



ISSN 0107-3702

# jernbanen

5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. ÅRGANG

OKTOBER 1984

KR. 22,50





#### **DSBs nye lokaltog i drift**

Den 14. august 1984 blev de første prøvekursler med de nye lokaltog litra ML/FL afviklet. ML 4902 er her under indkørsel til Kvistgård station. Foto: Jan Forslund

#### **Forsiden**

Siden 1982 har DJKs D-maskineruppe i samarbejde med rejsebureauet DANTOURIST arrangeret færdigpakkede ferieture rundt om i landet under mottoet: »Danmark for fuld damp«. For at afvikle det omfattende arrangement planmæssigt kræves en stor indsats bag kulisserne af mange af klubbens medlemmer. Den 5. august 1983 var ferietoget, forspændt P 917, nået til Grindsted, hvor personalet stillede op til fotografering.

Foto: D. R. Winter/arkiv Jakob Stilling

#### **Redaktionelt**

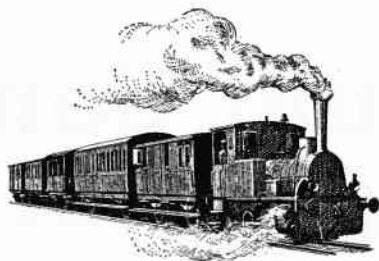
Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlede ekspeditioner sker ligeledes til sekretariatet.

»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. 6/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 1. november 1984.

Stof til »jernbanen« nr. 1/1985 skal være redaktionen i hænde senest den 10. januar 1985.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til postvæsenet den 25. oktober 1984.



# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. årgang nr. 5, oktober 1984

jernbanen  
Sofiegade 18, st. tv.  
1418 København K

## Indhold:

Danmark for fuld damp 124  
Farvel MO – Goddag ML 128  
VLTJ nr. 7 131  
Hvad en Maybach-vogn  
også kan bruges til 134  
Jernbanenyt – kort fortalt  
DSB 136  
Læserne skriver 141  
På sporet af Midt- og  
Vestjylland 143  
Bog anmeldelse 143  
Foreningsnyt 144

## Indlæg:

Dansk Veteran Jernbane Platte

## Redaktion:

Jan Koed  
Tlf. (01) 57 34 62  
jens koefoed (ansvarsh.)  
Tlf. (01) 54 41 64  
Bent Jacobsen (Foreningsnyt)  
Maj Allé 62  
2730 Herlev

## Annonceekspedition:

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

**Opplag:** 2.600 eksemplarer.

**Tryk:** Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

## »Det sista smalspåret«

Med den svenske regerings beslutning den 20. maj i år om at nedlægge trafikken på den 187 km lange strækning Växjö–Åsheda–Hultsfred–Västervik fra den 19. august er en æra i Sveriges trafikhistorie endt, og en udvikling, der begyndte efter den anden verdenskrigs afslutning, tilendebragt. Banen var den sidste af SJs smalsporstrækninger, der havde såvel person- som godstrafik, og tilbage i Sverige af smalsporbaner er nu kun et par strækninger under Stockholms Lokaltrafik, nogle enkelte godsbaner og en halv snes større eller mindre museumsbaner. I deres storhedstid udgjorde de svenske smalsporbaner op mod 20% af den samlede banelængde.

Medens Sverige i 1939 havde et forbilledligt offentligt trafiknet har bane-nedlæggelser i vidt omfang ført til en situation, der svarer til den franske, hvor det ikke længere er muligt for en turist, der ikke er bilejer, at rejse rundt i landet, da den bustrafik, der har erstattet banerne, hovedsagelig er indrettet efter skolesøgendes og pensionisters behov, og der således bl.a. kun forekommer en meget ringe trafik på lørdage og søndage.

Selv om vejnettet er stærkt udbygget, har den overhåndtagende svære godstrafik på de ofte ret smalle og krogede veje betydet en meget svær belastning af disse og medført, at det ikke altid er en fornøjelse at færdes i bil i Sverige. At banenedlæggelserne samtidig har været medvirkende til at accelerere den meget stærke koncentration af bebyggelsen til »tätorter«, er der næppe heller megen tvivl om. Med banens forsvinden er der mange steder fulgt nedlæggelse af småvirksomheder og forretninger, bortflytning af folk i de arbejdende aldersklasser, nedlæggelse af skoler og hele samfunds bogstavelige forsvinden.

Denne udvikling, der er så forskellig fra den, der har fundet sted i den socialistiske verden, kan forekomme besynderlig, når man tager i betragtning, at det svenske samfund er det, der er stærkest præget af statssocialisme vest for jerntæppet, men mærkeligt nok synes de svenske socialdemokratiske regeringer at have megen lidt sympati for jernbanerne, og det var faktisk en af dem udnævnt generaldirektør, en tidligere skinnebusfører ved SJ, der tillægges den forbavsende udtalelse, at SJs fremtid lå på landevejen.

Først da de borgerlige med Centerpartiet som det ledende parti kom til magten, syntes der at indtræde en temporær standsning af udviklingen, men efter at Oluf Palme igen er kommet til magten, synes jernbanenedlæggelserne påny at have taget fart, bl.a. fordi man har ydet de lokale myndigheder støtte til oprettelse af nye buslinier til erstatning for nedlagte jernbaner, en omstændighed, der synes at have været af afgørende betydning for, at länsstyrelsen i Kronobergs län har afslået at støtte jernbanen fra Växjö til Västervik.

(fortsættes side 146)

# Danmark for fuld damp

## - en sommer med D-maskinegruppen

Af Jakob Stilling

D-maskinegruppen har haft en travl sommer. Fra den 1. juni til den 1. august har der været 29 køredage – eller i gennemsnit kørsel hver anden dag! I dette tal er ikke medregnet materieltransport, tomtog osv.

Juni måned startede som bekendt med Assensbanens 100 års jubilæum, hvor D-maskinegruppen deltog med K 564 og materiel til to af jubilæumstogene.

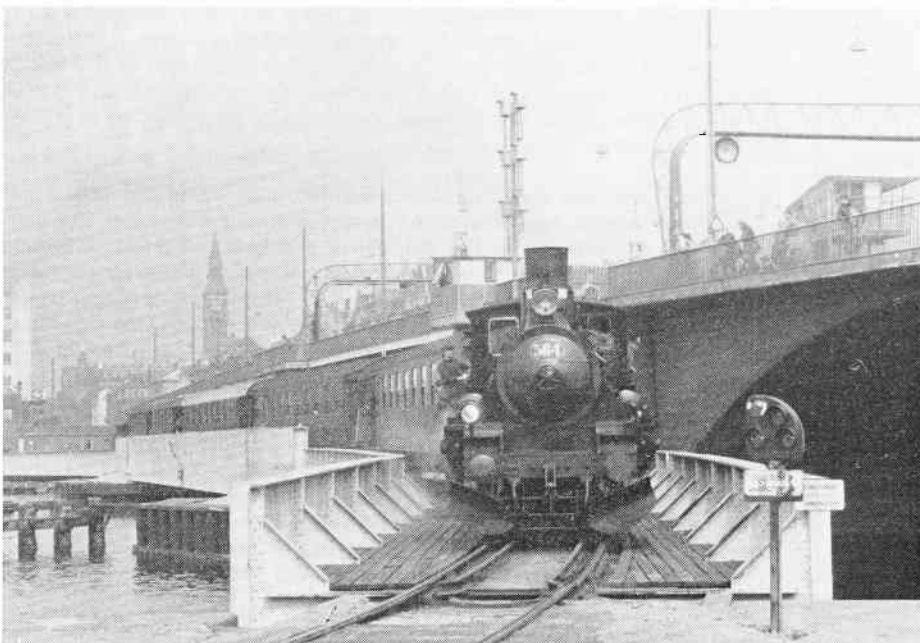
Flere gange i sommerens løb har der været kørsler to forskellige steder i landet på samme dag, f.eks. den 5. juni, hvor K 564 kørte et særtog Frederiksberg–Humblebæk, mens P 917 var lejet fra DSB for at køre Fredericia–Laven retur. Den 6. juni kørte K-maskinen sammen med ØSJS nr. 7 Frederiksberg–Køge–Næstved for Helsingør Jernbaneklub. Den 10. juni var MO 1848 i aktivitet omkring Esbjerg.

Sommerens næste arrangement – under arbejdstitlen »bestillingsnr. 14/84: LCGB« – var en damptogstur gennem Danmark af ni dages varighed arrangeret af D-maskinegruppen for The Locomotive Club of Great Britain. Planlægningen af denne tur startede allerede i juni 1983, hvor en gruppe fra LCGB deltog i vor udflugt med OHJ nr. 38 og P 917 til Gørlev. I vinterens løb blev der lagt et omfattende arbejde i planlægningen af turen, og efterhånden som startdatoen nærmede sig, blev stadig flere inddraget i forberedelserne og afviklingen af turen. Bl.a. blev der i

ugerne op til arrangementets start i Århus lagt et kolosalt arbejde i færdiggørelsen af kedelrevisionen på E 991.

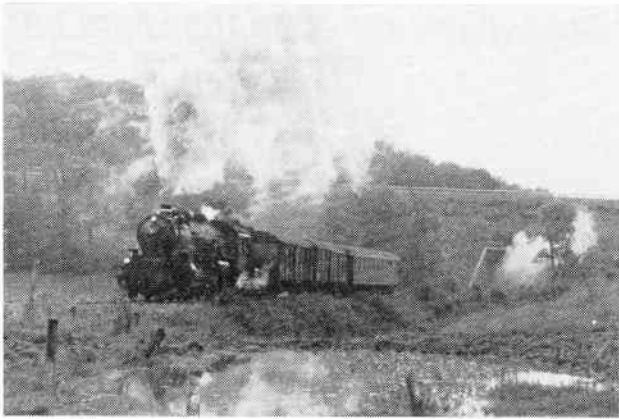
Deltagerne ankom til Padborg lørdag den 23. juni om morgenen og blev hentet af K 564. Fra Padborg kørtes i løbet af lørdagen til Ry over Vejle–Herning og med adskillige fotostop undervejs, bl.a. i Grejsdalen. Søndag var der bestilt plads til deltagerne på »Hjejlen«s morgenafgang fra Silkeborg til Laven, hvorefter K-maskinen atter overtog befordringen fra Ry til Århus. Her fik deltagerne og personale lejlighed til at opleve lidt af gamle dages stemning: Medens K 564 og en Cp-vogn blev afkoblet i hallens ene ende, bakkede E 991 med to nye vogne, en Cae og en Cd, på togets anden ende. Efter et ophold på kun 13 minutter fortsatte toget i ægte eksprestogsfart nordpå, medens frokosten blev serveret i udflugtsvognen. I Randers var der arrangeret besøg i remisen, inden toget fortsatte til Aalborg, hvor Limfjordsbanens tog, forspændt FFJ nr. 34, ventede i spor 0 ved ankomsten, klar til at afgå mod Grønlandshavnen. Efter en tur med flot fotokørsel og smukt aftensolskin kunne deltagerne trætte begive sig til hotellet.

Næste morgen kørte E-maskinen tom til Nørresundby for at blive vendt på sportrekanten. Det var ikke muligt at tage toget med nordenfjords, så deltagerne kørte i busser til Nørresundby for at se E-maskinen passere Limfjordsbroen.



Lørdag den 5. maj 1984 var K 564 atter på Amager, tre år efter at maskinen havde forladt øen for at fortsætte sin restaurering i Esbjerg. Lokomotivet fremfører et af de udflugstog for private firmaer, som bliver mere og mere populære. Togstammen består af DJKs egne vogne, DSB litra Cle+Cl+Au samt dobbeltvognen OHJ C 204/205.

Foto: Jakob Stilling



På englændernes udflugt til det sønderjyske havde arrangørerne indlagt en lille overraskelse for deltagerne. Mellem Aabenraa og Rødekro fremfører E 991 et lille gods- eller blandetog, som her på de regnvåde skinner arbejder sig op ad stigningen lige uden for Aabenraa.

Foto: Jakob Stilling

På vej tilbage til Aalborg besøgte den legeplads, hvor industribanelokomotivet »Else« er opstillet.

Dagens program bød på mere eksprestogskørsel til Fårup, hvor MHVJs Triangelmotorvogne ventede for at overtage befordringen. Fra Fårup fortsatte E 991 med toget til Randers, og deltagerne kørte i motorvognene til Mariager, hvor de havde lejlighed til at besøge vognhallen og mulighed for fotografering af tre typer Frichs-materiel: F 653, HHJ M 2 og AHJ ML 5203, der blev stillet op ved siden af hinanden foran vognhallen.

Som en særlig overraskelse til englænderne dukkede VLTJ nr. 7 op i forspand med HV 3 og trak toget tilbage mod Fårup. Indtil True kørtes arbejdstog med forspandet. Efter rangering med begge maskiner afgik VLTJ nr. 7 med et par vogne tilbage mod Mariager, og HV 3 bragte eng-

lænderne ind til Randers. Her ventede E 991 med DSB-toget, der kørte til Århus Rangerbanegård, da der var arrangeret besøg i depotværkstedet. Her fik de udflugtsdeltagere, der også var interesserede i moderne jernbaner, bl.a. lejlighed til at studere MR-togets ædlere dele. Efter middagen var der lysbilledaften på hotellet, hvor Bo Lindhardt viste billeder fra dele af DSB, der ikke besøgte på turen. Efter et program på 14½ time kunne deltagere og personale gå til ro.

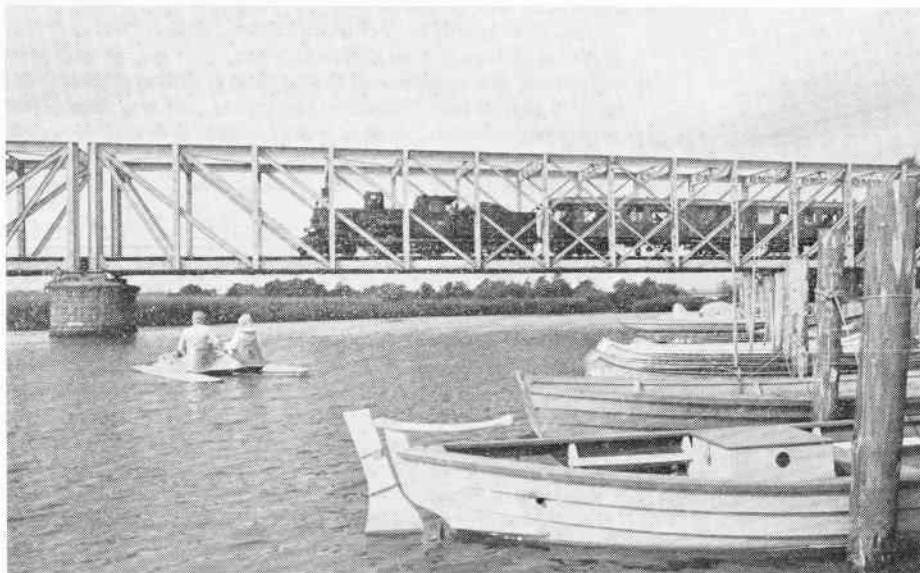
Næste morgen kl. 7.30 var alle deltagere på perronen på Århus H, hvor K 564 og E 991 forspændt syv vogne stod klar til at afgå mod Fredericia. I Fredericia afkoblede K-maskinen og de to bageste vogne, hvorefter E-maskinen fortsatte til Nyborg med resten af toget, der overførtes med færge 136. I Korsør blev toget trukket fra færgen af en MY, der bragte overførselsvognene til Slagelse, hvor OHJ nr. 38 og dobbeltvognen OHJ C 204/205 ventede. I dette tog kørte englænderne til Dalmose, hvorfra VLTJ nr. 6 overtog befordringen til Skælskør. Vel tilbage i Dalmose skiftede englænderne atter tog, og OHJ nr. 38 fortsatte til Næstved over Sandved.

Onsdag morgen fik LCGBs medlemmer lejlighed til at opleve en MO-vogn, idet trækraften Næstved-Maribo retur var MO 1829, der til lejligheden var kommet ned fra Thisted. I Maribo kørtes særtog med OHJ nr. 5 til Bandholm, og der var arrangeret havnerangering med godsvogn og besøg på stationsmuseet. Bagefter var der lejlighed til at besøge MBJs remise i Maribo og se Museumsbanens øvrige materiel. Fra Næstved var det P 917, der trak toget. MO-vognen fortsatte tom til Thisted(!), og P 917 kørte til Roskilde over Køge.

Torsdagen startede med sejlads med S/S Skjelskør på Roskilde fjord og besøg på maskindepot Roskilde. D 826 skulle have været togmaskine denne dag, men det var ikke lykkedes at få maskinen færdig, så i stedet blev det atter P 917, der trak toget – hvilket vist ikke gjorde skår i glæden for deltagerne.



Arrangementet med den engelske jernbaneklub bød også på forspandskørsel. K 564 og E 991 holder klar til afgang på Fredericia station med fuldt tryk på kedlerne den 30. juni 1984. Foto: Jakob Stilling



I denne sommers »Danmark for fuld damp« fik deltagerne lejlighed til at nyde det smukke landskab omkring Gudenåen. Toget med K 564 i spidsen damper her ud ad strækningen Randers-Strømmen den 13. juli 1984. Foto: Asge Christiansen

Toget kørte til Helsingør over Nørrebro, nordpå ad Kystbanen og sydpå ad Nordbanen. Efter arbejdstogskørsel på Lille Nord overtog Helsingør Jernbaneklubs tog befordringen fra Hillerød trukket af ØSJS nr. 7. Turens sjette dag sluttede på Frederiksberg.

Fredag den 29. juni var det atter P-maskinen, der afhentede deltagerne ved »Det gule Palæ« på Godsbanegården. Inden da var der arrangeret besøg på depotværkstedet og centralværkstedet – et besøg, der glædede deltagerne meget. Så fik P-maskinen lov til at strække ud, da der kørtes uden stop København H–Korsør. Endnu engang overføres vognene, der i Nyborg blev trukket fra færgen af E 991, der medførte to ekstra vogne, sådan at maskinen ikke behøvede at komme ombord på færgen. I Odense var der rundvisning på Jernbanemuseet.

Under rangering bag maskindepotet i Odense afsporede E 991 på forløberen, og hjælpvognen fra Fredericia måtte tilkaldes. Deltagerne måtte derfor fortsætte til Fredericia med plantog, medens E-maskinen blev hjulpet tilbage på sporet. I aftenens og nattens løb blev forløberens lejer adskilt og eftersat, og da der ikke var sket skader ved afsporingen, kunne toget fortsætte til Fredericia om natten, sådan at resten af turen kunne afvikles som planlagt. Næste morgen var der klapsalver fra deltagerne, da K 564 og E 991 rullede ind på Fredericia station for at afgå mod vest.

Efter besøg i KLKs remise i Lunderskov fortsatte toget med E-maskinen til Bramming, hvorfra der efter remisebesøg og drejning af lokomotivet atter kørtes tilbage til Lunderskov. Her overtog K-maskinen toget, og i eftermiddagens løb besøgte Haderslevbanen. I Rødekro kom E 991 atter på toget og trak deltagerne det sidste stykke til Aabenraa. Efter lidt rangering kom en anden af turens overraskelser – godstogskørsel med damp mod Rødekro! På våde skinner efter en byge var det en oplevelse at se E 991 kæmpe med stigningerne – og det gav nogle fantastiske rogeffekter.

Turens sidste dag gik med besøg i Sønderborg med E-maskinen, remisebesøg i Tinglev og kørsel med blandettog

med K-maskinen til Bylderup Bov. Den 1. juli kl. 16.34 sluttede ni dages tur i Padborg.

Det var en tur, der på mange måder var noget særligt. Vejret var dårligt næsten hele ugen, men regnen sikrede dog, at damplokomotiverne ikke satte ild på undervejs. Det var første gang i nyere tid, der kørtes forspand K+E, det var første gang, alle DJKs baner var involveret i det samme arrangement, og det var det hidtil største arrangement i D-maskinegruppens regi med over 1.600 personførende damptogskilometer på kun ni dage.

Alle indblandede – både DSB-folk, DJK-folk og folk fra de andre jernbaneklubber – gjorde deres til at gøre turen til en succes og gav deltagerne en helt særlig oplevelse at tage med hjem. Jeg er blevet bedt om at viderebringe en hjertelig tak fra de 79 deltagere til alle de, der hjalp med til at muliggøre og afvikle turen. Den venlige og imødekommende modtagelse, LCGB fik alle steder, kunne mærkes, og gav deltagerne et varieret og positivt billede af de danske jernbaner og de danske jernbaneklubber.

★

Efter englænderturen var der tre dages pause, inden der for andet år i træk skulle køres Fredericia–Middelfart–Strib. Senere i juli var der de traditionelle sommerkørsler for Jernbanemuseerne mellem Odense og Horby og kørsel på OHJ og Holbæk havnebane med OHJ nr. 38.

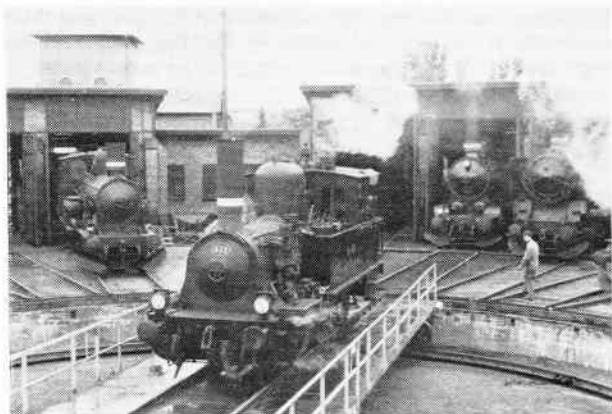
I den anden uge af juli kørtes for tredje gang »Danmark for fuld damp«. Hidtil er rundrejsen foregået på Fyn og i Sønderjylland (1982), Midtjylland (1983) og i 1984 kom turen til Nordvest- og Midtjylland.

Turen startede i år i Vejle, og undervejs besøgte Brande – Ejstrupholm – Herning – Skjern – Lemvig – Harboøre – Struer – Skive – Viborg – Fårup – Mariager – Randers – Ryomgård – Århus. På grund af det meget tørre vejr måtte K-maskinen på visse strækninger trækkes af en MY.

I år opnåedes en bedre deltagelse end tidligere, og også i 1985 bliver der kørt »Danmark for fuld damp«. For første gang kører ferietoget øst for Storebælt. Temaet for næste års kørsel bliver »Skønhed som De ikke aner, findes langs private baner«.

Med start **mandag den 8. juli 1985** i Slagelse køres første dag til København over HTJ, anden dag København–Helsingør–Hundested over HHGB, GDS og HFHJ, tredje dag Hundested–Køge med aftenudflugt på ØSJS, fjerde dag Køge–Maribo med besøg på Museumsbanen, og sidste dag kører toget tilbage til Slagelse over Sandved med besøg på Dalmose–Skælskørbanen. Undervejs kommer OHJ nr. 38, D 826, P 917 og en række privatbane-diesellokomotiver til at trække toget.

En karakteristisk bestanddel af »Danmark for fuld damp« er D-maskinegruppens tog/husorkester, der underholder i udflugtsvognen under kørslen og på perronerne under stationsopholdene. »Take the A-train« spillet af et levende



Ved maskindepotet i Roskilde er der efterhånden stationeret en hel række damplokomotiver, som på længere sigt alle skal gøres køreklare. Den 28. juni 1984 var F 441, der holder på drejeskiven, og P 917 opfyret, mens C 708 og R 963 endnu ikke er driftsklare.

Foto: Jakob Stilling

orkester i en kørende spisevogn, mens røgen bølgende forbi vinduerne, er en oplevelse, ingen burde snyde sig selv for!

I 1985 er turen tilrettelagt særligt for jernbaneentusiaster. Der skiftes trækraft flere gange undervejs, og der er besøg på Sporvejsmuseet, Museumsbanen og Dalmose–Skælskørbanen.

D-maskinegruppen og DANTOURIST håber, at arrangementet i sin nye form vil tiltrække flere deltagere. Yderligere oplysninger om »Danmark for fuld damp« 1985 kan fås hos DANTOURIST A/S, Hulgade 21, 5700 Svendborg, tlf. (09) 21 07 41 eller hos D-maskinegruppen.



Også den anden del af D-maskinegruppens aktiviteter – arbejdet på materiellet – fortjener omtale. I takt med udgangen af ældre personvognsmateriel har DJK inden for de seneste år anskaffet et antal DSB-stålvogne, bl.a.

for at sikre at det også fremover vil være muligt at arrangere tog af brune vogne, der passer til damplokomotiverne.

I dag ejer DJK 3 stk. Ax (tidl. Bxh), 2 stk. Ah, 1 stk. Au (tidl. Buh), 2 stk. Cae (tidl. BDh), 3 stk. Cl/Cll, 1 stk. Cle, 3 stk. Cd (tidl. Bgh) samt 1 stk. Ea (tidl. Dh) i alt 16 vogne. Alle disse vogne kører under D-maskinegruppen. Derudover råder gruppen over 5 pladebeklædte trævogne, 4 stk. Cp og 1 stk. Eco, DSB-trævogne af litra Cxm, Cu, Cy og Eh, samt 2 privatbanevogne, OKMJ Be 12 og LJ Ca 16.

På trækraftsiden råder D-maskinegruppen over D 826, K 564, OHJ nr. 38 samt MO 1829 og MO 1848. Når bortses fra godsvognene er i alt ca. 45 enheder underlagt D-maskinegruppen. Alene den løbende vedligeholdelse og afhjælpning af småskader på de i øjeblikket 22 driftsvogne er en stor arbejdsopgave.

Arbejdet med opmaling af udflugtsvognen Au 405 i foråret har allerede været omtalt i »jernbanen« nr. 3/1984. Indretningen af vognen er i årets løb fortsat, og vognen har vist sig at være en nyttig investering. Au-vognen er nu blevet udstyret med ens borde og stole og har nu plads til 30–40 siddende gæster. På det seneste er der blevet indkøbt mørkeblå duge til bordene. I køkkenet kan der laves kaffe og te undervejs, og baren er blevet udstyret med køleskab. I år har vognen flere gange fungeret som rigtig kørende spisevogn, idet der både på LCGB-turen og under »Danmark for fuld damp« er blevet leveret frokostpakker til deltagerne udefra, som er blevet nydt ved de små borde. Uden borde og stole kan vognen som i gamle dage køre som dansevogn. De mange udnyttelsesmuligheder har betydet et opsving i antallet af særtog for firmafester, skovture osv., da »en rigtig udflugtsvogn« er et betydeligt trækplaster. For personalet har Au-vognen betydet, at der er kommet en længe savnet mulighed for at lave rigtig mad i toget, og at vi før og efter kørslerne har fået et egentligt opholdslokale.

En anden væsentlig forbedring af personalets komfort har været indretningen af pakkvognen Ea 6001 med gasvandvarmer og brusekabine. Tidligere var det nødvendigt at låne baderum, når personalet skulle vaskes efter kørslerne, nu skal vognen blot tilsluttes en vandhane for at kunne levere varmt vand til alle.

De mange stålvogne er overtaget fra DSB i forbavsende god ydre stand, men behøver, for at forhindre større rustdannelse og forfald, stadig en del arbejde. D-maskinegruppen planlægger i den kommende vinter at udføre større arbejder på nogle af stålvognene omfattende opmaling af vognkassen, undervognsarbejder samt nødvendig indvendig istandsættelse.

Hvis der samtidig skal være kapacitet til nye projekter, f.eks. istandsættelse af DSB-vogne med åbne endeperroner, er det nødvendigt med flere medarbejdere på arbejdspladserne. Der er masser af spændende og afvekslende arbejdsopgaver, der ikke kræver håndværksmæssig baggrund – selv om det selvfølgelig ikke er af vejen!

D-maskinegruppen har arbejdshold i Odense og Roskilde, og arbejdspladserne i Høng og Esbjerg arbejder også med materiel, der bruges i D-maskinegruppens tog.

I Roskilde arbejdes der i øjeblikket med færdiggørelsen af D 826, hvor der under en i øvrigt vellykket prøvekørsel i april viste sig problemer med et leje. Reparationen af lejet, der er af en ganske speciel konstruktion, har vist sig at være mere kompliceret og tidskrævende end beregnet, og på grund af sommerens mange kørsler har det knebet med tid til at arbejde på D-maskinen. Når dette læses, skulle D-maskinen atter være driftsklar.

Parallelt med færdiggørelsen af D-maskinen er der blevet arbejdet på DSB Eh 6762, en træbeklædt toakslet pakvogn, der ad flere omgange er blevet istandsat siden 1979. Vognen skal fremover følge med D-maskinegruppens tog som værkstedsvogn og overnatningsvogn for lokomotivpersonalet. I det ydre er vognen ført tilbage til det oprindelige udseende, med »kukkasser« i bremsekupeen. Skydedøre ind til pakrummet er bibeholdt, mens de almindelige døre til pakrummet er blændet. Derved har der kunnet indrettes en kupé med plads til tre senge til lokomotivpersonalet samt et større rum, hvor der bliver opstillet filebænk m.m. Vognen har fået kakkelovn i sovekupeen.

I efteråret har holdet påbegyndt istandsættelsen af DSB Cu 4160. Vognen, der er en toakslet sidegangsvogn med seks kupeer, er forskellig fra den allerede istandsatte Cu-

vogn, 4011, idet toiletet ligger midt i vognen. Da vognen i 1960'erne var i brug som togvogn i godstog blev en af kupeerne udstyret med kakkelovn, skriveplade og lille lædersofa til togvognføreren. Denne kupé bibeholdes, dels for at bevare tjenestekupeen, dels for at give en alternativ opvarmingsmulighed i to kupeer. I forbindelse med istandsættelsen retableres dampvarmen. Arbejdsholdet er også beskæftiget med vedligeholdelsesarbejder på de af stål-vognene, der i øjeblikket er hjemmehørende i Roskilde.

I Odense arbejdes der i øjeblikket med oprydning i godsvogne, og der foretages vedligeholdelsesarbejder på bl.a. privatbanevognene OKMJ Be 12 og LJ Ca 16. I Høng arbejdes på istandsættelse af DSB Cp 2872, der skal have udskiftet en del træværk og have nye plader. Dobbeltvognen fra OHJ er også hjemmehørende i Høng, ligesom holdet vedligeholder OHJ nr. 38.

I Esbjerg er K 564 og MO 1848 stationeret, og i den kommende tid er der bl.a. planer om at arbejde på en CIs-vogn til brug sammen med MO-vognene.

Yderligere oplysninger om arbejdsholdene fås ved henvendelse til holdene, adresser og telefonnumre kan ses bag i bladet. Al interesse og deltagelse er velkommen!

□

# Farvel MO - Goddag ML

## Af Jan Forslund

Det er tirsdag den 14. august. Motorlarmen fra maskinrummet på MO 1878 kan ikke overdøve den livlige snak i det trange og hyggelige førerrum. Vi venter på afgangssignalet fra togvognføreren, som afventende skridter togstammen af på Nordbaneperronen - Hillerød station. Vi - det er lokofører Hasberg, toginstruktør Jessen Sørensen og undertegnede. Der kastes nysgerrige blikke over på perron 4, hvor DSBs nyeste skud på stammen holder klar til den første prøvekørsel på »Lille Nord«. Prøvetoget består af ML 4901+2 og de to mellemvogne FL 7901+2 - skinnende strampudset - rigtig DSB rødt.

Fløjten lyder, og langsomt begiver vi os i vej på den 24 km lange strækning mod Helsingør. Der er knap tale om acceleration op ad den lange og seje stigning de første to km. Her vil de nye ML-lynetter rigtig vinde tid. Der tales allerede om, at strækningstiden på ca. 37 minutter mageligt kan nedsættes med 10 minutter, blot i kraft af MLs fine accelerationsevne.

En af de sidste MO-vogne fra 1930'erne, der var i drift på Lille Nord, var nr. 1954. Her ses den under indkørsel til Fredensborg station den 28. december 1983. Motorvognen tilhører nu DSB Jernbanemuseum.

Foto: Jan Forslund







Lokomotivfører Hasberg på førerpladsen i MO 1880 den 3. august 1984.  
Foto: Jan Forsslund

Inden venstresvingskurven ind mod Grønholt trinbræt er vi dog tæt på 100 km/h, en fart der slet ikke mærkes i det læderduftende MO-førerrum. MO'ernes særdeles fine gang i sporet er anerkendt, og at det nu et halvt århundrede efter deres fødsel snart er slut, begrædes af mange. En del kunne såmænd også klare et lille tiår mere, men tiden kræver nyt blod. Vi triller stille ind på perronen, hvor en enkelt passager vælger Bhl-vognen i den traditionelle nordbaneoprangering MO + Bhi + Bhs.

Vi slipper atter hestekræfterne løs og kører ind i Grønholtvangskoven og er snart efter omgivet af frodigt agerland. Farten sniger sig igen mod de 100. Selve sporet – nylagt med betonsveller i første halvdel af halvfjerdsere – kunne godt klare en større hastighed, men også de nye ML'ere må nøjes med nugældende maksimalhastighed. Sporet virker velholdt og nyt, og slitagen fra MO-togenes tillempede timedrift er naturligvis også begrænset. Om natten køres enkelte lette godstog samt efter behov »stål-godstoget« fra Frederiksværk. Herudover køres et par materieltog med kystbanemateriel med oprangering i Hillerød for øje grundet manglende sporkapacitet i Helsingør.

Vi når Fredensborg station, banens største, rettidigt. Her krydser vi med MO 1986 fra 1939 – et synligt og imponerende bevis på MO'ernes driftssikkerhed. Inden vi får klarsignal, når stationsmesteren lige at få fortalt, at mange passagerer allerede nu ringer for at få tiderne på ML-toget, som sidst i august indsattes i normaldrift som én togstamme. Den kraftige omtale i de lokale medier af den forestående materieludskiftning har virket.

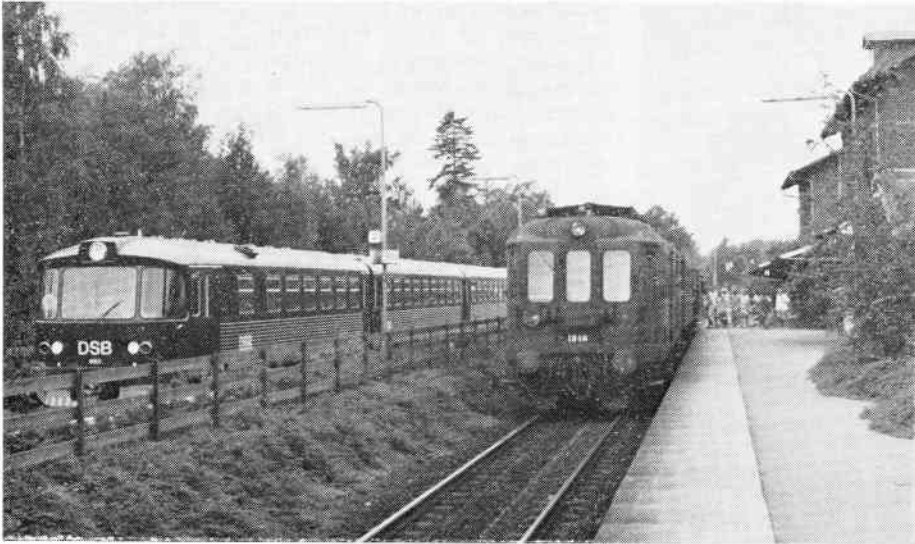
På vej mod Langerød trinbræt går snakken videre om »passagersiden« af skiftet fra MO til ML. På en så udpræget lokalbane hersker der selvfølgelig en god gang nostalgi til MO-togene. Mange har »faste pladser« kan togføreren berette – specielt i selve MO-vognen. Trods ændringen fra »læder til vinyl« må man dog ikke stirre sig blind på nostalgis overdrev. Komforten i de lyse, lette nordbanelynetter er umiskendelig – og så selvfølgelig – nedsat rejsetid. Fra sommerkøreplanen 1985 står det også nogenlunde fast, at man mod et mindre økonomisk offer **selv** kan medbringe sin cykel i pakrummene i de to motorvogne, som med en eller to mellemvogne vil danne fremtidens nordbanetog. Se – det er service.

»Timeglasskiltet« fortæller os, at Langerød trinbræt er nær. Det er en af banens små holdepladser, kun i myldretiderne anes liv på perronen. Lokoføreren drejer igen på de slidte håndtag, og vognen er igen i fart. Vi gennemkører et smukt og naturskønt landskab med gårde, marker og enge, inden vi i en stor bue drejer ind mod Kvistgård, hvor et par høje skorstene vidner om lidt industriel aktivitet. Kun få steder langs banen er der egentlig industri, og det daglige Ardelt-godstog fra Hillerød til Kvistgård har da også sjældent over 5-6 vogne med sig.

Kvistgård er stadig en bemandet station, her er krydsningsspor, og normalt en del godsvogne oprangeret. Selve stationsbygningen er præget af stilladser og presenninger – en kraftig renovering er foregået hele sommeren. Om den er afsluttet ved køreplansskiftet, hvor to ML-togsæt sandsynligvis indsættes i daglig drift, står hen i det uvisse. Langs hele Nordbanen er DSBs nye design i øvrigt indført – kun ved vor næste holdeplads kan vi se de gamle rødbrunmalede stationsskilte – Mørdrup – står der, en uanseelig station for øjet, men ret stor passagermæssigt (skole-søgende unge).

Vi rasler videre i svag acceleration mod Snekkersten, hvor portaler, ledninger, master osv. vidner om, at der også på Kystbanen sker en snarlig udskiftning af trækraft. Også på den sidste halve kilometer på nordbanesporret ind mod stationen er der elektrificeret (til store godstræk fra Helsingør). Snekkersten og Fredensborg vil fra sommerkøreplan 85 være faste krydsningsstationer i myldretiderne, hvor der satses på halvtimedrift. Det kan lige akkurat klares med de tre ML-togstammer (seks ML-vogne), som til den tid ventes at være i drift. Udover myldretiderne vil der som nu være timedrift – forhåbentlig også i aftentimerne. Ved køreplansskiftet den 30. september holdtes køreplanen uændret, idet et enkelt MO-sæt fortsat skal være tredie togstamme indtil alle seks ML-ere og fire FL-ere er driftbrugbare. Herefter vil Hillerød Privatbaner (HFHJ-GDS) samt Hornbækbanen (HHGB) være garanter for indsættelse af reservemateriel i tilfælde af nedbrud og maskineftersyn o.l. Hundested vil blive værkstedsbase for ML, så der bliver lidt tomt på Helgoland ved Svanemøllen, hvortil MO-erne i næsten en menneskealder dagligt er kørt via Kystbanen med maskineftersyn for øje. Og hvad nu med MO-godstogene til Rungsted?

Vi pifter i fløjten som foreskrevet ved indkørslen til Helsingør og mødes af et virvar af ledninger og master, men også af et par MO-reservestammer. Helsingør nås – vi har holdt tiden og endda indhentet de fire minutters forsinkelse vi fik i Fredensborg. Tograpporten færdiggøres



På Fredensborg station møder det nye ML/FL tog for første gang et af de gamle, prøvede motortog bestående af MO 1846+Bh1+Bhs den 14. august 1984. Foto: Jan Forslund

forskriftsmæssigt af lokoføreren, og vi begiver os hen i en af de relativt nye Bhs-styrevogne i den modsatte ende af toget – klar til afgangssignal mod Hillerød.

På tilbageturen filosoferes lidt over lokoførerens arbejdsklima. Takket være styrevognene er det jo sjældent, at der »ltyres« fra motorenden i en MO-vogn – det sker kun, når der køres til værkstedet på Helgoland – og så er støjen infernalsk – men, som Hasberg siger, sommetider er det rart at høre, at man fører et tog. Førerkabinen i ML er næsten støjfri, men måske knap så ugenert som i MO. Bliver der nu et rend af passagerer med cykler til pakrummene klos op ad førerrummet? Hvordan med den nye instrumentering – ventilation – træk – siddestol ..

En del af svaret får vi ved Fredensborg, hvor vi krydser med det nye ML-tog. Her er den relativt store, lyse og lækre førerkabine fyldt op med et antal lokoførere m.m. Prøvekørslerne bruges ikke mindst til at uddanne og instruere personalet i alle tænkelige tekniske og driftsmæssige problemer, der naturligt må opstå, når nyt materiel indsættes. Vi holder tæt nok på ML-togstammen til også at kunne konstatere, at der trods den åbenbare lighed med privatbanelynetterne, er visse designmæssige forskelle. Snenæsen er flot gul/sort i striber og grundfarven højrød med mørkegråt tag. Fronten domineres af det hvide DSB-logo og er uden de velkendte hvide ly-

nette-fartstriber. Vinduerne i passagerkabinen er todelte som ved MR, og ikke mindst dette giver ML en anden frøntning end Ym-erne. Endelig er der jo en motor i hver ende af toget, og det giver dem en noget bedre kraftreserve end privatbanelynetterne. En lidt misundelig privatbanemand i Hillerød kunne lidt tørt konstatere, at når DSB bestiller lynetter – ja, så får man, hvad der ønskes.

Vi når atter Hillerød – passagererne strømmer mod det ventende S-tog. Jeg går ud på perronen og indprenter mig nøje indtrykkene – duftene – lydene – farverne fra en arbejdende MO-stamme, for det er snart sidste frist for denne oplevelse. Når dette læses, kører sandsynligvis kun et enligt MO-togsæt på Lille Nord, og det kun til alle ML-erne er i drift. Tilbage er så fire Bh1-vogne og fire Bhs, og dem er der mange forespørgsler på – selv fra Sverige. De eksisterende 11 MO (1820–1846–1850–1873–1876–1878–1880–1881–1883–1885–1986) i område øst vil snart køre den sidste tur til ophugning i Århus og Bjerringbro, omend man nok vil beholde to i absolut yderste reserve i et årstid (1846–1878 er lokoførernes favoritter). I Århus henstår MO 1801 og 1954, sidstnævnte er allerede ved at blive gjort klar til at indgå i Jernbanemuseets oldies but goodies. Og MO fortjener virkelig en flot og stor plads – i snart en menneskealder har den været DSBs talrigeste og mest fleksible trækraft. Farvel MO. □



DSBs første »lynette«, nr. 4901, sammen med sin privatbanesøster, GDS Ys 13. Originalbilledet viser tydeligt, at privatbanetogenes farve er nærmest ovre i det orange i sammenligning med den dybere DSB røde. Hillerød station den 14. august 1984. Foto: Jan Forslund

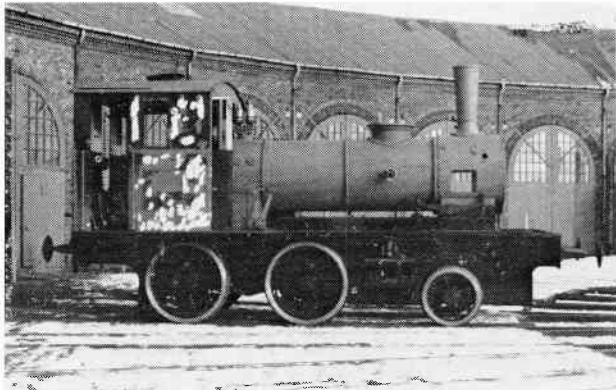
# VLTJ nr. 7

## - restaurering af et damplokomotiv

Af John Armstrong Pedersen,  
MHVJ Maskinafdeling

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanes damplokomotiv nr. 7 blev købt i 1965 til brug for den kommende veteranjernbane i Mariager. Damplokomotivet var ved købet i køreklar stand og kørte indtil 1968, hvor det blev henstillet i DSBs remise i Randers. Senere flyttedes det til Viborg, hvor restaureringen er foregået. Efter at lokomotivet havde stået henstillet i 11 år, gik MHVJs dampafdeling i gang med det store arbejde at restaurere det den 18. november 1979. Forud for dette var kedelbogen blevet studeret meget nøje, og lokomotivet var blevet gennemgået af MHVJs tekniske tilsynsførende, W. Bay samt værkmester H. S. Tikjøb (Centralværkstedet i Århus). Begge fandt lokomotivet egnet til fortsat brug, dog måtte undervognen først gennemgå en større reparation.

Kedlen er ikke den oprindelige, men stammer fra VLTJs nr. 8. Den blev forsynet med ny, svejset fyrkasse på Cen-



VLTJ nr. 7 med monjemalet kedel er under istandsættelse trukket uden for remisen i Viborg til fotografering en vinterdag.

Foto: John Armstrong Pedersen

tralværkstedet i Århus den 13. november 1951, samtidig hermed blev bundrammen afrettet, og der blev påsvejet flanger for nyt vandstandsarmatur af DSB type samt monteret nye Pop-sikkerhedsventiler og endvidere monteret ny spids røggammerdør. Kedlen blev trykprøvet den 25. september 1952, varmprøvet den 26. september 1952, mens prøvekorsten først fandt sted den 27. januar 1954.

Som allerede bemærket påbegyndtes den nu gennemførte restaurering den 18. november 1979, og den tilendebrag-

tes den 26. maj 1984, hvor lokomotivet blev præsenteret i Mariager for indbudte gæster efter 4½ års arbejde. Der skal dog gøres opmærksom på, at der ikke har været arbejdet på lokomotivet under MHVJs kørselssæson, samt at F 653 er sat i drift i løbet af den samme periode, ligesom der er udført store vedligeholdelsesarbejder på HV 3.

Restaureringsarbejdet tog sin begyndelse med adskillelse af VLTJ nr. 7. Herunder blev overhederelementerne udtaget, kedlen afklædt, kedelarmaturer, vandstandsarmaturer og dampfordelingsstykket afmonteret. Røggammerdør, sporrømmen, luftbeholdere og dampsamlekasse blev nedtaget. Dampturbinen afmonteredes. Det viste sig, at turbineakslen var knækket ved tandhjulene. Fyrlågen blev afmonteret, det afslørede da, at den stammede fra en D-maskine. Trykløftpumpen og dampdomen blev nedtaget. Den 12. januar 1980 var dagen, hvor udtagningen af kedelrør begyndte. Dette blev klaret på i alt to lørdage.

Samtidig blev linealerne nedtaget, da de skulle repareres på grund af stor slitage. Der var en forskel på 5 mm fra yderpunkterne til midten, så reparation var uomgængelig for at sikre god kørsel. VLTJ havde i sin tid høvlet linealerne ned på de to flader, som krydshovedet kører på, og derefter pånitted nyt materiale. Det var dette materiale, som var slidt ned. I denne situation kom firmaet Uddeholm os til hjælp med det rigtige stål, som blev leveret til en meget fordelagtig pris. Dette blev så bearbejdet, hærdet og nittet på linealerne, som herefter blev planslebet. Samtidig blev krydshovederne adskilt. Det viste sig her, at disse var lejnet op med 13 mm plade, og at de var så slidte, at krydshovedskoene var ubrugelige. Nye måtte støbes og fræses, så de kunne tilpasses til linealerne.

Den 2. februar 1980 blev lokomotiv nr. 7 løftet, og hjulene blev fjernet. Herved konstateredes, at der var en revnet lejevande. Sølerne var meget fine. Dette arbejde blotlagde den allerede tidligere konstaterede revne i bundrammen i et hjørne af forreste akselport i venstre side. Den var dog ikke værre, end at den med lethed lod sig svejse, efter at en nagle i vandkassen var fjernet.

Den indvendige rengøring af vandkassen afslørede begyndende gennemtæring tre steder. Det blev repareret ved isvejsning af nye plader bl.a. hele pladen foran ved røggammeret.

Så fulgte adskillelse af alle akselkasserne. Alle delene var meget slidte, og det blev nødvendigt at støbe nye

lejer. Hele bundrammen blev målt igennem af hensyn til placeringen af akselkasserne og kiler i rammen. Cylinderdæksler, gliderdæksler og stempler blev afmonteret, og herved blev det konstateret, at en gliderstempelring var knækket. En ny måtte fremstilles.

Alt trykluftstyr blev afmonteret og sendt til revision på Centralværkstedet i Århus. Fjedre og balancer blev adskilt. Det viste sig også her, at der var en del at reparere, bl.a. måtte to fjederblade skiftes.

I efteråret 1980 genoptoges arbejdet den 27. september, efter at vi havde kørt hele sommersæsonen i Mariager, og den første opgave var at sandblæse lokomotivet. Hertil medgik ca. 1,2 ton sand. Dagen efter blev lokomotivet grundmalet. Hjulene blev malet sorte og pudset på bandagerne, så de er blanke. Forløberen blev adskilt og samlet. Her var intet at bemærke; men den havde også fået støbt nye lejer et af de sidste år, den korte på MHVJ. Alle søler blev målt op af hensyn til senere udboring af de nye aksellejer.

I 1981 blev der indledningsvis lavet en del rengøringsarbejde samt malet alle de dele, der var i orden. De nye aksellejer blev skrabet til og monteret på hjulene samt monteret med nye smørepuder. Herefter påbegyndtes monteringen af de renoverede dele som dampfordelingsstykket, vandstandsarmatur m.m. Lokomotivet blev sat på hjul, og balancer og bremsetøj blev monteret. Førerhuset blev malet første gang indvendig. Den 15. maj 1981 blev kedlen og fyrkassen synet indvendig og godkendt til fortsat brug. Derefter blev hjulene sat i mål i rammen, trykluftstyret blev påsat, Stones-turbinen placeret på højre side, dvs. at alle tre MHVJ-damplokomotiver nu har samme type lysanlæg. Linealer og krydshoveder blev monteret og målt ud, så de fik den rette placering på lokomotivet i forhold til cylindrene.

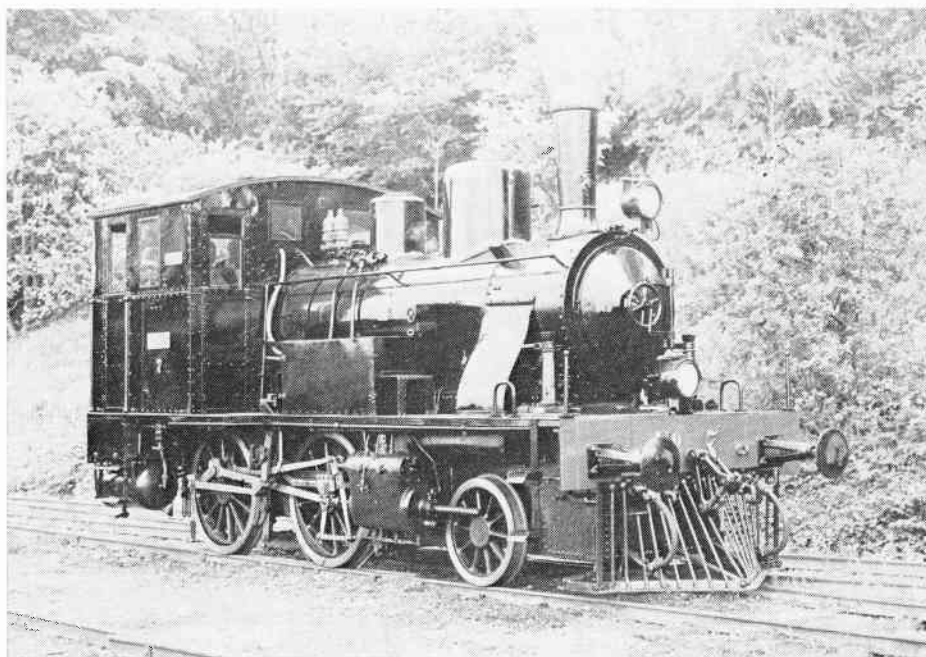
Det følgende år blev der klargjort, renset og malet. Dele såsom overheder blev trykprøvet, uden at der var en eneste utæthed at finde. Glidere og stempler samt dæksler monteredes på cylindrene. Et nyt pyrometer blev monteret. Der var intet monteret på lokomotivet, da MHVJ først kørte med det.

Hele trykluftsystemet blev nu færdigmonteret, og samtlige huller i rørvæggen i røgekammeret blev klargjort for isætning af kedelrør. Det var ikke nødvendigt at rive et eneste rørhul op. Alle nye kedelrør var klar til isætning, efter at de var blevet dornet op og ned og udglødet. Dette blev udført af vore to medlemmer i Struer. Alle beklædningsplader var blevet renset, og døre og vinduer var blevet gået efter i hængsler og lukketøj.

I 1983 blev regulatoren samlet, nye blyskruer monteredes, rørsystemet for askekassevandning fremstilledes og anbragtes, og ny studs for skumhane blev isat, da den gamle var tilproppet og ikke havde virket i flere år. Cylindersikkerhedsventilerne blev gået efter og fastspændt i cylinderdækslerne. Nye plader til cylinderbeklædning blev til-dannet, monteret og malet.

Den 19. februar 1983 var atter en stor dag, idet alle kedelrørene blev valset i røgekammeret samt ombertlet i fyrkassekedlen. Da dette var overstået efter en lang arbejdsdag, kunne arbejdet fortsætte med montage af dampdør og røgekammerdør.

Kedlen blev klargjort til koldtrykprøve, som blev foretaget med godt resultat. Arbejdet kunne herefter fortsætte med monteringen af de sidste dele, således at lokomotivet kunne blive klart til varmtrykprøven og justering af sikkerhedsventilerne. Da disse opgaver var overstået, kunne overhederen, kraftdamprør, blæser og gnistfanger placeres, så nr. 7 kunne komme på prøvetur.



VLTJ nr. 7 står opfyret i al sin ny-restaurerede glans foran remisen i Mariager den 26. maj 1984.

Foto: Ole-Chr. M. Plum



Overraskelsen fra MHVJ til deltagerne i LCGBs nidages rundtur i Danmark, som D-maskinegruppen arrangerede, var dette tog med den ny-istandsatte VLTJ nr. 7 og HV 3. Billedet er taget på stigningen fra Mariager, kort før Fjeldsted trinbræt den 25. juni 1984. Foto: Jakob Stilling

I år startede arbejdet den 14. januar med fortsat montering af dele som sanddom, sandrør og donkrafte, efterspænding af rørsamlinger samt maling af kulkasse og førerhus, fremstilling af fødevandsmåler og dampvarmeledning til lokomotivets frontende.

Den 3. marts blev nr. 7 fyret op for første gang i 16 år efter at være blevet grundigt gennemsmurt. Der blev noteret

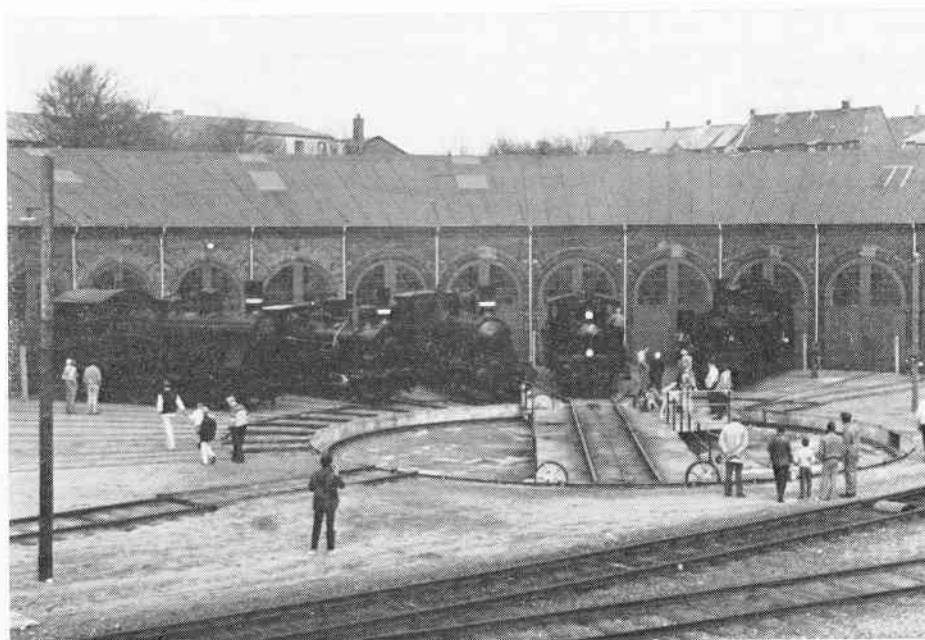
mangler, så de snarest kunne udbedres, bl.a. kunne sikkerhedsventilerne ikke stilles, så fornøjelsen blev kort. Der kunne ikke køres prøvetur, før disse var i orden. Men nu kunne kedelbeklædning og isolering gøres færdig, en opgave der ikke er problemfri, da dette kan drille ikke så lidt, men det lykkedes til sidst at få alt til at passe. Førerhus og kedel blev herefter malet sort med hånden for senere at blive slebet og spartlet inden den sidste lake-ring, der skulle sprøjtes på.

Så oprandt den store dag i Viborg, hvor vi havde udstilling af fem damplokomotiver den 21. april 1984, og hvor VLTJ nr. 7 skulle på prøvetur på Løgstørbanen sidst på dagen. Lokomotivet blev spændt for tre af vore egne vogne med en samlet togvægt på 60 tons, og så gik hun til Skals med ophold i Løgstrup for at føle maskinen over. Her viste der sig ingen overraskelser, så turen fortsatte ned over Hjarbæk fjord, hvor hjemturen ville blive mere spændende med den store stigning op til Løgstrup og samtidig afsløre, hvor godt nr. 7 kunne dampe.

Det var ikke noget problem at holde kedeltrykket og vandstanden vedlige. Der er jo altid spænding forbundet med at køre et nyrevideret lokomotiv, og særlig når det var første gang, alle arbejdsdeltagerne i restaureringen så lokomotivet under egen damp. Ingen af os, der deltog, var med i 1968, da det blev hensat. Derfor håber vi, at nr. 7 vil gøre god fyldest ved MHVJ, som nu har tre koreklare damplokomotiver til driften.

Jeg vil gerne her takke de mange mennesker, der har hjulpet med gode råd samt stillet værktøj, værkstedsplads og materialer til rådighed for arbejdet.

Afslutningsvis kan nævnes, at det samlede forbrug af timer har været 4.615, og at 38 personer har taget del i arbejdet. □



I anledning af prøvekørslen med VLTJ nr. 7 er fem damplokomotiver stillet op til beskuelse og fotografering foran remisen i Viborg. Fra venstre ses DSB Q 345, DSB Cs 245, DSB D 871, VLTJ nr. 7 og HV 3 den 21. april 1984.

Foto: John Armstrong Pedersen

# Hvad en Maybach-vogn også kan bruges til

Af John Poulsen

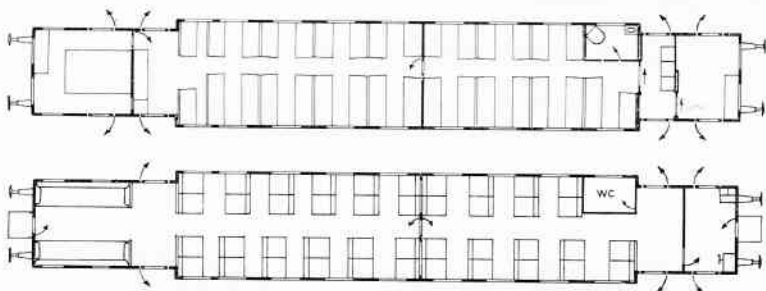
Maybach – eller rettere EVA-Maybach-motorvognenes skæbne i Danmark behandles indgående i andet bind af MM-serien, som nu langt om længe er ved at være klar. Men et par af dem fik – efter at være udtjent som motorvogne – en ret speciel skæbne ved HFHJ.

EVA-Maybach-motorvognene, der alle var anskaffet i 1927, var solidt byggede stålvoerne; for øvrigt de første af den art i Danmark. Men motorerne var knap så solide, og efter krigen var de alle udtjente. HFHJs M 5 henstilledes således i 1946, og maskinbogi en sendtes til Frichs i Århus for montering af en ny motor, men på grund af de store leveringsvanskeligheder straks efter krigen trak motorudskiftningen ud. Med henblik på anvendelse som personvogn købte banen i mellemtiden fra MFVJ en tilsvarende, lidt større Maybach-vogn MFVJ M 1, hvis motor også var udslidt, samt løbebogie fra den identiske MFVJ M 2, som var brændt i 1932. Den ekstra løbebogie monteredes i 1947 under Frederiksværkbanens egen M 5, og det besluttedes at lade vognen fra MFVJ udruste med den nye motor, som var indbygget i 1948, og vognen litreredes HFHJ M 7. Banens egen oprindelige Maybach-vogn var nu personvogn

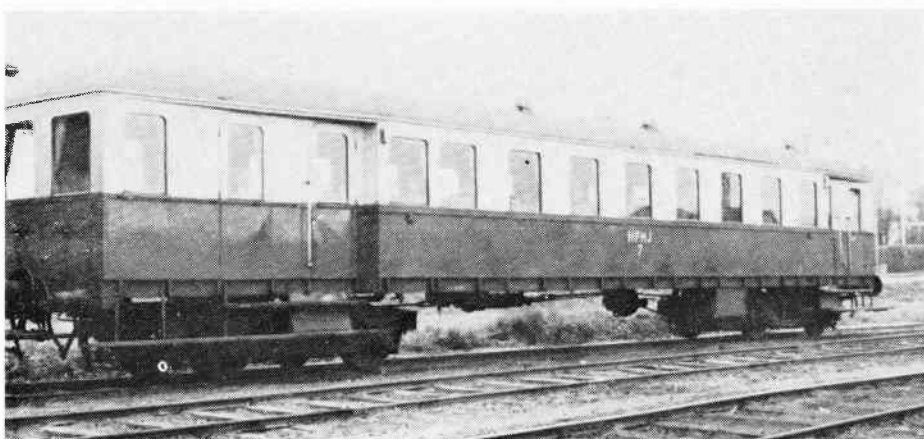
C 5, men udover at køleranlægget på taget var fjernet, maskintrucken var erstattet af løbetrucken fra MFVJ M 2, og et egenvarmeanlæg var indbygget, var der ikke ændret meget på den; det tidligere motorrum var nu blot togfører-kupé og pakrum, og den oprindelige indretning med 50 pladser på fællesklasse og 9 pladser på 1. klasse var bibeholdt.

Men omkring 1955 gennemgik C 5 en større ombygning, idet der indbyggedes døre og overgangsbroer i gavlene og en helt ny indretning. Såvel i det tidligere maskinrum som i den tidligere »fine« kupé i den modsatte ende anbragtes langsgående sæder, medens den bredere del af vognkassen deltes i to afdelinger. Resultatet blev, at vognen nu havde 24 siddepladser for rygere og 22 siddepladser for ikke-rygere, jf. illustrationen.

Ombygningen udførtes i det navnkundige »Kuhlman-car«-design; et ordspil på de berømmelige Pullman luksustog og HFHJs daværende direktør Kuhlman's navn. Sæderne var stålroresofaer med blåt læderbetræk, og interio ret var holdt i lyse farver med nogle få højt placerede blomster-



Indretning i HFHJ C 7 som motorvogn (øverst) og efter den anden ombygning (nederst). Tegning: Lars Jensen



HFHJ C 7 straks efter den første ombygning.

Foto: arkiv P. Thomassen

kasser som ekstra raffinement. Efter sigende var dette mindre hensigtsmæssigt, idet personalet var utilfreds med at fungere som deltidsgartnere, og de rejsende ofte slukede rygvarer i det tørvestroelse, som planterne var placeret i, hvilket udløste veritable »mosebrande«.

Maybach-motorvognen M 7 valgte HFHJ i 1956 at ombygge til personvogn C 7, idet de mindre tog, som vognen kunne bestride, efter anskaffelsen af endnu en skinnebus, nu alle kørte som skinnebustog. Motorbogie blev taget ud og en kort overgang erstattet med den tidligere motorbogie fra M 5 (uden motor, gearkasse og kobbelstænger), men kort efter udrustedes vognen i stedet med to løbebogier fra udrangerede DSB ML-motorvogne. C 7 ombyggedes i lighed med C 5, således at der i såvel det tidligere motorrum, som i det tidligere pakrum i modsatte ende indrettedes langsæder, jf. skitsen. I første omgang indbyggedes kun gavldør i »pakrumsenden«, medens de oprindelige to gavlvinduer bibeholdtes i motorrumsenden, hvor der indrettedes en togførerkupé. Men omkring 1964 ombyggedes også denne ende med gavldør, idet den manglende overgangsmulighed var ret så uhensigtsmæssig i den daglige drift. Omkring 1967-68 ophørte anvendelsen af C 5 og C 7, og de ophuggedes i 1973.

Men da HFHJ i 1956 pillede M 7s maskintruck med den kun ni år gamle motor ud, gik den så sandelig ikke til spilde. På værkstedet i Frederiksværk opbyggedes på trucken rangertraktoren T 3 i værkførerens markante design. Førerhuset placeredes på midten over gearkassen, og den ene »snude« dækkede motor og kompressor, medens den anden kun indeholdt startbatterier og trykluftudrustning. Et par ballastvægte var placeret i hver ende for at sikre tilstrækkelig adhæsion. Da den oprindelige



»Kuhlman-car«-indretning i HFHJ C 7

Foto: Jens Bruun-Petersen

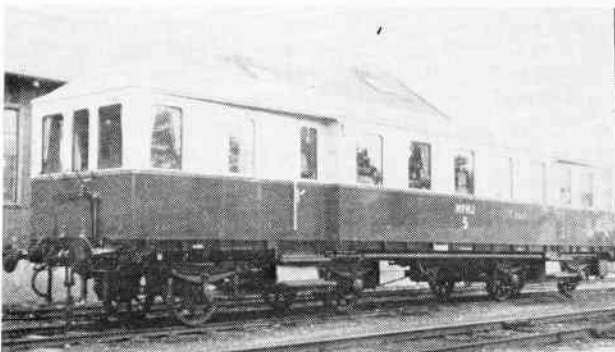


Indretningen i HFHJ C 5 som motorvogn (øverst) og efter ombygning til »Kuhlman-car« (nederst).

Tegning: Lars Jensen

HFHJ C 5 i nyombygget stand foran værkstedet i Frederiksværk.

Foto: arkiv P. Thomassen



svingbjælke med tilhørende lange bladfjedre naturligvis var fjernet, var der kun de oprindelige bladfjedre på de indvendige aksellejer tilbage, hvilket gjorde T 3s affjedring temmelig »sporty«. Konstruktionen levnede ikke plads for gennemgående trækkrog, så ved en enkelt lejlighed var traktoren ved at blive splittet ad. T 3 var stationeret i Frederiksværk i øvrigt sammen med en anden lige så opsigtsvækkende »rangermaskine«, den store dieselelektriske motorvogn M 2. Sidst i 1970'erne ophørte anvendelsen af »motortrucktraktoren«, som i dag er henstillet i Hundested.

Også ved Skagensbanen fandtes en personvogn ombygget fra en Maybach-vogn, nemlig B 10. Den havde imidlertid også startet sin tilværelse som personvognen B 6, leveret til banens åbning som normalsporet bane i 1924. I 1931 lod man den hos Scandia i Randers indrette til motorvogn, idet der i den ene ende indbyggedes en komplet maskintruck leveret af Maybach, samtidig med at selve vognkassen ombyggedes en del. I begyndelsen af halvtredserne fik den en ny motor, som var udslidt i 1963. Hos SB nøjedes man med at pille selve motoren ud af maskinbogie, hvor også kobbelstænger og blindhjul fjernedes, og anvendte så vognen som personbogievogn B 10. Den havde i det meste af vognen sidegang og såvel 1. kl., fællesklasse, postrum og pakrum – sidstnævnte i det tidligere motorrum.

□

### Rullende materiel

Fortsættelse af sidste nummers gennemgang af 5-årsplanens afsnit om rullende materiel.

#### S-tog

DSB har den 1. marts 1984 efter beslutning i Hovedstadsrådet afgivet ordre til Scandia-Randers A/s på yderligere to S-togsæt af serieudførelsen af litra FC-MC (6021-6024/6521-6524). Sammen med de i september 1983 bestilte togsæt er ordren nu på 8 togsæt, som leveres fra oktober 1985 til juli 1986.

Der er ved udformning af toget og dets komponenter lagt særlig vægt på at udnytte erfaringerne, dels fra de hidtidige tog, dels fra prototypetogene. Hermed undgås tilsvarende (eller nye) drifts- og vedligeholdelsesmæssige problemer, som har optrådt på de hidtidige tog – især under vinterforhold. Derfor er der på det nye tog indført ændringer – udover de i »jernbanen« nr. 5/1983 nævnte – henholdsvis forbedringer på en lang række områder herunder især:

- særligt motorventilationssystem, som hindrer sne i motorerne og som generelt forbedrer miljøet for motorerne. Derved begrænses bl.a. behovet for senere reovering af motorerne,
- ny vriddningselastisk, luftaffjedret bogietype, som giver et roligere løb, mindre hjulflangeslid samt giver betydelige vedligeholdelsesmæssige og standardiseringsmæssige fordele på grund af sin enkle opbygning. Bogien ventes i øvrigt indført som standardbogier på flere materieltyper,
- fejldiagnosesystem, som ved fejl i toget hjælper føreren til en hurtig afhjælpning. Samtidig giver anlægget værkstedet oplysninger til hurtig og sikker fejlfinding,
- forbedret trykluft- og bremseudstyr, som tilgodeser kravet om større driftssikkerhed især om vinteren. Det omfatter bl.a. anlæg til tørring af trykluft samt et mere effektivt virkende anlæg til hindring af hjulblokeringer,
- øget acceleration, som kan udnyttes til at forbedre regulariteten, og som vil have stor indflydelse på den fremtidige togkapacitet på strækningerne.

Herudover er der generelt foretaget en lang række større og mindre forbedringer primært for at tilgodese ønsket om en mindre vedligeholdelse og dermed kortere opholdstid i værksted samt ønsket om smidigere og sikrere drifts-afvikling.

**Ombygning af prototype S-tog:** Når leveringen af første serie af de nye S-tog har fundet sted, vil det være hensigtsmæssigt at påbegynde en ombygning af GEC prototypetog. Ombygningen skal hovedsagelig bestå i at installere en elektrisk udrustning svarende til serieudførelsen. Man opnår hermed, at toget er i stand til at samkøre med de

ovrigt serietog, ligesom værkstedsbehandlingen og reservedelsbeholdningen forenkles.

Det andet prototypetog, som er af samme type som serieudførelsen (ASEA), skal samtidigt tilpasses på enkelte punkter, hvor serieudførelsen teknisk afviger fra prototypen.

Omfanget af de nødvendige ombygninger vil blive fastlagt, når detailprojekteringen af serieudførelsen er afsluttet. Ombygningen bør påbegyndes i 1986 og investeringsmidler være til rådighed fra 1985. Omkostningerne er anslået til ca. 17 mio. kr.

**Udskiftning af nuværende S-togspark:** Anskaffelse af flere tog til S-banen skal ses i relation til den fremtidige udskiftning af den nuværende S-togspark. Denne vognpark på pt. 551 vogne er anskaffet nogenlunde ligeligt fordelt over årene 1967-1978, dvs. med ca. 50 vogne om året. Med den i teknisk henseende optimale levealder for sådant materiel på 25-30 år burde en udskiftning finde sted over en 10-15 års periode.

Da en så hurtig udskiftning efter denne model vil medføre en investering på ca. 1,5 gange den samlede anlægskompensation i pågældende periode, må der på forhånd ses bort fra en sådan løsning. Der må derfor søges en løsning, hvor udskiftningen foretages over en længere årrække og kombineres med en reovering (levetidsforlængelse) af en del af de nuværende vogne.

Løsningen bliver derfor en meget langsom udskiftning, som må påbegyndes i umiddelbar forlængelse af meranskaffelsen til driftsudvidelser, for at de længstlevende af de nuværende vogne ikke skal blive uforholdsmæssigt gamle, inden de kan udskiftes. Der bør stræbes imod at opnå en løbende jævn reinvestering i materiellet i fremtiden.

Med den allerede afgivne ordre på 32 vogne dækkes behovene for baneforlængelsen til Høje-Tåstrup samt for erstatningsmateriel for de vogne, der er under reovering, og til en øget driftsreserve, idet det har vist sig, at reserven er for lille, ligesom der i de senere år vedvarende har været vogne ude af drift i lange perioder på grund af brand, hærværk m.v. Det akutte merbehov for vogne (inkl. reserve) kan herefter dækkes af en serie på 24 vogne, hvorpå **den egentlige reinvestering kan påbegyndes.**

Inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed for anskaffelse af S-tog, kan der herefter årligt anskaffes indtil 20 nye vogne. En sådan årlig seriestørrelse er i praksis den mindst mulige, hvis der skal opretholdes en konstant produktion med deraf følgende gunstig anskaf-



felsespris. Med en årlig seriestørrelse på 20 vogne gennem hele reinvesteringsperioden, kan reinvesteringen afsluttes i år 2015, hvor de ældste vogne af nuværende type vil være næsten 40 år.

En årlig serie på 20 vogne vil, med de første investeringer i 1987 og 1988, fra 1989 betyde en årlig udgift på ca. 180 mio. kr.

**Renovering af S-tog:** I konsekvens af den førnævnte langstrakte reinvesteringsperiode er det nødvendigt at gennemføre en renovering og levetidsforlængelse i løbet af de nærmeste år.

Erfaringerne har vist, at der udover den løbende vedligeholdelse er behov for forskellige renoveringsaktiviteter på S-togsvognene. Årsagen er, at der kan konstateres behov for:

- udbedring af rustskader på vognkasserne, især omkring vinduerne,
- ændring/udskiftning af elementer, der har vist sig at have en uhensigtsmæssig konstruktion,
- indførelse af forbedret teknik og andre komponenter, der er mere vedligeholdelsesvenlige, virker regularitetsfremmende, forbedrer komfortniveauet eller forbedrer drifts- og sikkerhedsmæssige forhold.

Udbedring eller ændring af ovennævnte vil indgå i et renoveringsprogram, der på længere sigt skal fortsætte i et egentligt levetidsforlængelsesprogram.

Det samlede program for renovering og levetidsforlængelse udføres i 3 faser:

**Fase 1:** med hovedvægt på ændringer/forbedringer af regularitetsfremmende karakter til sikring af bedre vedligeholdelsestilstand og til forbedring af arbejdsmiljøet samt for at formindske energiforbruget.

**Fase 2:** med hovedvægt på levetidsforlængelse af vognkassen og aptering samt yderligere tiltag med henblik på forenklet og billigere vedligeholdelse og rengøring.

**Fase 3:** med hovedvægt på en grundig renovering/fornyelse af de tekniske installationer med henblik på en forlængelse af levetiden for disse.

Fase 1 vil strække sig over ca. 3 år og omfatter hele vognparken. Fase 2 vil derefter løbe over ca. 7 år og vil omfatte hovedparten af vognene, mens den afsluttende fase 3 kun vil omfatte den del af vognparken, der vil opnå en levetid over 30 år.

Fase 1 omfatter nye udvendige skydedøre, nyt vinduesvisker/-vasker anlæg, renovering af skydevinduer i førerrumsdør, automatisk varmeregulering i passagerafdelingerne og separat varme i førerrum, etablering af sædelås, etablering af vindue i dør mellem førerrum og passagerafdeling, udvendige håndtag ved døre, akustisk alarm for døråbning, lås på mellemdøre på midterperron, triangellys på front, nye frontruder, nye affaldsbeholdere samt mindre ændringer af især indretning og instrumentering i førerrummet. Herudover er det, som følge af tiltagende hærværk, besluttet at fjerne armlænene i S-togsvognene.

Fase 2, hvortil der først på et senere tidspunkt søges bevilling, påregnes at ville omfatte reparation af tæring og skader på vognkassen samt opmaling, udskiftning af sidevinduer (ny konstruktion), etablering af indvendige skydedøre, hvor de ikke forefindes, etablering af nye hærværksikrede sofaer, reparation af gulvbelægning, forbedring af beskiltning, fornyelse og modernisering af aptering samt fornyelse og ændring af ledningsinstallationer.

Fase 3 vil omfatte en gennemgribende renovering/fornyelse af traktionsudrustningen, bogier, bremser og HKT-anlæg.

**Renovering af banemotorer:** For at forbedre banemotorernes modstandsdygtighed over for sneindtrængning m.v. er der igangsat et program for omvikling af banemotorernes ankre. Der er hidtil omviklet 200 banemotorankre om året, men der er på grund af de gode erfaringer stillet forslag om en fremskyndelse, således at der nu skal omvikles 400 ankre om året, hvorved arbejdet vil kunne afsluttes i 1986 mod tidligere påregnet først i 1988.

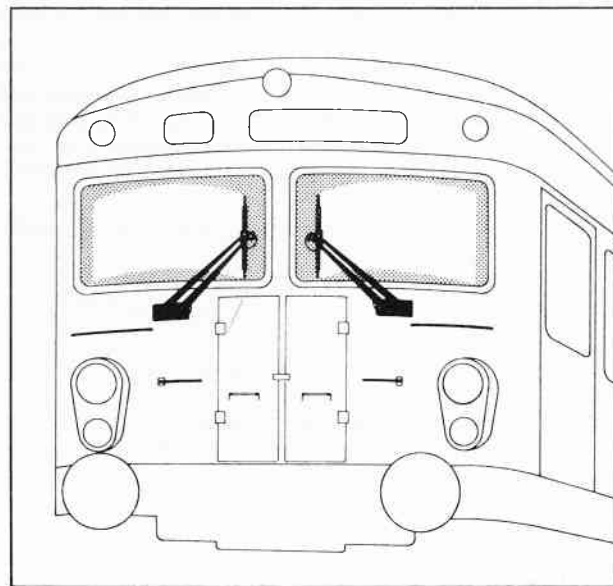
### Ombyningsprogrammer

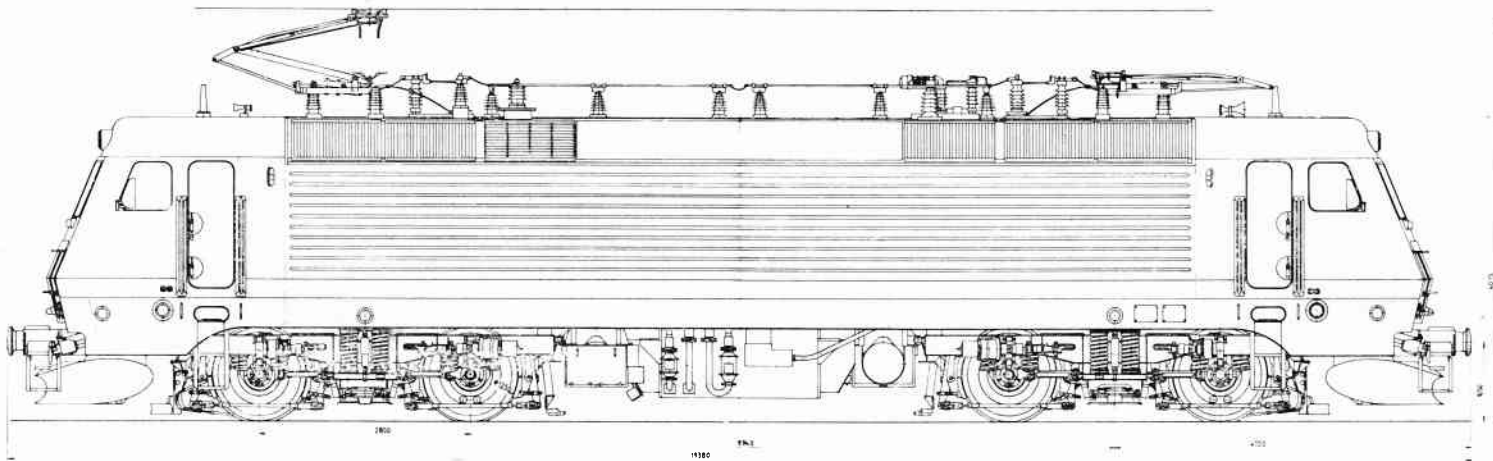
**Gruppe 1 nær, hovedreparation:** Med baggrund i den intensive brug af regionaltrafikmateriellet er det nødvendigt med en hoveddistandsættelse, når vognene er ca. 10-12 år gamle. Programmet omfatter både apteringen og vognenes tekniske udstyr. Renoveringsprogrammets plan er følgende:

De ældste 117 vogne renoveres i begyndelsen af planperioden og forsynes med nye døre og dørsystem med åbningshjælp og dørblokering. De resterende 230 vogne renoveres senere i planperioden, efterhånden som det bliver nødvendigt.

De ovenfor 117 nævnte ældste vogne er: **An 18-84, 600-613, Bn 20-84, 700-774, Bns 29-84, 500-510, 512-514, 516-529.**

Sådan kommer fronten på vore røde S-tog til at tage sig ud efter ombygningen.  
Tegning: HT





Undersøgelserne omkring det fremtidige regionaltrafikmateriel vil få indflydelse på det antal vogne, der skal renoveres og tidspunktet herfor. Vognkassereparation og opmaling samt reparationer og udskiftning af døre skønnes nødvendig i alle tilfælde.

**lc-x modernisering:** Den 3. serie, i alt 87 vogne, af den oprindeligt planlagte renovering af i alt 267 personvogne i gruppe 1, fjern: A, AB, B, BD og Bk, er nu i gang og planlagt at skulle være afsluttet ved udgangen af juni måned 1985.

Samtidig er man i gang med at iværksætte en yderligere komfortforbedring af et antal af disse vogne. Dette arbejde (den såkaldte »lc-x modernisering«) gennemføres som en udvidelse af ovennævnte projekt og parallelt løbende, idet der foreløbig sættes på, at 30 vogne (6 A, 18 B og 6 Bk) i det udvidede projekt skal være færdige senest samtidig med ovennævnte sidste 87 vogne. Herved kan de i en overgangsperiode indgå i de løb, som eventuelle nye vognsæt senere skal indsættes i.

Der er i august 1984 indgået kontrakt med »Scandia-Randers A/S« om ombygning af følgende 30 vogne: **A 18-83, 019-024, B 20-83, 172-189 og Bk 85-83, 038-043.** Ombygningen omfatter:

1. Demontering af drejefoldedøre. Nye overplader ved dørsteder fremstilles og isvejses. Drejefoldedøre genmonteres med: a) centralbetjent dørlukning, b) døråbningshjælp og c) hastighedsafhængig dørblokering.
2. Ny type armlæn monteres.
3. Nakkelæn forsynes med ny type ørebakker og nakkelæn ombetrækkes.
4. Læselys monteres i nederste bagagehylde.
5. Toiletter forsynes med nyt håndvaskebord i rustfrit stål.
6. Lamper (24 v) monteres i gavlendelofter til oplysning af overgangen.
7. Skab til rengøringsmidler til brug for »midtvejsrensning« udføres i forbindelse med rørskab.
8. Skab for ildslukker indrettes i gavlskab.
9. Højtaler indbygges i endeperroner.
10. Lås monteres på dør til kupé 10.
11. Bord i kupeer udskiftes med stort bord som i MA-lyntog.

De under 1, 7 og 10 nævnte foranstaltninger udføres kun i B-vogne - »nr. 11« udføres kun i A-vogne.

»Sparekniven« har skåret dybt i det oprindelige projekt, der omfattede installation af toilet af MR-type, nye farver på sædebetræk (à la MA-lyntog), gulvtæpper og portiere i overgangene.

**Bådtoget København-Kalundborg:** Til bådtoget mellem København og Kalundborg påregnes opstillet et antal faste vognstammer suppleret med et antal Bn-vogne efter behov. Stammerne skal bestå af ombyggede vogne af litra Af (Bfg), Bf og BDg, i alt 28 vogne. Vognene nyindrettes, og der foretages en renovering af vognkasserne og det tekniske udstyr. Arbejdet ventes gennemført i 1984-85.

Arbejdet skal generelt for alle vogne bestå af:

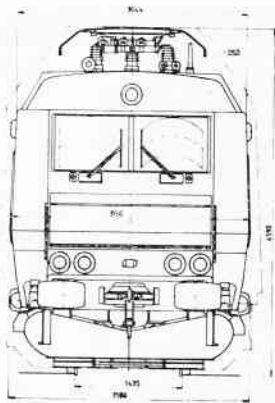
- ny aptering i retning af MA-lyntog
- nyindrettede toiletter
- automatiske gavlskydedøre
- modernisering af el-anlæg
- nye sidedøre med automatisk dørbetjening og -blokering.

I litra Bf skal sofaerne ændres som i MA-lyntogene og affaldsbeholderne på sidevæggene fjernes. I litra Af erstattes enkelte siddepladser og det ene toilet af bagagehylder. Sofaerne moderniseres og halvdelen opstilles vis-a-vis, med 2+1 sæde i bredden. I litra BDg ændres kupeen nærmest bagagerum til mindre base med ekspeditionssted for togservice med adgang fra og til bagagerum for stewardesse og trillebar. Cykeltransport sker i modsatte ende af bagagerum.

Ombygningen af de 16 Bf-vogne skal udføres i Centralværkstedet i Århus; ombygningen af øvrige vogne skal udføres hos »Scandia-Randers A/S«.

**Bk-vogne, ombygning af kiosk:** En ombygning af kiosken i Bk-vognene med henblik på at kunne tilbyde kunderne et udvidet varesortiment og produkt er ønskeligt. I 9 Bk-vogne ombygges kiosken, og i de øvrige 24 Bk-vogne ombygges kiosken, og de forsynes med tjenestekupé.

**Postvogne:** Postvognene vil i løbet af planperioden blive renoveret begyndende med de ældste postvogne af litra P.



EA 3001 set fra siden og forfra i skala 1:100.

Tegning: BBC Brown Boveri

Den fremtidige brug af postvogne i tog undersøges i øjeblikket af P&T. Som resultat af denne undersøgelse ventes en afklaring af, om de øvrige vogne skal renoveres, eller om behovet i stedet kan dækkes ved yderligere tilgang af et mindre antal Pm-vogne.

**MA-lyntog:** Der er i 1983-84 gennemført en forbedring af DSBs MA-lyntogsmateriel. Fase 1 bestod bl.a. i nyindretning af 1. kl., fornyelse af aptering, ombygning af toiletter og udvendig opmaling i aluminiumsfarve, jf. »jernbanen« nr. 2/1984. Fase 2 er en teknisk renovering af toget. Der foretages endvidere en forbedring af kiosk og rejsegodsrum. Fase 2 gennemføres i årene 1984-87.

**Styrevogne litra Bnes:** I forbindelse med anskaffelse af el-lokomotiver litra EA skal et antal styrevogne ændres, således at de valgfrit kan styre tog fremført af el- eller diesellokomotiver. Ombygningen medfører, at overgangsmuligheden i styrerumsenden suspenderes. Der ombygges én prototypevogn ultimo 1984. I første halvdel af 1985 ombygges yderligere 6 Bns-vogne. Til K 87 skal benyttes yderligere 18 Bnes-vogne, hvorfor ombygningsprogrammet påbegyndes først i 1986.

#### Udrangeringsplaner for personvogne

Der er udarbejdet udrangeringsplaner for DSBs ældre personvognsmateriel baseret på vognenes tekniske stand og økonomiske levetid. Der vil i løbet af planperioden blive udrangeret et antal vogne. Nuværende gruppe 2-vogne, der ikke renoveres til anvendelse i lc-trafikken eller til bådtoget, ventes udrangeret.

#### Godsvogne

Ønsker om nye typer godsvogne eller ombygning af nuværende til nye typer er fortrinsvis baseret på igangværende arbejde omkring transportløsninger i forbindelse med større transportopgaver. Det påregnes således at blive aktuelt at ombygge et antal Gs- eller E-vogne med henblik på transport af bl.a. »styrtegoods« og veksellad. Endvidere vil der i de kommende år blive behov for renovering af Tdgs-vogne samt ombygning af et antal Hbis-vogne til vogne med forskydelige skillevægge.

Til de nye kombinerede transportere af veksellad og trailere vil der være et stort behov for bærevogne (200 stk.). Til

vekselladstransporter vil »genbrug« ved ombygning af ældre vogne blive undersøgt, alternativet er nyanskaffelse. Til huckepacktrafikken anskaffes nye vogne.

Der må forudses et vist behov for specialvogne, men som hovedprincip skal det undgås, at DSB investerer i stærkt specialiserede vogne. Det må i stedet foretrækkes, at kunden selv investerer i specialvogne eller lejer disse hos udlejningsfirmaer.

**Hucke-packvogne:** I forbindelse med indførelse af huckepacktrafik mellem Frederikshavn og det sydlige udland over Padborg er der i april 1984 bestilt 50 stk. hucke-packvogne (Taschenwagen T3), litra **Sdgmss 458 6 000 - 458 6 009, 458 6 100 - 458 6 139.**

20 vogne bygges hos »Waggonfabrik Talbot«, medens 30 vogne bygges på licens hos »Scandia-Randers A/S«, levering sker i perioden august 1984 - februar 1985.

Der er tale om bogievogne, der over pufferne er 18,34 m lange. De er specielt konstrueret til transport af sættevogne og er derfor forsynet med en »lomme« til sættevognens hjul, således at den læssede jernbanevogn ikke giver profilverkskridelser. Sættevognen løftes op på Sdgmss-vognen ved hjælp af en speciel kran eller en speciel gaffeltruck. Sdgmss-vognene er også indrettet til at transportere veksellad og containere. Eksempelvis kan 2 stk. 8,05 m lange veksellad eller et 14,18 m veksellad transporteres. Det samme gælder 1 stk. 40 fods eller 2 stk. 20 fods containere. Vognenes lastgrænse ved et akseltryk på 20,75 t er 83,0 t. Maksimalhastigheden er 120 km/h.

#### Vogne til »internt« brug

**Hjælpevogne:** De nuværende hjælpevogne er ombygget i 1954-55 fra ældre rejsegodsvogne bygget i 1907. Bogier og undervogne er derfor i en sådan tilstand, at det er nødvendigt at udskifte de nuværende vogne snarest muligt. Der er derfor indkøbt tyske postvogne, der vil kunne ombygges til nye hjælpevogne. Da de tyske vogne er ca. 9 m længere end de nuværende hjælpevogne, er der mulighed for at forbedre indretning og mandskabsfaciliteter. De ombyggede vogne vil få en maksimalhastighed på 140 km/h.

Den første Sdgmss-vogn, 458 6 000-3 er her indkøbt i DSBs udstillings-tog med nyt materiel til godstrafikken. Næstved den 11. september.

Foto: Jan Lundström



Der er planlagt ombygget 5 vogne, og de stationeres på Københavns Godsbanegård (2 stk.), Århus og Fredericia. Den sidste vogn holdes i reserve på Københavns Godsbanegård. Det forudsættes, at fem af de dårligste af de gamle hjælpevogne udrangeres, men hjælpevogne af gammel type vil fortsat være stationeret i Korsør, Rødby Færge, Nyborg, Padborg, Esbjerg og Struer. Under hensyn til at de sidstnævnte hjælpevogne kun udfører ca. 10% af de samlede udrykninger, anses det acceptabelt endnu i nogle år at anvende disse vogne. Hjælpevognen i Helsingør (diesellokomotiv litra MT fra 1927) anvendes kun lokalt på Helsingør station. Den vil blive udrangeret, når godsvognoverførslen flyttes til ny overfart Helsingborg-Københavns Frihavn.

**150 tons kørekran:** DSBs nuværende beholdning af kørekraner til brug under uheld og katastrofer er kapacitetsmæssigt utilstrækkelig til at yde en effektiv indsats i påkommende tilfælde. Det er derfor nødvendigt i planperioden at anskaffe en 150 tons kørekran, som kan tilgodese de krav, der stilles om moderne og effektivt udstyr til hurtig afhjælpning af opståede uheldssituationer. Efter anskaffelsen kan to ældre 30 tons kørekraner (nr. 143 stationeret i Rødby Færge og nr. 144 stationeret i Århus) udrangeres. Den ny kørekran vil blive stationeret på Københavns Godsbanegård og afløser den nuværende 65 tons kørekran (nr. 145), der overflyttes til vestområdet.

Kranen kan, foruden løsning af hjælpeopgaver i uheldssituationer, også anvendes til større anlægs- og reparationsopgaver, hvor der kræves stor løftekapacitet. Derudover kan den bruges til af- og pålæsning af stort og tungt gods og lignende.

**Målevogn:** Der anskaffes en målevogn, som nærmere beskrevet i afsnittet: »Anskaffelse af lokomotiver m.v.« i »jernbanen« nr. 4/1984.

**Andre tjenestevogne:** DSBs tjenestevognspark vil i løbet af planperioden blive saneret, og bl.a. vil alle vogne med glidelejer blive udrangeret.

Årsagen er, at godstog forventes fremført med 90 km/h fra 1986, og det vil da være u hensigtsmæssigt, hvis tjenestegodsvogne og tjenestevogne ikke som hovedregel kan indlemmes i almindelige godstog, uden at hastigheden skal nedsættes.

Behovet for tjenestegodsvogne og tjenestevogne, der skal kunne fremføres med 90 km/h er opgjort til ca. 1.600, medens antallet af lokalvogne«, dvs. vogne, der ikke må anvendes udenfor indkørselssignalerne på den station, hvor de er stationeret, er opgjort til ca. 300.

Det er hensigten at ombytte/ombygge et stort antal vogne med/fra overtallige trafikvogne.

### Epilog

Det første el-lokomotiv EA 3001 ankom til Danmark den 17. september – og EA 3002 ankom den 14. oktober. EA 3001 blev præsenteret for pressen samme dag – og for offentligheden den 19. september på Østerport station og den 21. september på Helsingør station (»jernbanen« nr. 4/1984 side 98).

Prøvestrækningen Helsingør–Rungsted Kyst blev sat under spænding den 10. september (»jernbanen« nr. 4/1984 side 99).

Det forlyder fra velinformerede kredse i Generaldirektoratet, at tre-vogns dieseltosættene (»IC/3-projektet«) bliver 90-ernes lyn- og IC-tog. Det franske firma »Carel Fouché« er ude af billedet, så konkurrencen står nu mellem »Messerschmitt-Bölkow-Blohm« og »Duewag« med »Scandia-Randers« som en sikker partner under alle omstændigheder. Det betyder et definitivt farvel til de lokomotivtrukne 5-vognsæt – og hvem ved – elektrificeringen vest for Storebælt? (»jernbanen« nr. 4/1984 siderne 99/100 og 101/102).

## Centralværkstedet i København

Den 25. september var det 75 år siden Centralværkstedet i København flyttede til sin nuværende placering på det dengang i 1904 nyopfyldte areal ved Kalvebod Strand.

I de mellemliggende år har værkstedet været præget af de til enhver tid skiftende krav til det rullende materiel og den tilknyttede teknik. Der er sket store ændringer i de tekniske krav, for mens damplokomotiverne og de klassiske vognkonstruktioner i mange år var dominerende, var arbejdsgangen indrettet på deres bygning og vedligeholdelse. Med overgangen til dieseldrift skete den første store omstilling til nye opgaver og nye metoder, og i nyere tid har værkstedet siden 1976–77 undergået en stadig fremadskridende, vidtgående modernisering med henblik på at skabe de bedste tekniske og arbejdsmæssige betingelser for vedligeholdelsen af nutidens og fremtidens rullende materiel, hvilket er værkstedets hovedopgave. Det sker indenfor de økonomiske rammer, som DSB sætter for hver enkelt af sine underafdelinger.

For det rullende materiels vedkommende varetager Centralværkstedet i dag vedligeholdelsen af lokomotiver og personvognsmateriellet i øst-området, bortset fra den generelle vedligeholdelse af S-togsmateriellet. Det har bl.a. medført, at værkstedet i øjeblikket er ved at indstille sig på at kunne udføre de nye opgaver, som er en følge af elektrificeringen af de sjællandske hovedstrækninger, dvs. især beherskelse af ny teknologi inden for elektronik.

Arbejdsstyrken, som har været støt faldende siden overgangen til dieseldrift, er i jubilæumsåret på 550–600 mand. Dette tal vil synke yderligere som følge af den stadige rationalisering. Med i billedet hører dog også, at værkstedet stadig opretholder sine mangeårige traditioner som lærested; værkstedet har et eget lærlingeværksted med ca. 60 lærlinge. I de senere år har værkstedet også skabt arbejdsmuligheder for en del arbejdsledige, som er blevet beskæftiget med bygningsstandsættelse og forskønnelse af det 39 tønder land store areal. Det drejer sig her om arbejder, der ellers ikke var budgetmæssig mulighed for at udføre.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

# LÆSERNE SKRIVER

## Turforslag

Jeg har med interesse læst brevene i »jernbanen« nr. 4 fra de medlemmer, der fulgte opfordringen i nr. 3 til at komme med deres synspunkter ang. DJKs udflugter.

De nævnte breve får også mig til at komme ud af busken, da jeg er fuldstændig enig i nogle af synspunkterne, bl.a. at udflugterne bliver annonceret alt for sent. Og så er der efter min mening – og jeg vil tro også andres – endnu en årsag til den ringe tilslutning til udflugterne, nemlig økonomien. Det er ikke alle, der har råd til at give 2–300 kr. eller mere for de nævnte arrangementer, selv om interessen for at deltage er til stede.

Jeg deltog selv i to udflugter i 1983, som var rimelige i pris, nemlig MO-vognsturen til Skælskør og dampvognsturen til Ljungbyhed i Sverige. Begge ture var jeg meget glad for, da de var vældig gode.

Også jeg vil følge opfordringen til at komme med et forslag til en udflugt. Havde jeg vidst, at MO-vognene skulle høre op med regelmæssig drift på »Lille-Nord« fra vinterkøreplanen i år, var jeg kommet med mit forslag noget før, men det kan da være, det kan nås endnu, så jeg har følgende forslag til en udflugt:

MO-vognstrukket veteran tog fra København H til Hillerød, hvor vi kunne blive præsenteret for DSBs nye lynettetog; videre til Helsingør, hvor vi forhåbentlig kunne få lejlighed til at besigtige DSBs nye el-lokomotiv EA 3001. Hjemturen skulle så foregå ad Kystbanen til København H. Ovennævnte tur ville efter min mening kunne gøres til en rimelig pris og som følge deraf sandsynligvis få mange deltagere.

Til sidst vil jeg lige komme ind på et sidespor: da jeg nu har mulighed for det, vil jeg gerne give de to nye redaktører af »jernbanen« mine bedste komplimenter for det blad, de nu har fået lavet, og samtidig lykønske med, at det nu er lykkedes at udsende »jernbanen« til tiden tre gange i træk; forhåbentlig fortsætter I i det spor.

Erik Christensen  
København

## Udflugter og bøger

Det er yderst sjældent, at undertegnede »ryger i blækhuset«, men hvor var det rart at se, at der i »jernbanen« nr. 4/1984 blev ofret spaltepåds på læserbreve. Man må så bare håbe, at det ikke var en éngangsforeteelse.

At læserbrevene hovedsagelig handlede om udflugter er forståeligt nok; fænomenet: »For sen varsling af udflugter« er ikke af ny dato – det er lige så gammelt som foreningen!!! Husker jeg ikke meget galt, så har man annonceret udflugter så sent, at toget i bogstaveligste forstand var kørt! Klogeligt nok kommenterede hverken udflugtsafdelingen eller redaktionen brevene, men kunne da godt **love at forsøge** en bedring på forholdet.

Ideer til nye udflugter mangler ikke. Med den fornemste paragraf i DJKs love, formålsparagraffen (den, der siger noget om: »udbredelse af kendskab til jernbaner...«), i baghovedet, burde man så ikke også se lidt på andre danske jernbaneklubbers aktiviteter? Dette har været et meget forsømt område både i »jernbanen« og som udflugtsmål. Man kan meget nemt få den opfattelse, at DJK ikke vil acceptere andre, og det kan kun undre, eftersom der trods alt er et vist samarbejde på det »materielle plan«, og mange medlemmer er gengangere i klubberne.

Hvad med en tur i HgJKs tog til Køge og Skælskør og »besøge« de her huserende klubber? Jeg ved, at der er nogle, der får »hikke« over forslaget, men klubberne i de nævnte byer har da hver især spændende ting at vise frem.

Tilbage til jernbanen«. At bruge hele fire sider til bog anmeldelser i nr. 4/1984 forekommer mig at være en »flothed«. I disse og tidligere anmeldelser synes jeg det skinner for meget igennem, hvad der er »in«, og hvad der er »yt«. Jeg har tit savnet anmeldelse af de etablerede jernbaneforfatters værker, som i opbygning efterhånden virker gammeldags. Nuvel, jeg er enig på mange punkter (især mangler) i Wilckes »kritik« af Ole Linå Jørgensens HHJ-bog. Men DJKs bøger lider da også af fejl og mangler, og vi »dodelige« har som oftest ikke adgang til kildematerialer og arkiver hos banerne og DJK og kan som følge deraf ikke være lige så kritiske.

Tag Østbane-bogen: oplysninger om linieføringen omkring Ladepladsen er ikke korrekte. Hvad med Østbanens rutebiler og ruter i nyere tid? Et atypisk foto s. 214, hvor VOLVO-bussen til venstre var et »nødkøb« og bussen til højre er »turistbussen« – ikke ét ord om KRKR, Køge-Ringsted Kommunale Rutebilselskab, der i Østbane-regi på ruterne 250/251 transporterer omkring 1/2 million rejsende om året.

Hvad med »skole-børnene« i Varde-bogen s. 105, som vitterligt er FDF'ere? Hvad med den væltede N-maskine på havnebanen i Nykøbing F i 1912 i Lollandsbogen? Billedet af samme uheld findes i tillæg til Illustreret Familie Journal i 1910. Hvad med Præsto-bogen s. 31 og 73: krigsblændede frontlanterner i hhv. 1936 og 1938. Det burde korrektoren have snuppet. Hvad med de hårdnakkede påstande om NPMB M 7 og generatorvognens uadskillelighed? I NPMBs værkstedsjournal kan flg. læses: den 25. september 1944: generator påmonteret M 7, den 29. oktober 1944: generator afmonteret G 51 og vognen ombygget til Q 105, den 25. april 1946: generator afmonteret M 7. Dvs. at M 7 har kørt mere end 1 1/2 år med generator uden G 51.

Og hvorfor så nedladende over for visse andres udgivelser? ØSJKs foto-hæfte i anledning af ØSJSs 100 års jubilæum, som jeg var med til at lave, var der behov for og »plads« til. De 1.000 eksemplarer, hæftet blev trykt i, var væk på få måneder. Det bør også med, at forfatteren til DJKs bog om samme bane »fiskede« efter ØSJKs fotomateriale – mod et par liniers omtale af ØSJK bag i bogen.

Og hvor bliver de lovede bogudgivelser af? Lollandsbanens driftsmateriel (lovet i LJ-bog 1974), Odsherredbanens driftsmateriel (lovet i OHJ-bog 1974), Motormateriel 2, som skulle komme 1 á 2 år efter MM 1 (det var i 1976). Jeg ved godt, at MM 2 er på »trapperne«, at det er tidskræ-

vende og fritidsarbejde, men så lad dog være med at stille læserne noget i udsigt.

Slutteligen et par bemærkninger til Hedetoft, som jeg er kollega til på mere end et felt. Jeg deler fuldt ud advarslens: dampkedler er ikke legetøj«, men jeg deler ikke omregningsmetoden i »jernbanen« nr. 1/1984 fra HK til kW. Da 1 HK = 0,736 kW skal man gange og ikke dividere med 0,736. Resultatet bliver herefter »kun« 1.948.584 kW, men det er jo rigeligt alligevel!!!

Ole-Jørn Koch  
Ringsted

## Udflugtsafdelingen svarer

På foranledning af lederen i »jernbanen« nr. 3/1984 har både redaktionen og Udflugtsafdelingen modtaget en række breve fra medlemmer. En del af disse blev bragt i forrige nummer af »jernbanen«.

Det er altid glædeligt, når medlemmerne giver deres mening til kende. Da der har været en halvdårlig tilslutning til en række udflugter i de sidste to år, måtte der jo være noget galt, hvad en del af brevene da også giver udtryk for. Den fremsatte kritik synes mig imidlertid så positiv, at den er et godt grundlag at arbejde videre på, således at der bliver mulighed for at rette op på de ting, der har gjort nogle udflugter tabsgivende. Lad mig i den forbindelse understrege, at Udflugtsafdelingen ikke skal give væsentligt overskud, men den må heller ikke påføre foreningen tab.

Dette leder mig hen til Udflugtsafdelingens **formål**. Ifølge foreningens love skal formålsparagraffen bl.a. opfyldes ved afholdelse af udflugter, hvilket vil sige, at **det er et formål i sig selv at arrangere udflugter**. Selv om ændringer i planerne er stærkt irriterende – både for arrangører og deltagere – er det for mig at se vigtigt at vedblive med at arrangere udflugter og så acceptere, at vi kan blive nødt til at »justere« i planerne undervejs.

En kritik der går igen i flere breve, er dårlig (for sen) annoncering. Den er utvivlsomt berettiget, men forsinkelse er vanskelig at undgå, bl.a. på grund af bladets produktionstid, der er på ca. fire uger for den type meddelelser, hvortil kommer, at bladet jo kun udkommer hver anden måned, og i den omtalte periode desværre ikke er udkommet helt præcist, hvilket sidste der jo nu efterhånden er blevet rettet op på. Endelig kan det være svært at få alle aftaler på plads så betids, at annoncering kan ske tidligere.

Bestyrelsen arbejder øjeblikket med forskellige ideer om, hvordan informationen kan forbedres omkring for eksempel udflugter. Som det fremgår andetsteds i dette nummer, forsøger vi således allerede nu at forannoncere udflugter for foråret 1985. Disse datoer mener vi »kan holde«, så det skulle være muligt at planlægge efter dem.

Vi er også blevet bebrejdet, at udflugterne ændres undervejs, således at det annoncerede må fraviges under selve udflugten. Det er selvfølgelig meget beklageligt. Da vi jo som regel befinder os på baner, hvor der er ordinær drift, som vi skal tage hensyn til, kan vi imidlertid ikke garantere, at det ikke også sker i fremtiden. Da vi i 1983 kørte med P 917 fra Slagelse, gjorde hensynet til DSB netop, at

de lovede fotostop ikke kunne gennemføres – selv om dette ikke forekom umiddelbart indlysende, som det rigtigt nævnes i et af brevene.

I samme brev er omtalt, at Udflugtsafdelingen ikke gav tilstrækkelig information om aflysningen af K-maskinturen. Dels blev beslutningen om aflysning taget så sent som muligt i et forsøg på at gennemføre »trods alt«, og dels »snød« Postgirokontoret, således at ca. halvdelen af de tilmeldte modtog tilbagebetalingen en dag for sent. Selv om det forhåbentlig ikke bliver aktuelt lige med det samme, vil jeg gerne i påkommende tilfælde forsøge at informere bedre, f.eks. ved at udsende postkort. Men da det ikke er gratis at aflyse udflugter – det koster f.eks. 11,00 kr. at returnere beløbet til medlemmer uden girokonto – vil jeg gerne bede om, at der anføres telefonnummer på bestillingen hvis muligt, så aflysning kan ske telefonisk, hvilket er det hurtigste og nemmeste.

Der foreslås også mindre – og billigere – udflugter. Det vil vi forsøge, bl.a. arbejder vi med en udflugt i Nordsjælland uden damp i februar 1985. Omvendt vil vi ikke undlade at planlægge større udflugter, men til gengæld annoncere dem tidligere. Vi vil således i maj 1985 forsøge et to-dages arrangement i Nordjylland (St. Bededag). Begge udflugter er i øvrigt blandt de forslag, vi har modtaget. Vi har ikke glemt de andre – heraf flere spændende – turforslag, men mere herom senere.

De fremsatte forslag til familiebilletter og pladsbilletter skal drøftes i bestyrelsen, hvilket ikke er sket i skrivende stund. Jeg vil senere vende tilbage til disse spørgsmål.

Hvis de indlæg, der har været i de sidste numre af bladet, har givet andre lyst til at komme med forslag og/eller kritik, er disse velkomne. En debat om foreningen og dens måde at gøre tingene på bør ikke kun finde sted på generalforsamlingen.

Eigil Christensen

## Nyt fra Jernbanemuseerne

Fra august i år har DSB gennemført en række ændringer omkring sin museumsvirksomhed, der på længere sigt betyder, at museerne vil kunne give os jernbaneinteresserede endnu flere muligheder for at nyde godt af de rige samlinger af jernbanehistorisk art, som er indsamlet gennem årene, ligesom berøringsfladen til publikum i almindelighed kan ventes at blive udvidet.

Museernes vellidte, mangeårige museumsinspektør, W. E. Dancker-Jensen, vil fremover kunne beskæftige sig med museumssamlingerne i hele arbejdstiden og ikke som hidtil kun nogle få timer om ugen. Hans arbejdsområde er fortsat bevarelsen af samlingernes høje tekniske og jernbanehistoriske niveau. Trafikinspektør H. Iversen overtager de administrative opgaver og skal desuden være ansvarlig for den PR-virksomhed, som tager sit udgangspunkt i museerne og deres samlinger.

Det er meget glædeligt, at DSB på denne måde imødekommer det, vi kan kaldе den altid voksende interesse for jernbanehistorien i videste betydning, ved at sætte flere mandskabsmæssige ressourcer ind på opgaven.

jdk

## På sporet af Midt- og Vestjylland

Af Ole Edvard Mogensen

Danmarks Radios regionale afdeling i Holstebro, Radio Midt- og Vestjylland, har i sommeren 1984 været »På sporet af Midt- og Vestjylland«.

Regionalradioens sommerredaktion har gennem flere år sendt direkte udsendelser fra forskellige steder i sommerlandet, og i 1984 valgte radioen så jernbanen som transportmiddel.

Hver mandag fra den 18. juni til og med den 30. juli blev der fra studiet i Holstebro udsendt en 50 minutters optaksudsendelse, som fortalte om det område, sommerredaktionen ville være i den følgende tirsdag, onsdag og torsdag.

Optaksudsendelserne indholdt såvel lokalhistorie som jernbanehistorie. Gamle optagelser fra Danmarks Radios arkiv blev bl.a. benyttet i optaksudsendelserne. I optaksudsendelsen om Thybanen var der således genhør med en interessant reportage fra 1937 om Oddeundbroens bygning.

Sommerredaktionens direkte udsendelser på tirsdage, onsdage og torsdage fra kl. 17.40 til 18.30 omfattede stort og småt af aktuelle begivenheder, musik m.m. fra det sted, som redaktionen besøgte. Selv om det væsentligste i disse udsendelser ikke havde nogen forbindelse med jernbaner, blev der dog i nogle af udsendelserne tid til en kort »togs-nak« med bl.a. jernbanefolk på stedet.

Til brug for sommerredaktionen blev der af DSB stillet to vogne til rådighed. Den ene vogn, specialvogn nr. 791,



Danmarks Radios rullende jernbanestudio er her nået til Herning den 2. august 1984. Foto: Ole Edvard Mogensen

blev af radioen anvendt som studie/regirum i forbindelse med produktionen og tilrettelæggelsen af de direkte udsendelser.

Den anden vogn, Bf nr. 334 rummede en mindre udstilling fælles for DSB og Danmarks Radio. DSB udstillingen omfattede historiske fotostater fra det midt- og vestjyske område samt plancher, der kort berettede om DSB i dag.

Danmarks Radios del af udstillingen fortalte ved hjælp af plancher om radioens arbejdsopgaver og -metoder samt præsenterede regionalradioens medarbejdere.

De to vogne og dermed sommerredaktionen besøgte følgende stationer: Skive, Struer, Hurup Thy, Thisted, Bjergringbro, Viborg, Herning, Brande, Holstebro, Ringkøbing og Skjern på DSB samt Lemvig og Thyborøn på VLTJ.

Vognene blev mellem ovennævnte stationer hovedsageligt befordret i godstog samt i et par enkelte tilfælde i særtog, som var tillyst til formålet. □

## BOGANMELDELSE

**Svend Jørgensen: DANSKE INDUSTRIDAMPLOKOMOTIVER 1. Helsingør 1984, Støtteforeningen danske dampvenner. 86 s. 78 fot. 3 ill. Kr. 50,00.**

Hoveddrivkraften bag Støtteforeningen danske dampvenner, Svend Jørgensen, har meget prisværdigt taget initiativ til at øge interessen for danske industridamplokomotiver ved at få udgivet foreløbig det foreliggende første bind i en serie hæfter om disse maskiner. Denne side af vor lokomotivhistorie har i mange år haft forfatterens interesse, og han har gennem samtaler og flittigt indsamlingsarbejde opbygget et stort arkiv herom, foruden at han ved at tale med personer, som stadig kunne huske disse ofte kortlivede lokomotiver og de baner, som de kørte på, har fået et omfattende kendskab til deres forhold. Kendskabet til denne meget flygtige og forsvundne periode af vor jernbanehistorie er det af værdi at fastholde.

I det foreliggende hæfte skriver forfatteren om lokomotiverne ved Faxe Jernbane, om de få og særprægede danskbyggede industrilokomotiver af »lokomobil«- og »Esbjerg«-typerne og lokomotiver, som har kørt på de engang så aktive mergelbaner.

Mens Faxe Jernbanes lokomotiver er beskrevet andetsteds også, så redegør forfatteren for en interessant dansk lokomobil-konstruktion fra 1864, hvoraf et eksemplar anvendtes ved jernbanen. Ligeledes har de andre danske konstruktioner, som beskrives i hæftet, været omtalt før, som de kuriosa de er; men nu får vi for første gang oplysningerne samlet på et sted. Mergelbanerne og deres lokomotiver fylder over halvdelen af hæftet. Fremstillingen oplyser dels om banerne og dels om lokomotiverne, der i mange tilfælde flyttedes ganske ofte fra arbejdssted til arbejdssted. Vi præsenteres også for mange interessante fotografier. Det ligger i sagens natur, at omtalen af de enkelte baner, deres drift og lokomotivernes historie ikke kan blive særlig fyldig, men alligevel vil denne anmelder dele forfatterens håb om, at hans arbejde vil anspore andre, der eventuelt ligger inde med oplysninger om disse forhold, til at komme frem med dem. I en eventuel senere udgave ville det måske være relevant at tilføje et kort, ligesom en bedre tryk kvalitet sikkert vil forbedre billedgengivelsen.

jens koefoed

# FORENINGSNYT

## Kommende udflugter

**Søndag den 2. december 1984: Besøg på depotværkstedet og maskindepotet for S-tog i Tåstrup samt besigtigelse af modelbaneanlæg i City 2.**

**Mødested:** Tåstrup S-station (forpladsen) kl. 9.45. Afslutning ca. kl. 13.00.

Deltagerne vil blive delt i tre hold, der på skift besøger maskindepotet, depotværkstedet og modelanlægget (bustransport).

Maksimalt deltagerantal: 110.

Udflugten er tidligere annonceret til den 1. december, men har desværre måttet flyttes, blandt andet for at vi kan få mest muligt at se på S-togsdepotet.

Bl.a. på grund af bustransporten må prisen fastsættes til kr. 20,00.

Tilmelding sker ved at indbetale beløbet på **postgirokonto nr. 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2., 2600 Glostrup**. Sidste frist for tilmelding er **lørdag den 24. november 1984**.

★

**Søndag den 10. februar 1985: Udflugt med MO København-Hillerød-Helsingør-København.**

Under udflugten vil vi desuden møde ML og EA. Turprogram følger i »jernbanen« nr. 6/1984.

★

**Fredag-lørdag den 3.-4. maj 1985 (St. Bededag): Udflugt til Nordjylland.** Vi vil forsøge at køre med damp Hobro-Hjørring, og desuden planlægges kørsel på Hjørring Privatbaner. Prisniveau omkring kr. 400,00.

Nærmere følger i »jernbanen« nr. 6/1984. Turprogram i nr. 1/1985.

EC

## Kommende møder

**Torsdag den 15. november kl. 19.30: Sovjetiske jernbaner.** Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

John Poulsen fortæller om USSR's jernbaner, specielt om den transsibiriske jernbane, og viser lysbilleder fra sin tur til Sovjetunionen i maj 1984.

**Torsdag den 6. december kl. 19.30: Julemøde.** Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

I lighed med tidligere år afholder vi det traditionelle julemøde med andespil, auktion og forevisning af et par ældre DSB-film. Til andespillet sælges tre plader til gennemgående spil for kun kr. 25,00.

Glæd Dem til denne aften, som De ved Deres medvirken kan bidrage til at gøre til en oplevelse af de store.

EC/OCMP

## Nyt fra lokalafdelingerne

### Nordjysk afdeling

**Onsdag den 19. december kl. 19.30: Ordinær generalforsamling.** Lokalerne på Forchhammersvej 7, Aalborg.

Der afholdes ordinær generalforsamling. Dagsorden ifølge lovene. Af hensyn til kaffeopdækningen beder vi om tilmelding til formanden, tlf. (08) 13 16 26, senest den 15. december.

Hedetoft

### Midtjysk afdeling

**Tirsdag den 27. november kl. 19.30: Medlemsmøde.** Lokale 4, Biblioteket, Brændgårdsvej 2, Herning.

Bo Lindhardtzen

### Sydjysk afdeling

**Tirsdag den 30. oktober: Filmaften.** På mødet vil der blive forevist en film samt drøftet aktuelle spørgsmål i afdelingen. Du er velkommen til at tage film, lysbilleder eller foto's med.

**Onsdag den 28. november: Foredrag om DJK.** Formanden for DJK, politimester Birger Wilcke, vil holde et foredrag om forholdet omkring foreningen og dens tilblivelse samt hans oplevelser med jernbaner generelt.

---

## Kære medlemmer af DJK

Som nævnt på generalforsamlingen vil jeg fra 1. oktober i år flytte til Strasbourg, hvor min adresse vil være:

Représentation Permanente de Danemark  
auprès du Conseil de l'Europe,  
20, Avenue de la Paix,  
F-67000 Strasbourg, Frankrig.

For jernbanevenner er området jo meget interessant, fordi der findes et antal veteranbaner både på den franske og på den tyske side af Rhinen og endvidere det fine franske jernbanemuseum i Mulhouse.

Alle er velkommen til – dog gerne efter forudgående varsel – at besøge mig dernede. Der er som bekendt intet som en god jernbanesnak eller udflugt til jernbanemål af interesse.

Med venlig hilsen  
Erling V. Quade



**Tirsdag den 11. december: Foredrag om DSB.** PFL Lars Krab, DSB, holder foredrag om trafik erhvervelse og kommende trafik ved DSB.

**Bjarke Boldt**

## Fynsk afdeling

**Tirsdag den 20. november kl. 19.30: »Oplevelser fra sommeren 1984«.** DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Som overskriften antyder, og som det blev nævnt ved sidste møde, er der lagt op til medlemmernes egen aften, hvor man opfordres til at medbringe film/lysbilleder/fotos, hovedsagelig fra den forgangne sommer. Meld gerne dit indlæg på forhånd til undertegnede, der også gerne modtager forslag til emner til kommende møder.

**Jens Bay-Nielsen**

## Lolland-Falster afdeling

Afdelingens modevirksomhed begyndte i september måned, og vi fortsætter med at samles en gang hver måned. Ligesom sidste vinter holder vi møde den anden onsdag i hver måned. Hvis ikke du modtager anden besked, er mødestedet Nykøbing F station, og tidspunktet er kl. 19.00.

**Onsdag den 14. november: Filmaften.**

**Onsdag den 12. december: Film og julehygge.** Deltagerafgift 5,00 kr.

**Onsdag den 9. januar: Modelbaneaften.**

Kaffe, brød, øl og vand kan købes.

Har du venner og bekendte, som blot er en smule interesseret i jernbaner, så er disse meget velkomne til vore sammenkomster.

**Ole Jensen**

## Et hjertesuk

I forbindelse med distribueringen af postomdelte blade og tidsskrifter benytter Avispostkontoret et trecifret nummer til identifikation af det enkelte tidsskrift. Som det fremgår af den påstemplede adresse på omslagets bagside, har »jernbanen« nr. 237.

Dette nummer må ikke forveksles med medlemsnummeret, som kun optræder på medlemskortet. Er man i tvivl om sit medlemsnummer, kan man rette henvendelse direkte til medlemskartoteket, der bestyres af sekretariatsmedhjælper Finn Beyer Paulsen, Nakskovvej 62 A, 2500 Valby, tlf. 01) 46 22 55 efter kl. 18.00.

**OMe**

### NYHED

**TRANSSIBIRISKE JERNBANE**  
- historien om verdens længste jernbane, 80 s.  
17 x 25 cm, 114 ill.,  
heraf 20 i farver.  
Pris kr. 98 + eksp. 12,-

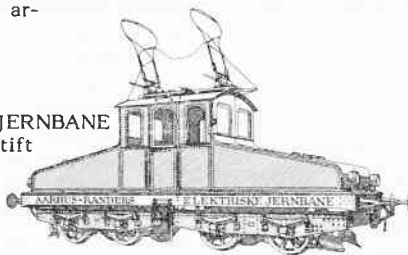
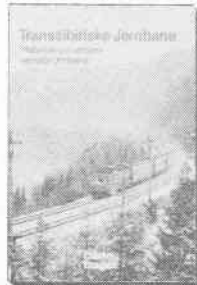
Såvel en rejsehåndbog som en jernbanebog. Med beskrivelser af områder og byer hele vejen fra Moskva til Khabarovsk og mange nyttige rejsetips. Særlige tips til jernbaneinteresserede og gennemillustrerede afsnit om banens historie, dens materiel og personalets arbejdsforhold.

### FORUDBESTIL

**AARHUS - RANDERS ELEKTRISKE JERNBANE**  
af Asger Christiansen, 17 x 25 cm, stift omslag med udfoldeligt kort, 32 s.  
spækket med facts, 30 ill.  
UDKOMMER 1. dec. 1984  
Pris kr. 49 + eksp. 6,-

SPAR 25%:  
forudbestillingspris  
indtil 15. nov.  
kr. 44 inkl. eksp.

For 70 år siden var Danmark ved at få sin første elektriske jernbane, der nærmest var blevet en "interurban"/hurtigsporvej. Der var udarbejdet detaljerede planer for rullende materiel, stationer, kørestrømsanlæg - ja selv køreplanen! Og så faldt hele projektet pga. intriger, svindel og modstand fra Århus by, staten og DSB. En spændende historie om en egens kamp for en usædvanlig bane.



**MOTORMATERIEL 2**  
-AEG, Kiel, DEVA, EVA-  
Maybach, Renault m.fl.  
80 s. A4-tværformat, 150  
ill., omslag i farver.  
Pris kr. 198 + eksp. 20,-  
OBS: UDKOMMER FØRST  
ULTIMO NOVEMBER

2. bind i den store bogserie om danske motorvogne og -lok handler om materiel bygget i udlandet før 1945 og klarlægger en lang række hidtil ukendte detaljer. Bogen rummer en mængde HO-tegninger og "ukendte" fotos.



### TIDLIGERE UDKOMMET

**KØBENHAVNS S-BANE**  
1934-1984  
112 s. 17x25 cm, 180  
ill., omsl. i farver  
Pris kr. 98 + eksp. 12,-

Jubilæumsbogen om S-banen fik en begejstret modtagelse af anmelderne.

**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**

# Salgsafdelingen

## Nyheder

**Aarhus-Randers Elektriske Jernbane** af Asger Christian-  
sen. Forlaget Banebøger udgiver ca. den 1. december 1984  
denne interessante bog på 32 sider i format 17 x 25 cm  
med stift omslag, og der bliver ca. 30 illustrationer.

For 70 år siden var Danmark ved at få sin første elektriske  
jernbane mellem Århus og Randers. Der var udarbejdet  
detaljerede planer for rullende materiel, stationer, køre-  
strømsanlæg m.m. Hele projektet blev dog opgivet på  
grund af intriger, svindel og modstand fra Århus by, staten  
og DSB. En spændende historie om en egns kamp for en  
usædvanlig jernbane.

Pris: kr. 49,00 + kr. 6,00 i forsendelse. **Ved forudbestilling  
/-betaling inden den 15. november 1984 er prisen kun kr.  
44,00 (inkl. forsendelse).**



**Motormateriel 2.** Motormateriellet fra udenlandske fabri-  
ker før 1945. Forlaget Banebøger udgiver omkring den 1.  
december 1984 andet bind i den store bogserie om dan-  
ske motorvogne og -lokomotiver. Glæd Dem til denne  
længe ventede bog, der er spækket med HO-tegninger og  
aldrig tidligere offentliggjorte fotos. 80 sider i A4, tvær-  
format, ca. 150 ill. Pris: kr. 198,00 + kr. 17,00 i forsen-  
delse.



**Nordens Järnvägar 1980** redigeret af Lennart Nilsson og  
Frank Stenvall. Endelig udkommer næste bind af den po-  
pulære bogserie »Nordens Järnvägar« fra Frank Stenvalls  
Förlag i Sverige. Endnu en gang vil vi kunne glæde os  
over en billedkavalkade visende glimt fra de nordiske  
jernbaners historie i året 1980. Yderligere anbefaling af  
denne bog skulle være unødvendig. Pris: Ca. kr. 125,00  
(inkl. forsendelse).



**Rettelsesblade til DSB SR 75.** Der er atter kommet nye  
rettelsesblade til DSBs sikkerhedsreglement, sidst nr.  
348-355. De, der har købt DSB SR 75 gennem DJKs Salgs-  
afdeling, kan få de nye rettelsesblade tilsendt ved at ind-  
sende kr. 2,50 i **frimærker** til Salgsafdelingen. Husk at  
anføre nummeret på sidst modtagne rettelsesblad.



Hvor utroligt det end lyder, så nærmer den travle, men  
dejlige juletid sig atter med hastige skridt. Dermed følger  
også traditionerne omkring ønskesedler og julegaver.  
Allerede nu skal vi gøre opmærksom på, at varer fra  
DJKs Salgsafdeling, der skal nå frem inden julen 1984, må  
være bestilt senest tirsdag den 4. december 1984. Neden-  
for findes en liste over bogudgivelser i 1984, der er til at  
få gennem Salgsafdelingen. Efter hver titel er i parentes  
angivet, hvor omtale kan findes i tidligere numre af »jern-  
banen«.



S-banen 1934-1984, kr. 98,00 + kr. 8,00 i porto (1/84).  
Skanderborg Jernbanestation og købstaden nedenfor 1868-  
1918, kr. 148,00 + kr. 11,00 i porto (1/84).

Gennem Hads Ning Herreder i 100 år, kr. 125,00 + kr.  
11,00 i porto (2, 3 og 4/84).

Assensbanen 1884-1984, kr. 146,40 + kr. 11,00 i porto (3  
og 4/84).

Fra skinne til skinne, kr. 35,00 + kr. 5,00 i porto (3/84).

HHJ, Odderbanen, tegningshæfte, kr. 58,00 (inkl. porto)  
(3/84).

Danske jernbaners byggeri, kr. 158,60 + kr. 11,00 i porto  
(3/84).

Den transsibiriske jernbane, kr. 98,00 + kr. 8,00 i porto  
(3/84).

Museumssbanen, lokomotiver og vogne, kr. 30,00 + kr. 5,00  
i porto. DJK-medlemmer kun kr. 25,00 + kr. 5,00 i porto  
(4/84).

Danske industridamplokomotiver 1, kr. 50,00 + kr. 5,00 i  
porto (4 og 5/84).

Odderbanen - 100 års jubilæum, kr. 30,00 + kr. 5,00 i  
porto (4/84).



Nye auktionslister vil kunne fås fra ca. 15. november 1984  
mod indsendelse af kr. 2,50 i **frimærker**.



Bøger etc. bestilles ved indsættelse af beløbet på **post-  
girokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen,  
Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre Deres bestilling  
på talon til modtageren.

OCMP

## Lederen - fortsat fra side 123

Med nedlæggelsen af denne den sidste smalsporbane er  
der taget afsked med en trafikvej gennem en af Sydsver-  
iges smukkeste egne, der betjente en lang række mindre  
industrisamfund. Vejnettet på egnen er dårligt udbygget,  
og mange af de veje, der løber i banens nærhed, er smal-  
le og krogede. Da banen i den sidste tid har haft stigende  
persontrafik, og der er megen interesse på egnen for dens  
opretholdelse, forekommer myndighedernes beslutning li-  
det velovervejet og har da også vakt stærk kritik blandt  
egnens befolkning. Denne har dannet foreninger til støtte  
for bevarelse af sporet og genoprettelse af trafikken, lige-  
som tilfældet har været ved en række af de truede baner  
i Nordsverige. Man må af hjertet ønske dem held med  
deres bestræbelser, men man kan unægteligt nære tvivl  
om, hvor meget de får ud af deres bestræbelser, hvis man  
har overværet det svenske fjernsyns udsendelse om ba-  
nerne fra Arvidsjaur til Jörn og fra Hoting til Forsmo. En  
mere overlegen og bedrevidende stillingtagen mod baner-  
ne, end man i denne udsendelse oplevede hos repræsen-  
tanter for SJ, er det svært at forestille sig. Der vil man  
næppe få megen hjælp, men man har jo lov at håbe, at de  
kræfter i Sverige, der er mere indstillet på at støtte de  
spredte samfund på landet og mindre begejstrede for det  
nuværende bureaukratiske og centralistiske teknokrati,  
igen vil komme til magten og endnu engang standse den  
uheldige udvikling hen mod et samfund af byer hovedsage-  
lig betjent af privatbiler på overfyldte veje.

Birger Wilcke



# 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.

### 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.

John Armstrong Pedersen,  
Hougårdsvej 64, 3., 8220 Brabrand. Tlf. (06) 26 33 23.

### 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:**  
Bjarke Boldt,  
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. (05) 16 78 54.

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

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

### Foreningens baner og tog:

Information, bestilling af særtog samt oplysning om  
arbejdshold:

**Museumsbanen Maribo-Bandholm:**  
Carsten Buhl,  
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. (03) 88 43 54.  
Information i weekends: (03) 88 05 49.

**Mariager-Handest Veteranjernbane:**  
Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,  
Teglgade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.  
Information i weekends: (08) 54 18 64.

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

**D-maskine gruppen:**  
Lokomotivmester Preben Clausen,  
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

### Foreningens øvrige arbejdssteder:

**Bloustrød remise, Allerød (smalsporsmateriel):**  
Ingeniør Oscar Meyer,  
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

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

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

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

## BØGER

**Tekno** – Katalog over danske modelbiler af Dorte Johansen & Hans Hedegård. Historie og produktionsliste. 128 s. 475 fot. 14 ill. Kr. 98,00.

**Aarhus-Randers elektriske jernbane** af Asger Christiansen. Det aldrig virkeliggjorte projekt til en hurtigsporvej mellem de to jyske byer behandles med stor grundighed. 32 s. 30 ill. Kr. 49,00 (forudbestillingspris indtil 15.11.1984, kr. 44,00 inkl. eksp.).

**Nordens Järnvägar 1980** red. af L. Nilsson & F. Stenvall. Årbogens 13. udgave. 128 s. Ca. 250 fot. 24 x 17 cm ib. Ca. kr. 125,00.

**Motormateriel 2** af John Poulsen. Motormateriel bygget i udlandet før 1945. 80 s. Ca. 150 ill. A4 tværformat. Kr. 198,00.

**Sove- og spisevogne i Danmark** af John Poulsen. 112 s. 122 fot. 38 ill. A4 tværformat ib. Kr. 198,00 indtil 1. januar 1984.

**Transsibiriske Jernbane** af John Poulsen & V. Kuratov. Jernbanehistorie og guide til strækningen i dag. 80 s. 19 farvefot. 76 fot. 7 vognrids. 10 kort. Kr. 98,00.

**Danske jernbaners byggeri.** Et rids af et forløb af Mads Østerby. Fokuserer på vore jernbaners rigdom af bygninger. 117 s. 20 x 21 cm. 190 fot. & ill. Kr. 158,60 (indtil 1. november 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

# Benyt fritimerne når I alligevel er i Maribo, ta' med Rødby- Puttgarden

Vi sejler op til 30 gange dagligt.  
Husk de billige endagsbilletter.

**Pris: Voksen . . . . . kr. 12,-**  
**Børn og seniores . kr. 6,-**  
*Velkommen om bord*



**S SCANDIA  
RANDERS**