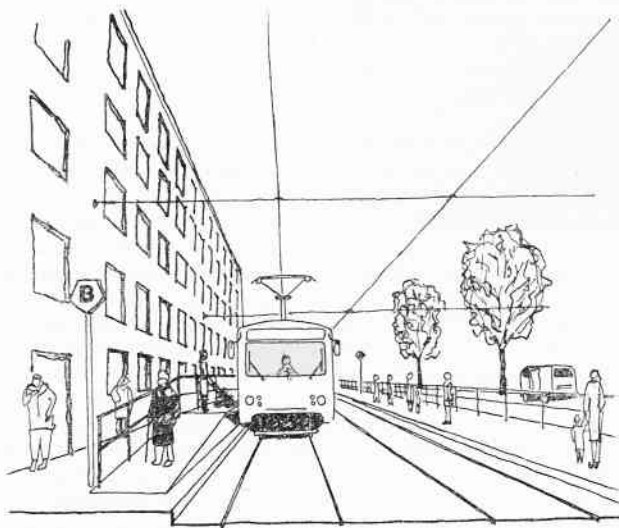
Denne anmelder tror, at hvis forfatterne i en kommende ny udgave ville koncentrere sig om at give flere oplysninger om landet og jernbanerne og samtidig lade stemningsbillederne træde i baggrunden, så ville vi have en langt mere brugbar håndbog.

jens koefoed

# København-Kastrup 1992

## Hovedstadsrådets undersøgelse af Amagers trafikbetjening

Af Bent Jacobsen



1981-rapportens typiske bybanestandsningssted har lave perroner og en mindre platform i højde med togets gulvhøjde. Tegning: DSB

Amager er vel den sektor inden for København og nærmeste omegn, der indtil nu har stået bagest i køen, når det gjaldt udbygningen af Københavns-egnens kollektive trafiksystem.

Amagerbanens persontrafik Amagerbro-Drøegård, der fik en kortere rejselængde under og lige efter krigsårene, ophørte endeligt i 1947, hvor al persontrafik blev overført til A.B.s busruter i et vist samarbejde med Københavns Sporveje.

Medens debatten i de følgende år stod om udbygningen af S-banenettet med en Køgebugtbane, en Hareskovbane og en Lundtoftebane, hvoraf de to førstnævnte i dag er blevet realiteter, var det så som så med realiteterne, når talen faldt på Amagers trafikproblemer.

Dette kan godt undre, når man ser på den byudvikling, der har fundet sted på hele øen i de sidste 25-30 år, for slet ikke at tale om udbygningen af Kastrup Lufthavn til en international storlufthavn.

På trods af denne udvikling er den kollektive trafik ikke alene inden for øen som sådan, men også i forbindelserne til Sjælland og Københavns centrale bydele fortsat alene baseret på busruter, der i Sjællandsforbindelserne er helt afhængige af kapaciteten på de tre hårdt belastede broer, der forbinder Amager med Sjælland.

Der kan anføres mange gode grunde til, at der ikke rigtigt er gjort noget ved Amagers trafikproblemer. Den sideløbende debat om en række store anlæg på Amager (Vestamagers bebyggelse, evt. udflytning af lufthavnen til Saltholm og etablering af en fast forbindelse til Sverige), har givet politikerne rigeligt med påskud til hidtil at skubbe trafikproblemerne lidt i baggrunden.

Siden HT's dannelse i 1979 er der trods alt også sket en udvidelse på ca. 18% af busbetjeningen på Amager bl.a. ved oprettelsen af en række ekspres- og hurtigbusruter til såvel Københavns centrum som til Valby station.

Underligt nok er det endnu ikke lykkedes at føre en HT-busrute fra Drøegård-St. Magleby området direkte frem til Københavns Hovedbanegård, hvad der i mangel af S-banebetjening burde være sket for længst.

### En projektgruppe nedsættes

I 1981 besluttede Hovedstadsrådet at nedsætte en projektgruppe, der skulle have til opgave at give en teknisk vurdering af mulighederne for Amagers trafikbetjening på længere sigt. Gruppen blev sammensat af repræsentanter for Hovedstadsrådet, DSB og HT og fik tilknyttet konsulenter fra private rådgivende ingeniørfirmaer.

Gruppens arbejde har resulteret i en rapport, »Undersøgelse af Amagers trafikbetjening«, »Planlægningsrapport nr. 39« udgivet af Hovedstadsrådet i december 1983.

I rapporten gøres der først rede for Amagers situation i forhold til lands-, region- og kommuneplanlægningen, idet den udvikling af bolig- og erhvervsområder og større offentlige anlæg, der kan forventes at indgå i planlægningen, naturligvis spiller en væsentlig rolle for udformningen af et fremtidigt kollektivt trafiksystem. Dernæst beskriver rapporten Amagers trafik i 1982, herunder særligt den kollektive trafikbetjening Amager-Sjælland.

Amager har ca. 150.000 indbyggere, ca. 80.000 bosatte beskæftigede og ca. 82.000 arbejdspladser. Mellem Amager og Sjælland udføres der 219.000 rejser pr. døgn med bil eller kollektiv transport og internt på Amager 124.000. Amager hænger således, på trods af dens ø-status og broforbindelser, trafikalt tæt sammen med Sjælland.

I bolig-arbejdsstedstrafikken benytter 52% af amagerkanerne kollektiv transport, når de rejser til Sjælland. Kun 39% af sjællænderne benytter kollektiv transport til Amager. Internt på Amager er kollektivandelen 29%.

## Tidligere forslag til forbedring af Amagers kollektive trafikbetjening

Der er inden for de senere år udarbejdet en lang række forskellige forslag til forbedring af den kollektive trafikbetjening på Amager. Flere af forslagene er præget af, at de udover en kollektiv betjening af de eksisterende byområder på Amager også skal kunne indgå i andre sammenhænge, således f.eks. en fast Øresundsforbindelse eller en bebyggelse på Vestamager.

I 1973 fremlagde DSB tre alternative forslag til udbygning af S- og T-banesystemer i regionen. I relation til betjeningen af Amager indeholdt alternativerne tre principielt forskellige linier, nemlig en Amagerbrogadelinie (T-bane), en Vestamagerlinie (T-bane) samt en øst-vestgående linie (S-bane) til Lufthavnen afgrenet fra Køgebugtbanen.

I 1977 fremlagde Danmarks Kommunistiske Partis Københavnsledelse et forslag til en tunnelbane i København forløbende fra Kastrup Lufthavn til Gladsaxe. Forslaget er en viderebearbejdning af en af de tunnelbanelinier, der var indeholdt i S- og T-banerapporten.

I 1977 fremlagde Danmarks Socialdemokratiske Ungdom (Sundby- og Københavnskredsen) et forslag til S-banebetjening på Amager. Den foreslåede S-bane påregnes anlagt i terrænniveau som en ringbane med mulige forlængelser mod Sydamager.

Det dansk-svenske udvalg af 1975 om Øresundsforbindelserne fremlagde i sin betænkning fra 1978 forskellige kollektive betjeningsforslag i relation til en fast forbindelse København-Malmø og til betjeningen af lufthavnen. Der pegedes på tre alternative linieføringer for baner, som bygger på S- og T-banerapporten, samt i tilfælde af ren vejbro København-Malmø på to ekspresbusalternativer, begge forløbende på separat busvej eller reserverede busspor.

Et privat forslag: »Lokalbane til Amager, Gladsaxe, Frederiksberg«, 1979, indeholder en ringlinie samt en forbindelse til Dragør. Banesystemet foreslås betjent med let bybanemateriel svarende til det materiel, der allerede er udviklet i udlandet.

DSBs »Lette Bybaner på Amager«, 1981, indeholdende to nord-sydgående baner til lufthavnen og en til Dragør (langs hhv. Amagerbanens tracé, Amagerbrogade og Englandsvej) samt en øst-vestgående bane fra Sjøløv station til Lufthavnen.

Foreningen Socialistiske Ingeniørers forslag fra 1981 indebærer, at den kollektive trafikbetjening også fremover skal ske med busser. Forbedringen af busbetjeningen bygger på følgende hovedpunkter: flere busser, bedre busser og bedre vilkår for busserne.

Dansk Cyklist Forbunds forslag fra 1982 indeholder et differentieret gadenet, og i relation til den kollektive trafik er der givet forslag til placering af busluser.

### Fire trafiksystemer undersøgt

Med henblik på at undersøge mulige forbedringer af Amagers kollektive trafikbetjening har projektgruppen for-

muleret fire alternative kollektive betjeningsmuligheder for Amager: Ekspresbus, Bybane, S-bane og T-bane. I banealternativerne indgår også ekspresbusser, og i alle alternativer indgår et net af lokale buslinier, der er udformet under hensyn til den overordnede trafikbetjening i det pågældende alternativ. Hvert alternativ udgør et samlet kollektiv trafikbetjeningssystem, og der er tilstræbt det samme betjeningsniveau i alle alternativer.

De fire alternativer er vurderet i en 1992-situation, hvad angår drifts- og anlægsøkonomi, trafikmængde og trafikbetjening samt miljø- og byplanmæssige forhold.

Investeringsniveauet er meget forskelligt i de fire alternativer, og også, hvad angår de årlige driftsomkostninger, er der forskelle. De passagermæssige konsekvenser i form af overførsel fra bil til kollektiv transport er yderst begrænsede (2-6%) i alle fire alternativer. Der er ikke beregnet eventuel nyttilkommen trafik som følge af de nye rejsemuligheder.

Alternativerne medfører generelt en forbedret service i forhold til i dag. Dragør, Tårnbyområdet og Lufthavnen får således i alle alternativer ret store rejsetidsmæssige forbedringer i forhold til i dag. På Nordamager er der mere karakteristiske forskelle mellem den service, alternativerne tilbyder. Således forbedrer eksempelvis T-banealternativet fortrinsvis forholdene i de allerede i dag relativt godt betjente områder langs Amagerbrogade, mens Bybanealternativet især forbedrer forholdene i Nordamagers yderområder, som i dag er ringere betjent.

Det nordlige Amager vil blive aflastet for en del vejtrafik, når Tårnbymotorvejen og især Centrumsforbindelsen er åbnet for trafik. Der kan påregnes visse problemer for bustrafikafviklingen ved terminaler på Sjællandssiden. Bybanen vil, da den forudsætter sit eget vejareal, medføre behov for trafikoplægninger og parkeringsrestriktioner i smalle gader, men medfører ikke egentlige kapacitetsproblemer for den øvrige vejtrafik.

Busalternativet medfører en mindre stigning i støjbelastningen. S-bane- og T-banealternativerne betyder lavere støjniveau. Bybanen aflaster Amagerbrogade støjmæssigt, men påfører områderne langs banestrækningerne et forøget støjniveau. Luftforureningsmæssigt medfører bybanealternativet små ændringer, mens Bus- og S-banealternativerne betyder en noget større forurening langs Amagerbrogade. T-banen betyder en mærkbar forbedring.

Alle fire alternativer kan betjene Amagers centerstruktur. Større ændringer kan ventes som følge af T-banen, der vil øge Christianshavns attraktivitet for lokalisering af cityfunktioner. Bybanen er bedst til betjening af byfornyelsesområderne på det nordøstlige og østlige Amager og kan således bidrage til en intensivering af bebyggelsen i disse områder.

Den i alternativerne indeholdte busbetjening kan udbygges successivt. Hvad angår baneanlæggene kan kun bybanen etapedeles.

På baggrund af de fire alternativer er der etableret grundlaget for en debat om Amagers fremtidige trafik. Debatten må forventes primært at blive ført på spørgsmålet: Bus eller Bane? En eventuel beslutning om en bane til Amager må ud over de trafikbetjeningsmæssige begrundelser ba-



I forbindelse med udarbejdelsen af rapporten om lette bybaner på Amager fra 1981 fremstillede arbejdsgruppen flere montager, der viser, hvorledes bybanens stationer og tog kan komme til at præsenteres sig i bybilledet. Illustrationen viser Universitet station, som i givet fald foruden Universitetets faciliteter på Amager vil betjene det østlige Islands Brygge, Politiskolen, Serum-instituttet og Hote! Scandinavia.

Montage: DSB



seres på muligheden for dels en etapemæssig udbygning og dels banens indpasning i det eksisterende banesystem, herunder mulighederne for også at løse eksisterende bindinger ved banesystemet på Sjællandssiden.

I debatten om de fire alternativer må endvidere indgå en sammenligning af investeringsprofilerne (herunder mulige etapedelinger og kombinationsmuligheder alternativerne imellem) og af driftsudgifterne. Det investeringsniveau, som alternativerne hver for sig repræsenterer, kan vurderes i forhold til de investeringer, der hidtil er foretaget i udbygning af regionens kollektive trafiksystem.

Det S-banesystem, som vi kender i dag, omfatter 140 km dobbeltsporet S-banestrækning. Det er blevet etableret igennem de sidste 50 år, dvs. at der i gennemsnit er blevet anlagt 3 km S-banestrækning pr. år.

Hovedstadsrådet har igennem de seneste år brugt ca. 80 mill. kr. årligt til baneanlæg. Et lignende investeringsniveau er forudsat ved færdiggørelsen af den igangværende strækning til Høje Tåstrup, som påregnes afsluttet i 1986

Alle oplysninger om udgifter er i rapporten angivet i prisniveau 1.1.1982 incl. moms.

## Projektgruppens valg af alternativer

**T-banealternativet** tager udgangspunkt i DSBs S- og T-banerapport fra 1974 og svarer med mindre justeringer til den under alt. TII og TIII angivne »Østamagerbane« (Nørreport-Kastrup). Dette projekt er opdateret og revurderet med hensyn til anlægsomkostninger og udførelsesmetoder. Der er forudsat anvendt S-banemateriel, hvilket er nødvendigt for at muliggøre eventuel sammenbygning med det eksisterende S-banenet. Der er endvidere forudsat anlagt yderligere en station ved Amagerbrogade i forhold til det oprindelige projekt.

**S-banealternativet** tager også udgangspunkt i DSBs S- og T-banerapport og svarer til den anførte »Lufthavnsbane« (Sydhavn-Kastrup) i alt. TIII. Der er foretaget en opdatering med hensyn til anlægsomkostninger og en revurdering af linieføring bl.a. i relation til Tårnbymotorvejen, Centrumsforbindelsen og Bella Centret.

**Bybanealternativet** tager udgangspunkt i DSBs rapport »Bybaner på Amager«, 1982, der er en justering af 1981-forslaget, således at der nu indgår to nord-sydgående og en øst-vestgående bybanestrækning.

Let bybane er et skinnebåret kollektivt transportmiddel, der kan betragtes som en videreudvikling af det hidtil kendte sporvejssystem. Bybaner adskiller sig fra S- og T-baner ved at acceptere gadekrydsninger i niveau samt ved at have kortere stationsafstande og fra sporveje ved i hovedsagen at have egen tracé, en højere hastighed og ved at kunne oprangeres til tog.

**Busalternativet** består af en videreudvikling og udbygning af den eksisterende busbetjening, herunder H-busnettet. Forslagets hovedprincip er etablering af et net af ekspresbuslinier på de længere rejseafstande og mellem de vigtigere terminaler samt i øvrigt at sikre en bedre sammenhæng mellem Amagers kollektive trafiknet og banenettet på Sjællandssiden.

## Busalternativet 1992

Alternativet omfatter et regionalt busnet og et lokalt busnet.

Det regionale busnet består af radiale busforbindelser fra henholdsvis Dragør og Lufthavnen til City samt tværforbindinger til Sjælør/Valby og Brøndby Strand. Ekspresbuslinierne forbinder de regionale trafikterminaler og fremføres med få stop bl.a. ved de større rejsemål samt trafikterminalerne på Amager.

Det lokale busnet er i myldretiden suppleret med hurtigbuslinier. Hurtigbuslinierne har opsamlings- og afsætningsområder i befolknings- og arbejdspladskoncentrationer på den sydlige del af Amager (Tårnby og Dragør kommuner) og giver direkte forbindelse til City.

Det øvrige lokale busnet er justeret i forhold til dagens net dels som følge af etableringen af de nye regionale linier og hurtigbuslinier, dels ud fra ønsket om at lade Amagerlinierne få forbindelse til banenettet på Sjællandssiden.

Alle ekspresbus- og hurtigbuslinier til City får endestation ved enten Nørreport eller Østerport station. Størstedelen af disse linier betjener tillige enten Hovedbanegården, Rådhuspladsen eller Kgs. Nytorv.

For at skabe effektive skiftemuligheder mellem de regionale busforbindelser indbyrdes og til det lokale net indeholder alternativet endvidere to større trafikterminaler på Amager: Bellaterminalen og Amagerbroterminalen. På Bellaterminalen prioriteres især korrespondancen mellem tværlinier og radiale linier. Amagerbroterminalen er et udvekslingspunkt mellem de radiale linier på Amager for at forbedre omstigningsforholdene og dermed tilgængeligheden til/fra forskellige områder på Sjællandssiden. Endelig er der i Tårnby omstigningspunkt mellem de fleste lokale linier på det sydlige Amager og ekspresbusnettet.

For at sikre høj rejsehastighed og præcision for ekspres- og hurtigbusruter indebærer alternativet, at der anlægges en busvej mellem Sjællandsbro og Njalsgade, således at de gennemgående busser kan føres udenom de stærkt trafikerede gader på Nordamager.

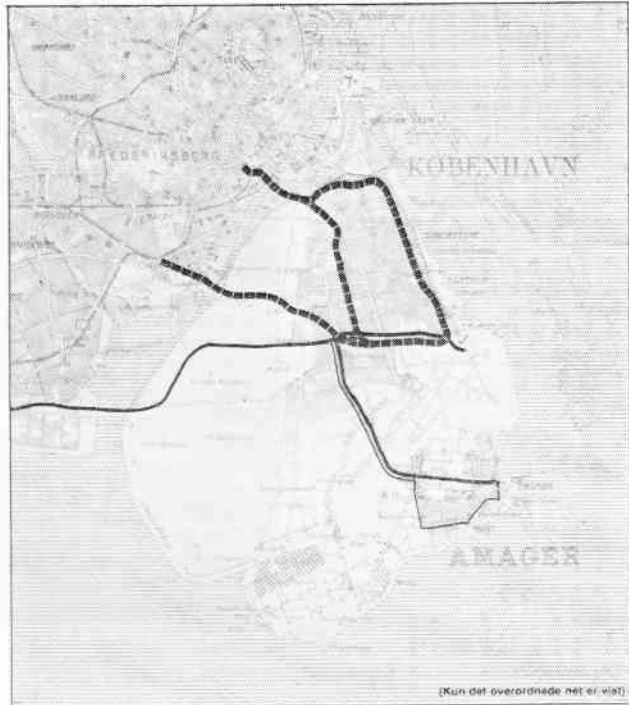
Busalternativet kan etapedeles på mange måder, idet der kan ske en successiv realisering af buslinierne. En forudsætning for, at det regionale busnet kan fungere efter hensigten er dog, at der allerede på et tidligt tidspunkt sikres de nødvendige omstigningsmuligheder mellem linierne. Dette betyder, at Bellaterminalen bør realiseres i en 1. etape. Busvejen har stor betydning for at sikre de enkelte busliniers præcision ved omstigningspunktet og den tilsigtede høje rejsehastighed og bør derfor sandsynligvis realiseres samtidig med Bellaterminalen.

Der peges ikke på egentlige langsigtede udbygningsmuligheder for busalternativet. På længere sigt vil det muligvis være hensigtsmæssigt at etablere en busbro over havnen syd for Langebro.

## Bybanealternativet 1992

Alternativet omfatter et regionalt net bestående af bybanenettet og regionale buslinier samt et lokalt busnet.

Bybanenettet har to nord-sydgående strækninger: Lufthavnsbanen (København H–Sundbyøster–Lufthavnen) i Amagerbanens tracé og Tårnbybanen (København H–Tårnby (–Lufthavnen)) langs Irlandsvej samt en øst-vestgående strækning: Tværbanen (Sjælør–Tårnby–Lufthavnen–Kastrup). Disse strækninger betjenes af fem linier, der kører i hele driftsperioden alle dage (stamlinier), én i myldretidstimen og tre linier, der kører i dagtimerne, heraf de to kun mandag–fredag. Alle disse linier har fast frekvens på tre afgang pr. time og retning. På hver af Citystrækningerne er en af linierne gennemgående med få stop.



Projektgruppens bybaneforslag er beregnet til at have en længde på 59 km (de stiplede linier), 27 stationer og 5 E-/H-buslinier, som først og fremmest besorger trafikken ad Sjællandsbroen og bybanen til og fra Dragør. I forhold til i dag regnes med 71 færre busser og 38 »ledvogne«. Passagerantallet er anslået til 8.000 med E-/H-busser og 53.000 med tog per dag. Cængivet efter Planlægningsrapport nr. 39

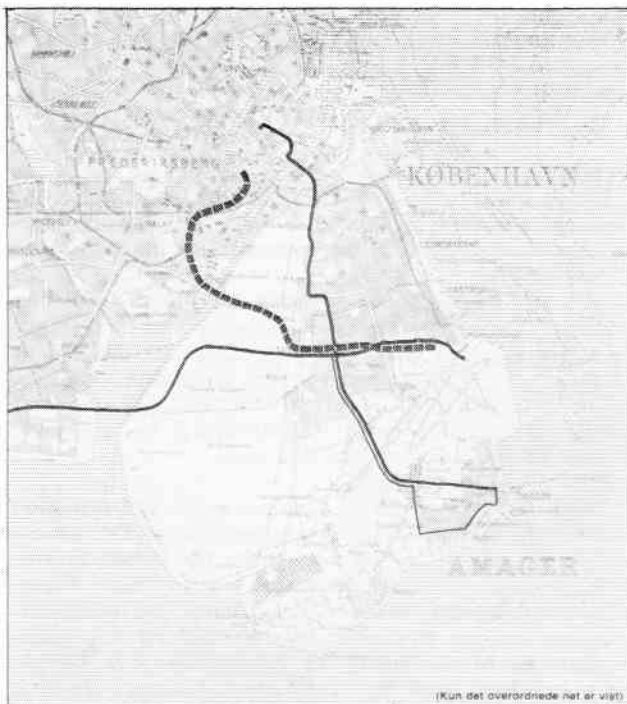
Alternativet indeholder to regionale buslinier: (Lufthavnen–Brøndby st.) og (Dragør–Tårnby st.), der er koordineret med den gennemgående bybanelinie til København H.

Det lokale busnet er i myldretiden suppleret med en enkelt hurtigbuslinie, der har opsamlings- og afsætningsområde i Dragør og direkte forbindelse til Tårnby st.

Det øvrige lokale busnet er inden for bybanens influensområde udtyndet i forhold til i dag og justeret mellem bus og bybane. På baggrund af den gode lokalbetjening, som bybanen giver på det nordlige Amager, indeholder alternativet totalt en driftsindskrænkning for det lokale busnet på ca. 15% i forhold til i dag.

Bybanen har i konsekvensberegningen endestationer på Sjællandssiden ved Hovedbanegården (Bernstorffsgade) og ved Sjælør st. Trafikberegningerne indikerer imidlertid, at baneforlængelser til Rådhuspladsen og Valby st. bør indgå i alternativet i en videregående undersøgelse. På Amager er de vigtigste terminaler Tårnby st., hvor de regionale buslinier og de fleste lokale buslinier fra det sydlige Amager har skiftemuligheder til bybanen og Amagerbro st., der er et udvekslingspunkt mellem buslinierne på Nordamager og bybanen.

For at sikre bybanen høj rejsehastighed og præcision er det nødvendigt at reservere egen tracé til banen (indhegnet), samt at signalanlæg og andre forhold i gadekryds indrettes med præference for toget.



Projektgruppens S-baneforslag har 9 km banestrækning (den stiplede linie), 5 stationer og 3 E-/H-buslinier. Der skal bruges 10 færre busser og 20 ekstra S-togsvogne. Gruppen regner med 9.000 buspassagerer og 19.000 togerejsende per dag. Gengivet efter Planlægningsrapport nr. 39



Projektgruppens T-baneforslag omfatter 8 km bane, deraf de 6 km i tunnel. Der regnes med 10 stationer og 5 E-/H-buslinier. Behovet for busser vil være 66 stk. lavere, og der skal bruges 44 S-togsvogne. Antallet af rejsende er anslået til 14.000 med bus og 61.000 med tog per dag. Gengivet efter Planlægningsrapport nr. 39

Bybanealternativet indeholder som en oplagt 1. etapemulighed realiseringen af Lufthavnsbanen (450 mill. kr.). Forbindelsen over havnen kan i en 1. etape ske ved at føre bybanen over Langebro, f.eks. fra Universitetet, bag om SAS-hotellet og videre ad Tietgensgade til Hovedbanegården. En alternativ løsning er at benytte den eksisterende svingbro, der så i givet fald som hovedregel (i modsætning til i dag) må forudsættes at være lukket. Realiseringen af Tårnbybanen i den næste etape vil antagelig nødvendiggøre enten etablering af den i forslaget nævnte separate bro over havnen (evt. tunnel) eller en supplerende bybane til City over Knippelsbro. På Amager kan bybanen på længere sigt udbygges ved at videreføre Tårnbybanen langs Englandsvej til St. Magleby og Dragør.

På Sjællandssiden kan bybanen på længere sigt forlænges fra Rådhuspladsen til Frederiksberg station, hvorfra bybanetogene kan køre ad den nuværende S-bane til Vanløse. Fra denne bybanestrækning kan afgrænses en anden bybanelinie mod Nørrebro, Brønshøj og Tingbjerg. Disse udbygninger kan delvis ske på DSB-arealer.

Bybanealternativets tværbane kan udbygges til en egentlig ringforbindelse ved at etablere bybanedrift på godsbanestrækningen Sjælør-Vigerslev-Vanløse samt på Frederiksbergbanen fra Vanløse til Hellerup.

Flere af de ovennævnte muligheder kan også tænkes udført som T-baner enten fra starten eller, hvis trafikens omfang senere giver anledning dertil.

## S-banealternativet 1992

Alternativet omfatter et regionalt net bestående af S-banen og regionale buslinier samt et lokalt busnet.

S-banen forløber fra København H til Lufthavnen. Banen afgrænses fra Køgebugtbanen nord for Sydhavn station og føres til Lufthavnen langs Sjællandsbroen via Bellacentret og Lufthavnsmotorvejen. Strækningen betjenes af to linier, en stamlinie, der kører i hele driftsperioden og en myldretidslinie.

Alternativet indeholder to regionale buslinier: Lufthavnen-Brøndby Strand station og Dragør-Tårnby-Kgs. Nytorv-Nørreport station.

Det lokale busnet er i myldretiden suppleret med en enkelt hurtigbuslinie, der har opsamlings- og afsætningsområde i Dragør. og direkte forbindelse til Tårnby station.

På det øvrige lokale busnet er der foretaget en udtynding i forhold til i dag specielt af de øst-vestgående linier over Sjællandsbroen samt en justering og afkorting af flere af linierne fra det sydlige Amager. På det nordlige Amager svarer den lokale betjening til betjeningen i busalternativet. Totalt indeholder alternativet en driftsforøgelse for det lokale busnet på ca. 10% i forhold til i dag.

På Amager er de vigtigste terminaler Tårnby station, hvor de regionale buslinier og de fleste lokale buslinier fra det



sydlige Amager har skiftemulighed til S-banen og Lufthavnens Udenrigsstation, der udover at betjene Lufthavnen er skiftet til de lokale buslinier, der betjener Kastrup-området.

S-banen anlægges i åben grav langs Tårnbymotorvejen over den bebyggede del af Amager, som overfladebane syd om Bella Centret og som højbane fra passagen af Centrumsforbindelsen og havneløbet (ny bro) langs Sydhavnsgade til indføringen i Køgebugtbanen.

S-banealternativets banestrækning kan ikke etapedeles. For at nyttiggøre S-banen, som i overvejende grad anvendes af passagerer til og fra Lufthavnen, må hele strækningen etableres samtidigt.

På længere sigt vil S-banen på Amager kunne forlænges til Malmø i sammenhæng med etablering af en fast forbindelse København-Malmø.

På Sjællandssiden kan det af hensyn til den begrænsede kapacitet på Boulevardbanestrækningens S-banedel overvejes at udføre banen med fjernelektrificering og forbinde den med fjernsporene på Københavns Hovedbanegård, hvorved banens ordinære drift umiddelbart vil kunne knyttes sammen med kystbanens tog. Dette vil dog gribe ind i Godsbanegårdens spor.

S-banen kan endvidere med en afgrening ved Sjællandsbroen videreføres langs godsbaneringen og Frederiksberg banen til Hellerup. Der må dog tages hensyn til godstogskørslen på godsbaneringen.

Endelig kan ovennævnte afgrening, specielt i forbindelse med en fjernelektrificering, i stedet kobles sammen med hovedbanen ved Vigerslev, således at der etableres forbindelse mod vest til Høje Tåstrup og Roskilde.

## T-banealternativet 1992

Alternativet omfatter et regionalt net bestående af T-banen og regionale buslinier samt et lokalt busnet.

T-banen forløber fra Nørreport station under Kgs. Nytorv, Christianshavns Torv og Amagerbrogade til Lufthavnen. Strækningen betjenes af to linier, en stamlinie, der kører i hele driftsperioden alle dage og en linie, der kun kører i dagtimerne mandag-fredag samt lørdag til kl. 14.30.

Alternativet indeholder tre regionale buslinier: Lufthavnen-Sjælør st.-Valby station, Lufthavnen-Brøndby Strand station og Dragør-København H-Nørreport station. Det lokale busnet er i myldretiden suppleret med to hurtigbuslinier.

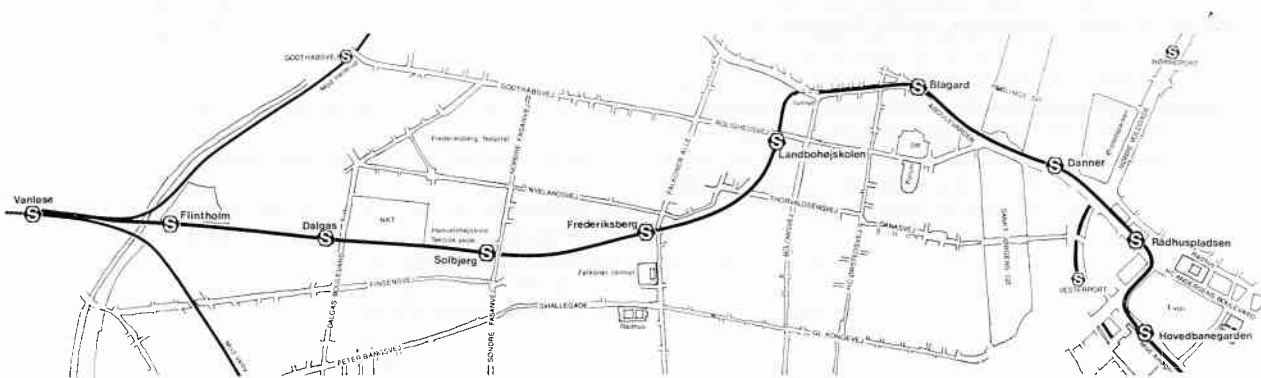
Det øvrige lokale busnet er inden for T-banens influensområde udtyndet i forhold til i dag og justeret for at skabe gode omstigningsmuligheder til T-banen. På det sydlige Amager er der foretaget en justering og afkorting af flere af linierne, så de ender ved en T-banestation. Totalt indeholder alternativet en driftsindskrænkning for det lokale busnet på ca. 20% i forhold til i dag.

T-banen har endestation på Sjællandssiden ved Nørreport station og derudover station på Kgs. Nytorv. Der er omstigningsmulighed mellem T-banen og det øvrige banenet på Sjællandssiden ved Nørreport station, men T-banesporene føres ind vinkelret på og under Boulevardbanesporene, og der er således ikke spormæssig forbindelse mellem de to baneanlæg. På Amagersiden har T-banen otte stationer, heraf to i Lufthavnen. Stationen Vejlands Allé er et vigtigt omstigningspunkt mellem de lokale busser fra Sydamer og T-banen.

Bortset fra strækningen mellem Vejlands Allé station og Lufthavnens Udenrigsstation, hvor T-banen forløber i åben grav, udføres T-banen i øvrigt som egentlig tunnelbane.

T-banealternativets banestrækning kan ikke etapedeles. Allerede som 1. etape bør der være omstigningsmulighed for passagerer ved Nørreport station. Da den valgte T-bane ikke spormæssigt er integreret i det øvrige banenet, vil det af hensyn til overførsel af materiel ikke være muligt at afslutte banen førend ved Lufthavnen, hvor disse overførsler kan finde sted.

På Amager kan T-banen på længere sigt gives en afgrening fra Vejlands Allé station mod Tårnby.



I tilknytning til rapportens bybaneforslag, hvor en forlængelse fra Hovedbanegården til Frederiksberg/Vanløse nævnes som en mulighed, har DSB på foranledning af Frederiksbergs borgmester fremlagt dette forslag til en mulig linieføring. Tegning: DSB

**Gennemsnitlig rejsetid og rejsehastighed**  
incl. gang-, vente- og skiftetid

		Basis	Bus	Bybane	S-bane	T-bane
<b>Fra Dragør til</b>						
Amager	minutter	43,6	40,8	40,3	40,7	39,9
	km/h	13,6	13,1	11,9	12,2	12,8
<b>Sjælland</b>						
	minutter	72,3	63,7	69,6	62,5	64,2
	km/h	16,6	16,1	13,8	15,7	15,4
<b>Fra Tårnby til</b>						
Amager	minutter	28,1	26,5	26,3	26,8	26,9
	km/h	10,0	10,4	10,5	10,1	10,3
<b>Sjælland</b>						
	minutter	46,2	44,9	45,8	46,5	44,9
	km/h	16,8	18,6	18,3	19,7	18,2
<b>Fra Nordamager til</b>						
Amager	minutter	20,1	19,5	19,1	19,7	19,5
	km/h	9,6	9,5	9,4	9,4	9,5
<b>Sjælland</b>						
	minutter	37,7	37,5	38,3	37,5	35,8
	km/h	14,6	14,9	15,2	14,9	15,8

**Gennemsnitlig kørehastighed**  
for passagerer på Amager

		Basis	Bus	Bybane	S-bane	T-bane
i bus	km/h	19,9	22,6	19,4	20,5	23,1
i tog	km/h	–	–	28,8	46,1	27,9
tilsammen	km/h	19,9	22,6	22,9	24,6	24,8

På Sjællandssiden er der først og fremmest mulighed for at forlænge T-banen fra Nørreport station til Frederiksberg station i tunnel. Herfra kan den på eksisterende bane-strækning videreføres til Vanløse station og indføres i Frederikssundbanen. Dette vil betyde væsentlig hurtigere rejsetider til City for Frederikssundbanens passagerer og en aflastning af Boulevardbanen for vestfra kommende tog.

En anden mulighed er at forlænge T-banen fra Nørreport station til Nørrebro og Høje Gladsaxe. Fra Nørrebro vil der være mulighed for en afgrening til Farumbanen, der der-ved får en mere direkte indføring til de centrale byom-råder.

Endelig kan T-banen kombineres med flere af de tidligere nævnte S-baneudbygningsmuligheder.

**De fire alternativer – en sammenligning**

Skemaet øverst på denne side indeholder hovedtal for rejsetid og rejsehastigheder.

Ud over de forhold, som er nævnt under de enkelte alter-nativer, kan faktorer som præcision og sårbarhed af trafik-systemerne samt følsomheden over for ændringer i forud-sætningerne inddrages i sammenligningen. Ved præcision forstås overholdelse af køreplanen, mens sårbarhed ud-trykker virkningen af ekstreme situationer på trafikens afvikling.

Bustrafikken er følsom over for små forstyrrelser i den øvrige trafik, og ved strækninger med tæt buskørsel fore-kommer ofte sammenklumpning af busser med dårlig over-

holdelse af køreplanen til følge. Den i busalternativet for-udsatte busgade vil dog medvirke til forbedring af præci-sionen for E- og H-busserne på Amager. Bustrafikken er mindre sårbar ved ekstreme situationer på grund af dens fleksibilitet.

Banesystemerne har god præcision, fordi de opererer stort set uafhængigt af anden trafik. Dette gælder i princippet også bybanen, som har en indhegnet tracé og præference ved krydsning med veje.

Konsekvensvurderingerne er gennemført med udgangs-punkt i de beregnede passagermængder. Hvis der – f.eks. som følge af væsentligt ændrede konjunkturforhold – sker ændringer i disse forudsætninger, vil det have lidt for-skellige konsekvenser i de fire trafiksystemer.

Bussystemet kan ret let tilpasses en ændret efterspørgsel ved indsættelse af flere/færre busser. Kapaciteten i det kritiske snit over havnen er godt udnyttet, således at et større passagertal vil forudsætte en mere omfattende drift med større driftsudgifter til følge, mens en faldende efterspørgsel vil betyde besparelser. S-banen har reserve-kapacitet og kan uden merudgift afvikle flere passagerer, mens en nedgang i trafikken ikke vil medføre besparelser.

Bybanen og T-banen kan ved større passagertal få tilført kapacitet ved forlængelse af togene, uden at driftsudgif-terne forøges nævneværdigt. Ved lavere efterspørgsel kan bybanens køreplan ikke udtyndes, uden at det medfører forringelser i betjeningen, mens der for T-banen er forud-sat en høj frekvens, som vil kunne reduceres med lavere driftsudgifter til følge.

# FORENINGS-NYT

## Fortsat generalforsamling

Onsdag den 6. juni 1984 kl. 19.30 fortsættes foreningens generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

### Dagsorden

Behandling af punkterne 3 og 4, hhv. godkendelse af regnskab og fastsættelse af kontingent m.v. for året 1985 i henhold til vedtagelse på generalforsamlingens første del den 18. marts 1984. Bestyrelsen foreslår kontingentet for året 1985 fastsat således:

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

Jf. »jernbanen« nr. 1/1984, side 24 og referat af generalforsamlingen den 18. marts i dette nr., side 49.

Efter generalforsamlingen vil der blive vist film.

Oscar G. E. Meyer

## Kommende udflugter

Fredag den 18. maj (Store Bededag) og lørdag den 19. maj: Udflugt på Sydbanen og Lolland-Falster.

For at præsentere K-maskinen for vore medlemmer i Øst-Danmark arrangeres 2-dages udflugt med to togstammer i Store Bededags-ferien. Vi kører fredag til Gedser med K-maskinen og MO og lørdag til Maribo og Nakskov med mulighed for at bese museumsbanens materiel i Maribo og Lollandsbanens i Nakskov.

Planen for udflugten ser således ud:

### Fredag den 18. maj

#### K 564

Ringsted	afg. 11.01
Gedser	ank. 15.06
Gedser	afg. 16.46
Nykøbing F	ank. 18.00

#### MO + MO

Roskilde	afg. 10.08
Ringsted	afg. 10.59
Gedser	ank. 15.15
Gedser	afg. 16.24
Næstved	afg. 17.46
Ringsted	afg. 18.10
Roskilde	ank. 18.36

### Lørdag den 19. maj

#### K 564

Nykøbing F	afg. 9.20
Maribo	ank. 9.55
Maribo	afg. 10.35
Nakskov	ank. 11.30
Nakskov	afg. 12.35
Nykøbing F	ank. 13.44
Nykøbing F	afg. 14.30
Næstved	ank. 16.41

#### MO + MO

Roskilde	afg. 7.42
Ringsted	afg. 8.10
Næstved	afg. 8.36
Nykøbing F	ank. 9.17
Nykøbing F	afg. 14.16
Næstved	afg. 16.46
Ringsted	afg. 17.10
Fredericia	ank. 20.33

For at skabe bedre fotomuligheder arrangeres dobbeltkørsel således, at togene på skift overhaler hinanden på stationerne undervejs. Der køres arbejdstog på dele af strækningerne.

Som det fremgår af køreplanen, er der mulighed for at deltage én af dagene, idet MO-toget kører tilbage til Roskilde fredag aften og igen til Nykøbing F lørdag morgen.

For de medlemmer, der ønsker at deltage i udflugten både fredag og lørdag etableres der overnatningsmuligheder i liggevojn i Nykøbing F til en pris af kun kr. 30,00 incl. morgenmad. Da der er begrænset plads skal der reserveres plads ved på indbetalingen at anføre 'L' på kupon til modtageren. **Bemærk**, at sovepose skal medbringes.

Overnatning kan endvidere ske på følgende hoteller i Nykøbing F: **Hotel Baltic, telefon (03) 85 30 66**  
**Teaterhotellet, telefon (03) 85 32 77**

Deltagere, der ønsker overnatning på hotel, bedes selv sørge for reservation og afregning direkte med hotellet.

Pris for deltagelse er – **ved forudbetaling** – kun kr. 270,00 for begge dage. For deltagelse **enten** fredag **eller** lørdag er prisen kr. 170,00 ved forudbetaling. Angiv på talon til modtageren hvad indbetalingen dækker. Pris for overnatning i liggevojn **skal** forudbetales.

Såfremt der ønskes deltagelse **uden forudbetaling**, er prisen kr. 290,00 for begge dage og kr. 180,00 for enten fredag eller lørdag.

Der kan bestilles frokost den 19. maj ved at anføre 'M' på talon til modtageren. Frokosten kan indtages i toget mellem Nakskov og Nykøbing F. Frokosten skal ikke forudbetales.

Udflugten gennemføres kun, såfremt der er tilmeldt mindst 80 deltagere.

Tilmelding sker ved senest den 5. maj at indbetale beløbet på postgiro 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2. 2600 Glostrup. Såfremt udflugten aflyses pga. manglende tilslutning, vil de indbetalte beløb blive returneret. Oplysning om turens gennemførelse fås fra den 10. maj 1984 hos Preben Clausen, tlf. (05) 86 91 20 eller hos Udflugtsafdelingen, tlf. (02) 96 89 21.

Giro talonen medbringes og ombyttes med billet. Friпас og frikort er ikke gyldige i særtogene.

Der ydes ikke rabat på tilrejse, men vi gør opmærksom på DSB-grupperabat. Ønskes oplysning om eventuelle andre deltagere fra samme by, kan der anføres 'G' på talon til modtageren – og gerne telefonnummer – så vil Udflugtsafdelingen give besked.

EC/PC

## BØGER

**The Bassett-Lowke Story** af Roland Fuller. Hovedsagelig i billeder fortælles om det britiske modelbygningsfirma. 352 s. 804 fot. 16 ill. & reproduktioner. 30½ x 21½ cm ib. Kr. 327,50.

**Doodlebug Country.** The Rail Motorcar on the Class I Railroads of the United States af Edmund Keilty. Brugen af motorvogne på sidestrækningerne ved USAs baner. 184 s. 193 fot. 1 farveill. 10 rids. 4 ill. 15 kort. 28½ x 22½ cm ib. Kr. 486,75.

**Jungfrauregion** – zu Fuss und mit der Bahn af Hans Schweers. Jungfraubahn, Wengernalpbahn, BOB m.fl. + svævebaner i flotte billeder. 160 s. 62 farvefot., 159 fot. 23 materielrids. 14 ill. 49 kort og stationsrids. 28 x 21 cm ib. Kr. 302,75.

**D-Day on the Western Pacific.** A Railroad's Decision to Dieselize af Virgil Staff. Perioden 1939–1980, da WP blev UP. 224 s. 1 farveill. 216 fot. 1 kort. 28½ x 22½ cm ib. Kr. 486,75.

**Assensbanen 1884–1984** af Lars Viinholt-Nielsen. Ca. 160 s. 72 fot. 14 ill. 17 x 24 cm. Forfatteren fortsætter sin behandling af de fynske banestrækninger. Kr. 146,40 (Ved bestilling inden den 1. juni 1984: kr. 122,00).

Begge tidligere bøger kan fås: Odense–Svendborg Banen, kr. 98,00 og Nyborg–Ringe–Fåborg Banen, kr. 73,20.

**De danske jernbaners bygningsværker** af Mads Østerby. Et pionerværk. 120 s. rigt illustreret. Ca. 21 x 26 cm. Kr. 146,40 (Ved bestilling inden den 1. juni 1984: kr. 122,00).



**ROSENKILDE OG BAGGER A/S**

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

## Nyt fra lokalafdelingerne

### Sydjysk afdeling

**Onsdag den 9. maj kl. 19.30: Stiftende generalforsamling i Sydjysk afdeling.** Store sal, Hovedbiblioteket, Nørregade 25, Esbjerg.

PC

### Generalforsamlingen

**Referat af den ordinære generalforsamling søndag den 18. marts 1984 på Niels Steensens Gymnasium.**

Tilstede var 79 stemmeberettigede medlemmer.

#### Punkt 1: Valg af dirigent.

B. Wilcke bød velkommen og foreslog herrædsdommer Jul. Paulsen til dirigent. Valget skete med akklamation, hvorefter dirigenten konstaterede generalforsamlingens lovlige indvarsling.

#### Punkt 2: Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.

Formanden startede med at oplyse, at Ole Plum desværre var på hospitalet med brækket ben, idet han var kommet til skade under sit arbejde for foreningen på Høng station. Formanden foreslog, at generalforsamlingen sendte Ole Plum et telegram, hvilket blev vedtaget med akklamation.

Formanden fortsatte med at oplyse, at bestyrelsens arbejde i det forløbne år var gået gnidningsløst. Bestyrelsen har dog med beklagelse måttet konstatere, at det nye medlem, der indvalgte på sidste generalforsamling, ikke havde levet op til forventningerne. Det er sjældent Jens Vestergaard deltager i møderne, og de opgaver han har påtaget sig i årets løb – bl.a. hvervekampagne – er ikke blevet udført. Dette skyldes formentlig stort arbejdspress, men bestyrelsen ville dog gerne have haft afbud, når deltagelse i møderne ikke var mulig. Hvis arbejdspresset for Jens Vestergaard fortsætter, vil bestyrelsen foreslå, at han trækker sig tilbage, så suppleanten – John Armstrong Pedersen – der også kommer fra Midtjylland, kan træde ind i stedet. Eigil Christensen havde tiltrådt hvervet som sekretær for bestyrelsen for at aflaste foreningens sekretær, Oscar Meyer, der jo udover sekretariatet havde Bloustrød at passe.

På samarbejdsudvalgsmødet den 17. marts havde mødedeltagerne beset anlægget i Bloustrød, og formanden udtalte på bestyrelsens vegne anerkendelse for det store arbejde, der her udføres, selv om der unægtelig er lang vej igen. Ved samme lejlighed havde samarbejdsudvalgsmødet afsløret et monument – et stort vingehjul – smukt guldbronceret og sortmalet.

Medlemstallet i det forgangne år viste en svag stigning til ca. 1.700. Der har været en afgang på 50 og en tilgang på ca. 100, hvilket må siges at være en tilfredsstillende udvikling.

I årets løb har der været en del debat om, hvorvidt der skulle afholdes ét eller to samarbejdsudvalgsmøder årligt. I den forbindelse havde Uffe Andersson udarbejdet et oplæg til ændret mødeform, der vil blive forsøgt gennemført i fremtiden. På denne måde kunne møderne blive mere effektive, til gavn for alle deltagere.



»jernbanen«. Bladet er udkommet med 6 indholdsrigge numre. Da bestyrelsen må erkende, at den ikke kan overkomme det hele, var det til alt held lykkedes at finde to dygtige redaktører uden for bestyrelsen, der ville påtage sig arbejdet med redaktionen. Efter lidt vanskeligheder i starten håber bestyrelsen, at bladet kan komme mere rettidigt i 1984.

Som det var generalforsamlingen bekendt, var der ikke udsendt regnskab for året 1982/83. Dette skyldes meget sen aflevering af enkelte delregnskaber, bl.a. Salgsafdelingen og D-maskine-gruppen, som i forbindelse med kassererens arbejde for sit firma umuliggjorde færdiggørelse. Dette var stærkt beklageligt, da generalforsamlingen så ikke kunne afsluttes. Regnskabet vil blive udsendt med »jernbanen« nr. 2/1984 omkring den 25. april, og generalforsamlingen vil så kunne afsluttes med godkendelse af regnskabet i forbindelse med medlemsmøde den 6. juni 1984 på Niels Steensens Gymnasium. For at undgå noget tilsvarende i de kommende år vil bestyrelsen nedsætte et regnskabsudvalg til at analysere problemerne og fremkomme med løsningsforslag. Formanden gennemgik derefter kort hovedtallene i det foreløbige regnskab. Foreningens overskud er faldet fra ca. 200.000 kr. til ca. 110.000 kr., hvilket primært skyldes en nedgang i modtagne tilskud – fra ca. 150.000 kr. til ca. 81.000 kr. I øvrigt henvises til regnskabet, der som nævnt udsendes med »jernbanen« nr. 2/1984.

**Maribo-Bandholm Jernbane.** I Maribo har vi som tidligere omtalt overtaget hele rundremisen på fordelagtige betingelser. Desværre er taget i meget dårlig stand, og der forestår et større reparationsarbejde. Der er håb om, at vi kan få det repareret ved hjælp af beskæftigelsesfremmende foranstaltninger, hvilket gør det meget lettere. Der er igen i 1983 udskiftet en del sveller på banen ved hjælp af langtidsledige. Der er håb om, at det fortsætter i 1984, hvorefter sporet igen er i meget fin stand og kan holde i mange år fremover. Foreningen har købt Bandholm station billigt, hvorved det er blevet muligt at bevare den som jernbanestation i fremtiden og skabe et fint jernbanemiljø på området. Lokomotivsituationen i Maribo er desværre noget anstrengt, men der er håb om, at OHJ nr. 5 bliver klar, så den kan køre sæsonen 1984. Bestyrelsen har netop afholdt det årlige møde med Lollandsbanen, der udtrykte anerkendelse for det store arbejde, der udføres på museumsbanen.

**Mariager-Handest Veteran-Jernbane.** Banens længe savnede remise er nu færdig i det ydre, idet der dog mangler en del indendørs arbejde. Banen har haft en god sæson, med en svag stigning i antal rejsende i plantog. Desværre er der nedgang i tog på fremmede baner. MHVJ skal køre en del særtog i forbindelse med Hads-Ning Herreders Jernbaners jubilæum, hvilket sammen med andre aktiviteter lover godt for den kommende sæson. Materielsituationen på banen er god, og der vil i 1984 muligvis blive tale om kørsel med to damptog på banen.

**D-maskine-gruppen.** Gruppen har kørt tog som aldrig før og er nu klart den største post i foreningens regnskab. Igen i 1984 bliver der tale om mange tog, bl.a. et stort arrangement rundt i det meste af Danmark med udenlandske jernbaneentusiaster, der er blevet lovet kørsel med mindst ti forskellige damplokomotiver – inklusive vore veteranbaner. Den nyrestaurerede K-maskine – der bliver præsenteret på Sjælland i maj – kommer til at gøre god fyldest.

På foreningens arbejdssteder rundt om i landet er der igen i 1983 ydet en stor indsats, blandt andet i Bloustrød, der har udvidet sporarealet samt modtaget endnu en bygning på det nedlagte teglværk.

Bestyrelsen er begyndt at planlægge foreningens 25 års jubilæum i 1986; der arbejdes bl.a. med en jubilæumsbog og et større damparrangement.

Samarbejdet med de øvrige klubber er gået gnidningsløst. Planerne om et fælles samråd – der alene er rådgivende og ikke besluttende – nærmer sig sin afslutning.

Første del af beretningen blev modtaget med akklamation, hvorefter dirigenten gav ordet til Preben Clausen.

Preben Clausen orienterede kort om de kommende arrangementer, herunder damparrangement for udenlandske entusiaster – se tidligere – arrangement med Danturist (Danmark rundt for fuld damp) i Nordvestjylland og medlemsudflugt med K-maskinen på Sjælland og Lolland-Falster den 18. og 19. maj. Endvidere at K-maskinen kører i Nordsjælland den 13. maj, lejet af Støtteforeningen Danske Dampvenner.

Preben Clausen opfordrede medlemmerne til at komme med forslag til udflugter til Udflugtsafdelingen. Et mindre underskud på enkelte udflugter i det forløbne år viser, hvor svært det kan være at finde på nye udflugtsmål og -tog. Derfor er forslag meget velkomne.

Den stærkt øgede omsætning i D-gruppen skyldes ikke mindst en stor indsats fra de aktive i gruppen. Preben Clausen rettede en tak til disse for indsatsen i 1983. Endvidere rettedes en stor tak til Esbjerg-holdet, der på smukkeste vis havde restaureret foreningens K-maskine. Gruppen vil i den kommende tid rette opmærksomheden mod gruppens vogne, der trænger til en opfriskning. I den forbindelse sætter gruppen sin lid til, at det lykkes at få etableret et vognreparationsværksted, forhåbentlig i Odense. Bestyrelsen har netop bemyndiget Preben Clausen til at arbejde videre med dette projekt. I den forbindelse blev det nævnt, at Maribos vognhal ikke er glemmt, men den afventer for øjeblikket en afklaring af fremtiden for LJs værksteder i Maribo, hvor vi muligvis kan overtage indendørs sporplads.

Herefter gav dirigenten ordet til Oscar Meyer. Oscar Meyer kunne oplyse, at foreningen havde fået fat i en kongelig salonvogn fra 1844. Vognen er blevet afhentet i Hurup, hvor den var sommerhus – og er i øjeblikket placeret på Centralværkstedet i København, hvor en større restaurering forestår. Oscar rettede en varm tak for hjælp og støtte til Limfjordsbanen og Uffe Andersson i forbindelse med flytningen og til DSB, der har udvist stor velvilje i forbindelse med projektet.

#### **Kommentar til beretningen.**

Dirigenten kommenterede de politiske aspekter omkring den modtagne kongevogn. Bl.a. ønskede Tyskland at overtage vognen i forbindelse med sejren i 1864, og at vognen er i Danmark i dag skyldes kun, at vognen tilhørte Frederik VII privat og ikke den danske stat.

Birger Bruun, MBJ, kommenterede vognhallen til D-gruppen og spurgte, om materiel fra Maribo nu kunne flyttes til Odense, da MBJ har pladsproblemer.

B. Chorfitzen glædede sig over, at det går godt for foreningen. Derefter rettedes en varm tak til Esbjerg-holdet for K-maskinens restaurering. Chorfitzen erindrede om, at maskinen stod lang tid på Amagerbro, uden at der skete ret meget. Endelig erindrede Chorfitzen om, at flere fonde havde ydet støtte gennem årene til maskinen.

B. Chorfitzen kommenterede Hedetofts artikel i det seneste nummer af bladet og henledte opmærksomheden på, at en kedelekspllosion i et bageri på Nørrebro havde haft en voldsom effekt. Chorfitzen var enig i, at det ikke er legetøj, og at der ikke må slækkes på sikkerheden.

Endelig nævnte Chorfitzen, at bestyrelsesarbejdet er et frivilligt tillidshverv. Det er urimeligt, at Jens Vestergaard ikke deltager i bestyrelsens møder. Arbejdsbyrden for bestyrelsen er så stor, at det må være rigtigst, at Jens Vestergaard trækker sig tilbage, når han endda ikke melder forfald.

Leif Gaml sagde til Chorfitzen, at de medlemmer der beskæftiger sig med lokomotiver er fuldt ud kvalificerede og ansvarsbevidste. Vort personale er helt på højde med de tidligere DSB-førere.

Formanden svarede på de fremførte indlæg. Til Birger Bruun, at planerne for D-gruppens vognhal er helt nye, og at hovedårsagen til droftelsen nu er, at vi har fået et fint tilbud på stålbuer. MBJ har høj prioritet, men placering af en hal kan ikke drøftes endeligt med LJ, da udnyttelsen af arealerne ikke er afklaret. Endelig er planerne for LJs værksteder heller ikke afklaret, men det står fast, at LJ flytter til Nakskov, hvorfor værkstederne i Maribo bliver ledige. Dog kendes tidspunktet ikke. Der skulle kunne blive plads til otte små vogne til os, så MBJ er ikke glemt.

Til Chorfitzen: Formanden takkede for rosen til Esbjerg-holdet. Omkring kedelekspllosioner nævnte formanden, at DSB har henvendt sig med nyt regulativ for godkendelse. Sikkerheden er absolut ikke glemt, og vi skulle også fremover være meget opmærksomme.

Omkring Jens Vestergaard: Vi havde ønsket droftelser med Jens på bestyrelsesmødet i går, men han dukkede ikke op. John Armstrong Pedersen deltager som suppleant i næsten alle bestyrelsens møder, så det vil være en fordel, om han kunne komme ind i stedet for Jens Vestergaard. Selv om Jens' arbejde bærer skylden, kunne han dog melde afbud til de møder, han ikke kan deltage i.

Formandens beretning blev herefter godkendt uden afstemning.

### **Punkt 3: Godkendelse af det reviderede regnskab.**

Mogens Bruun redegjorde for de forhold, der gjorde, at regnskabet ikke var færdigt rettidigt. Problemet skyldes dels, at delregnskaberne var meget sent afleverede. Her ved kunne kassereren først komme i gang med foreningens regnskab på et tidspunkt, hvor arbejdet med regnskabet i Mogens Bruuns firma tog al tiden. Mogens Bruun sluttede med at beklage, at regnskabet ikke forelå udsendt.

Formanden erklærede sig enig i, at ansvaret ikke var Mogens Bruuns alene. Da en forenkling omkring procedurerne for foreningens regnskab var ønskelig, havde bestyrelsen som nævnt nedsat et regnskabsudvalg til at se på problemerne, bl.a. en anden og mere enkel opstilling af regn-

skabet. Udvalget består af Mogens Bruun, Gunnar Christensen, Eigil Christensen, Carsten Buhl og H. Fredberg. Udvalget skal arbejde hurtigt, således at nye regler kan få effekt allerede for indeværende regnskabsår.

Bestyrelsen foreslår, at punkterne 3 og 4 (godkendelse af regnskabet og fastsættelse af kontingent for 1985) udskydes til behandling på fortsættelse af generalforsamlingen den 6. juni.

Gunnar Christensen, revisor: Delregnskaberne og bilag er gennemgået for baner, afdelinger og Hovedkassen. Revisionen kunne på det foreliggende grundlag godkende foreningens regnskaber for 1982/83.

Endvidere beklagede Gunnar Christensen sig over den meget sene aflevering af så stort et regnskab. Det skulle være muligt for underafdelingerne af foreningen at aflevere meget tidligere, således at regnskabet kunne være færdigt til generalforsamlingen. Revisionen var enig i en udskydelse af punkterne 3 og 4.

H. Hartmann: Undrede sig over, at Mogens Bruun har kunnet blive ved med at magte det store regnskab. Hartmann nævnte, at han som tidligere revisor i foreningen kunne sige, at ingen var berettiget til at skyde på Mogens Bruun. Hartmann spurgte, om bestyrelsen som ansvarlig for de administrative og økonomiske funktioner kunne finde en ny medarbejder, således at kassererhvervet kunne deles i en bogholderifunktion og en ren kassefunktion. Bestyrelsen opfordredes til at tage forholdene op til nøje overvejelse.

Carsten Buhl mente, at regnskabet i for høj grad styres af traditioner og er for indviklet. Carsten Buhl mente endvidere, at ny administration af regnskaberne er nødvendig, således at delgodkendelse kan ske løbende for at undgå det store pres en gang om året. Carsten Buhl fortsatte med at nævne, at han tidligere havde påpeget problemer omkring regnskabsopstillingen, der gjorde det sværere at ansøge om tilskud til baner og foreningen.

Leif Gaml fandt det besynderligt, at regnskabet endnu ikke er afsluttet efter 5 måneder. Nævnte videre, at både regnskab og især budget er et problem. Et budget er nødvendigt, så vi kan bevare overblikket over foreningens økonomi, et overblik vi ikke har i dag, og som giver baner og afdelinger problemer, da de ikke ved, hvornår hovedkassen kommer og beder om penge.

Niels Thorup sammenlignede et budget med en køreplan. Budgetter er vejledende, og alle afvigelser skal rapporteres, efterhånden som de opstår. Endvidere nævnte Thorup, at kasse og bogholderi burde være skarpt adskilt.

Formanden svarede på de fremførte indlæg. Formanden erklærede sig helt enig med Hartmann. Det er bydende nødvendigt, at alle delregnskaber afleveres tidligere, hvilket det nye regnskabsudvalg jo skulle se på. Når D-gruppen har afleveret meget sent i år skyldes det blandt andet, at gruppen har fået ny kasserer. Det er ikke rimeligt at bebrejde kassereren den sene aflevering, da det er vanskeligt at overtage så stort et regnskab med så kort varsel.

Til Carsten Buhl: Spørgsmålet om løbende delrevision af foreningens regnskab henlægges til afgørelse i det ned-

satte udvalg, ligesom spørgsmålet om ændret opstilling af regnskabet kan drøftes der.

Til Leif Gaml: Principielt enig i, at et budget bør udarbejdes. Budgettet kan udmærket udarbejdes, men det kan meget let væltes, hvis foreningen får et godt tilbud – som f.eks. OHJ nr. 38 – eller vi får uforudsete udgifter som f.eks. kedelrør til K-maskinen. Sådanne forhold er det svært at budgettere med.

Til Niels Thorup: Det kan være en god idé at adskille kassen og bogholderiet, men det er svært i praksis. Spørgsmålet henvises til behandling i regnskabsudvalget.

Herefter blev udsættelsen af behandlingen af punkt 3 i dagsordenen vedtaget uden bemærkninger.

#### **Punkt 4: Fastsættelse af kontingent for 1985.**

Da bestyrelsen har foreslået en forhøjelse af kontingentet, blev dette punkt udsat til behandling sammen med godkendelse af regnskabet.

#### **Punkt 5: Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.**

Dirigenten redegjorde kort for lovenes bestemmelser om valg til bestyrelsen m.v.

Da der ikke var indkommet forslag, og da alle på valg værende medlemmer af bestyrelsen m.v., var villige til genvalg, blev valgene foretaget med akklamation.

#### **Punkt 6: Indkomne forslag.**

Der var stillet forslag om etablering af en sydjysk afdeling, se indkaldelsen til generalforsamlingen.

Preben Clausen motiverede forslaget. Der fremkom ingen bemærkninger, hvorefter forslaget blev vedtaget uden afstemning.

#### **Punkt 7: Eventuelt.**

Egil Christensen orienterede om forsinkelser af udgivelser fra Dansk Jernbanearkiv. Endvidere, at den i »jernbanen« nr. 1/1984 lovede salgs- og auktionsliste blev forsinket på grund af Oles sygdom. Endelig må der påregnes længere ekspeditionstid i Salgsafdelingen i den kommende tid.

Niels Thorup takkede medlemmerne i Esbjerg for arbejdet med K-maskinen. Udtrykte irritation over, at generalforsamlingen altid afholdtes i København. Det gør det svært for de jyske medlemmer at deltage. Udtrykte glæde

over etableringen af Sydjysk afdeling. Nævnte at DJK bør være mere udadvendt. Vi skal ud og vise flaget, vise, at vi er et interessefællesskab.

Erling Quaade vedkendte at være et sovende, nydende medlem. Men fra 1. oktober er Quaade udstationeret i Strassbourg, hvor der er flere ting af interesse for jernbaneentusiaster. Til alle medlemmer: Hvis nogen kommer forbi det område, vil Quaade meget gerne være behjælpelig med oplysninger, praktiske problemer m.v. (nærmere angivelse følger, red. anm.).

B. A. Sørensen nævnte, at et forslag om fritagelse for benzinafgift – med henvisning til Dalmoose-Skælskør – var blevet afvist af skatteministeren.

Flemming Jacielsky nævnte, at bladet bør være mere aktuelt, da det bl.a. er bindeled mellem baner og afdelinger.

Mogens Bruun omtalte udflugten den 14. august 1983 til Ljungbyhed. I slutningen af udflugten foretoges parallelkørsel med to damplokomotiver. Den svenske jernbaneklub efterlyser gode fotos af denne begivenhed. Medlemmer, der har fotos, bedes kontakte Mogens Bruun.

Herefter svarede formanden kort på indlæggene. Formanden startede med at takke E. Quaade for det fine tilbud.

Til B. A. Sørensen. Vi har opgivet at gøre noget ved kul- og benzinafgifter, da det ikke er noget stort beløb, og da det vil blive vanskeligt at administrere for det offentlige. Der kræves en lovændring, og den er det ikke muligt at få. Helsingør Jernbaneklub har forsøgt, men er blevet afvist af skatteministeren.

Formanden var enig med Flemming Jacielsky i, at en større aktualitet kunne være ønskelig.

Herefter sluttedes første del af generalforsamlingen. Som tidligere nævnt afsluttes generalforsamlingen den 6. juni med behandlingen af punkterne 3 og 4.

Formanden sluttede med at takke dirigenten for den udmærkede ledelse af generalforsamlingen.

Den 21. marts 1984.

Referent: **Egil V. Christensen**  
Godkendt: **Jul. Paulsen, dirigent**

## **MHV] MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE**

### **Køreplan 1984**

#### **Søn- og helligdage 3. juni – 26. august**

Tog nr.		P 10	M 12*)	M 14	P 16	M 18
Mariager	afg.	11.00	12.10	13.30	14.45	15.50
True	ank.	11.24	12.34	13.54	15.09	16.14
True	afg.	11.25	12.40	13.55	15.10	16.20
V. Tørslev	afg.	11.35	12.50	14.05	15.20	16.30
Handest	ank.	11.50	13.05	14.20	15.35	16.45

Tog nr.		P 11	M 13*)	M 15	P 17	M 19
Handest	afg.	12.15	13.25	14.40	15.55	17.00
V. Tørslev	afg.	12.30	13.40	14.55	16.10	17.15
True	ank.	12.39	13.49	15.04	16.19	17.24
True	afg.	12.40	13.55	15.10	16.20	17.25
Mariager	ank.	13.05	14.20	15.35	16.45	17.50

\*) Tog 12 og 13 kører 1. juli – 29. juli  
Tog 14 og 15 er damptog den 8. og 22. juli.

### Tirsdage 3. juli – 21. juli

Tog nr.	M 30	Tog nr.	M 31
Mariager	afg. 19.00	True	afg. 19.30
True	ank. 19.24	Mariager	ank. 19.55

### Torsdage 5. juli – 26. juli

Tog nr.	P 26	Tog nr.	P 27
Mariager	afg. 14.45	True	afg. 15.30
True	ank. 15.09	Mariager	ank. 15.55

M = motortog. P = damptog.

## Museumsbanen

I Maribo er de første særtog i år rullet ud i begyndelsen af marts. Det drejede sig om lydoptagelser til Danmarks Radio, og i to hele dage korte vi frem og tilbage, for alle fløjt, dampslag, skinnestød, knirkelyde etc. havde blandet sig med skuespillernes replikker på rette måde.

I øvrigt har flere rejseselskaber bestilt særtog til skovture i løbet af foråret, og det skal særligt fremhæves, at Museumsbanen arrangerer særtog specielt for skoleudflugter torsdag den 24. maj. Det var måske en idé til udflugtsarrangører blandt medlemmerne. Brochure kan rekvireres på tlf. (01) 46 98 02.

Kørslen med plantog indledes i juni måned, og der køres hver søndag til udgangen af august. I juli køres endvidere torsdag og lørdag. Som sædvanlig er plantogsdriften lagt således til rette, at DJK-medlemmer, der ikke tidligere har gjort tjeneste, kan få den fornødne indøvelse og uddannelse. Det er muligt at melde sig til lokomotivtjeneste (lokomotivfyrbøderaspirant), togtjeneste og stationstjeneste (billet- og varesalg). Apropos uddannelse så kan man uddanne sig til alle tjenester ved Museumsbanen, selv lokomotivfører og togfører. Er du interesseret i at høre nærmere, så ring til Stig Torp Kaspersen på tlf. (01) 60 69 79.

Der er billigrejseordning fra København til Maribo, og med ankomsten af en speciel sovevogn, har overnatningsforholdene nået en hidtil uset standard i Maribo.

Man kan selvfølgelig også komme til Maribo, selvom der ikke er røg i skorstenen – der er altid meget at lave. I skrivende stund hersker der stor travlhed i lokomotivværkstedet, og når der kommer varme i luften, skal vognene males og lakeres.

Carsten Buhl

### Køreplan 1984

Maribo	afg.	10.55	13.40	15.40
Bandholm	ank.	11.27	14.12	16.12
Bandholm havn	ank.	11.30	14.15	16.15
Bandholm havn	afg.	11.45	14.30	16.30
Bandholm	afg.	11.55	14.50	16.40
Maribo	ank.	12.25	15.20	17.10

Togene kører søndage 3. juni – 26. august samt torsdage og lørdage 5. juli – 28. juli.

## Driftsberetning

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

Driftsåret udviser en mindre stigning i antallet af rejsende i plantogene, idet der blev befordret 11.792 rejsende mod 11.166 rejsende i 1982. Stigningen er sket på trods af den konstant varme sommer og til trods for, at sæsonen havde en torsdag mindre end året før. Der er således kun kørt 1.056 plantogskilometer mod 1.104 det foregående år. Herved er antallet af personkilometer pr. togkilometer steget fra 80,9 til 89,3. Den største tilstrømning af rejsende skete torsdag den 21. juli, hvor 1.283 rejsende lod sig befordre.

Kørslen med særtog er atter faldet, idet 2.832 rejsende blev befordret i særtog mod 3.431 rejsende i foregående driftsperiode. I alt er der befordret 14.624 rejsende i plan- og særtog.

Billetpriserne blev forhøjet med 2 kroner for voksen retur, og de øvrige billetarter blev tilsvarende reguleret.

Usædvanlig mange rejsende benyttede Museumsbanen som led i cykelturisme. Der blev ofte befordret en halv snes cykler på en dag, hvor de delte pladsen med barnevogne og anden bagage i togenes pakvogn. En enkelt dag måtte tog 51 tilrangeres en ekstra godsvogn, for at alle cykler kunne befordres.

I juletrafikken befordredes 1.217 rejsende fra Maribo til »Jul i den gamle station« i Bandholm. Her solgtes varme drikke og juletræer i samarbejde med Maribo Boldklubs venner.

På den sidste køredag i august deltog Maribo folkedansere og veteranbilfolk tillige med et talrigt publikum i en museumsbaneskovtur til Bandholm.

21. juli måtte lokomotivet ØSJS 2 indsættes i togene 51 og 52 pga. en utæt smelteprop i ØG 3. Efter udskiftning kunne ØG 3 indsættes i tog 53. Den 30. og 31. juli måtte togene rangeres over Skibetvej på grund af fejl i overkørselsanlægget.

Driften har i øvrigt været regelmæssig.

### Faste anlæg

Sporarbejdet ved remisen er foreløbig afsluttet med udlægning af et nyt opstillingsspor i den tidligere kulgård.

Med virkning fra den 1. januar 1983 har Dansk Jernbane-Klub indgået et formelt lejemål med Lollandsbanen vedrørende rundremisen i Maribo. Det indebærer, at remisen fremover skal vedligeholdes af Dansk Jernbane-Klub.

I foråret blev remisens elektriske installationer fornyet, og der blev nedlagt en ny kabelforbindelse til transformatoren ved C. E. Christiansensvej. Det bekostelige projekt blev støttet af flere tilskud.

Til hjælp ved de forskellige entreprenørarbejder har Museumsbanen erhvervet en brugt traktor.

Et arbejds hold i København har i løbet af året indrettet en tidligere DSB-motorvogn med faciliteter til overnatning for personalet. I den ene del af vognen er der opbygget et antal sovekupeer med tæppebelagte gulve, mens den anden del består af ét lokale med fast bord. Arbejdet kunne afsluttes i begyndelsen af september.

## Rullende materiel

På damplokomotivet LJ 19 er kedelarbejdet fortsat bl.a. med isætning af bundrammenagler, udtagning af topslag og nedtagning af dampsamlekasse.

Der har været særlig stor travlhed i vognværkstedet. Den åbne godsvogn med bremsetårn, PF 221, har fået fornyet såvel en del af bundrammen som næsten alt træværk. Den 12. juni blev vognen sat i drift i nymalet og nyrevideret stand. Samtidig fik den sit oprindelige litra PA 801 fra Nakskov-Rødby Jernbane.

Midt i juli afholdt Museumsbanen en aktivitetsuge som et ferietilbud til Maribos ungdom. En håndfuld personer deltog i ugens løb i de forskellige arbejder såsom vognrevision, opfyring af lokomotiver og grenklipping på strækningen. Ved ugens slutning kunne tankvognen LJ ZE 50 91 01 rulle ud i nymalet og nyrevideret stand.

Endelig er GDS C 31 blevet løftet, og hjulene er sendt til adføjning. Fra det kommunale træværksted har vi fået nye vinduesrammer til vognen – præcis i den originale udførelse. En del af vognkassens træværk og endeperroner er fornyede, ligesom vognens indre er malet op i original grøn kulør.

Af mindre arbejder kan det nævnes, at godsvognen fra 1959, Jc 888, har fået nyt tagpap, og at kakkelovnene på personvognene NPMB C 31 og C 40 er blevet istandsat.

Motortroljen Pluto er sendt til København til istandsættelse.

## 22. driftsperiode i tal

	1982/83	1981/82
Rejsende i plantog .....	11.792	11.166
Rejsende i særtog .....	2.832	3.431
Samlet antal rejsende .....	14.624	14.597
Indtægt af personbef. billet salg .....	71.801	60.055
Indtægt af personbef. særtog .....	21.599	27.863
Samlet indtægt .....	124.654	111.890
Samlet udgift .....	114.675	101.548
Endeligt resultat .....	9.978	10.342

## Salgsafdelingen

### Nyheder

Gennem de snart tyve år, DJKs Salgsafdeling har eksisteret, har det ikke været muligt at afse tid eller andre ressourcer til egentlig etablering af en fotoafdeling.

Nu har der imidlertid vist sig en mulighed for at udbyde en række interessante fotos til »jernbanen«s læserskare, idet Gunnar W. Christensen har stillet en række billeder til rådighed herfor, og samtidig har Gunnar W. Christensen påtaget sig at udføre arbejdet med fremstillingen og leveringen af de mange billeder. Naturligvis vil ethvert køb af billeder hos Gunnar W. Christensen betyde et tilskud til DJKs arbejde.

Med dette nummer af »jernbanen« følger som tillæg »Fototilbudsliste nr. 1«, og på denne er angivet priser, adresse samt en bestillingsseddel.



**S-banen 1934-84** af John Poulsen. På forlaget »Bane Bøger« er netop udkommet den i »jernbanen« nr. 1/84 omtalte bog. Denne bog er absolut værd at have i sin bogsamling. Pris: kr. 98,00 + kr. 10,00 i porto.

**Dansk Jernbanearkivs tillæg til danske jernbaners driftsmateriel, 1982.** Per Topp Nielsen, Dansk Jernbanearkiv, beklager meget, at udgivelsen af dette hefte er blevet forsinket. Fra DJKs Salgsafdeling kan vi kun beklage det skete, og vi lover, at de forudbestilte hefter bliver udsendt, straks vi modtager dem.

**Jubilæumsskrift for Hads-Ning Herreders Jernbane** i anledning af banens 100 års jubilæum den 19. juni 1984. Hads-Ning Herreders Jernbane står selv for udgivelsen af et ca. 200 sider stort jubilæumsskrift, der bliver rigt illustreret, i anledning af det forestående 100 års jubilæum.

Ole Linå Jørgensen, der igennem mange år har haft en særlig interesse for HHJ, og som er »jernbanen«s læsere kendt, har lagt et stort arbejde i at få samlet HHJs historie i tekst og billeder i den kommende bog.

Desværre kan den endelige pris for værket endnu ikke oplyses, men den bliver formentlig ca. 150 kr. Nærmere vil følge i »jernbanen« nr. 3/84, men ønsker man allerede nu at reservere et eksemplar af bogen, kan den bestilles ved at indsende et brevkort til **DJKs Salgsafdeling**.

**Assensbanen 1884-1984** af Lars Viinholt-Nielsen. Ca. 160 sider illustreret. Pris: Kr. 146,40 + kr. 11,00 i porto. **Ved forudbestilling og -betaling** inden 1. juni 1984 kun kr. 122,00 + kr. 11,00 i porto.



Som det sikkert allerede er mange bekendt, har jeg ved et uheld under arbejde for DJK brækket mit ben i begyndelsen af marts måned. Det betyder, at der desværre indtil udgangen af juni måned vil være lidt længere ekspeditionstid på visse ordrer, især når det drejer sig om ældre bogtitler. Nye prislister og auktionskataloger vil forhåbentlig kunne udsendes omkring 20. maj 1984.



Bøger etc. 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.

**OBS:** Fotobestillinger sker til Gunnar W. Christensen, Solbærvangen 93, 2760 Måløv (se tillægget).

Ole-Chr. M. Plum





# 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, 3., 8900 Randers. Tlf. (06) 41 85 79.

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

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

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

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

### Forlag og salgsafdeling:

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

### Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen:

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

### Lokalafdelinger:

**DJKs nordjyske afdeling:**  
Ingeniør Erling Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

**DJKs midtjyske afdeling:**  
Uffe Andersson,  
Skelvangsvej 83, 3., 8900 Randers. Tlf. (06) 41 85 79.

**DJKs sydjyske afdeling:**  
Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

**DJKs fynske afdeling:**  
Jens Bay-Nielsen,  
Kragemosen 65, 5250 Odense SV. Tlf. (09) 17 55 05.

**DJKs afdeling på Lolland-Falster:**  
Rejsebureauleder Ole Jensen,  
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

### Foreningens baner og tog:

**Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:**

**Museumsbanen Maribo-Bandholm:**  
Carsten Buhl,  
Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.  
Information i weekends: (03) 88 05 49.

**Mariager-Handest Veteranjernbane:**  
Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,  
Teglade 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.

# Sightseeing

## på egen hånd – med tog

Med start på en station i hovedstadsområdet til

- **LEGOLAND:** daglig 1/5–16/9 1984.  
Pris 225 kr, incl. pladsbilletter, bus og entré.
- **ODENSE:** daglig 1/5–30/9 + 7/, 14/–21/ og 28/10 1984. Pris 160 kr, incl. pladsbilletter og entré i Jernbanemuseet, Falck-museet og H C Andersens hus og barndomshjem.
- **AALHOLM AUTOMOBIL MUSEUM,** Nysted: daglig 1/6–31/8 1984. Pris 120 kr, incl bus og entré til museet med bla enormt jernbane-anlæg, gammel kongesalonvogn og det gamle damp tog.
- **KNUTHENBORG SAFARIPARK,** Bandholm. Torsdage i juli og søndage 24/6–12/8 1984. Pris 130 kr, incl MUSEUMSBANEN Maribo–Bandholm og entré i parken med busrundtur.

Billetter (børn halv pris) kan købes i INFORMATION, København H, eller på større stationer i hovedstadsområdet.



### Københavns S-bane 1934-1984

112 s., 17×25 cm, 180 ill.  
Pris kr. 98,- + eksp. kr. 12,-.  
Jubilæumsbogen om S-banen, af John Poulsen, J. O. Christensen, P. Thomsen og Nils Zeeberg. Næsten kun ukendte billeder og komplet materiel-fortegnelse.

### Transsibiriske jernbane

– historien om verdens længste jernbane, af J. Poulsen e.A. 80 s., 17×25 cm, 70 ill.  
Pris kr. 98,- + eksp. kr. 12,-. Udkommer aug. 1984. Forudbestil inden 15. juli '84 og få den for kr. 85,- inkl. eksp. (12,-).

Såvel en rejsebog som et stykke spændende jernbanehistorie.

**Bestilling/forudbestilling: indsæt beløbet på postgiro og anfør bestillingen på kupon til modtager.**

Giro 1 52 56 62  
Bane Bøger  
Løvsangervej 98  
4000 Roskilde

**bane  
bøger**