jernbanen

5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

OKTOBER 1991

31. ÅRGANG

LØSSALG KR. 40,00

En succes, der nok er kommet for at blive. Sådan kan veterantogskørslen mellem især Nørre Nebel og Nymindegab karakteriseres. 3. august var der »premiere« på kørslen i det vestjyske, og SB M 2, VNJ C 25 og APB M 1 fik så sandelig nok at lave. I løbet af de seks køredage transporterede det lille MHVJ-motortog ikke mindre end 3.618 passagerer. Ikke mindst et solidt forarbejde fra de lokale kræfters side, Vestbanen og Blaabjerg Turistkontor, gav et godt grundlag for kørslen. MHVJ har allerede nu givet tilsagn om, at man er interesseret i at medvirke ved kørsler igen i august 1992 - i op til fire weekender. Toget startede lørdag morgen i Varde Vest, hvor det holdt ugen igennem - og sluttede atter søndag aften på stationen der. Her mødes veterantoget med et af Vestbanens ordinære tog på Varde Vest st. på premieredagen, lørdag 3. august. Foto: Mogens Duus.

Forsiden:
Fra en svunden tid - der dog ikke er så fjern alligevel. Dengang man stadig kunne opleve brune vogne i ordinære DSB-tog. Da rejsegodsvogne var noget, der fandtes i mere end ét eksemplar i DSBs driftsmateriel. Da MY'ere trak ordinære persontog med dampvarme. Mogens Duus mødte en repræsentant for de forsvindende tog, da han 18. juli 1981 fotograferede dette - i køreplanen betegnet som P 949 - under indkørsel til Kolding. Foruden MY'eren var oprangeringen: Dh-Bv-Bgh-Bgh-Bgh...

Indhold

Tog til naboen 124
Om stationsfredninger 128
TFJ C8 - en personvogn genopstår 133
Med DSB K 564 i Hovedlandet 134
Dobbeltvognen OHJ C 204/205 136
Vamdrup st. 125 år 136
Middelfart-Strib banen 125 år 138
Jernbanenyt - kort fortalt
- DSB 142
- Færgenyt 146
- Privatbanerne 147
- Udland 148

Boganmeldelse 150
Salgsafdelingen 150
Ordhunden 152
Foreningsnyt 152

Nr. 6 ventes afleveret til Postvæsenet ca. 10. december 1991.

Tidsfrister
Sidste frist for stof til nr. 6/1991: 1. november 1991.
Sidste frist for stof til nr. 1/1992: 20. december 1991.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 23. oktober 1991.

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

31. årgang nr. 5, oktober 1991

jernbanen
Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund, Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Anders Riis, Havnegade 8 A², 9550 Mariager
Ansvarshavende redaktør
98 54 23 24

Medarbejdere

Erik B. Jonsen (DSB)
Esthersvej 19, 2900 Hellerup

Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)
Holmevej 8, 4340 Tølløse

Jakob Stilling (Udland)
Svalevej 7, 2900 Hellerup

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62, 2730 Herlev

Bladekspedition

DJK. Oscar Meyer, Holløselund Strandvej 9
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22

Annonceekspedition

DJK. Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Flemming Jakielski. Tlf. 42 91 04 28
Postgirokonto 6 39 68 79

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Bladekspeditionen. Reklamation af fejlekspeditioner og fejleksemplarer sker ligeledes hertil.

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen.

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

Indsendelse af stof
Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. Ellers indgår billederne i DJKs arkiv.

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Central-Tryk, Hobro, 98 52 01 16

ISSN 0107-3702

Pas på rotterne...

Pas på rotterne. Remise-rotterne, altså. De folk, der ikke skammer sig over at blive indbrudstyve for at få en souvenir eller en beskeden berigelse på bekostning af vores fælles kultur-arv. Skilte, håndtag, askebægre, modeltog - der er næsten ingen grænser for, hvad de langfingrede får op under neglene.

I den seneste tid er ved fire-fem tilfælde af (indbruds-)tyverier stjålet sager af interesse for jernbanevenner, og ved på denne plads at fortælle lidt om, hvad der er blevet stjålet, håber vi at kunne bidrage til opklaringen. Og til, at tyvekosterne »brænder i hænderne« på både tyveknægte og hælere. Husk på: Hvis DU køber en jernbane-historisk genstand, som sælgeren ikke kan gøre rede for historien til, bliver du muligvis selv hæler. Lad være, hvis genstandens historie er dig ubekendt - eller hvis du f.eks. ikke må få kvittering samt navn, adresse og tlf. nummer på sælgeren. Dansk lov er indrettet således, at stjålne genstande - lige meget hvor mange gange de videresælges i mellemtiden - stadig tilfalder den bestjålne, når de bliver fundet.

Følgende genstande savnes bl.a.:
Stjålet fra Helsingør Jernbaneklub, Rungsted:
Dome samt skorsten til DSB K 582.

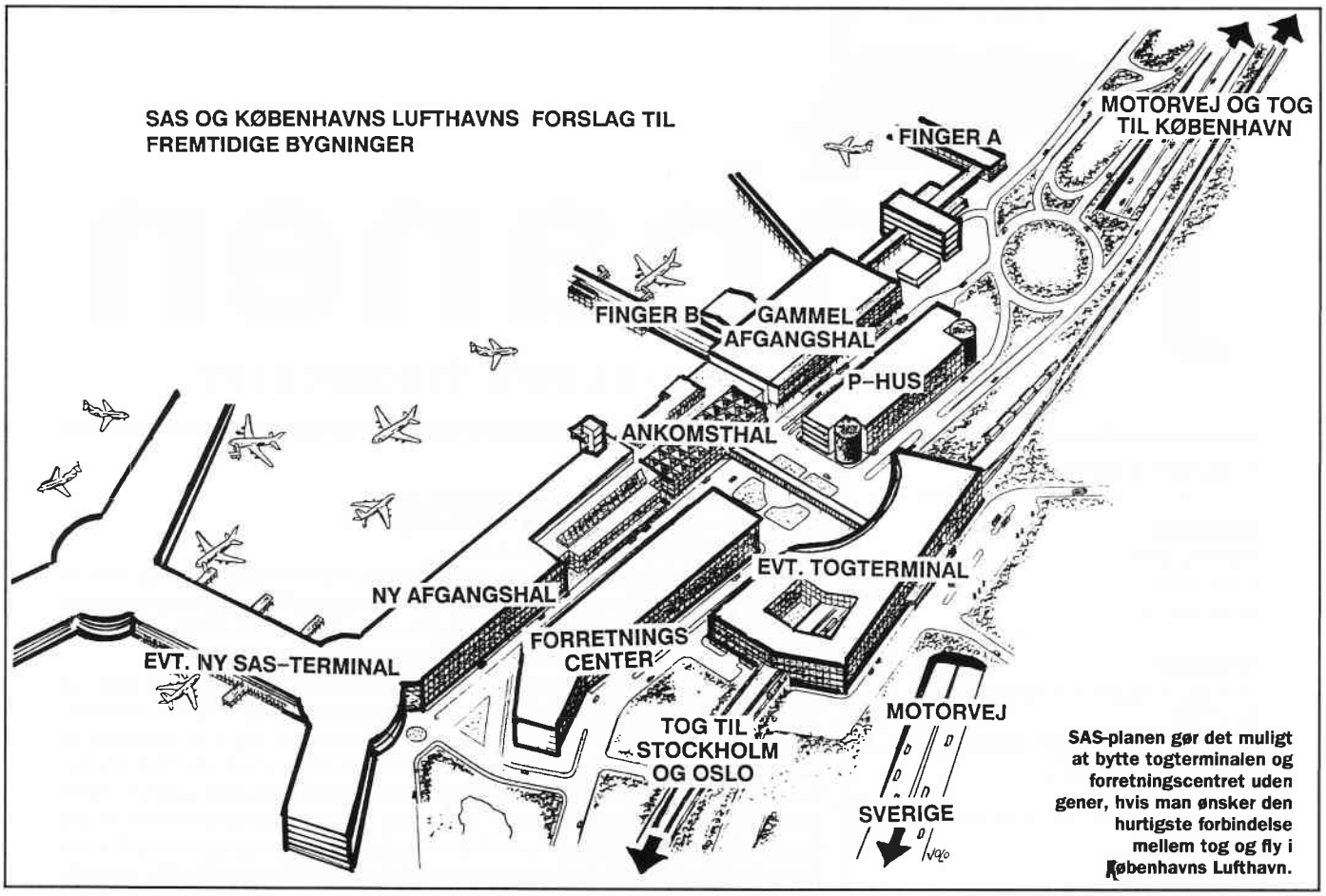
Stjålet fra Sydfyenske Veteranjernbane, Fåborg:
4 stempler: »Pejrup stadion« plus dato og år, »Nordvestfyenske Jernbane, maskinafdelingen«, »Baneafdelingen, Ringe« og »Carl Rasmussen, Stationsforstander«. Et sæt signalflag (rød+grøn) m. sammenklappelige messingskafter. To lampeglas til petroleumslamper (type DSB kupé-/pakvogne). Et rundt stofmærke for lokopers. (Nyborg). En uniformsjakke. Store og små uniformsknapper samt klæbemærker for »Togpersonale«, »Tjenestekupe«, »Stillekupe«.

Stjålet fra MHVJ ved indbrud i HVJ C 501 samt DSB CXM 4508 i Århus:
Seks brune DSB-askebægre fra HVJ C 501 (nederst på foto), otte røde DSB-askebægre fra DSB CXM 4508 (øverst). (Foto: Chr. Hingelberg).

Stjålet ved indbrud til modelbane i Københavns-området:
10 lokomotiver og godt 100 vogne, skala HO, mærker: Märklin, Fleischmann, Lima, Jouef. Mærket i bunden med papirssedler.

Stop remiserotterne! Gør livet svært for dem! De er en pestillens for vor hobby!

Anders Riis



SAS-planen gør det muligt at bytte togterminalen og forretningscentret uden gener, hvis man ønsker den hurtigste forbindelse mellem tog og fly i Københavns Lufthavn.

Tog til naboen

Den 23. marts 1991 indgik den svenske og danske regering en aftale om anlæg af en fast forbindelse over Øresund mellem Malmö og København. Den 12. juni bekræftede den svenske Riksdag aftalen, og den 14. august vedtog det danske Folketing anlægsloven ved forslagets 3. behandling.

Redigeret af Erik B. Jonsen
- på basis af DSB/SJ rapporten om Øresundstog og Malmö Stads rapport om brozonen

I »jernbanen«, nr. 1/88 bragte vi de første trafikale visioner om jernbanetrafik mellem Sjælland og Skåne baseret på Øresundsudvalgenes forslag. I det følgende redegøres for infrastrukturen i den del af den faste forbindelse, der omfatter den dobbeltsporede jernbane mellem København og Malmö.

Den samlede længde mellem den danske og den svenske kyst er ca. 17 km. Forbindelsen føres via en 2000 m lang tunnel mellem ilandføringen lige nord for Københavns lufthavn og en kunstig ø mellem Drogden og Saltholm. Resten af strækningen til den svenske kyst (Lernacken) består af en broforbindelse, herunder to højbroer med forudsatte spændvidder på henholdsvis 330 m og 290 m. Den frie højde er størst over Flinterenden med 50 m.

Den maksimale stigning for jernbanen bliver 15,6 o/oo over en strækning af 1 km på tunnelrampen og på ca. 3 km af broen ved overgangen mellem lavbroen og det højste punkt over Flinterenden. Samme maksimale stigning findes på Storebæltsforbindelsen. Maksimalhastigheden er på 200 km/h for togsæt, 160 km/h for lokomotivtrukne persontog og 120 km/h for godstog.

Nyanlæg på den svenske side

På den svenske side forudsætter Øresundsudvalgets forslag, at jernbanen tilsluttes Trelleborgbanen ude af niveau. Denne udbygges på strækningen til Malmö C. bl.a. til dobbeltspor. Det bliver også nødvendigt at ombygge tilslutningen til Malmö C. og en del af banegården.

Der forudsættes anlagt en ny station - Malmö Syd - på strækningen mellem Trelleborgsvägen og broens ilandføring.

Der planlægges forbedringer af det svenske stambanenet samtidigt med etableringen af Øresundsforbindelsen. I Banverkets planer for jernbanenettets udbygning i perioden 1991-2000 indgår bl.a.:

- Udbygning af Södra Stambanan (Malmö-Stockholm) til højhastighedsstandard 200 km/h (for snabbtåg)
- Udbygning af Västkustbanan (Malmö-Göteborg) til dobbeltspor, herunder en tunnel under Hallandsåsen
- Udbygning til dobbeltspor Lund-Kävlinge-Teckomatorp inden 1997
- Etablering af et tredie spor mellem Lund og Malmö
- Elektrificering af strækningen Malmö-Ystad.

Visse forbedringer af strækningerne Teckomatorp-Helsingborg samt Kävlinge-Lomma-Arlöv er også planlagt. Udbygning af kapaciteten mellem Helsingborg og Teckomatorp ved at bygge dobbeltspor, alternativt en ny jernbanestrækning Helsingborg-Landskrona, forudsættes dog ikke.

Jernbanen gennem Malmö

I efteråret 1990 har Malmö kommune i samarbejde med SJ, Banverket og Malmö Läns Trafikselskab (MLT) undersøgt tre forudsætningerne for at bygge en ny banelinie mellem Malmö C. og Malmö Syd i en tunnel un-

der Malmös bymidte. Denne citytunnel skal i givet fald betjene persontrafikken. Godstrafikken forudsættes at køre via Trelleborgbanens (Kontinentalbanen) spor. Målsætningen for citytunnelen er:

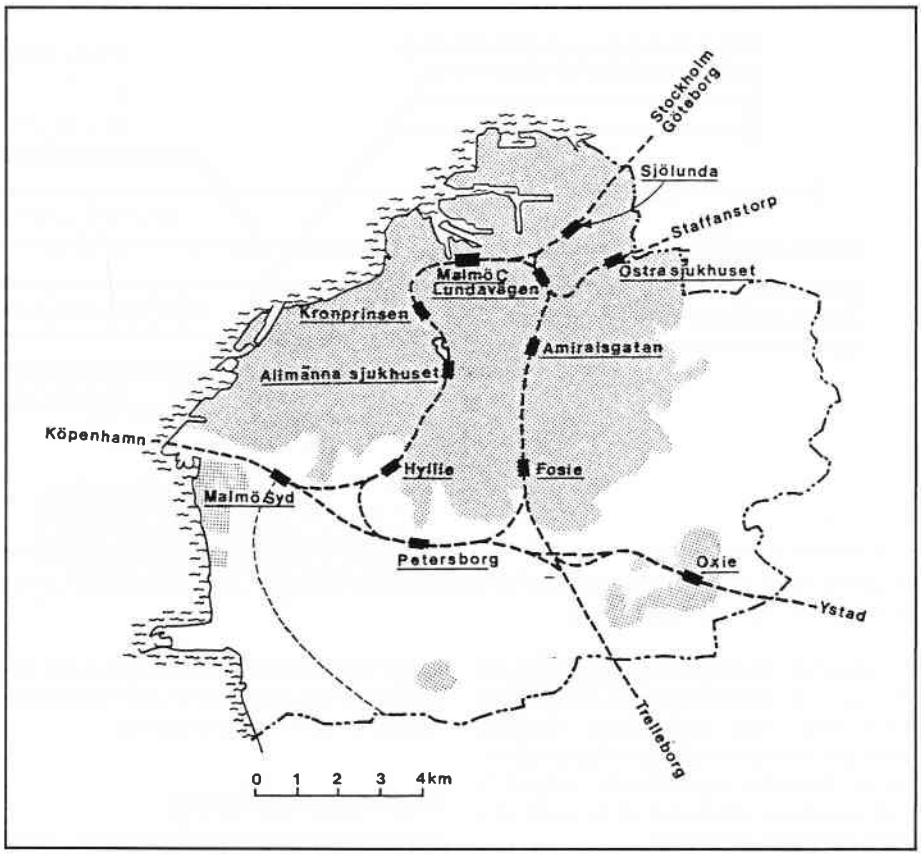
- at give jernbanen bedre adgang til de centrale dele af Malmö
- at forkorte rejsetiderne Malmö-København
- at give bedre plads til godstrafikken på Trelleborgbanens spor.

Det undersøgte forslag til citytunnelen indeholder en dobbeltsporet tunnel, med to ekstra spor ved *Malmö Allmänna Sjukhus/Pildammsparken*, med mulighed for at overhale langsomtkørende tog (Station MAS). Derudover forudsættes to stationer (*Kronprinsen* og *Hyllie*) på strækningen mellem Malmö C. og Malmö Syd. Stationernes perronlængde er 240 m. Banens geometri bliver med én undtagelse 3 dimensioneret til hastigheder på 160 km/h.

Tunnelen inkl. tre stationer er foreløbigt blevet vurderet til at koste 2,6-3,0 mia kr. (1990-priser) afhængig af den tekniske udførelse. I dette overslag indgår ikke moms eller omkostninger til projektering, administration, byggeledelse og renter. Driftsomkostningerne for hele anlægget vurderes til ca. 17 mio kr. årligt. Strækning og stationsplaceringer fremgår af vedstående tegning.

Tunnelstrækningen, der bliver ca. 7 km lang, forløber under Pildammsvägen, Carl Gustafs väg og i den gamle Falsterbobanes tracé, således at nedrivning af huse undgås. Det må antages, at man ved anlægget benytter sig af »cut and cover-metode« (åben grav, der tildækkes efter tunnelstøbning). På Malmö Centralstation vil en del af spornettet blive lagt ned i »kælderniveau«, således at stationen fremtidig bliver gennemkørselsstation.

Ikke alene fjerntrafikken, men også den regionale trafik, vil blive begunstiget heraf. Kollektivtrafikken udnyttes dårligt i Malmö i dag, men nu kan en række passagerer lokkes til at benytte »Pågatogene«, der kan fortsætte sydpå til stationerne Kronprinsen, Allmänna Sjukhuset (MAS) og Hyllie og videre mod Trelleborg eller Ystad.



Bestående og projekterede jernbanelinier og stationer omkring Malmö. Bemærk, at der også er projekteret »Pågatåg«-stationer på Trelleborgbanen, der således ikke udelukkende skal benyttes af godstog, at Ystadbanen er sat i forbindelse med »Citytunnelen« og at »Simrishamnbanen« påtænkes reaktiveret til Staffanstorp. Tegning: Malmö stad.

I år 2010 vurderes det, at mellem 12 og 16 mio rejsende vil benytte banen igennem tunnelen, hvoraf ca. 50% vil være rejsende til Danmark. Til sammenligning kan nævnes, at der i 1990 var ca. 5 mio rejsende med Pågatåg-systemet i Malmöhus län.

De økonomiske analyser, som er blevet udført, peger på, at citytunnelen ikke er samfundsøkonomisk rentabel. Analysen bygger på en sammenligning med Øresundsudvalgets alternativ, men undersøgelsen sætter imidlertid spørgsmåltegn ved, om denne sammenligning er relevant. Det menes ikke sikkert, at Trelleborgbanen (med dobbeltspor) gennem Malmö vil have kapacitet til såvel persontrafikken over Øresund som den samlede svenske internationale godstrafik.

Malmö C.

Øresundsudvalget forudsætter, at sporkapaciteten på Malmö C. bliver udbygget. Bl.a. bør der udvides med nye spor fra Malmö C. til Lundavägen, niveaufrie sporkrydsninger ved Lundavägen og yderligere spor langs sporområderne for ankommende godstog mm. Desuden kræves udvidelser for godstrafikken, hvis driften på Malmö rangerbanegård skal fortsætte.

Den igangværende ombygning af »Resecentrum« på Malmö C. skønnes gennemført før 1998. Udformningen, som baseres på Øresundsudvalgets alternativ, giver fremtidig mulighed for en eventuel forbindelse til citytunnelen. Yderligere udvidelser af »Resecentrum«, ud over hvad der er forudsat i projektet for Malmö Centralstation, er ikke nødvendig. Planlægningen baserer sig på at Malmö C. forbliver hovedstation for Malmö.

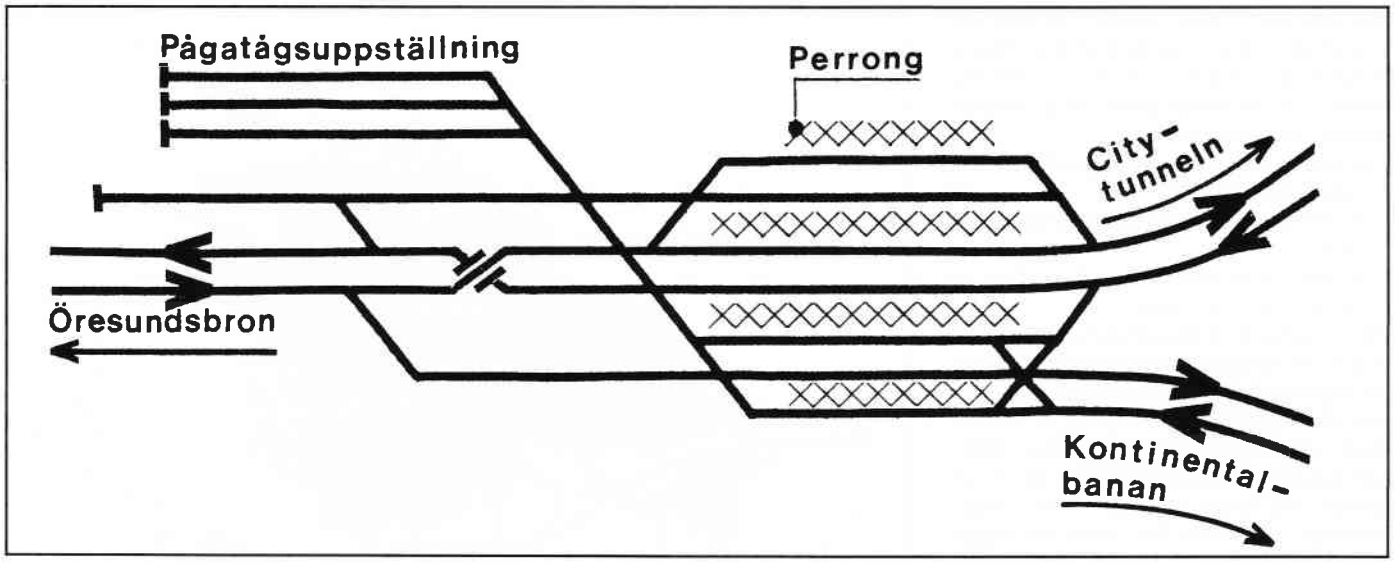
Citytunnelen udgår fra Centralstationen og benytter den nedlagte Falsterbobanes tracé under Slottsparken (forbi Malmöhus), Carl Gustafs väg og Pildamsvägen og slutter ved vandtårnet i Hyllie. Tegning: Malmö stad.

Malmö Syd

Malmö Syd beskrives således i Øresundsudvalget forslag: »Rejsende kan her parkere bilen eller skifte mellem tog og bus. I anlægsoverslagene er forudsat en enkel stationsudformning med perroner, gangtunnel og parkeringsplads for ca. 500 biler«.

I SJ/DSB rapporten forudsættes, at Malmö Syd udformes med god tilgængelighed for bilrejsende. Stationen udformes som en »Park-and-Ride« station, men i øvrigt noget mere beskeden end Malmö C.

Malmö Syd placeres vest for den planlagte tilslutning af citytunnelen, d.v.s. i området syd for Limhamn. Derudover skal stationen forberedes til citytunnelens tilslutning. Vest



Projektskitse af sporarrangement på Malmö Syd station. Bemærk, at SJ forudsætter, at overgang fra højrespor- til venstrespordrift sker på Malmö Syd. Tegning: Malmö stad.

for stationen anlægges tre vendespor, der muliggør, at regionaltog vil kunne vende i forbindelse med citytunnelen. Godstog skal også have overhalingsmulighed på stationen. Desuden skal stationen muligvis dimensioneres under hensyn til, at lokomotivskifte kan blive aktuelt her.

»Riksbangård« og lufthavnsbaner i Skåne

I planlægningen indgår anlæg af en »riksbangård« et sted i Skåne, der skal være base for Sveriges og i et vist omfang også for Norges og Finlands godstrafik til Kontinentet. På banegården, hvor der skal sammensættes direkte tog til en række destinationer i Europa, skal kapaciteten dimentioneres til ca. 100-150 ankommende og afgående tog i døgnet.

Placeringen af »Riksbangården«, der fuldt udbygget vil være omkring 5 km lang og optage et areal på ca. 2,5 kvadratkilometer, har været nøje vurderet. Tolv steder har været på tale, men placeringen koncentrerer sig nu om tre muligheder: *Marieholm* (mellem Teckomatorp og Eslöv), *Eslöv* eller *Lackalänga* (mellem Kävlinge og Lund).

Under forudsætning af, at »Skånska Flygflottiljen« i *Ängelholm* nedlægges, kan Västkustbanan få en østligere linieføring end i dag og få forbindelse til lufthavnsområdet i det nuværende militærområde (d.v.s. i lufthavnens vestområde). Dette indebærer, at en ny terminalbygning kan opføres på flyvepladsens vestside. Omlægningen, som kan ske i koordination med udbygningen af Västkustbanan til dobbeltspor, muliggør at føre banen uden om den trange passage ved Skälderviken.

En jernbaneforbindelse til *Sturup lufthavn* kan tilsluttes jernbanen Malmö-Ystad på strækningen mellem Svedala og Börringe. Placeringen af et nyt spor må vurderes under særligt hensyn til miljøet ved Börringe. Jernbanen ligger på en dæmning på denne strækning for at kunne passere på bro over E 14. En station vil kunne placeres under terræn nord for den nuværende terminalbygning, men syd for den nuværende arealreservation for en bygning.

Nyanlæg i Danmark

Fra Øresundskysten forløber banen via en station ved udenrigsterminalen i Københavns lufthavn til København H. og Godsbanegård. Derudover anlægges en direkte forbindelse - godsshunten - udenom Københavns Godsbanegård.

Med de faste forbindelser over Øresund og Storebælt skabes en ubrudt sporforbindelse fra Sverige til Kontinentet via Danmark. Fra København er der dobbeltspor (Høje Taastrup-Roskilde dog 4 spor) til Vamdrup i Sønderjylland via Storebæltforbindelsen og Fyn. Mellem Vamdrup og den dansk-tyske grænse er der idag enkeltspor. Udbygning til dobbeltspor vil kunne være klar i 1997. Sporforbindelsen udenom Fredericia (Snoghøj-Taulov) åbnes i 1993. Elektrificeringen af strækningen København-Odense færdiggøres samtidig med Storebæltsforbindelsen i 1994, forlængelsen til Padborg kan være klar i 1997.

Kastrup station

Ved Øresundsforbindelsens ilandføring på Amager deles jernbanen i to, således at godstogene følger motorvejen nord om lufthavnsområdet på særlige godsspor. Når godstogene ledes udenom selve stationsområdet sker det bl.a. for at mindske støjgenerne for de ventende passagerer. For persontogene fortsætter sporene i en tunnel ind under lufthavnsområdet. Der etableres en station tæt ved terminalbygningerne, således at gangafstandene bliver meget korte.

Mellem stationen og ilandføringen østfor etableres vendespor for regionaltog og klargøringsfaciliteter for IC/3-togene. De separate godsspor giver mulighed for overhaling, hvilket sammen med sporanlægget i Malmö Syd giver tilfredsstillende forhold for godstrafikken. Vest for Kastrup station sammenføres gods- og persontogsporene, og banen forløber vestpå parallelt med motorvejen. Sammenfletningen af godssporene sker i begge ender i niveau.

Detailudformningen af stationsanlægget i Kastrup er for tiden genstand for en nærmere undersøgelse. Den udformning, der er beskrevet i anlægslovforslaget er vist i »jernbanen«, nr. 29 - side 52. På vedstående tegning ses SAS' forslag.

Godsshunten i København

Det danske anlægslovforslag forudsætter, at der etableres en direkte forbindelse mellem Øresundsbanen og Vestbanen, uden om København. Godsshunten etableres dobbeltsporet frem til Vigerslev, hvor den flettes sammen med den nuværende udkørsel fra Københavns Godsbanegård.

Godsshunten gennem Kongens Enghave giver transitgodstog en tidsgevinst på ca. 1/2 time, fordi rebroussementet og lokomotivskifte på Københavns Godsbanegård undgås. Desuden bliver regulariteten bedre. En effektiv udnyttelse af godsshunten kræver investering i tostrøms ellokomotiver, som skal kunne køre så langt i Danmark og Tyskland, som elnettet tillader (til Padborg eller helt til Maschen rangerbanegård, syd for Hamburg).

Andre nye anlæg

På Københavns Godsbanegård vil der blive etableret to spor beregnet til godstog mellem Sverige og Danmark. Den dobbeltsporede strækning Københavns Hovedbanegård-Vigerslev-Høje Taastrup er den mest trafikerede jernbanestrækning i Danmark udenfor S-togsnettet. Trafikken på denne centrale strækning vil stige i de kommende år. DSB har påbegyndt planlægning af en kapacitetsudvidelse på strækningen Vigerslev-Høje Taastrup i form af et ekstra spor (5. spor), der kan tages i brug etapevis.

Der er planlagt en station i Tårnby for Øresundstogene, med en midtliggende perron mellem hovedsporene. Planlægningen af denne station vil ske i sammenhæng med planlægningen af en station i den kommende Ørestad, som er tænkt anlagt på Vestamager, nord og syd for Bella Centret. Ørestaden skal anvendes til erhvervsbebyggelse, kulturformål og boliger. Der er plads til ca. 60.000 arbejdspladser i Ørestaden. Stationen i Ørestaden skal bl.a. tjene som skiftestation til Københavns nye letbanesystem, som er tænkt etableret som en lokal betjening af Ørestaden med forbindelse til Københavns City.

Nyanlæg på det tyske jernbanenet

For den nordiske jernbanetrafik er det vigtigt, at strækningen Padborg-Hamburg nu udbygges med elektrificering og udvidelse af kapaciteten. De europæiske visioner om et net af hurtige og effektive togforbindelser understøtter ønsket om en sådan udvidelse og virker samtidigt stimulerende på de skandinaviske interesser om at supplere de faste forbindelser over Storebælt og Øresund med en fast forbindelse over Femer Bælt.

Den tyske forbundsdags finansudvalg har bevilget penge til elektrificeringen af strækningen Hamburg-Padborg, og den tyske og den danske trafikminister har indledt forhandlinger om udarbejdelsen af en dansk-tysk udviklingsplan for jernbaneinfrastrukturen via den dansk-tyske grænse.

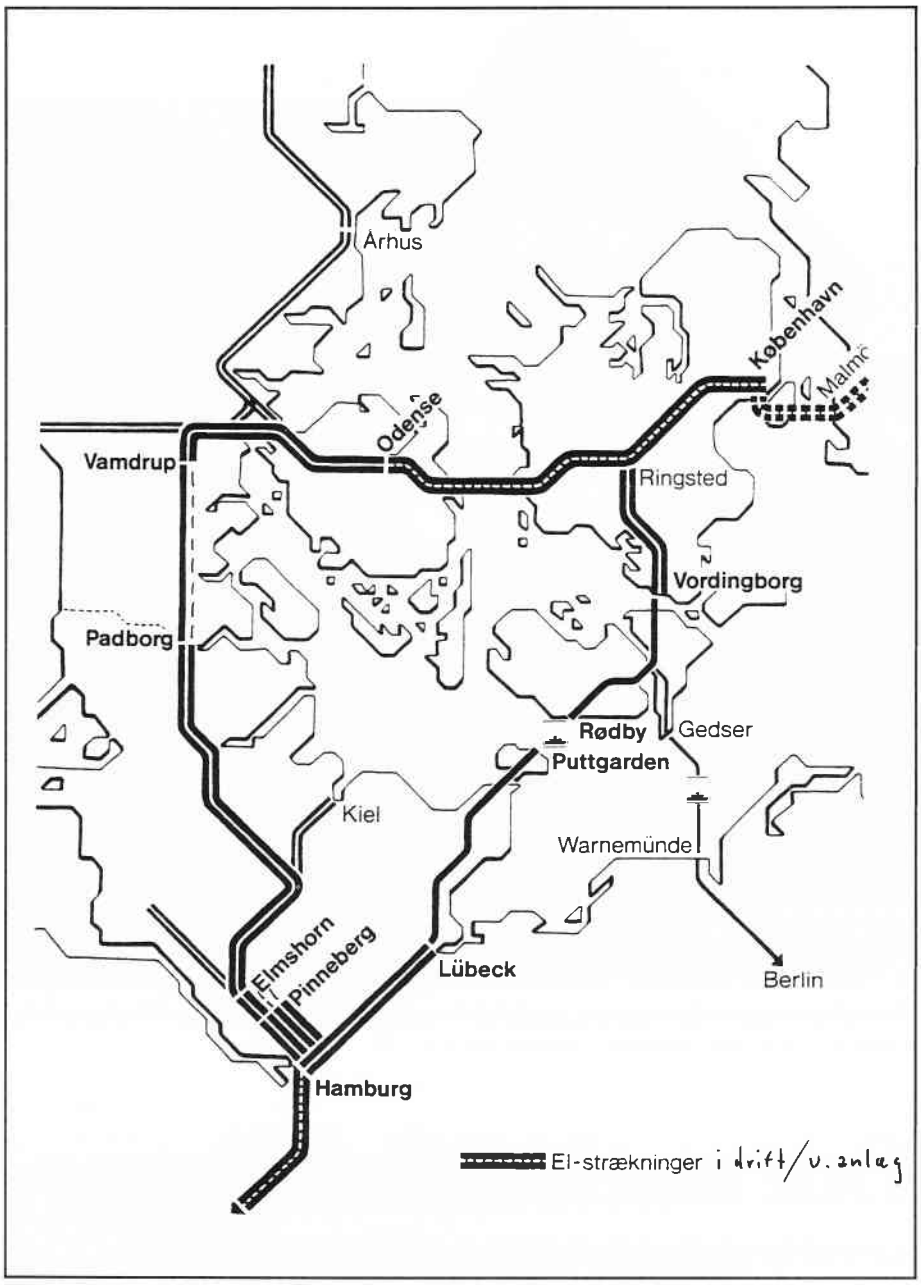
Spørgsmålet om elektrificering af strækningen Padborg-Hamburg havde været drøftet i flere år. Omkostningerne, som er oplyst til 514 mio DM (inkl. materiel) inkl. strækningen Kiel-Neumünster, fordeles mellem såvel DB som regeringen i Bonn og delstatsregeringen. Elektrificering mellem Hamburg og Padborg var en forudsætning for, at der på dansk side elektrificeres mellem Odense og Padborg. Mellem Danmark og Sverige indsættes tostrøms-lokomotiver, der også kan køre over landegrænsen til Tyskland.

Strækningen Hamburg-Padborg er dobbeltsporet. Togvægten er maksimalt 1400 tons og toglængden 560 m. Den lokale passagertrafik i Hamburgregionen betyder, at kapaciteten for yderligere trafik er begrænset på den 10 km lange strækning Elmshorn-Pinneberg i Hamburgs nordlige udkant.

I øjeblikket finder der i øvrigt en udbygning sted af et nyt spor over Elben, som kommer til at betyde en væsentlig forøgelse af kapaciteten over Elben og som får direkte tilslutning til den nye kombiterminal i Billwerder.

I en fælles rapport i 1988 fastslog DB og DSB, at infrastrukturen i dag tillader 2,5 mio. tons gennem Slesvig - d.v.s. 1,3 mio. tons mere end der transporteres i dag. Den aktuelle kapacitetsreserve er ikke tilstrækkelig til at kunne klare al den trafik, som i dag kører via Rødby-Puttgarden. Rapporten foreslog derfor, at man udbygger strækningen i Sønderjylland med dobbeltspor, og at der anlægges 2 nye spor mellem Elmshorn og Pinneberg. Nye køreplaner for persontrafikken har ført til, at DSB og DB har påbegyndt en ny analyse, som færdiggøres i 1991.

Strækningen Puttgarden-Lübeck er enkeltsporet og er ikke elektrificeret og har en ringere geometrisk standard end strækningen Hamburg-Padborg. Togvægten er maksimalt 1100 tons og toglængden 530 m. Når en Femerforbindelse etableres, må der påregnes et omfattende udbygningsbehov på denne linie.



*

I næste nummer af »jernbanen« bringes en redegørelse for de forskellige alternativer i forbindelse med elektrificeringen. □

Forlaget HOLSUND

Annonce

Tilbyder netop nu

Nye aktuelle jernbanepostkort:
Serie på 4 stk. kr. 15,–
Tre ens serier á 4 stk. kr. 30,–

"På sporet af 1991" kr. 94,–
Nu med farvefotos inde i bogen
(efter 1. december kr. 107,–)

"På sporet af 1990": Udsolgt !
"På sporet af 80´erne" kr. 135,–
Alle bestillinger inklusiv forsendelse

Venlig hilsen
Jan Forslund & Mogens Duus
Bestilling: Vasevej 19 A, 2840 Holte
eller tlf. 42 42 04 52 (anfør "Jernbanen")

Til et rigtigt stationsmiljø hører tog, og det er herligt at opleve det hele gå op i en højere enhed som her i KLIPPINGE ved Østbanens 100-års jubilæum, hvor både lokomotiv og station er fra 1879!

Om stationsfredninger

Anmeldelse af: Fredningsværdier i DSB's stationsanlæg. Arbejdsrapport fra Miljøministeriet/Planstyrelsen 1990 udarbejdet af Hanne Raabyemagle og Poul Vitus Nielsen.

Af Svend Hovard

Dette er måske ikke en anmeldelse i egentlig forstand, men en række tanker som jeg har fået ved at læse denne rapport. Den er dateret marts 1990, men jeg hørte først om dens eksistens, da Politiken bragte en indholdsoversigt anden juledag 1990.

Nu er interessen for stationsarkitektur måske ikke den mest fremherskende hos jernbaneinteresserede, som også Poul Wind Skadhauge bemærkede i sin artikel »Jernbanebygninger« i »Jernbanen« 6/90 (s. 148-52); men det gav da en god litteraturoversigt og ideer til videre arbejde. Trods den mindre interesse synes jeg alligevel, at man som jernbaneinteresseret skal give sit besyv med når de professionelle (her arkitekter) taler.

Arbejdsrapporten falder i to dele: En indledning (s. 2-18) og en gennemgang af de 28 stationsanlæg, der er fundet bevaringsværdige (s. 19-138). Sidstnævnte er selvfølgelig det bærende; typisk viser man et nyt fotografi og en mængde tegninger, ofte fordelt således i tid, at man kan følge de forskellige ændringer i bygningerne. Der er til mange gode timers studier, og de supplerer den lidt tunge fagsproglige tekst på bedste måde.

Hovedsigtet

Af indledningen (s. 10-18) fremgår det mest indirekte, hvilke kriterier, der er udvalgt efter. Da størsteparten optages af et historisk rids over vekselende stilarter og arkitekter, må man formode, at hovedsigtet er et repræsentativt udvalg heraf. Derudover synes bygningens aktuelle standard at spille en rolle; man har besigtiget enkelte nedlagte anlæg, og konkluderer, at »om- og tilbygninger samt forfald har svækket fredningsværdierne.« (s.2)

Dette store forbehold saboterer fra starten målet om at lave et repræsentativt udvalg. Desuden har man kun besigtiget DSB-anlæg (udover to, begge AHTJ: Aarhus Hammelbanegaard og Ormslev). Som bekendt havde mange privatbaner fine arkitekter, der ofte var »dristigere« end de officielle DSB-ditto. Gudhjembanens stationer af Fisker og Refn er godtnok fredet, men eksempler på andre arkitekters arbejder kunne nok også findes og indstilles til fredning. I flæng kunne man nævne Plesner (RØHJ og SB), Bojsen Møller (LB), Sylvius Knutzen (HP) og sikkert mange andre. Og for os, der dyrker den ædle sport at finde rester efter nedlagte baner, er det velkendt, at der findes rigtig mange velholdte stationsbygninger. Jeg har svært ved at komme i tanke om en bane, der ikke kan udvise mindst én velholdt station, måske endog med skiltet hængende. Og selvom noget er forsvundet (ifølge Thomassens skøn i »Forsvundne stationer« ca. 300), så er hovedparten tilbage. Forf. konklusion på dette område synes efter min mening forhastet.

Med dette forbehold synes udvalget iøvrigt rimeligt. Stationerne fordeler sig således på DSB-arkitekter: Wolf 1, Holsøe 7, Arboe 3, Haugsted 1, Wenck 10 og Seest 2. (Jeg ved godt, de ikke alle tegnede for DSB, men det er DSBs nu!)

Alligevel syntes jeg efter gennemlæsnin-

gen, at der manglede noget, eller rettere nogle grupper - pudsigt nok blandt de ældste og blandt de yngste.

Den tidlige sjællandske type er repræsenteret ved Sorø; et indlysende valg. Her skal jeg kun anholde en bemærkning (s. 19) om, at kun Sorø og Borup er tilbage af 1856-byggeriet. Faktisk eksisterer Slagelses første banegård endnu, dog godt gemt af tilbygninger. Fra 1864 foreslås Frederiksberg fredet, også et rigtig godt valg. Også her har jeg en lille kommentar, da jeg mener at stationsforstanderboligen (s. 26) ikke er fra 1864 (forf. sætter dog også spørgsmålstegn), men er posthuset fra 1876.

Derimod forekommer det mig underligt, at man ikke har kunnet finde et fredningsværdigt eksemplar af de gule langhuse, der byggedes på øerne 1865-75. Jeg kunne foreslå eksempler fra Frederikssundbanen (Måløv, Veksø, Ølstykke), Kalundborgbanen (Lejre, Mørkøv, Svebølle...) eller Sydbanen (Haudrup, Tureby, Holme-Olstrup...). Lollandsbanen falder udenfor rapportens sigte, men Nr. Alslev er af samme type. Og hvad med den fynske hovedbane (Langeskov). Jeg mener bestemt, man må kunne finde en bygning her.

U-danske...?

Værre bliver det næsten med de tidlige jydske stationer 1862-66. De afvises med, at »ingen af de meget u-danske, blokagtige hovedbygninger er i dag bevaret ved DSB« (s. 10). For det første er det noget vrøvl at kalde en type (der fandtes på Aarhus-Randers og Langaa-Struer) for »udansk«; så er alt stations- og for den sags skyld industribyggeri »udansk«. Desuden mener jeg at Bjerringbros vestlige del er en sådan udansk tingest (desuden eksisterer Sparkær, nu frasolgt). Forf. burde måske besigtige Bjerringbro, helst uden at få destruktive ideer mod den udanske kasse af skrot-Orla lige overfor. Jeg vil gerne indstille Bjerringbro til bevarelse - det er den sidste, og den er karakteristisk!

Vender vi os til næste periode, så er Holsøe godt og repræsentativt udvalgt. At man har valgt to næsten identiske købstadsstationer (Varde og Ringkøbing) synes lidt generøst, men jo flere, jo bedre. Og får Ribe nogle pæne vinduer i underetagen, er det herligt. Det er også godt, at Skørping er med; den er typisk, og trods mange ombygninger et hele. Jeg savner egentlig kun Svendborg, som mange finder er et af hans bedste arbejder.

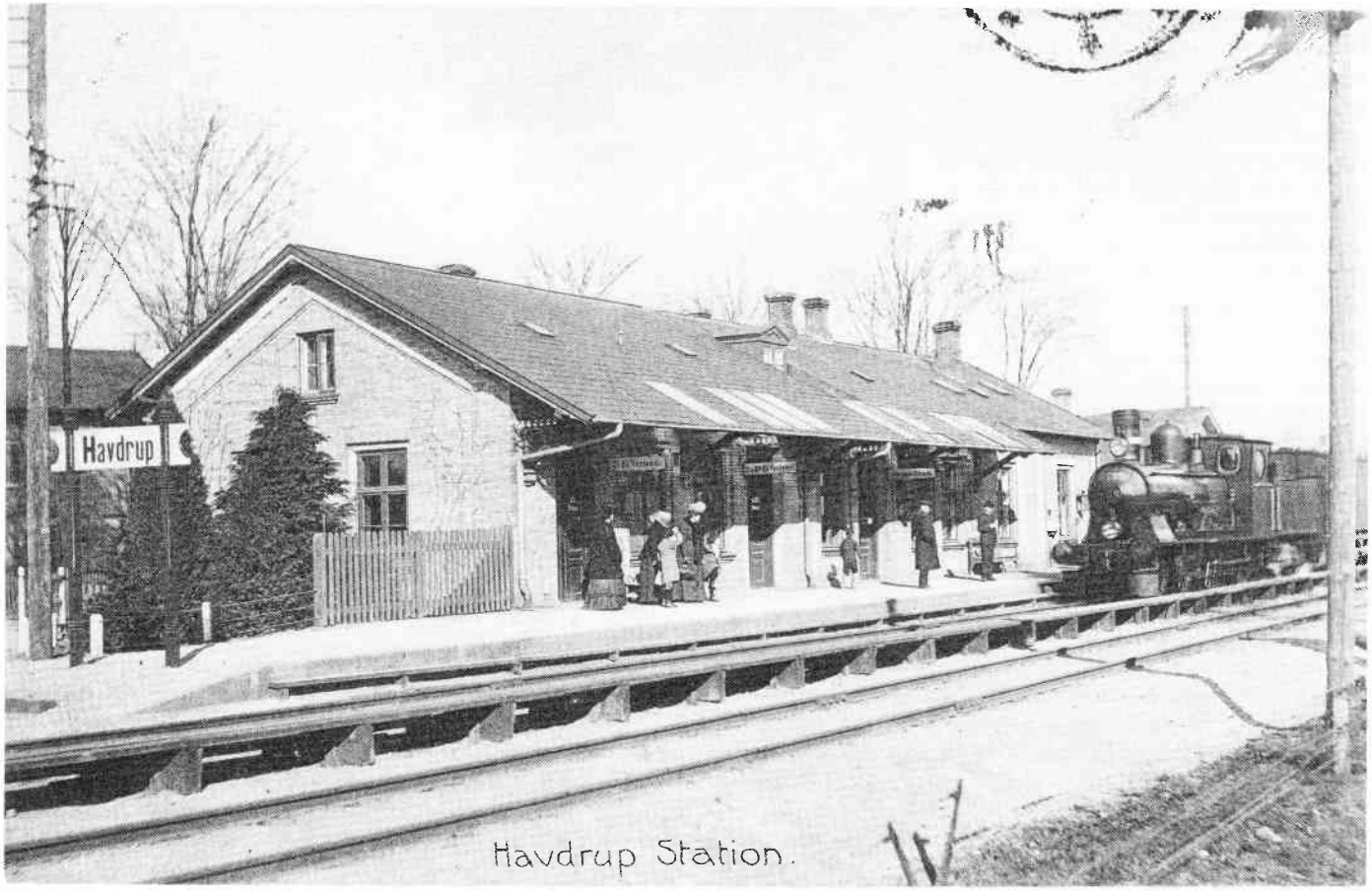
Også Arboe er repræsentativt til stede, både i store og små arbejder. Her kunne jeg godt tænke mig en af de 5 ombyggede stationer på den østjydske længdebane (se Jernbanen 4/1976), f.eks. Hovedgård (nu noget ombygget) eller Løsning (hvis den står endnu, sidste år så den ret hærget ud).

Godt set i Fruens Bøge

Forf. er faldet over Fruens Bøge af Haugsted, hvilket er godt set. Denne syntetiske bindingsværksbygningstype blev senere dyrket af Wenck, så her er Haugsted pionér. DSB er imod fredning - måske vil man efter betjeningens ophør for nylig hellere se en bulldozer her? Man kan hvertfald ikke beskylde forf. for at være i lommen på DSB, der heller ikke vil have Aalborg fredet.

Endelig er der Wenck, som med sin enorme produktivitet er virkelig svær at dække. Enkelte af hans bygninger er allerede fredet. Jeg savne en af hans tidlige bygninger i gruppen, men mon ikke Østbanen vil passe godt på sine? Der er tilsyneladende usikkerhed om han tegnede til de kortlivede privatbaner Silkeborg-Herning og Djurslandsbanerne, men uanset dette synes jeg, mindst en af dem burde fredes (Ikast, Kolind...). Endelig må man håbe, at landets privatbaner vil passe på deres små Wenckstationer, for man har nøjedes med Herfølge som repræsentant for denne talrige gruppe. Det er ellers rigtig smart at vælge netop den, da man dermed dækker en geografisk meget spredt gruppe (Herfølge, Klarskov, Lille Skensved og Vipperød på Sjælland, Andst, Doense, Stevnstrup og Volkmølle i Jylland) Men den tværstillede type med det store udkrængende tag må

Jeg foreslår bestemt, at det »udanske« blokhus i BJERRINGBRO bevares! Sammenlignes postkortet c. 1905 med billedet nederst (okt. 1983) ses, at delen nærmest på billedet nederst er identisk med den gamle bygning. Bl.a. genkendes de tre tætstillede vinduer, hvilket også kunne ses i Brabrand, Hinnerup, Rødkærsbro og Vinderup (alle forsvundne). Mens skifertaget nok er til at leve med, kunne vinduerne nok trænge til en »tilbageføring«!



dækkes af privatbanerne (HTJ, OHJ og Vestbanen).

Af Wencks senere arbejder har man valgt Vejen - men hvorfor ikke tage Thyregod med, som dækker den sene Wenck bedre, f.eks. Bramming-Brande? Dermed har man også en repræsentant for den halvvalmede type med det hvide gavlbånd, som Plesner lavede før Wenck.

Hvornår var det nu det var?

Efter Wenck-æraen dækker fredningerne kun to stationer: Ordrup i neo-klassik af Seest og Nørrebro, der fejlagtigt angives at være fra 1934. For det første er den fra 1930 (at læse i Thomassens bog om Nørrebros stationer), og måske er den ikke af Seest, men af Appel (Mads Østerbye: Danske Jernbaners Byggeri s. 29). Arkitekter læser tilsyneladende ikke jernbanebøger.

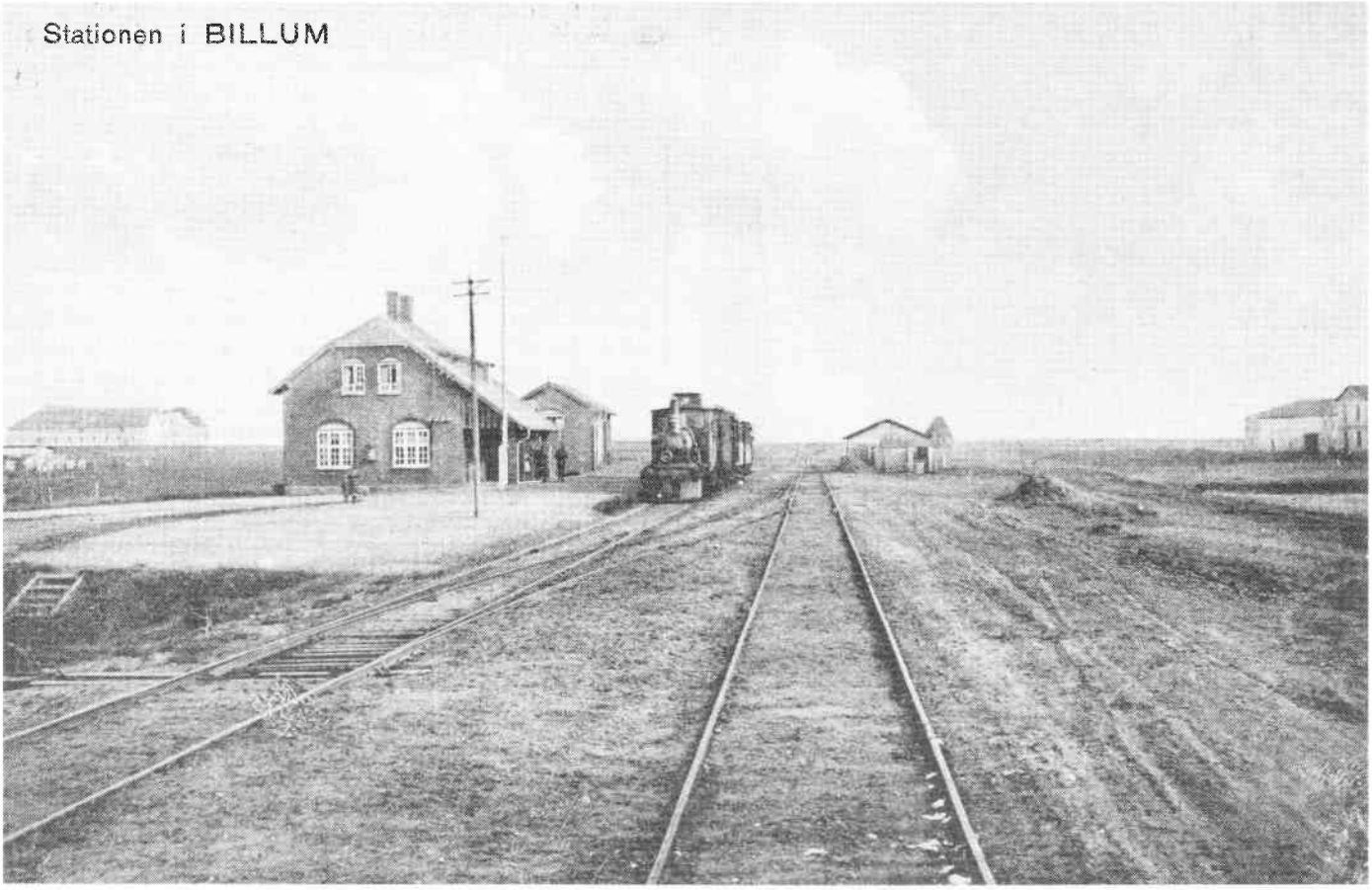
Nu er fredning vel næppe aktuelt for yngre bygninger, men man bør nok allerede nu kigge fremad, fordi de nyere stationer er langt mere fåtallige end byggeriet fra jernbanens glansperiode. Selvom det kan være svært at sige noget pænt om stationskasserne fra først i 60'erne, så er der pæne nyere ting, f.eks. Vamdrup.

Mens forfatterne har implicit historisk-arkitektonisk kriterium for udvælgelsen kunne man også se på, om udvælgelsen dækker andre kriterier.

Geografisk ser det rimeligt ud: Der er 11 fra Sjælland, 4 fra Fyn og 12 fra Jylland. Dog ingen fra Sønderjylland, men Bredebro, Gråsten o. lign er måske for »udanske«?

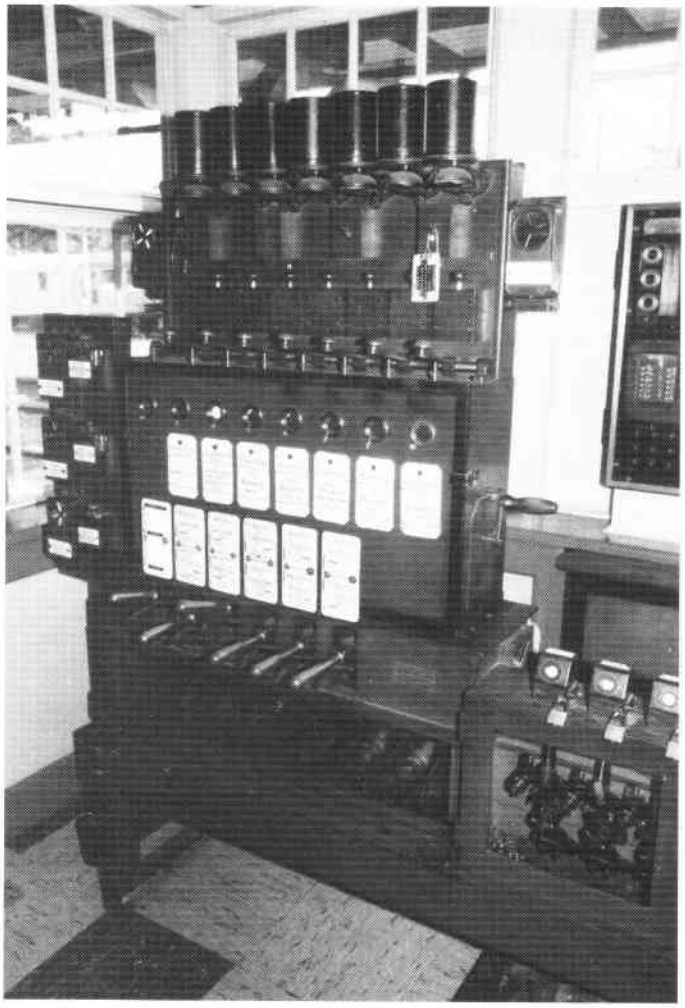
Størrelsen af bygningerne viser en mere skæv repræsentation. 7 er »små«, 3 »mellemstore« (Tommerup, Lunderskov og Vejen) mens hele 17 er »store« eller ret specielle (kystbanestationer). I min gennemgang af det historiske var det også små stationstyper, jeg manglede. Det er klart, at set ud fra en arkitektonisk vurdering er de store købstadsstationer langt at foretrække, hvor man har ofret mere på gennemarbejdning helt ned i detaljerne. Men selvom forf. skal have ros for at have husket også de små, så synes jeg stadig, der mangler nogle væsentlige typer.

Skal man vælge et sjællandsk langhus, er HAVDRUP måske ikke det mest indlysende valg; men det viser, at DSB godt kan passe på sine stationer uden fredning. Det udkrængede tag er stadig et væsentligt element trods karnappen til sikringsanlægget (c. 1935).
Og den nyeste tilbygning fra 1982/83 i forgrunden er nydelig i stilen!
Postkort c. 1910, foto april 1983.



BILLUM på Vestbanen blev hårdt moderniseret i 1970'erne. Den er tegnet af Wenck i 1903, og som type er den talrig, så det er ikke noget unikt stykke arkitektur, man har mishandlet. Ellers er det hårdt nok: Valmtaget er pludselig saddeltag i eternit og karnapperne er erstattet af to ovenlysruder. Thermoruderne fuldender værket.
(Postkort ca. 1905 og foto 1980)

Det kan synes underligt at bringe to så ens billeder af SKRØBELEV på Langelandsbanen - men der er faktisk ca. 75 år imellem dem! (Postkort c. 1910 og foto 1985). Her har tiden stået stille og der er ihvertfald ikke gået nogle fredningsværdier tabt; jeg kan kun se, at plankeværket har mistet lidt »pynt«. Bojesen-Møller lavede ellers nogle særprægede stationer med svungne buer, men her og i Bagenkop er det meget høje spidse gavle der tegner profilen.



Om VEJEN hedder det i rapporten, at kommandoposten »har bevaret sin oprindelige indretning, bl.a. med et imponerende apparatur til manuel betjening af signaler«. Men det var altså slut i december 1990, så man slap for at hive i de frosne kabler. Indrømmet: skal en station fortsat bruges, må den slags på museum.

(Foto 1980).

indvendige renovering af Skodsborg Station i 1987. Det var forhåbentligt en enlig svale. Der vil altid være et spændingsfelt mellem bevarelse og fortsat brug, og det er vel netop det charmerende ved stationerne: at de kan bruges endnu i en ny tids krav. Der har jernbanerne en force fremfor sporvognene, der er blevet forvist til den midtsjællandske bane!

Men nogen gange haster det med bevarelse! Et lille eksempel fra rapporten kan nævnes: Om kommandoposten i Vejen hedder det, at den er »et bevaringsværdigt element i helheden omkring hovedbygningen« (s. 128). Ifølge »Jernbanen« 2/91 s. 51 blev den fjernet i december 1990! □

Blik for miljøet

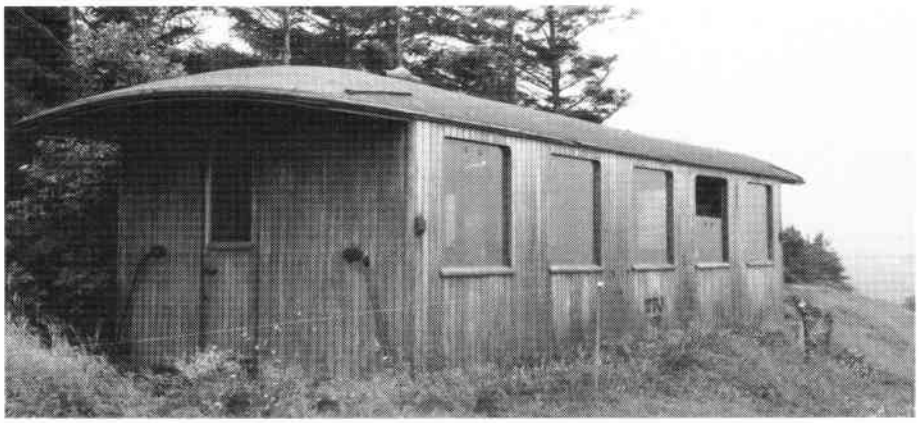
Forf. har også tænkt på de øvrige typer bygninger og hele miljøet. Dels ønsker man remisen i Viborg fredet, men tillige har man et godt blik for sidebygningerne på de valgte stationer, ikke blot toiletter og varehuse, men også signalposten på Frederiksberg station og signalhytterne i Herfølge, Guldager og Vejen samt vandtårnene i Skørping og Lunderskov (sidstnævnte er iøvrigt fra 1916, forf. angiver ikke byggeår). Mange andre ting kunne sikkert nævnes. Umiddelbart faldt min tanke på Langeliniebroen ved den fredningsindstillede Østerport station (selvom den vist tilhører havnen).

Men endelig: til et bevaringsværdigt jernbanemiljø hører vel også bevaringsværdige tog! Spørgsmålet er, om veteranbanerne ikke kunne komme ind i billedet her. Man gør det allerede i Bandholm og Vrads og mange andre steder. Men skal der indblandes mange instanser, går det tilsyneladende i koks, som da Nørrebro Avis og Lokalråd i 1979/80 prøvede at lave en helhedsplan for Lygten Station (der dengang stod og forfaldt). Enden på det blev, at DSB restaurerede stationen men fjernede sporene og remisen. Det blev der ikke meget miljø ud af. Måske kan det lykkes i Fåborg, Fruens Bøge eller Fredensborg, hvem ved?

Det vil allenfals nok afhænge af DSBs velvilje og penge, for selvom samarbejdet med planstyrelsen går godt, er det ikke mange år siden, at akademirådet rasede over den

En stangrække er næppe arkitektur, og falder uden for begrebet fredning. Alligevel var de en del af miljøet og som nostalgiker må man vel have lov til at savne dem.

Foto fra Holme-Olstrup 1979 - her forsvandt stangrækken i 1984.



TFJ C 8 i sin tid som sommerhus. Udsigten anes... Foto juli 1981: Niels Kristian Overgård.

- en personvogn genopstår

Limfjordsbanen har i juli måned taget en »ny« personvogn i brug. Vognen er litreret TFJ C8. Vognen er en teaktræsbeklædt, 2 akslet vogn af den sædvanlige privatbanetype - og dog. Folk med kendskab til tingene vil sige, at der vist er noget galt. Der er noget der sker forkert ud.

Det er også ganske vist, nuværende TFJ C8 er et mix mellem gamle TFJ C8 og DSB CU, sådan at forstå, at undervognen er CU og vognkassen er C8. Hvorfor nu det?

TFJ C8 blev bygget af Scandia i Randers i 1934. Søstervognen, TFJ C7, er bevaret og i drift hos MHVJ, og kørte indtil nedlæggelsen af TFJ i 1969.

I 1969 bød landmand Jens Jørgensen fra Amtoft ved Vesløs kr. 1.300,- for TFJ C8 og fik den. Vognen blev løftet af hjulene og akselgaflerne blev brændt væk, hvorefter den blev opstillet nær Jens Jørgensens gård, hvor der er en pragtfuld udsigt ud over Limfjorden. Meningen var, at han dels ville nyde udsigten, dels ville han leje vognen ud som sommerhus til DM-stærke tyskere. Således stod vognen i fred og ro indtil sidst i halvfjerdserne, hvor en flok sejlende miljøforkæmpere fik øje på den. Enden på den historie blev, at vognkassen blev sat til salg sommeren 1981 i Thisted Folkeblad.

Et dengang aktivt medlem ved Limfjordsbanen bosiddende i Thisted så annoncen, og efter endt kørsel den søndag drog to bilfulde LFB-ere til Amtoft, hvor det, i øvrigt i stærk konkurence med det alternative samfund i Frøstrup, Thylejren, aftaltes at LFB kunne erhverve vognkassen for kr. 3.500,-. Handlen blev beseglet med et par håndslag, og så var den potte ude.

Vognkassen og resterne af undervognen blev så i sensommeren 1981 fragtet til Aalborg. Det skal for øvrigt også med, at også dengang var DJK og måske især LFB et fattigt foretagende, så vognkasser blev erhvervet v.h.a. medlemsaktier, disse aktier er nu blevet indløst, således at LFB ejer vognen fuldt og helt.

Ved ankomsten til Aalborg viste det sig, at undervognen ikke var værd at bygge videre på, hvorfor man så sig om efter noget andet. Hos en ophugger her i det jyske henstod en komplet undervogn fra en ukendt CU-vogn. Denne undervogn blev erhvervet for rimelige midler og fragtet til Aalborg. Efter en grundig opmåling af vognkasse og undervogn blev CU-undervognen afkortet med to meter. Ligeledes blev der fjernet 2 lag af bladfjedrene og evolutionsfjedrene blev afmonteret. Så begyndte det at lige noget.

Nogenlunde samtidigt med, at vi dyrkede projekt vognkasse, var andre i gang med et lignende projekt, nemlig »kongevognen fra Thy«. TFJ C8's oprindelige undervogn blev brugt til flytningen. Gad vide, om ikke vognkassen står derpå endnu.

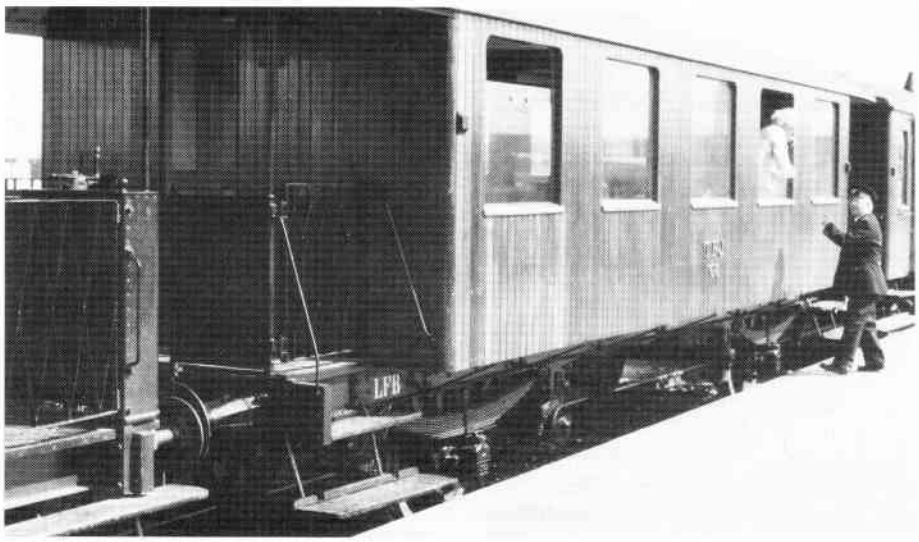
Herefter begyndte det egentlige genopbygningsarbejde. På vognkassen er alt træværk blevet checket, og rådne og andre beskadigede dele er blevet udskiftet. Alt synligt træværk er blevet skrabet og omlakeret, gulvet har fået ny linoleum, alle beslag, askebægre, skilte m.v. er blevet rengjort, pudset o.s.v. og der er blevet fremstillet nye sakse til de bevægelige vinduer. Sæderne er et kapitel for sig, idet vognkassen var blevet ryddet totalt, da den stod som sommerhus, så sæder fra gamle brune S-tog er blevet tilpasset vognen, hvilket egentligt ser ganske godt ud.

Udvendigt er vognen blevet lakeret med flere gange klar skibslak og taget har fået nyt pap. Undervognen er blevet rustbanket og malet, dynamoen fra CU-tiden er stadig brugbar, hvorfor vi har hængt en batterikasse under vognen - reguleringsudstyret er hængt op i toilettet. M.h.t. bremser er vognen nu kun udstyret som ledningsvogn, men i løbet af vinteren bliver der påbygget bremseudstyr. Endnu mangler der også enkelte andre dele, f.eks. er der endnu ikke monteret overgangsklapper. Disse er under fremstilling, da det viste sig, at være umuligt at lokke et sæt ud af de forespurgte afdelinger og baner.

Vognen er, som den fremstår i dag, altså et mix mellem en DSB-vogn og en privatbanevogn, men når den er indrangeret blandt vore andre vogne, skiller den sig ikke væsentligt ud fra dem, hvorfor vi har valgt at fastholde betegnelsen TFJ C8.

Det tog 10 år at »fremstille« denne vogn. Dels har vi måttet nyfremstille en hel del efter model eller tegninger, dels har vi haft andre opgaver ved siden af. Men nu er den her altså.

Ove Thomsen



Ti år senere... Togfører Jens Reinholdt hilser på en passager ved en af vognens første ture. Foto på Aalborg H. 21. juli 1991 af Martin Jakobsen.

»Hele holdet« i Lemvig, 18. juli 1991. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Med DSB K 564 i Hovedlandet!

Danmark for fuld damp - og pandekager m/u cigar-aske.
Glimt fra en sommertur

Af Ejner Schmidt

For første gang - og med største fornøjelse - deltog jeg i den ugelange rejse sammen med 40 børn og voksne. Den ældste deltager var fhv. lokofører H. Bech fra Fredericia. Vi lagde ud i Odense og kørte til Fredericia, men fik ikke megen nattesøvn her i dette aktive maskindepot, som Fredericia stadig er. Næste dag gik turen videre sydvest over til Danmarks Chicago, som er Esbjerg. Vi havde en lille fest på stationen på grund af udnævnelsen af en lokofører og en fyrbøder, og det var Keld Haandbæk og Egon Schmidt. K 564 var tørstig, blev vendt, og vi kørte til næste overnatningsby, Varde, hvorfra vi tog et smut med Vestbanen til Oksbøl og Nr. Nebel. Vardes vilde natteliv var på ferie! »Gå ikke over sporet - der kommer tog!«

Næste dag fortsatte vi til Skjern, hvor 564 blev vendt, og pressen kom ombord! Vi kørte videre til Ringkøbing, der er hyggelig med toppede brosten.

Jeg vil ikke glemme at rose alle dem, der lavede mad. Vi levede som nogle grever og baroner!

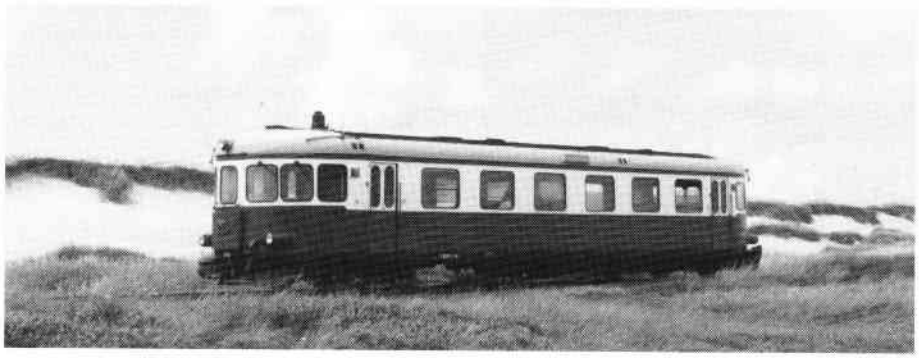
I de byer, hvor vi »parkerede«, var der fine muligheder for os jernbanetosser til at få vasket skidt og møg af os selv. Tak for det.

Med skinnebus til »æ hav«

Efter ankomsten til Lemvig og efter den sædvanlige gode frokost steg vi op i en skinnebus med kurs mod Thyborøn. Jeg nåede da at spytte i »æ hav«. Vi havde kaffe og hjemmebagt kringle med på turen - en stor tak til Martha! På turen var der fotostop for alle fototosserne, der ved hjemkomsten til Lemvig kunne prale af at have været i Harboøre fire gange på grund af deres køren frem og tilbage med skinnebussen.

Samme dag nåede vi en tur med bjergbanen ned på havnen, og sent på aftenen bagte Ole Plum pandekager med og uden aske fra den obligate cigar. Undertegnede var nær gået vild i den gamle stad, men fandt dog trappen med de 174 trin og vel oppe pustede jeg ligesom K 564.

Inden afgang næste dag kørte vi selv på havnen, og fiskerne kunne have fået røget deres sild og ål!



Med skinnebus til »Æ Haw«. YLTJ YBM 16 mellem Vrist og Strande, 17. juli 1991. Foto: Dorthe Camilla Munk Plum.

Til venstre gøres der klar til cykelturen til Søby, 18. juli. Til højre de to »nygodkendte« i Esbjerg 15. juli: Preben Clausen (tv) lykønsker nybagt fyrbøder Egon Schmidt (mf) og lokomotivfører Keld Haandbæk (th). Foto: OCMP.

Intet varer evigt, og vi forlod den lille by med kurs mod Brande. Undervejs var der stop for cykelfolket, der ville se på brunkul. Nu skulle der også tømmes diverse gylle. Der findes blå, røde og grønne bånd på kasketterne i dag. Men der er foreslået brune også! Da ved al folket, hvad man så er forfremmet til på Danmarksturen med D-maskine gruppens tog.

Vi blev parkeret foran det gamle maskindepot i Brande, hvor drejeskiven stadig er intakt. Men himlen åbnede for sluserne, og ikke alle havde en para-himmel med!

Efter en god nattesøvn i det tidligere store knudepunkt kørtes videre mod Vejle, hvor vi fik et glimt af litra F og diverse gamle kønne vogne fra en svunden tid.

Tilbage i Fredericia og med byger fra oven skulle 564 vendes igen og have vand! Og vi fik hængt lidt mere på krogen, nemlig vore pragtfulde gamle to-akslede vogne.

Det ringeste depot!

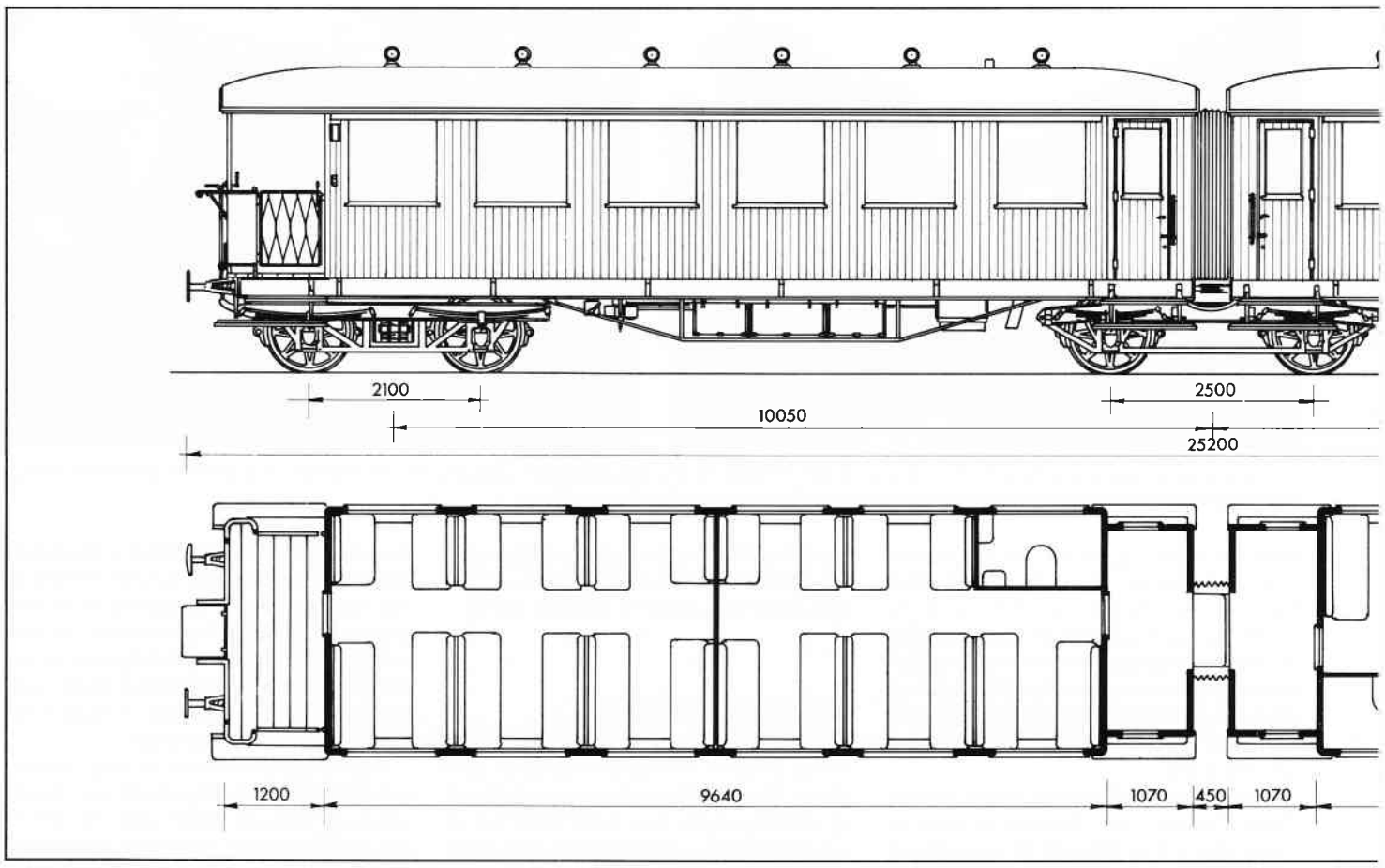
Kursen blev sat mod Fyns land og Willemoes' by. Det var det ringeste depot på hele rejsen. Men bortset fra det trak vi i festtøjet, og der blev budt på 3 retter mad ved afskedsmiddagen, og huspoeten have skrevet en sang til anledningen.

Lørdag formiddag kørtes en tur til Glamsbjerg udelukkende med trævogne, og igen var det for »fototosserne«. Jeg nåede at fortælle kioskmutter i den lille flække, at vi ville komme igen den 2. og 3. august! - Hun skulle have bestilt noget arbejdskraft. Tilbage i Assens og efter en godt frokost gik det med begrænset hastighed mod Tommerup, og 564 løb om på rekordtid og videre mod H.C. Andersens fødeby. Her gik enhver til sit efter nogle fortrinlige dage i godt selskab. Toget blev rangeret ud og gjort klar til kørsel for Jernbanemuseet.

Jeg havde lidt problemer med hjemrejsen. Der blev byttet »løgnehistorier« med føreren, og den ene motor satte ud i MR-toget. Ved Pederstrup station gik det helt i stå, men lidt forsinket nåede jeg hjem i god behold efter en begivenhedsrig uge, hvor een dag ikke var som en anden. □

Stor tak til alle fra *Ejner Schmidt*
udi Svendborg

På havnen i Lemvig med K 564, Elo 701 og Cy 4640. 18. juli. Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Jernbanen set i streg (5):

Dobbeltvognen OHJ C204/205

En krydsning mellem to gamle vogne og endnu ældre bogier....

Tegning og tekst:
John Rasmussen

Kolding Sydbaner anskaffede til åbningen i 1911, som den første bane, to akslede teaktræsvogne fra Scandia med en fast akselafstand på 7.22 m. Vognene havde som andre af periodens vogne vinduerne i teaktræsrammer.

Persontogsleverancen udgjorde tre stk. sidegangsvogne med 2. og 3. klasse, storrumsvogne med 3. klasse. Alle 3. klasse siddepladser var træbænke - andet ville nok også blive opfattet som vild luksus!

Storrumsvognene var delt på midten med tre fag i hver ende, og den normale 3+2 fordeling på tværs af vognen, med toilettet placeret i ikke-ryger afdelingen i stedet for en fire personers siddegruppe.

Vognene kunne forsynes med elektrisk lys og dampvarme fra lokomotiverne, og var ellers udrustet med vacuumbremse, - med nødbremsen placeret på den ene endeper-

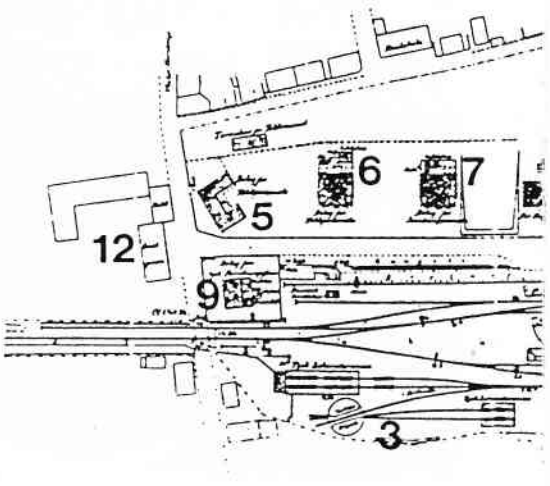
Vamdrup st. 125 år

Fejres med IC/3-navn, udstilling og modeltog

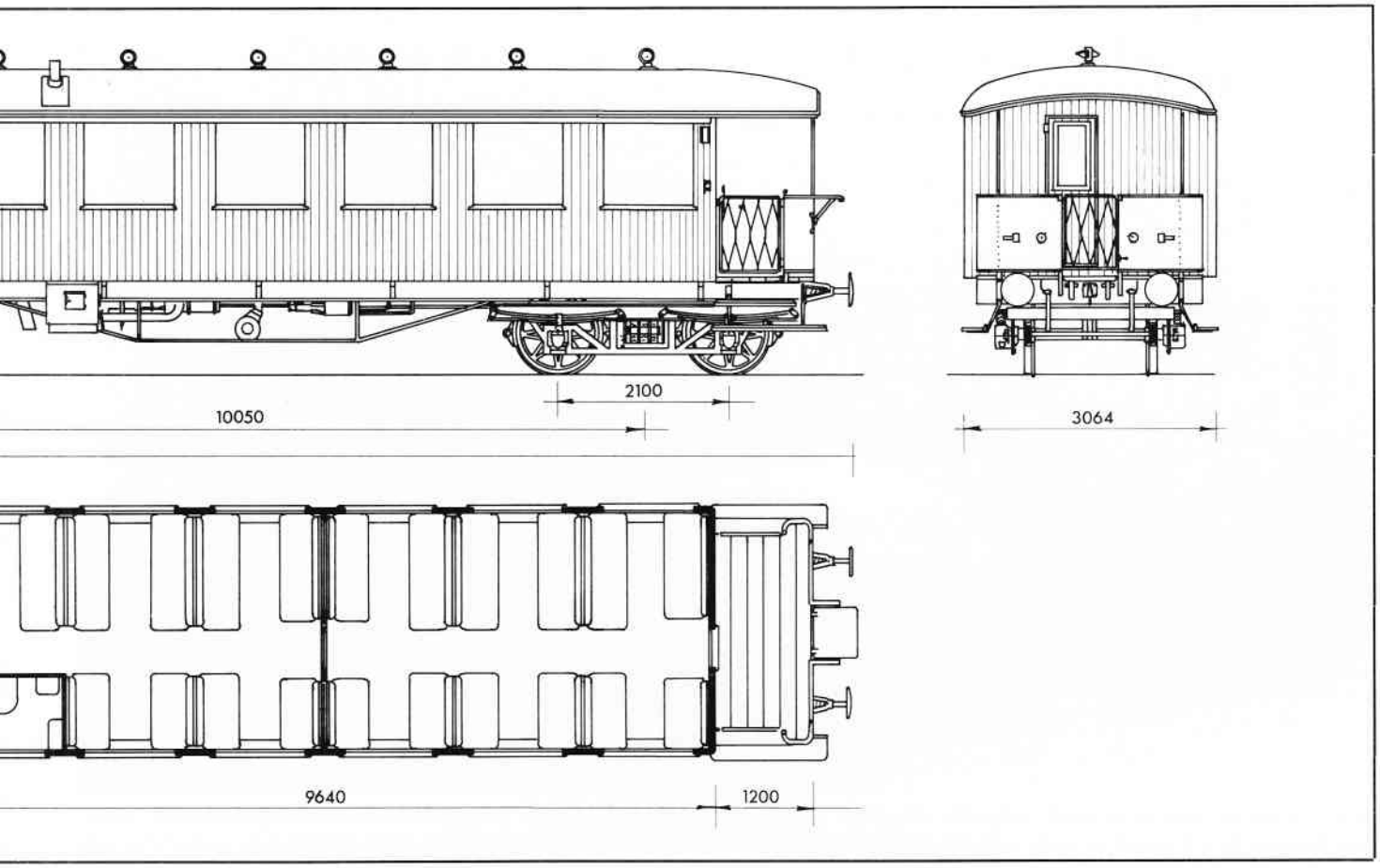
Ligesom den lille bane mellem Middelfart og Strib, omtalt andetsteds i bladet, fylder 125 år 1. november, runder også banen mellem Fredericia og Vojens samme åremål - samme dag.

Jubilæet i Sønderjylland markerer, at det danske og det tyske jernbanenet blev forbundet - og det jubilæum fejres især i den gamle grænsestationsby Vamdrup. Dog først dagen efter, 2. november, når både IC/3-tog (til navngivning), dansk veterantog (D-maskinegruppen) og sågar et tysk veterantog med landdagsmand Karl Otto Meyer samt DB 041 271 i spidsen kommer anstigende. Også KLK og F 694 er impliceret i arrangementet i Vamdrup, hvor de skal køre »lokaltog« mellem Vamdrup banegård og industrisporene. DJK-toget og DB-toget gennemkører begge den jubilerende strækning.

Endelig er der modeltogs-delen: Dels udstiller Sønderjysk Jernbaneklub to anlæg, dels har man på Kongeåmuseet i Vamdrup igennem længere tid bygget på en eksakt model af Vamdrup station, som den så ud som grænsestation omkring og lige efter århundredeskiftet. Det er en ganske anseelig sag på 12 gange 2,5 meter, og opbygningen har til nu taget fem år, ledet af modelbygger og elektronikmekaniker Anna-Christina von Bauditz. Anlægget trafikeres af computerstyrede tog og rangertræk.



Vamdrup station »dengang«. Gengivet efter folder



ron. I 1913 fik banen suppleret sine C-vogne med en yderligere leverance på tre vogne, C 5-7, og i 1919 med endnu to vogne, C 8-9, alle efter samme tegninger.

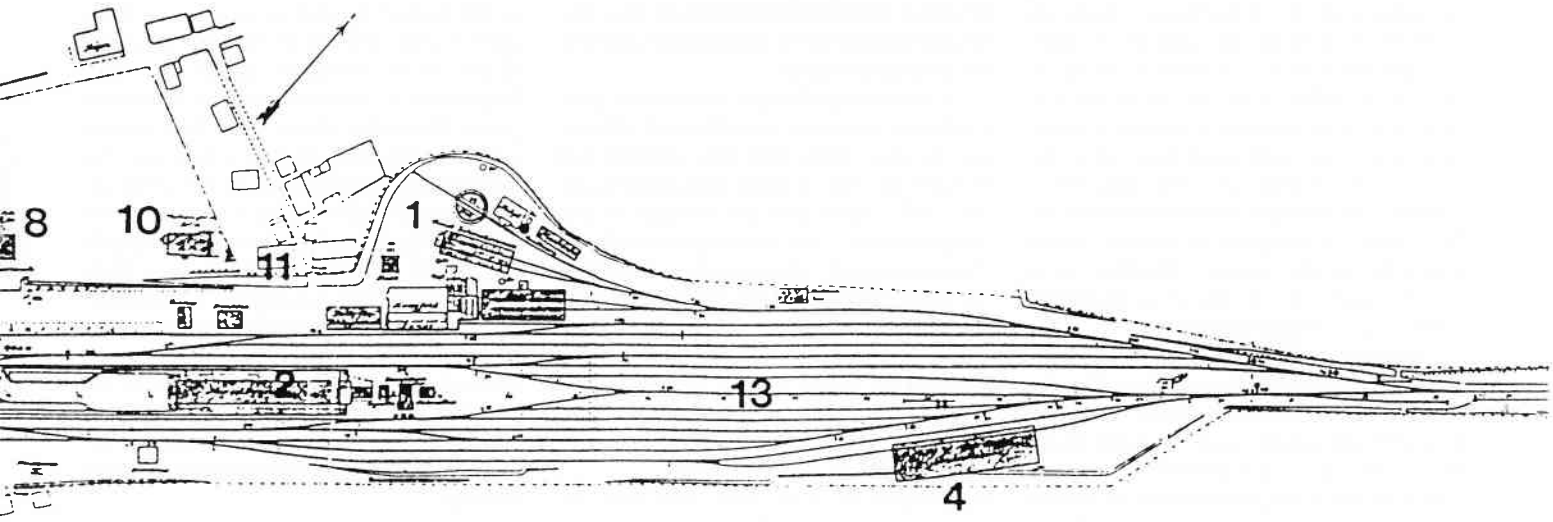
I forbindelse med ombygningen af C 8 til motorvogn i 1930 moderniseredes C 2, 7 og 9 med lædersæder, koksfyr og rullelejer.

1948 lukkede Kolding Sydbaner, og materiellet blev solgt til andre baner. C 1, 5 og 6 blev til ØSJS C 1-3, C 2 og 3 blev til HTJ C 24 og 25, og C 7 og 9 blev OHJ C 204 og 205. Ved OHJ/HTJ fik vognene tryklufbremser, nye toiletter med vand samt spejlglasruder uden rammer.

I 1952 blev 204-205 så ombygget til den nuværende dobbeltvogn med anvendelse af to fladjernsboggier fra en udrangeret kupévogn fra NFJ, samt en fælles-boggie fra HHJ. Endeperronerne på fællesboggierne blev lukket, og en harmonika blev sat op mellem de to halvdele. De to yderste endeperroner forblev åbne.

Koksfyr samt bremseudrustning var det for besværligt at bygge sammen, så det forblev to separate anlæg. Vognen fik også installeret eget lysanlæg med batteri og dynamo. Ledninger er lette at trække fra vogn til vogn, så her er kun ét fælles anlæg.

Ved denne ombygning fik OHJ en særdeles rummelig vogn med 112 siddepladser, og med en væsentlig bedre gang i sporet end de oprindelige to-akslede vogne, selv om de anvendte boggier var ældre end vognen! I 1971 blev vognen foræret til DJK, der satte den i drift i 1982 med hjemsted ved arbejdsholdet i Hæng. Hvorfra den har deltaget i mange kørsler, iden man opdagede, at hjulene kørte mod vangerne ved pasager af kurver, så det gnistede omkring hjulene. Spillerummet mellem hjul og vanger er ikke stort nok, og indtil man får det løst, står vognen stille i Høng. □



om modelbaneanlægget på Kongeåmuseet, hvor det kan ses dagligt mellem 14 og 16.

Strib trinbræt på banens genåbningsdag den 15. januar 1944. OMB generatormotorvogn. Postvæsenet er stærkt repræsenteret. Motorvognsføreren er H.R. Kjærbye, som var ansat ved OMB til banen lukkede i 1966. Kjærbye vil måske huskes af nogle DJK-medlemmer, idet han var lokomotivfører på klubbens afskedstog på Kertemindebanen i februar 1966. (Strib lokalhist. arkiv.)

Middelfart-Strib banen 125 år

- historien om en lille bane med en glorværdig fortid....

Af Lars Viinholt-Nielsen

Den 1. november 1991 kan Middelfart-Strib banen fejre sin 125 års fødselsdag. Samme dag når strækningen Fredericia-Vojens ligeledes de 125 år. Sidstnævnte strækning hører til en af landets vigtigste - skal man tro de politiske signaler, der er hejst for tiden, står den i de kommende år til elektrificering og udbygning til dobbeltspor i hele sin længde. Modsat er det gået Stribbanen, hvis eksistens vel kun er kendt af de færreste. Denne artikel skulle gerne hjælpe til at råde bod herpå. Banens forhistorie og dens »glansperiode« indtil Lillebæltsbroens åbning i 1935 vil dog kun blive behandlet i korthed, da man kan læse herom flere andre steder. Til gengæld vil banens anden storhedsperiode i årene 1944-1947 blive omtalt indgående, da den er et ret enestående kapital i DSBs historie.

I september 1865 åbnede den fynske hovedbane Nyborg-Odense-Middelfart. Allerede på dette tidspunkt var det vedtaget, at skibsforbindelsen over Lillebælt skulle ske mellem Strib og Fredericia i stedet for som oprindeligt forudset mellem Middelfart og Snoghøj. Ved placeringen af Middelfart station havde man derfor taget højde for en uhindret forlængelse af banen de 4,5 km indtil Strib. Arbejdet hermed blev påbegyndt i slutningen af 1865, og banen kunne indvies den 1. november 1866.

Den 19. marts 1872 blev skibsforbindelsen til Fredericia afløst af en jernbanefærge. Hermed var Fyn bragt i forbindelse med det europæiske jernbanenet. Med indsættelse af jernbanefærger på Storbælt i 1883, var alle danske statsbaner sat i direkte sporforbindelse. Den fynske hovedbane blev derfor efterhånden en af de stærkest trafikerede danske jernbaner.

De oprindelige 34 kg/m jernskinner blev i 1880'erne udvekslet med 32 kg/m stålskinner, der atter i 1906-1908 blev udskiftet med 45 kg/m skinner - til 1938 det tungeste spor ved DSB. I 1908 blev det vedtaget at ombygge Nyborg-Strib banen til dobbeltspor. Delstrækningen Holmstrup-Strib blev taget i brug som dobbeltsporet den 1. december 1911. Sporanlæggene på Strib station blev løbende udvidet - i 1890 tilkom jernbanefærgeleje nr. 2 og i 1899 nr. 3.

Mørke skyer trækker op

Toggangen på banen blev i tidens løb forøget betragteligt. I 1866 kørte der tre tog i hver retning, medens der i begyndelsen af 1930'erne var 12 daglige forbindelser i hver retning. Hertil kom nogle eksprestog, som ikke standsede i Middelfart, samt godstogene. Men netop i begyndelsen af 1930'erne trak der mørke skyer op over Stribbanen. Lillebæltsbroen, der skulle erstatte jernbanefærgen Strib-Fredericia, var ved denne tid under bygning. I forbindelse med broen skulle den fynske hovedbanes forløb ændres, idet den ca. en km før Middelfart station skulle drejes mod vest og via godset Hindsgavls marker føres på en ny strækning op til broen. En ny Middelfart station skulle anlægges ca. 1,3 km fra den gamle. Såvel den gamle Middelfart station som Strib station var påregnet nedlagt for persontrafik. Da godstrafikken til Strib ikke var helt ubetydelig, blev det dog vedtaget at bygge en forbindelsesbane mellem den gamle og den nye station. En sådan skulle desuden bygges af hensyn til havnebanen og privatbanen Odense-Brenderup-Middelfart (OMB), som siden sin åbning i 1911 havde haft tilslutning til den gamle Middelfart station. En lov, der omhandlede disse forhold, blev stadfæstet den 2. maj 1935 - men da var anlægsarbejderne da også forlængst fikse og færdige!

Fra Lillebæltsbroens åbning den 15. maj 1935 var der derfor to spor mellem den

gamle og den nye station i Middelfart - et til Stribbanen og et til OMB. Men Stribbanens persontrafik var fra samme dag ophørt. Godstrafikken blev nu klaret med et enkelt dagligt togpar fremført af et rangerlokomotiv udsendt fra Fredericia.

I de følgende år solgte DSB de gamle stationer i Middelfart og Strib. Sidesporene blev fjernet, således at der kun var hovedsporet tilbage, bortset fra Strib, hvor der ca. 300 m syd for den tidligere station blev bygget et omløbs- og læssespor. Endvidere blev det østligste spor af dobbeltsporet fjernet. På dets plads blev der anlagt en vej, og der kom hermed direkte vejforbindelse mellem Strib og Middelfart langs Lillebælt, medens man tidligere havde måttet køre en ret stor omvej ind over land.

Persontrafikken mellem Middelfart og Strib blev fra 1935 udført med rutebil af en privat vognmand. Den 23. november 1937 overtog DSB kørslen, der blev ledet fra driftslederkontoret i Odense, som også administrerede ruterne Middelfart-Odense og Middelfart-Assens.

Krigstiden giver ny trafik

Efter udbruddet af 2. Verdenskrig i 1939 haglede straks en byge af restriktioner ned over landevejstrafikken og også - men i langt mindre grad - over jernbanetrafikken. Det største problem - brændstoffet - fik man snart klaret ved installation af gasgeneratorer på rutebilerne og i øvrigt også på de fleste af jernbanernes benzinmotorvogne. Turantallet på bilruterne blev efterhånden skåret kraftigt ned, ikke mindst fordi det nu begyndte at knibe med at holde rutebilernes dæk i orden. Nye dæk var praktisk taget umulige at opdrive. I slutningen af 1943 var det helt galt. DSB fik derfor besked på, at rutebilture, som kunne erstattes af generatortog, skulle bortfalde. Dette skete også på en lang række strækninger. Desuden besluttede man sig til at undersøge mulighederne for genoptagelse af persontrafikken på Stribbanen. Bilruten Middelfart-Strib var efterhånden kommet ned på tre ture i hver retning dagligt, og selv med dette beskedne antal ture havde man 3000-4000 rejsende om måneden.

Da der var tale om en »ny« strækning, var genoptagelse af persontrafikken ikke så lige til. DSB havde ingen trækkraft eller personvogne stationeret i Middelfart, og man havde heller intet personale på stedet, som kunne køre tog. Derimod havde OMB et maskindepot i Middelfart, hvor der var stationeret en lokomotivfører og to motorvognsførere og af materiel en dieselmotorvogn og en generatormotorvogn - hver med ca. 75 pladser.

DSB spurgte derfor OMB, om privatbanen kunne bestride togkørslen på Stribbanen med fire tog i hver retning eller en årlig kørsel på ca. 17.000 km. Selv om man ved en mindre køreplanjustering kunne få en af motorvognene frigjort til kørslen, var man ikke særlig begejstret ved OMB. Man var i det hele taget ikke meget for at bruge den pågældende generatorvogn, da den var besværlig at have med at gøre og i øvrigt stod i reserve for dieselmotorvognen. Da kørslen til Strib også skulle bæres af OMB's knappe tildeling af generatorbrænde, forlangte banens driftsbestyrer 200 kr. om dagen af DSB for at bestride kørslen. Herefter havde han nok ikke regnet med at høre mere om den sag!

Genåbningen - 15. januar 1944

Pressen fik i mellemtiden nys om forhandlingerne, og OMB's ledelse fik læst og påskrevet for de ublu krav. Den 29. december lykkedes det trafikchef Terkelsen at få presset driftsbestyrer P. Hansen ned på 150 kr. om dagen, hvorefter der kunne skrives kontrakt den 6. januar 1944 med begyndelse af kørslen den 15. januar.

Kørslen blev udført efter en instruks udarbejdet af DSBs 2. Distrikt. Mellem Middelfart gl. og ny station skulle al kørsel foregå som rangering med ledsagelse af en portør fra Middelfart station. På den øvrige strækning var maksimalhastigheden 50 km/h, hvilket nok så meget var et udtryk for motorvognens formåen. Foruden Middelfart station (gammel km 77,5) og Strib trinbræt (gl. km 83,1) var der anlagt trinbrætter ved Skovsvinget (gl. km 80,0) og Rubæk Banke (gl. km 81,9). Alle trinbrætter var anlagt med en ensidig perron på banens højre side (østsiden).

Fra banens »gen«-åbning var der postbefordring med togene, men i øvrigt var der tarif- og takstmæssigt tale om en rutebil på skinner. Billetter og klippekort solgtes af mo-

15 A

Md-Sb
Sb-Md

Middelfart—Strib.

km fra Middelfart	Faldtal	Stigningsbogstav		Indkørselshast. i km til Vigespor	M 161 M. An.	M 161 M. Af.	M 1161 M. An.	M 1161 M. Af.	M 163 M. An.	M 163 M. Af.	M 165 M. An.	M 165 M. Af.	M 1165 M. An.	M 1165 M. Af.	M 167 M An.	M 167 M Af.	M 1167 M. An.	M 1167 M. Af.
—	6	A	Middelfart	—	—	8 25	—	9 35	—	12 50	—	17 00	—	19 24	—	20 50	—	22 00
5,9			Strib T....	30	8 43	—	9 53	—	13 08	—	17 18	—	19 42	—	21 08	—	22 18	—
Toget er:					Motortog		Motortog		Motortog		Motortog		Motortog		Motortog		Motortog	
Største tilladte Hast. km i Timen:					50		50		50		50		50		50		50	
Løber:					Daglig		S		Daglig		Hv		S		Søgne Fredage og Lørdage		Dagl. undt. søgne Fred. og Lørdage	

Strib — Middelfart.

km fra Strib	Faldtal	Stigningsbogstav		Indkørselshast. i km til Vigespor	M 162 M. An.	M 162 M. Af.	M 1162 M An.	M 1162 M Af.	M 164 M. An.	M 164 M. Af.	M 166 M. An.	M 166 M. Af.	M 1166 M. An.	M 1166 M. Af.	M 168 M. An.	M 168 M. Af.	M 1168 M. An.	M 1168 M. Af.
—	3	A	Strib T....	—	—	8 52	—	10 12	—	13 18	—	17 28	—	19 52	—	21 13	—	22 23
5,9			Middelfart	30	9 10	—	10 30	—	13 36	—	17 46	—	20 10	—	21 31	—	22 41	—
Toget er					Motortog		Motortog		Motortog		Motortog		Motortog		Motortog		Motortog	
Største tilladte Hast. km i Timen:					50		50		50		50		50		50		50	
Løber:					Daglig		S		Daglig		Hv		S		Søgne Fredage og Lørdage		Dagl. undt. søgne Fred. og Lørdage	

Anm. 1. Togene standser endvidere ved Skovsvinget og Rubæk Banke, naar der er rejsende at optage eller afsætte.
2. Strækningnn er forsynet med 45 og 37 kg Skinner og er delvis uindhegnet. Den største tilladte Hastighed paa Strækningen er 50 km/T. Største tilladte Akseltryk er 16 t og Metervægt 3,4 t. Samtlige Loko og Motorvogne maa befare Strækningen.
Kørselen foregaar i øvrigt efter en af Distriktet udstedt Instruks.

DSB tjenestekøreplan gyldig fra 15. januar 1944.

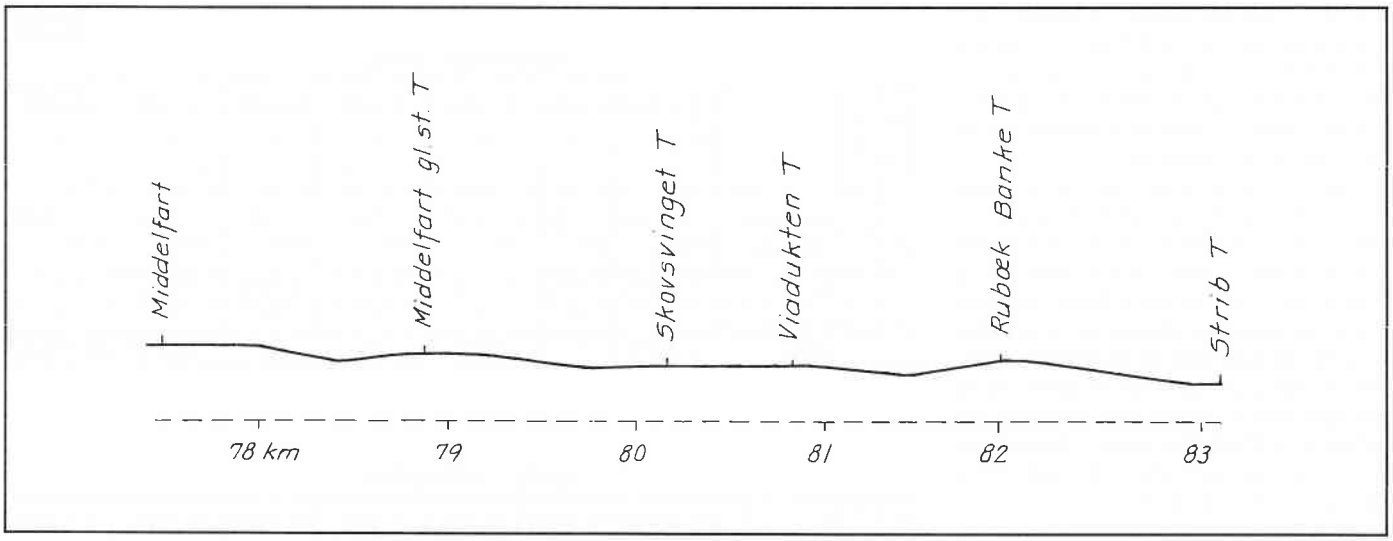
Nordvestfyenske Jernbane.

Form. Nr. 84 b
F.S.B.5:22845.43

Motortog-Rapport
for
Middelfart—Strib
den 15/7 1944

Motorvogn Nr.	Undervogn Nr.	Motorvognsfører
1	2	

Nordvestfyenske Jernbane - motortogsrapport for Middelfart-Strib.



Længdeprofil af Stribbanen 1947 med standsningsstederne markeret. Kilometerangivelserne er med udgangspunkt i Nyborg før baneforlægningen i 1935. Længder 1:40000, højder 1:2000.

torvognsføreren, der også fungerede som togfører. Allerede fra 1. februar 1944 medfulgte en DSB-medarbejder visse tog som billettør.

I kontrakten med OMB havde DSB fået indsat en bestemmelse om, at persontogene også kunne medtage enkelte godsvogne, selv om man også opretholdt rangerkørslen med godsvogne. I de første fire måneder af 1945 befordrede OMB-togene således 54 vogne til og fra Strib. Heraf var 20 tomme, seks læsset med kul, fire med kartofler og 14 med gods til den tyske værnemagt (kul, briketter og grus).

Til kørslen anvendtes som regel privatbenens generatormotorvogne (OMB M 1 og 2 bygget af Scandia 1926) eller »søsterbanen« OKMJ's M 1, men ind imellem har OMB's dieselmotorvogne (OMB M 3 og 4 bygget af Triangel/Scandia 1932) sikkert også været brugt på banen.

Indtil 1. februar 1945 kørte der på banen fire tog i hver retning på hverdage og fem på søn- og helligdage. Denne kørsel blev nu indskrænket til kun to tog i hver retning og kun på hverdage som følge af den kritiske brændselssituation. Stribbanen delte her skæbne med landets øvrige baner. Fra slutningen af februar til slutningen af juni kørtes principielt efter denne køreplan, men driften var dog af og til helt indstillet på grund af de urolige forhold. Som følge af den indskrænkede kørsel blev betalingen til OMB nedsat til 125 kr. pr. dag.

DSB overtager trafikken

Fra 30. september 1945 indførtes atter den gamle fire-togs køreplan, ligesom søndagskørslen blev genoptaget. Men på dette tidspunkt havde DSB opsagt overenskomsten med OMB til udløb den 12. oktober, fra hvilken dato statsbanerne selv overtog trafikeringen af banen.

DSB kunne nu disponere over så meget dieselolie, at man kunne indsætte en dieselmotorvogn litra MR, som havde hjemsted i Fredericia. Herfra udgik den om morgenen og sluttede om aftenen, og også midt på dagen var vognen en tur i Fredericia. Ellers kørte den pendulfart mellem Middelfart og Strib, hvor togantallet blev fordoblet til otte i hver retning.

Med køreplansskiftet den 3. juni 1946 fik den offentlige trafik atter tildelinger af benzin, og DSB kunne nu indsætte benzinmotorvognene litra MF på Stribbanen. Da der ikke var drejeskive i Strib, kørte de enkeltrettede MF'ere altid sammenkoblede to og to. Benzinvognene var langt bedre egnede til de små lokaltog med hyppige standsninger end de store tunge MR-vogne. DSB kunne derfor ved MF-vognenes indsættelse åbne to nye trinbrætter: Middelfart gl. station (gl. km 78,9) og Viadukten (gl. km 80,8).

MF-vognene havde ikke samme behov for at besøge Fredericia for eftersyn og brændstofpåfyldning som MR-vognene, så persontogskørslen med Stribtogene på strækningen Middelfart-Fredericia blev indstillet. Til gengæld blev toggangen på Strib banen udvidet til ni tog i hver retning på hverdage og ti på søn- og helligdage. Endvidere kørtes nu på hverdage to sene dobbeltture med rutebil.

Efterhånden blev tildelingerne af gummi og brændstof til rutebilerne så store, at DSB atter kunne indføre bildrift mellem Middelfart og Strib, og fra køreplanskiftet den 8. juni 1947 blev persontogskørslen på banen nedlagt for anden gang. Godstrafikken fortsatte uændret under de samme former som siden 1935. I driftsåret 1946-47 transporteredes til og fra Strib 497 t stykgods og 1840 t vognladningsgods. Den samlede indtægt for DSB udgjorde ca. 32.000 kr. I 1949 blev stykgodset overført til landevejstransport, ligesom det var tilfældet for de øvrige landstationer på den fynske hovedbane. Efterhånden forsvandt de fleste vognladningsgodstransporter også, undtaget til en eneste kunde, firmaet »El-Tin«, der havde installeret sig på det tidligere stationsareal i Strib, og som forarbejdede skrot og blik, som firmaet modtog i jernbanevogne eller med skib. I begyndelsen af 1970'erne lå godstransporterne til og fra Strib på ca. 2.000 t om året, eller stort set det samme

Rangering på Strib »station« 21. februar 1990. (L. Viinholt-Nielsen).

MH 340 med tomme godsvogne syd for Strib 21. februar 1990. (L. Viinholt-Nielsen).

som under og lige efter Anden Verdenskrig. Men omkring 1980 skete der en stigning, hvorved mængden godt og vel fordobledes.

Sporudskiftning - eller...?

Netop i 1980 foretog DSB en almindelig gennemgang af godsbanerne med henblik på en eventuel nedlæggelse af nogle af disse. Trafikplanlægningskontoret beregnede ved den lejlighed, at sporet på banen i løbet af få år skulle udskiftes til et beløb på 2,4 millioner kr., hvilket var ensbetydende med banens visse død. To måneder efter havde samme kontor fundet ud af, at de tre km nærmest Middelfart kunne bruges endnu 15 år uden synderlige vedligeholdelsesomkostninger. De sidste tre km kunne for 225.000 kr. sættes i stand og herefter anvendes uden vedligeholdelse i 20 år! Da den årlige fragtindtægt var steget til 700.000 kr., blev sporforstærkningen sat i værk, men i øvrigt løb hele undersøgelsen af godsbanerne ud i sandet.

Det gjorde den undersøgelse, der fandt sted i 1986, til gengæld ikke. Der blev for alle godsbaner opstillet driftsbudgetter - således også for Stribbanen. Godsmængden var i 1985 vokset til 7.251 t med en fragtindtægt for DSB på ca. 862.000 kr. Udgiften til selve strækningens drift og vedligeholdelse blev anslået til 184.000 kr. om året, hvorved bidraget til de andre DSB-strækninger blev 678.000 kr. Dette bidrag ville bortfalde, hvis strækningen blev nedlagt, og det kunne slet ikke opvejs af besparelser på de resterende strækninger. Stribbanen fik derfor lov til at være i fred, medens tre godsbaner - Brande-Hjøllund, Slagelse-Sandved og Korinth-Fåborg - måtte lade livet.

Trafikeringen af Middelfart-Strib strækningen skete indtil 1969 med rangerlokomotiv fra Fredericia - før 1961-62 som regel F-maskine, fra dette tidspunkt MH-rangerlokomotiv. Fra 1969 blev kørslen foretaget af Middelfart stations Ardelt-traktor, men fra 3. juni 1984 anvendes atter en MH'er fra Fredericia. Ligeledes fra 1894 blev kørslen indskrænket til mandage, onsdage og fredage, hvis der vel at mærke er vogne!

Endnu kører Stribtogene den kønne tur langs Lillebælt - helt afhængige af en enkelt kunde. Svigter denne, er banens dage talte, men fortsætter jernbanetransporterne til El-Tin, vil banen sikkert bestå mange år endnu. □

Kilder:
Danske Statsbaner: Driftsberetninger, maskinløbsplaner og tjenestekøreplaner. Arkivmateriale fra tidligere Driftsområde Odense.
S. A. Guldvang: Danmarks Jernbaner. Hvornår var det nu det var? (utrykt).
Nordvestfyenske Jernbane (OMB): Journalsag La 211-Stribkørslen (Landsarkivet for Fyn).

MH med tomme godsvogne under den nye Lillebæltsbro (motorvejsbroen) 21. februar 1990. (L. Viinholt-Nielsen).

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Privatbanerne og udland

MY 1156 med godstog, bl.a. kørekranen, ved Randers 20. april 1990. Foto: Jan Forslund.

DSB

Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 30. juni 1991 rådede DSB over følgende antal trækkraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. marts 1991 i parantes):

1. Elektriske lokomotiver (25 kv 50 hz):		
1.1 Toglokomotiver	10	(10)
2. Motormateriel:		
2.1 Toglokomotiver	169	(169)
2.2 Rangerlokomotiver	101	(101)
2.3 Traktorer	40	(40)
2.4 Motorvogne	285	(247)
2.5 Bivogne	47	(28)
3. Elektrisk materiel:		
3.1 Motorvogne	299	(299)
3.2 Bivogne	299	(299)
4. Persontogsmateriel:		
4.1 Siddevogne	655	(655)
4.2 Liggevogne	25	(25)
4.3 Sovevogne	17	(17)
4.4 Specialvogne	6	(6)
4.5 Rejsegodsvogne	1	(1)
4.6 Privatejede vogne	14	(14)
5. Godstogsmateriel m.v.:		
5.1 Lukkede godsvogne	2.701	(2.715)
5.2 Åbne godsvogne	1.608	(1.531)
5.3 Tjeneste- og tjenestegodsvogne	1.288	(1.288)
5.4 Privatejede vogne	362	(371)

I perioden er bl.a. tilgået driften 19 stk. MF-togsæt: *MFA/FF/MFB 5024/5424/5224-5029/5429/5229, 5031/5431/5231-5043/5443/5243.*

*

I forbindelse med K91 er der foretaget følgende omlitreringer og -nummeringer, jf. »jernbanen«, nr. 2/91 - side 48:

3 stk. A (RIC) 18-80 005-007 til *Ba (RIC) 28-70 005-007,*
13 stk. A 61-88 008-020 til *Ba 28-76 008-020,*
4 stk. A 61-88 021-024 til *Ba-x 28-76 021-024,*
8 stk. AB (RIC) 39-80 000-004, 006-008 til *Bab (RIC) 29-70 000-004, 006-008,*
3 stk. Bk 85-83 041-043 til *Bk-x 85-83 041-043,*
2 stk. Afm 10-74 000-001 til *Bafm 20-74 000-001*
2 stk. Cfm 84-74 200-201 til *ABfm 84-74 200-201*
3 stk. Ckm (RIC) 89-90 601-603 til *WRm (RIC) 88-90 601-603.*

Underlitra »-v« på Bn-vogne angiver fremover, at vognen er renoveret. På vogne af litra Bn-n slettes underlitra »-n« efterhånden. De nævnte underlitra har altså ikke længere relation til vedligeholdelsesdepoterne i Nykøbing F. og Kalundborg.

Nyt om MF-togsæt

To af de senest leverede IC/3-togsæt kører for tiden som et forsøg rundt med nyindrettede saloner: Der er foretaget bedre adskillelse mellem de enkelte moduler. Adskillelsen er sket ved, at de metalgitre, som ellers er mellem rygere og ikke-rygere, er skiftet ud med gennemsigtig, tæt plexiglas. Det betyder også, at færre lyde trænger igennem.

Alle stole er fastgjort i gulvet, og siddegrupperne med to pladser er ændret, så nu kun to er over for hinanden med bord imellem. På bordet er sideklapper, bordlampe og strømforsyning til PC'er. På de øvrige pladser har passageren ingen over for sig og kan derfor sidde ugeneret.
Siddegrupperne med tre og fire pladser er også forsynet med borde med sideklapper, lampe og strømforsyning samt ryghængt klapbord af samme type som i hvileområdet.

Togpersonalet har udleveret spørgeskemaer til passagererne for at få vurderet deres reaktion på ændringerne, og på baggrund af svarene vurdere, om alle saloner skal nyindrettes.

Faste anlæg

Bro for lav

DSB kom endnu en gang i søgelyset i august, da aviser og radio kunne meddele, at en bro på den kommende omfartsbane Snoghøj-Taulov viste sig at være for lav. Inden entreprenørfirmaet Jord & Beton, Kolding afleverede anlægget ved Skærbækvej nær Taulov, konstaterede DSB, at broen ikke havde den krævede højde af hensyn til den fremtidige elektrificering. Der manglede mellem 3 og 11 cm, men problemet klares ved en mindre ændring af køreledningsanlægget under broen til en udgift på ca. 25.000 kr.

DSB mener, at der er tale om en entreprenørfejl, og har derfor tilbageholdt en del af det beløb, som firmaet skal have udbetalt. Årsagen til fejlen søges nu klarlagt. Muligvis skyldes miseren en sætning i brofundamentet på grund af særlige forhold i forbindelse med etablering af en midlertidig bro på stedet.

FAF har stadig Ucs-beholdervogne uden nummer og blot med et bogstav. Her på »den store« af øerne, i Svendborg, 21. februar 1991. Foto: John Hansen.

Overkørsler på Fyn fjernes

DSB er nu så langt fremme med forberedelserne til at fjerne jernbaneoverkørslerne på Fyn, at de første arbejder med at bygge over- eller underføringer ved krydsningen mellem jernbane og vej kan sættes i gang. I første omgang holdes licitation over de anlæg, som skal udføres i Ullerslev og Langeskov mellem Nyborg og Odense. I løbet af efteråret bliver der foretaget besigtigelse af anlæggene vest for Odense, i Holmstrup, Skalbjerg og Bred, og til sidst følger Gelsted og Kavslunde.

I alle tilfælde vil der på det sted, hvor overkørslen i dag findes, blive bygget en stitunnel af hensyn til fodgængere og cyklister, og den nye vej over eller under banen vil blive anlagt et stykke derfra. I nogle af byerne mellem Odense og Middelfart drøftes det stadig, hvor det kommende bro- eller tunnelanlæg bedst kan placeres.

De syv overkørsler på Fyn er i dag de eneste, der er tilbage på strækningen København-Århus. Begrundelsen for at investere i alt 90 mio. kr. i at afskaffe dem er ikke kun, at DSB sætter hastigheden op. Den øgede togtrafik betyder også gener for vejtrafikken, fordi bommene er nede stadig flere gange i løbet af et døgn.

Samtlige anlæg vil være klar i efteråret 1994.

Elektrificeringen fortsætter

Elektrificeringen vest for Odense kunne gå i gang igen i september, da finansudvalget efter ferien godkendte et aktstykke og dermed frigav pengene til arbejdet. DSB havde allerede bevilling til at starte projektering dels af elektrificeringen Odense-Padborg og dels af 2. spor mellem Vamdrup og Padborg.

Finansminister Henning Dyremose har offentliggjort regeringens planer om at bruge indtægter fra privatisering til investeringer, som skal skaffe beskæftigelse til 10.000. Blandt de offentlige anlægsprojekter, som regeringen vil fremme, er elektrificeringen Odense-Padborg og etableringen af lufthavnsbanen fra København til Kastrup.

Trafik og administration

Ingen lyntog i K92

Det bliver ikke i 1992, DSB lancerer et nyt lyntogssystem baseret på 180 km/h. DSB kan ikke nå at indbygge ATC (automatisk togkontrol) på tilstrækkelig mange IC/3-togsæt, ligesom der også skal arbejdes mere på god passagerkomfort ved 180 km/h.

Der kan ikke blive tale om at etablere et lyntogssystem baseret på 140 km/h. Tidsgevinsten - først og fremmest ved kun at stoppe i København, Høje Taastrup, Odense, Vejle og Århus - bliver simpelt hen for lille i forhold til *IC*-togene.

Det bliver heller ikke i 1992, at DSB indsætter IC/3-togsæt mellem København og Hamburg. Det tungeste argument for direktionen er, at DSB har hårdt brug for samtlige inden for landets grænser. Mange forbindelser skal styrkes med ekstra togsæt. Der er også økonomi i sagen. Det koster tre togsæt plus installationer, alt i alt ca. 80 mio. kr. IC/3-togsæt til Hamburg indgår dog stadig i DSBs strategi for de kommende år.

En bro på den ny Snoghøj-Taulov bane viste sig i august for lav. Da Mogens Duus fotograferede 22. februar 1991, var traceen allerede stort set klar.

Helsingør har i den senere tid været en stor byggeplads - men i november skulle alt være klar. Foto fra Helsingør i juni af Jan Forslund.

Tog indstillet

For at styrke den kollektive trafik blev der i K91 på Odense-Svendborg banen indsat ekstratog i eftermiddagstimerne med kun få stop undervejs for dermed at supplere de faste timetog. Umiddelbart var det en god idé, men praksis har vist noget andet. Disse tog var ofte ramt af forsinkelser, fordi der med den tætte toggang tabes tid på krydsningsstationerne, når der som her er tale om en radiodirigeret trafikafvikling.

DSB tog konsekvensen heraf ved at fjerne togene med afgang fra Odense kl. 14.01 og fra Svendborg kl. 14.13. Det skete med virkning allerede fra den 15. juli, og disse tog kom heller ikke med i vinterkøreplanen. Dermed skulle der være sikret en mere rettidig trafik i eftermiddagstimerne.

Sidebaner i søgelyset

DSBs sidebaner har ofte været i søgelyset, men de tider er forbi, da bagtanken var at få dem nedlagt. Tværtimod er målet nu at sikre deres overlevelse. Men forudsætningen er, at der sker en rationalisering, uden at kvaliteten forringes. Den skulle endda helst blive bedre, f.eks. ved at øge hastigheden fra de nuværende 75 km/h til 100 km/h, sådan som det allerede er sket visse steder på strækningen Bramming-Tønder. Når sidebanerne er kommet under behandling, skyldes det betingelserne i den fire-årige politiske rammeaftale for DSB. I et projekt, »Sidebaner, forenklet drift«, er følgende fem strækninger blevet analyseret: Odense-Svendborg, Bramming-Tønder, Tinglev-Sønderborg, Århus-Grenå og Struer-Thisted. Som et af forslagene til forenklet drift peges der i projektets rapport på indførelse af billetautomater i tog og dermed færre udgifter til togpersonale. Der regnes også med færre bemandede stationer, de tilbageværende skal fungere som servicecentre.

Strækningen Bramming-Tønder er udpeget som pilotprojekt. Der er allerede sket en ændring gennem indførelse af radiodirigeret trafikafvikling, som vinder indpas på stadig flere sidebaner. Den form for trafikafvikling kommer også på strækningerne Tinglev-Sønderborg og Struer-Thisted på samme måde, som det allerede er sket på Odense-Svendborgbanen og Århus Nærbane.

Nødplanen skrumper

Deutsche Bundesbahn gav i 11. time DSB lov til at køre på tysk strækning til Flensburg. Tilladelsen kom fredag aften, og allerede søndag den 23. juni kørte det første IC/3-togsæt til Flensburg. (Rettelse af ukorrekt information i »jernbanen«, nr. 3/91 - side 105).

Dermed var etableret daglig direkte *IC*-forbindelse til/fra såvel Sønderborg som Flensburg. Den 7. juli kunne de to næste IC/3-togsæt sættes ind København-Esbjerg. Kommende køreklare IC/3-togsæt indsattes mellem Fredericia og Esbjerg/Sønderborg/Flensburg. Det betød, at en del passagerer til Syd- og Sønderjylland fortsat skulle skifte tog i Fredericia, men i mange tilfælde over til et andet IC/3-tog. Det var ingen optimal løsning, men DSB havde ikke lokomotivførere til at køre alle direkte *IC*-forbindelser, så længe 1. og 2. serie togsæt ikke kunne køre sammen. Alle 23 sæt af 1. serie var nulstillet den 29. september - ved overgang til vinterkøreplan.

Nulstillingen skete i samarbejde mellem DSBs materieltjeneste og ABB Scandia, der kunne nulstille 2-3 togsæt pr. uge.

S-togsdriften / sommer 1991

Det ene uheld efter det andet gjorde, at S-togsdriften - eller måske nærmere, mangel på samme i perioder - blev samtalemne i sommer månederne.

Juli måneds række af begivenheder indledtes med kørerledningsnedfald ved Sorgenfri den 3. juli. Samme dag var et GEC-tog nedbrudt i 1 1/2 time på Vesterport station.

5. juli afsporedes et S-tog ved Lyngby på grund af en såkaldt solkurve; den pludselige sommerhede havde fået skinnerne til at udvide sig. Da heden fortsatte, var de føl-

Begrebet »total-reklame« har nu også holdt sit indtog på S-togene - måske er man blevet vænnet til, at de IKKE er røde allesammen gennem de senere års intense grafitti? »Nikoline« er her første eksempel på total-reklame. Senere forventes op til 15 to-vogns sæt at blive »reklame-bærende«. Reklamen er ikke malet på - det er klæbende plastfilm. M.h.t. til togsættets nummer henviser vi til »nummer-mændene« - litra og nummer er blevet effektivt »skjult« på den normale plads midt på vognen!

gende 3 dage præget af drastiske hastighedsnedsættelser for at imødegå risiko for solkurver.

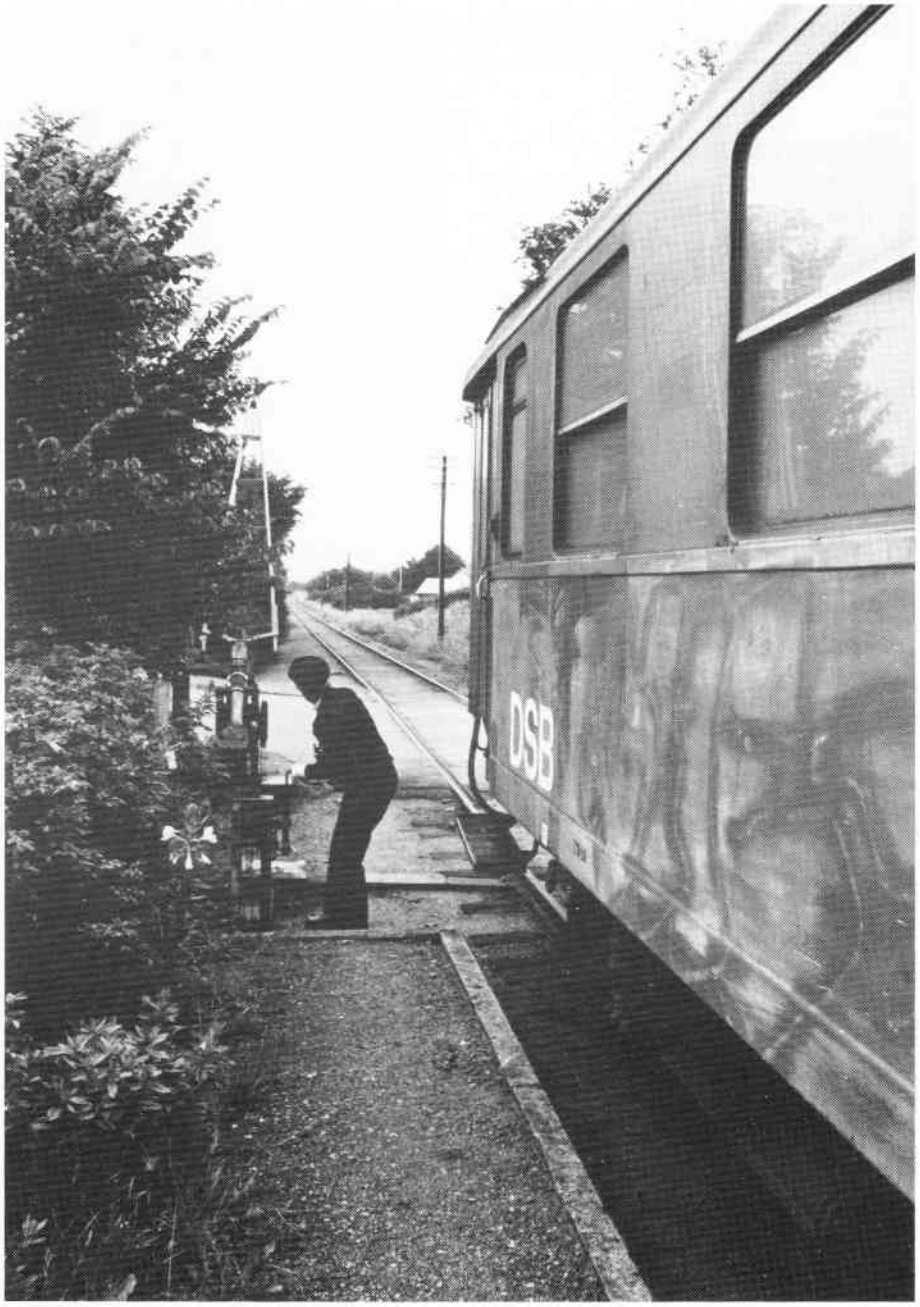
Den 23. juli om aftenen udbrød der brand i en relæhytte ved Enghave. Begivenheden afstedkom naturligvis store forsinkelser og mange aflysninger.

På månedens sidste dag, den 31. juli om morgenen, blev køreledningerne i begge retninger revet ned på Gentofte station. Kl. 9.15 blev en køreledning revet ned på Hellerup station. Disse begivenheder betød, at der ingen S-togstrafik var på strækningen Hellerup-Lyngby i tidsrummet 8.45-17.30. Passagererne blev fragtet frem og tilbage i busser.

Den 19. august kørte et B-tog på vej mod Holte op bag i et C-tog på vej mod Klampenborg. Ulykken skete, netop da C-toget afgik fra Dybbølsbro. En 25-årig mandlig passager blev dræbt og ca. 40 kom til skade.

Ulykken er den alvorligste på S-banen siden 1973, hvor 2 blev dræbt og 20 kvæstet, da et holdende S-tog mellem Nørreport og Østerport blev påkørt bagfra af et andet S-tog. Ulykken med dødsofre hører til sjældenheder på S-banen. Inden for de sidste 20 år har 4 mennesker mistet livet som passagerer i S-tog. Dette skal ses i sammenhæng med, at der alene i 1990 blev foretaget næsten 100 mio. rejser i S-tog svarende til mere end 350.000 togafgange eller 12,6 mio. togkilometer.

Ulykken skete på den strækning, hvor HKT-anlægget (automatisk togkontrol) er ude af drift efter den nævnte brand natten til den 24. juli ved Enghave station. S-togsførerne kører på ydre signaler, idet det samlede anlæg inkl. HKT Valby-København H. først er retableret med udgangen af oktober.



En Bg-vogn i plantog og håndbetjente bomme er stadig i 1991 hverdag på DSB. Hvis nogen skulle være i tvivl om hvor, kan vi afsløre, at Mogens Duus fotograferede »et sted« mellem Tommerup og Assens.

DSBs styreform

DSBs styreform er - især efter at den politiske rammeaftale blev indgået i 1990 - enkel, effektiv og indeholder betydelige styrker. Styreformen står sig godt internationalt. Det konkluderer konsulentfirmaet McKinsey i sin analyse af DSBs overordnede styreform. Undersøgelsen blev startet i oktober 1990 og blev offentliggjort i august.

Analysen slår fast, at DSBs drift og infrastruktur ikke bør adskilles i to selvstændige virksomheder, som tilfældet har været i Sverige. Men der er behov for større regnskabsmæssig gennemskuelighed. DSB er i gang med dette. EF kræver en opdeling fra 1993. Nye EF-regler, som blev vedtaget den 20. juni, respekterer det danske synspunkt, at infrastruktur og selve jernbanedriften hører tæt sammen.

McKinsey peger også på, at ikke-kerneaktiviteter kan overvejes organiseret i aktieselskaber. I forbindelse med den næste rammeaftale er det efter McKinseys opfattelse naturligt at overveje, om DSBs rejsebureauer, rutebilerne og måske endda gods skal skilles ud. Det vil afhænge af forretningsmæssige og politiske vurderinger. Undersøgelsen har kostet syv mio. kr. og rummer en række vigtige analyser, som skal bruges internt i DSB og i opfølgningen af EFs forslag om liberalisering af jernbaneområdet. DSB har på flere områder presset på for de ideer, EF lægger op til. Det gælder f.eks. hel-godstoget *Grand Danois* til Paris samt planer om fælles nordiske heltog til andre europæiske storbyer.

Foredragsrække

Foreningens medlem, Hans True, afholder igen i vinter en foredragsrække i Københavns Kommunes Aftenskole. Nærmere oplysning kan fås ved henvendelse til Aftenskolen, tlf. 31 21 31 31.

I denne vinter består rækken af lysbilled- og filmforedrag under fællestitlen »Træk af Jernbanernes Udvikling i de sidste 30 år«. Foredragene holdes følgende tirsdage kl. 19.30 - 21.45; 29.10; 5.11; 12.11 og 19.11-1991 samt 7.1; 21.1; 28.1 og 4.2-1992.

Færgenyt

Lidt overfartsstatistik

De mange problemer med »Ask« og »Urd« kan tydeligt ses i DSBs færgestatistik for første halvår af 1991. Kattegat-overfarten mangler ca. 20 procent passagerer, biler og lastbiler i forhold til første halvår af 1990. Alene for juni er passagertallet og bil-overførsler faldet til 35 procent af 1990-niveauet, medens overfarten har holdt fast i 59 procent af lastbilerne.

Trods savnet i en lang periode af færgen »Dronning Margrethe II« har Rødby-Puttgarden fremgang over hele linien og navnlig for lastbiler. Vognmænd har i stort omfang forladt den privatejede Gedser-Rostock overfart, som til gengæld har taget lastbilkunder fra DSBs overfart Gedser-Warnemünde.

Halsskov-Knudshoved overfarten har stort set haft samme antal kunder - dog lidt flere personbiler - end i 1990.

Helsingør-Helsingborg har mistet lastbiler, efter at den del vognmænd er flyttet til den private rute Tuborg-Landskrona, som kan tilbyde meget lave takster. Vognmændene er desuden utilfredse med, at DSB og SFL går i samarbejde og i følge dem får nærmest monopol på Øresund. Helsingør-Helsingborg har »vundet« personbiler.

»Ø-overfarterne« har klaret sig godt. Kalundborg-Samsø, Bøjden-Fynshav og Esbjerg-Fanø har fremgang over hele linien. Fremstødet for Bøjden-Fynshav har givet bonus, og ruten har bl.a. haft 11 procents fremgang for lastbiler.

»Ask« og »Urd«

DSB afleverede den 13. august en redegørelse til Folketingets trafikudvalg og finansudvalg om indsættelsen af færgerne »Ask« og »Urd«.

- DSBs samlede fremstilling af hele begivenhedsforløbet giver mulighed for at foretage en kvalificeret vurdering af dispositionerne i forbindelse med færgeskiftet. Redegørelsen skjuler ikke, at DSB på nogle punkter har været for optimistisk, men den beskriver også baggrunden for de skøn, der er udøvet undervejs.

Af redegørelsen fremgår det blandt andet:

- at DSB chartrede de to skibe hos Blaesbjerg Marine A/S for cirka 60 mio. kr. - knap 20 mio. kr. under rederiet Mercandias tilbud. Dertil kommer, at DSB har forkøbsret til »Ask« og »Urd« til en pris 100 mio. kr. under prisen for Mercandia-skibene.
- at der oprindeligt var planlagt en indsejlingsperiode for »Ask« og »Urd« på knap tre måneder, men den periode svandt ind.

Dels var det nødvendigt med en ekstra udbudsrunde, dels kunne leveringen af hjælpemotorer ikke fremskyndes. Desuden blev arbejdet med indretning og sikkerhedsudstyr forsinket på værftet i Polen.

I dag er dette historie: På luftfoto'et er Helsingør begavet med godstog og HHGB-station på gadesiden. Til gengæld mangler Prinsesse-færgelejer m.v. Og om otte-ti år forandres billedet nok en gang, når Sverige og Danmark bliver landfaste længere sydpå.

At sommerens driftsproblemer på Kattegatruten skønnes at have påført DSB et ekstraordinært tab på 20 mio. kr. Den samlede økonomiske gevinst ved salget af »Peder Paars« og »Niels Klim« skønnes at udgøre 240 mio. kr., hvorfra skal trækkes udgifterne til øget tværskibskraft.

Meget tyder på, at de alvorligste problemer med færgerne »Ask« og »Urd« nu er overstået. DSB valgte dog fortsat at have en hjælpefærge til rådighed, og fra 23. juli var det »Knudshoved«. Som kunne undværes på Østrsøen, efter at »Dronning Margrethe II« blev afleveret fra Fredericia Værft oven på den store reparation efter forliset i marts.

Der skal foretages diverse arbejder på »Ask« og »Urd« for at gøre dem mere driftssikre. En handlingsplan er udarbejdet, dels på grundlag af firmaet Knud E. Hansens rapporter, dels ud fra DSBs egne erfaringer. I planerne indgår en forbedring af færgernes manøvreegenskaber i forbindelse med havneanløb. Som et led heri er der foretaget simuleringer på Skibsteknisk Laboratorium i Lyngby.

Flyvebåd på HH-overfarten

DSB satte mandag den 19. august en flyvebåd ind mellem Helsingør og Helsingborg. Flyvebåden klarer turen over sundet på 10 minutter og sejler ca. en gang i timen fra kl. 06 til kl. 18. Indsættelsen sker for at give landgangspassagerer mellem Helsingør og Helsingborg gode forbindelser, selv om Helsingborg Färjestation nu er lukket for landgangspassagerer. Passagerer over landgangen henvises til flyvebåden og til

DSBs to prinsessefærger, som fra den 19. august sejler på »Nya Knutpunkten« - den nye fællesterminal i Helsingborg.

Flyvebåden »Tranen«, der ejes af DSØ, fortsætter mellem Helsingør og Helsingborg foreløbig frem til den 4. november, hvor den nye fællesterminal i Helsingør tages i brug.

Nye bemandingsregler på HH

Bemandingen på den kommende nye færge »Tycho Brahe« på Helsingør-Helsingborg overfarten bliver tre navigatører, to maskinofficerer og to skibsassistenter. Foreløbig er der tale om en prøveperiode på seks måneder. Dermed har besætningsnævnet stadfæstet Søfartsstyrelsens bemandingsfastsættelse.

Besætningsnævnet består af repræsentanter for rederne og for de søfarendes organisationer. Nævnet fungerer som ankeinstans, når en af parterne er utilfreds med Søfartsstyrelsens afgørelse.

HH-færgen sættes i drift 4. november og får plads til 1.250 passagerer og 238 personbiler. I en række tilfælde, når der er mange biler og/eller passagerer, vil det være nødvendigt med forstærkning fra personale på land f.eks. til billetkontrol og til at vise bilister til rette.

ScandLines' ledelse

Ledelsen af det dansk-svenske selskab ScandLines, som fra 4. november står for Helsingør-Helsingborg overfarten, er på plads. Administrerende direktør bliver den 43-årige svensker Sven-Otto Grahn, der kommer fra en stilling som administrerende direktør i Athena AB, som er en del af industrigiganten Cardo. Desuden er udnævnt fire andre chefer, to fra DSB og to fra Swe-Ferry (Statens Järnväger-koncernen), som er ScandLines ejere: Kontorchef i DSBs rederidivisions økonomifunktion, Johan Blauenfeldt, er udnævnt til økonomichef, medens overfartschef Staunsbjerg Dueholm, Helsingør-Helsingborg overfarten, er udnævnt til trafikchef. Fra SFL kommer Gunnar Enefält og Jan Hernestam, som bliver henholdsvis passagerchef og fragtchef.

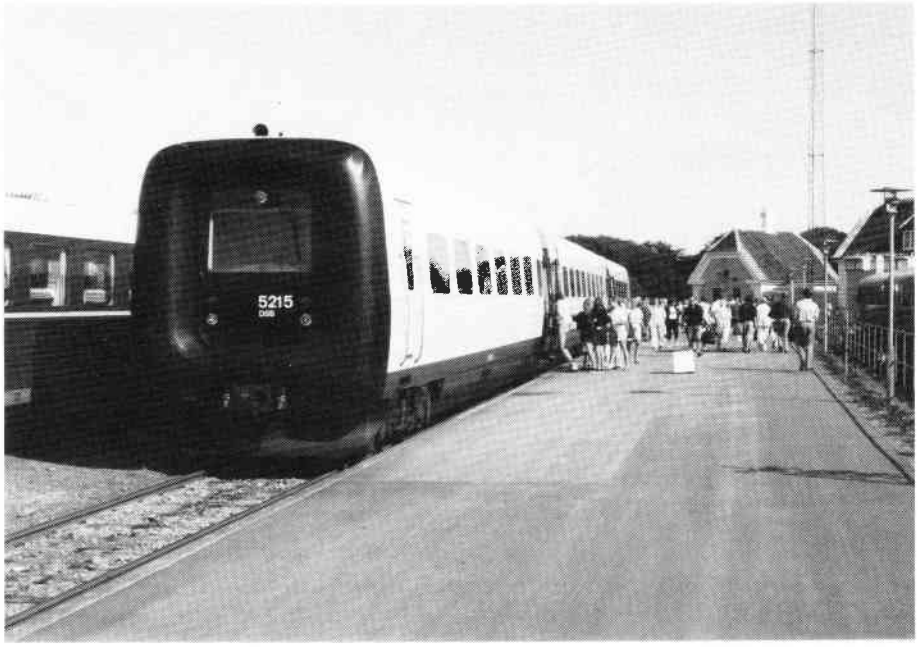
*

»DSB« og Færgenyt er redigeret af *Erik B. Jonsen* og *Jens Ole Christensen*

HUSK!

1992-kontingentet
på vedlagte girokort!

- læs mere bag i bladet...



IC/3 til Skagen har været velbenyttet i sommer. Flemming Jakielski fangede her MFA/B 5015/5215 på Skagen station 25. august.

Privatbanerne

Hads-Ning Herreders Jernbane

Motorvognen HHJ Ym 31 blev stærkt beskadiget ved en brand den 26. juli 1991. Branden opstod på grund af overgang i det elektriske system, da motorvognen henstod udenfor værkstedet i Odder. Pakrummet udbrændte, og alt indvendigt skal udskiftes på grund af røg- og varmeudvikling. Ym 31 er sendt til ABB Scandia i Randers for at blive repareret.

Odderbanen kan dårligt undvære et af sine Y-tog, og derfor har man hos Hjørring Privatbaner lejet HP Ym 34 og Ys 68 indtil Ym 31 vender tilbage til driften igen.

Skagensbanen

Som nævnt i Jernbanen nr. 4/91, s. 115 er godstrafikken på Skagensbanen stigende. Skagensbanens diesellokomotiv, SB M 5, som blev købt fra Aalborg-Hadsund Jernbane i 1969 har gennem de seneste par år vist tegn på slid, og derfor har banen set sig om efter muligheden for at erhverve endnu et diesellokomotiv, dels for at M 5 kan blive repareret og dels for at have to lokomotiver til rådighed, hvis man skal kunne gå ind i konkurrencen om at få tilført flere godstransporter til banen.

Fra Lollandsbanen har Skagensbanen overtaget diesellokomotivet LJ M 31, og det ankom til Skagen den 28. august 1991, hvor det straks er sat i drift.

LJ M 31, der ved SB vil blive litreret M 8, er bygget af Frichs A/S i Århus i 1952. I 1986 fik M 31 en ny 8-cylindret motor på 800 hk / 588 kW / 1000 omdr. til erstatning for de to oprindelige motorer hos Frichs i Århus. Det blev i øvrigt det hidtil sidste større arbejde på et lokomotiv, som Frichs har udført.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

»Bjergbanen«, som i 1991 trafikerede havnebanen med fem dobbeltture mandag-fredag i juni, juli og august, blev en større attraktion end forventet, idet der ialt blev gjort 8.700 enkeltrejser på banen. 1.200 personer benyttede VLTJs særlige turistbilletter, som omfattede en returbillet fra een af banens stationer til Lemvig, en tur med bjergbanen, en sejltur på Limfjoden samt en kop kaffe.

Arrangementerne er led i en kampagne for at profilere banen i lokalsamfundet, som er sat i værk efter ansættelsen af selskabets nye direktør, Knud Vigsø i oktober 1990.

I begyndelsen af 1991 valgtes banens nye elegante logo blandt 20 forslag. Det viser et orangerødt hjul (bane/bus) gennemskåret af to sorte skinnestrenge, og det symboliserer banen som en fremadrettet virksomhed. Logoet suppleret med navnet »Lemvigbanen« pryder nu banens bygninger, tog og tryksager. Til sidstnævnte hører nu bl.a. en fin lille informationsfolder, som i klart sprog og med enkelte farvefotos fortæller om banen, dens stationer samt den egn, den gennemløber.

Disse tiltag skaber sammen med det venlige personale, det velholdte materiel og de pæne stationer - navnlig Lemvig - indtrykket af et selskab, der har »forstået sin opgave«, og som burde være rustet til også at løse den.

*

Som led i bestræbelserne på at forskønne Lemvig station er »Denkmal«-lokomotivet VLTJ nr. 6 blevet malet i foråret 1991. Det var

OHJ-togene får nu endnu en gang forbedret grundlaget, banen kører på. Ole-Chr. M. Plum fotograferede krydsningen mellem tog 11, Ym 58/Yp 151/Ys 258 og tog 14, Ym 52/Ys 252, i Højby 29. maj 1991.

også i sidste øjeblik, hvis det ikke skulle ruste helt op; nu er det blevet slebet godt »i bund« (hvilket desværre betyder, at det nu helst skal beses på afstand), og opmalet. Maleren, hvis evner på ingen måde skal betvivles, har i den forbindelse taget sig nogle kunstneriske friheder, så lokomotivet nu fremstår mere dekorativt end autentisk...

Lokomotivets tilstand viser i øvrigt, at damplokomotiver ikke egner sig til udendørs opbevaring - navnlig ikke i Vestjyllands salte luft. Forhåbentlig finder man på et tispunkt noget andet, der kan pynte på stationspladsen, så nr. 6 kan komme inden døre et eller andet sted - allerbedst ville det selvfølgelig være, hvis kørslen med personførende tog (rangertræk) på havnebanen »Lemvig Bjergbane« blev en sådan succes, at man kunne sætte nr. 6 i stand og bruge det hertil (der er faktisk privatbaner i Tyskland og Østrig, der med held har prøvet noget tilsvarende), men det er tiden nok ikke til endnu...

Lars Henning Jensen

Odsherreds Jernbane

Lørdag den 7. september 1991 blev »Kulturtoget« indviet på Holbæk station. Ved indvielsen var de tre tidligere DSB-postvogne Dm 92-44-044, 052 og 53 samt HTJ Pbh 70 og OHJ Pbh 249 indpakket som en stor pakke med bånd og sløjfe. De fem vogne vil blive litreret som godsvogne under OHJ og HTJ, og numrene vil blive oplyst et senere nummer af tidsskriftet.

Ved indvielsen var der arrangeret udstilling af IC/3-tog samt OHJ DL 39, Mo 26, Mx 104 og værkstedets rangerlokomotiv »Skipper Skræk«.

*

Spormoderniseringen på OHJ begyndte den 5. august, og i år lægges der nyt spor på Tolsagerbakken mellem Asnæs og Grevinge, samt mellem Asnæs og Fårevejle. Hvis vejrforholdene tillader det, vil man også begynde på sporudskiftning mellem Fårevejle og Hørve.

Arbejdet foregår mandage-fredage i tidsrummet 8.00-14.00, hvor der etableres sporspærring mellem de to stationer, hvor arbejdet foregår, og togene erstattes af busser over denne strækning.

*

Privatbanerne redigeres af
Ole-Chr. M. Plum

Cykler med IC/3? Ingen sag, når blot de kører på en privatbane... Foto: Fl. Jakielski, 25. august i Skagen.

Udland

Norge

Rjukanbanen, den tilhørende færgeoverfart på Tinnsjøn og NSB-godsbanen Tinnoset-Notodden blev nedlagt med sidste driftsdag 4. juli 1991. Sporet, færgerne og div. anlæg bliver dog i første omgang liggende i venten på beslutning om evt. museum og museumsbane.

*

Sira-Flekkefjord strækningen i Sydnorge, der blev nedlagt 31. december 1990, er måske genåbnet som persontrafik-bane, når dette læses. Et privat firma, Continental Railways System A/S, har 20. juni fået koncession for persontrafik på banen frem til 1993, og de fire »dadelæsker«, BM 89.01, 02, 04 og 05, er lejet af NSB. Selskabet ønsker at starte trafikken snarest muligt.

*

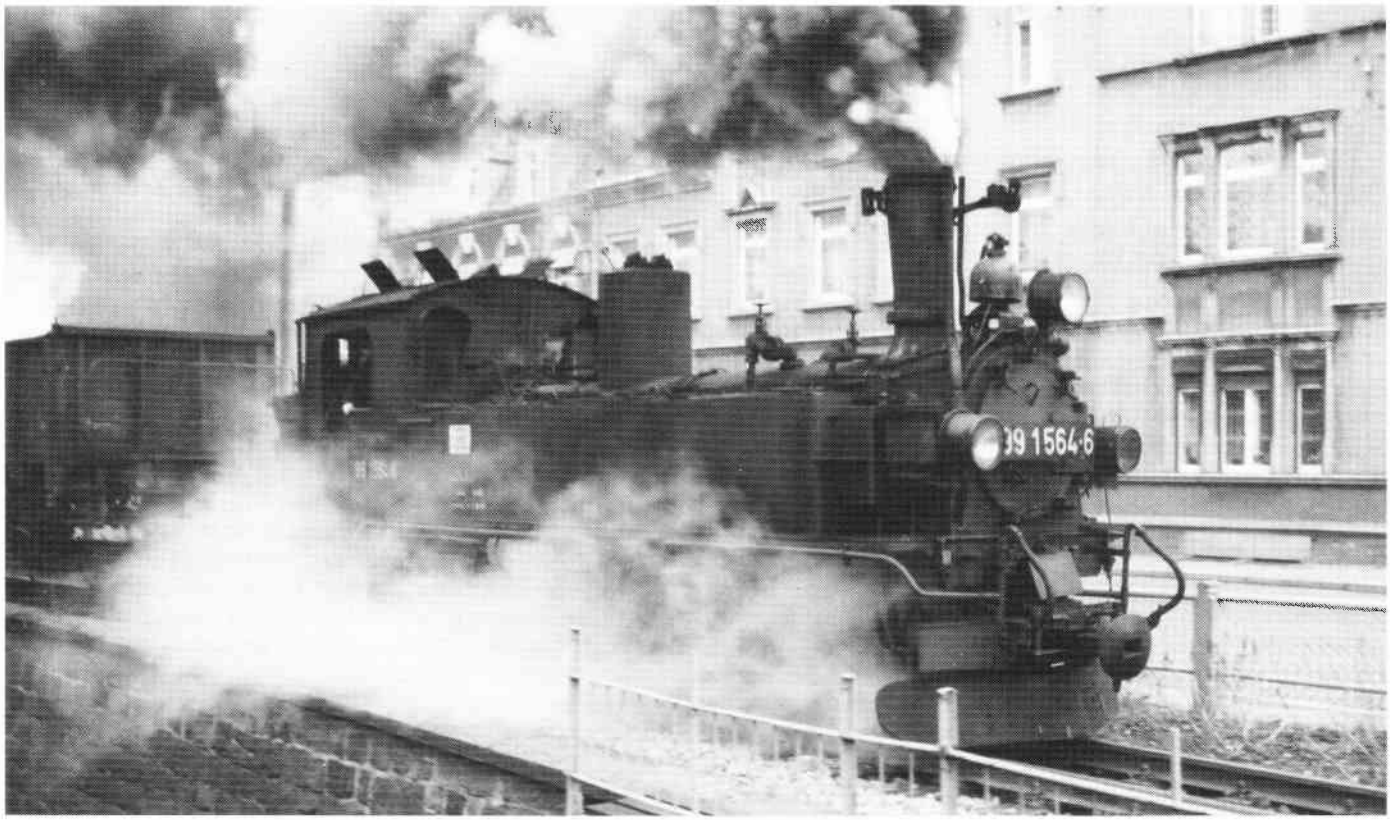
Den metersporede, el-drevne museumsbane Thamshavnsbanen sydvest for Trondhjem har fået lagt ca. 400 meter til den trafikerede strækning. Det er strækningen Fannrem-Mo Marked, der er kommet til nordpå - resten af strækningen til Thamshavn henligger med over-asfalterede overkørsler og (delvis) demonteret køreledningsanlæg.

Sverige

1991 blev et sørgeligt rekord-år, hvad angik nedlæggelse af jernbaner i Sverige. Persontrafikken på den nordlige del af Inlandsbanen, Östersund-Gällivare, ophørte 15. september, og resultatet af en »hurtig undersøgelse« om evt. muligheder for videreførelse med sommertrafik var ikke ved redaktionens slutning kommet til vor kendskab. Med 746 km på den nordlige del og 321 km på den sydlige del udgjorde Inlandsbanen ca. en ottendedel af Sveriges jernbanenet med persontrafik.

*

Sporoptagningen på den smalsporede Nordmark-Klarälvens Järnväger nord for Vänern var i august næsten afsluttet. Alle køreledningsanlæg - bortset fra området ved remisen - var demonteret, og kun spo-



DR 99.1564-6 - bygget hos Hartmann, Chemnitz, 1909 og med neubau-kedel fra 1960'erne - damper, så det smælder fra alle fire cylindre gennem Oschatz by. Foto 3. april 1991: Anders Riis.

ret mellem Hagfors og Uddeholm (ca. otte km) er i første omgang sparet, mens man venter på afgørelse om museumstrafik eller ej på den strækning - udgående fra jernbanemuseet, der er indrettet i motorvognsremisen i Hagfors.

Tyskland

Redaktionen har bemærket stor interesse for vor omtale om den smalsporede dampdrift i Østtyskland. Foreningens medlem Vagn Lindstrøm, Frederiksberg, har bl.a. fortalt om en fin rejse med Harzquerbahn og Selketalbahn i april, og han bemærker, at den »ordinære drift« på de mange smalsporsbaner synger på sidste vers.

Redaktionen kan kun bekræfte dette, omend det ser ud til, at der også i 1992 vil være ordinær dampdrift at se på alle de i nr. 2/1991 beskrevne smalsporsbaner i det østlige Tyskland. En af de attraktioner, der indtil videre har overlevet på trods af alle odds, er godsbanen Oschatz-Mügeln-Kemmlitz nordøst for Chemnitz. Her er fortsat fire Meyer-lok i drift dagligt, og så længe kaolinværket i Kemmlitz eksisterer, vil den lille 750 mm smalsporsbane formentlig fortsætte - kaolin køres nemlig billigst med (damp?)-tog! Fotoet på denne side af en Hartmannmaskine fra 1909 taler egentlig for sig selv!

»Jernbanen« vil fortsat følge udviklingen i Tyskland så godt, som vi kan - og viderebringe nyt i kort form.

Anders Riis

Advarslerne for (smalspors-)tog og køreledning kan synes lidt overflødige her ved Sjöändan mellem Sjögränd og Uddeholm på det, der en gang var NKIJ. Foto 7. august 1991: Anders Riis.

Kontingent 1992

Med dette blad følger girokortet for næste år. Som vanligt skal bestyrelsen opfordre til hurtig indbetaling.
Hvis girokortet mod forventning skulle være faldet ud af bladet, kan du trygt kontakte foreningen. Vi vil så hurtigst muligt sende et nye girokort.
Opmærksomheden henledes på muligheden for indbetaling af bidrag til foreningen. Der fremsendes kvittering for alle bidrag over 25,00 kr. til brug ved selvangivelsen for 1991.
Der fremsendes kvittering for alle bidrag, men det er kun bidrag ydet inden 31/12 i år, der kan fradrages på næste selvangivelse.
Ved tvivl eller manglende kvittering, kan henvendelse rettes til foreningens sekretariat. Se telefonnummer andetsteds i bladet.

Boganmeldelser

Gedser-ekspressen - udlandsforbindelserne via Gedser gennem 105 år
Af Jens Bruun-Petersen
bane bøger, Roskilde 1991

Alene listen over personer og institutioner, der i forordet takkes for deres medvirker, giver en idé om, hvilken omfattende arbejdsindsats denne bog repræsenterer. Sidetallet har da også overskredet den oprindelige fastsatte ramme, og alligevel måtte det gerne have været endnu større til et så righoldigt arbejde.

Jens Bruun-Petersens nye opus indeholder nemlig foruden den trafikhistoriske tekst og omtrent 100 fotos en mængde tegnet materiale, der er med til at gøre det skildrede forløb meget levende for læseren. Der bringes typeskitser af et halvt hundrede danske og tyske person-, rejsegods- og postvogne, af tre togsæt, af tre færger på Storstrømmen og fem på Østersøen. Endvidere finder man gengivet en DSB-plan fra 1919 af Orehoved station og en tilsvarende fra 1920 af Masnedø station samt udsnit af et tysk køreplanskort, der viser forbindelserne fra Warnemünde til Berlin og Hamburg. Hertil kommer fire til bogen udførte planer af Gedser station gennem tiderne og en enkelt plan af Warnemünde station.

Forskellige forhold er belyst kort og godt i diagramform, og gengivelse af relevante køreplaner mangler naturligvis ikke. Endelig er teksten suppleret med en omfattende række oprangeringseksempler, heraf flere med de af hensyn til færgeoverførslerne nødvendige regnestykker vedrørende længden. Anmelderens eneste væsentlige indvending til bogen angår for øvrigt netop oprangeringseksemplerne. De fremtræder som reproduktion af maskinskrift, hvad der kan være gode grunde til, men er gengivet alt for småt; skriften i disse væsentlige dokumenter er blevet ubehageligt lille i sammenligning med bogens fotosats, og læsningen af dem er mildt sagt vanskelig.

Gedser-ekspressen er der egentlig ikke noget, der hedder, men alle ved, hvad der menes. Bogen af samme navn er en beretning om storhed og fald, som har fået særlig aktualitet ved at udkomme i en periode, hvor den gamle Østersø-overfart efter DDRs fusion med BRD har fået ny fremgang. Men selv uden denne omstændighed er nyudgivelsen al opmærksomhed værd. For i fremstillingen rettes blikket i så mange retninger, at det er vanskeligt at forstille sig en dansk jernbane-entusiast, som ikke vil finde noget af interesse i den. Med særlig glæde har anmelderen noteret sig, at den stadig bredere interesse for jernbaneforhold her bl.a. viser sig i afbildning og omtale af tjenesteboliger og byggeforeningshuse, der vel har været af indirekte, men på et sted som Gedser alligevel afgørende betydning for driften.

Bogen har 80 sider og farvetrykt kartonomslag. Den ordinære salgspris er kr. 179,- Forhandles i DJKs salgsafdeling.

Povl Wind Skadhauge

Nyt fra salgsafdelingen

Julen nærmer sig atter med hastige skridt, og erfaringer har belært os om, at det betyder indkøb af gaver til venner og bekendte, naturligvis også gennem DJK's Salgsafdeling, når det drejer sig om gaver til jernbaneentusiasten, der står en nær.

I 1991 udgives der to årbøger, nemlig fra forlaget banebøger, og forlaget Holsund. I Jernbanen nr. 3/91 bragtes et indlæg, hvor forlaget Holsund 1991-udgave blev omtalt, og i nr. 4/91 skulle der have været et indlæg fra forlaget banebøger - ikke blot om deres årbog, men også om forlagets øvrige udgivelser i efteråret 1991. Desværre blev indlægget forsinket fra banebøgers trykkeri, men det følger med dette nummer af Jernbanen, og de nævnte tilbud gælder ekstraordinært til 1. november 1991.

Årbøgerne samt andre bøger kan bestilles til favørpriser gennem Salgsafdelingen ved at benytte bestillingskortene.

I øvrigt henvises der til de senest udsendte numre af Jernbanen m.h.t. udgivelser og tilbud fra 1990 til 1991.

Nyheder

Med tog til Hundested gennem 75 år

Den 22. december 1991 fylder strækningen fra Frederiksværk til Hundested 75 år, og da foreningens tre bøger om HFHJ fra 1972 forlængst er udsolgte, har vi ment, at der netop var en grund til at udgive en aktuel bog om Hundestedbanens historie gennem 75 år i anledning af det forestående jubilæum. Bogen vil indeholde afsnit om bl.a. Frederiksværkbanens åbning i 1897, Hundestedbanens forhistorie, anlæg og åbning i 1916, driften af HFHJ fra 1916-1991, hvorunder også vil være omtale af det materiel, der har været anvendt på banen gennem årene. Naturligvis vil der også være omtale af banens moderne værksted i Hundested samt om de seneste års materielanskaffelser og planerne for nyt materiel i de kommende år.

»Med tog til Hundested gennem 75 år« bliver på 80 sider med farveomslag og med ca. 80 illustrationer. Bogen skrives af Ole Chr. M. Plum og Birger Wilcke, og billedmaterialet består af såvel gamle som nye billeder, hvoraf billederne fra den nyere tid er taget af flere af de mange gode fotografer, der findes blandt foreningens medlemmer.

Bogen blev annonceret i Jernbanen nr. 3/91, og skulle have været udkommet. På grund af tidnød hos forfatterne er bogen endnu ikke færdig, men den vil udkomme i november måned. Naturligvis beklager vi denne forsinkelse.

De, der har forudbestilt bogen, vil modtage den straks efter udgivelsen.

Glæd dig til en spændende bog om en af Danmarks privatbaner, der selv efter 75 år fortsat er en moderne transportvirksomhed, der betjener sit opland på bedste måde.

Pris inkl. forsendelse 140,- kr.

DSB Museumstog i Randers

I forbindelse med »åbent hus«-arrangementet hos DSB Museumstog i Randers den 17. og 18. august 1991 har DJK fremstillet et hæfte på 28 sider i format A5, der i tekst og med 10 fotos og 8 tegninger beskriver det meste af det materiel, der kunne ses i Randers ved den lejlighed. Hæftet kan bestilles for 25,- kr. (inkl. forsendelse).

*

Ovennævnte kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på:

Postgirokonto 3 17 91 76,
Dansk Jernbane Klub,
Salgsafdelingen,
Kalvebod Brygge 40,
1560 København V.

Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

*

I maj 1992 bliver strækningerne Slagelse-Næstved og Dalmose-Skælskør 100 år, og i den anledning går forlaget banebøger, Foreningen Dalmose-Skælskørbanen og Dansk Jernbane Klub sammen om udgivelsen af en jubilæumsbog. Den skrives af Henning Petersen og Ole Chr. M. Plum. Bogen vil blive tilbudt til samme forudbestillingspris hos de to jernbaneklubber samt i banebog-klubben, og yderligere oplysninger om bogen vil følge i Jernbanen nr. 6/91.

HCH og OCMP

DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet, ved Birger Bruun
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 93 20 02

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

Med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.

Medlemskontingent og indbetaling

Ordinære medlemmer	kr.	235,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1992)	kr.	150,00
Husstandsmedlemmer	kr.	150,00
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 side)	kr.	2000,00

Adresse: Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 5 55 38 30

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- * **Formand:** Bent Jacobsen
  Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.
- o **Næstformand:** Hans Meyer, Limfjordsbanen
  Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- * **Kasserer:** Flemming Jakielski
  Islevbrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.
- * **Sekretær:** Birger Bruun
  Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- o Carsten Buhl, Museumsbanen
  Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.
- * Preben Clausen
  Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- * Jan Eriksen
  Østergade 22 D, 6520 Toftlund. Tlf. 74 83 04 36.
- o Anders Færch Hansen, Mariagerbanen
  Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.
  Tlf. 86 47 80 80.
- o Keld Haandbæk, D-maskinegruppen
  Høgholtvej 5 A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.
- * Ole-Christian Munk Plum
  Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- * Birger Wilcke
  Sundbyvestervej 18, 2300 Kbh. S. Tlf. 31 59 58 23.
- * Bent Nathansen (suppleant)
  Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 42 27 25 23.
- * Ebbe Makholm (suppleant)
  Uglevang 16, 2. - 3450 Allerød. Tlf. 42 27 54 53.

* betyder valgt af generalforsamlingen.
o betyder valgt af banerne.

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen

c/o H.C. Halvard, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 3 17 91 76
Privat: Wedells Vænge 14, 3400 Hillerød. Tlf. 42 26 06 78.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

Jakob Stilling. Kun skriftlig henvendelse:
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 8 11 10 06.

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling
Hans Meyer
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.

DJKs midtjyske afdeling
Troels Lenchler Poulsen
Åparken 2, 1. th., 8300 Odder. Tlf. 86 56 03 15.

DJKs sydjyske afdeling
Bjarke Boldt
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. 75 16 78 54.

DJKs fynske afdeling
Kim Christensen
Egeparken 158, 8. th., 5240 Odense N.Ø. Tlf. 66 10 40 07.

DJKs afdeling på Lolland-Falster
Ole Jensen
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 53 88 00 04 (kl. 8-16).

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, arbejdshold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.
Information i weekender: 53 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.
Driftsbestyrer: Mogens Duus
Burholt 20, 9560 Hadsund, Tlf. 98 57 26 34.
Arbejdshold i Mariager, Odder, Århus, Viborg og Fr. havn.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød.
Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag). Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

Ove Thomsen
Nøddevej 27, Stae, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Martens, 98 81 10 46.

D-maskine gruppen

Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise, Høng

Erik Rothmann, Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. 53 60 15 57.

Odense remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.

KREDS-LØB	TEGN	TANKE	EFTER-SKRIFT	SVE-BØL-LE	HOVED-DEL		FÆRGE / OR-DRUP	10	SKØD-STRUP	MATE-RIALE		FÆRGE / RIMPE		FOR SIG SELV		BED-STED THY	SILKE-BORG	FOR-HØJ-NINGER	DIGT	TING-LEV
16			1		STA-TION					LAGET / HIN-DRING			3	2		BYG-NING / SORØ		29		
						4						17			KÆLK		19			
AR-BEJDE / SMERTE			RAN-GER-LOKO	HAVE I SINDE	SVEN-SKER / FÆRGE		HOVED-LITRA	20	STOP / SIDDE-BRÆT		FÆRGE	TO ENS / LIGE-DAN			NUL / FÆRGE	5	KIG / FÆRGE			FÆRGE
2C1 / FYN		FN-ORGAN / TAL		18		SARUP / PIGE	21		7	AR / HAVE			6	LOKO / FOR-MAND		DAMP-SKIB			TRE-KOBLET LOKO	
			SEL-SKAB / GASLYS				NIELS EBBE-SEN	GAS-ART / 1C2					LOKO / IS-BRYDER			SMER-TE / 1C			MOTOR-TOG / PIGE	
TOM / CHE-FEN				22							8			9						
HVID VOGN / PIGE	11	DRIVE / TIL-TALE						VASKES / 2C				UTUGT				TRE ENS / ANBE-FALET				
				MAVE	B1 / MAVE		TONE / STED-ORD			MORS / GOD		CIRKEL / 2C1		LAG / PRO-GRAM			1000 / DREJE		GAM-MEL FORM	
ØJE-BLIK / LYNTOG		23	DIGT / TER-KELSBØL	12			24	HOLD MUND	APPA-RAT		GUD / LØVE				13	SPOT / ÅRUP		14		
		MENE / RING				CIF-FER / 1B1			25			MÅL-FORKOR-TELSE	BILLIG POST / VOKAL		SKIM-TES / VOKAL	26				
BYG-NINGS-DELE	27										28			30	15					31

COPYRIGHT PWS OG »JERNBANEN« (1991)

Ordhunden

Sidste nummers sporhund blev vundet af *Jens Frederik Østrup*, Lyngby, som var en af de få der havde gættet på *Sakskøbing*. Mange læsere var på HTJ, angiveligt fordi triangelvognen LJ M 7 har visse ligheder med HTJ M 12.

Løsningen på ordhunden (kodeordet) skal være redaktionen i hænde inden 15. nov. 1991. Blandt de rigtige besvarelser trækkes der lod om jernbanebøger. Redaktionens adresse:

Jernbanen,
Vasevej 19A,
2840 Holte.

Foreningsnyt

Nordjysk afdeling

Onsdag den 4. december kl. 19.00

Der afholdes ordinær generalforsamling i Nordjydsk afdeling i lokalerne på Forchammersvej 7. Dagsorden i henhold til lovene.

Efter generalforsamlingen vil der som sædvanligt være noget til både gane og øjne.

Ove Thomsen

Midtjysk Afdeling

Ændret sted: Mødet i Århus 25. oktober (afd. generalforsamling) holdes istedetfor tidligere oplyst sted i *Centralværkstedets kantine, Århus.*

November-mødet som planlagt på Randers St. **22. november kl. 19.30.**

Følgende møder (alle kl. 19.30):
Fredag 28. februar i Århus
Fredag 27. marts i Randers
Fredag 24. april i Århus

Møder i København

HUSK: Filmmatiné
Lørdag den 26. oktober kl. 15.00, Det Danske Filmmuseum, St. Søndervoldstræde 4, 1419 København K.

Onsdag den 13. november kl. 19.30:
»DSB's færgeoverfarter på Østersøen«. Driftsområdechef P.B. Nielsen, Rødby Færge, fortæller om udviklingen på Østersø-ruterne og forventningerne til fremtiden.

Onsdag den 11. december kl. 19.30:
Julemøde, bankospil.

Fyns afdeling

Foredragsaften om damp i Sydafrika v/ Kaj Pedersen d. 22. oktober er flyttet fra Jernbane Museets foredragssal til badstuen på Vestre Stationsvej lige over for den gamle gods indlevering. Kl. 19.30, entré 10,00 kr.

Fyns Afd. indledte sin nye sæson med filmaften mandag d. 30.09 på Jernbanemuseet. Medlemmerne er dog åbenbart ikke vågnet op til dåd endnu, da der kun kom 11. Filmaftenen var foreløbigt det sidste arr. på Jernbanemuseet da foredragssalen indtil videre er indrettet som arkiv og bibliotek. Der er ganske vist det store torv tilbage, men da dette kræver en ansats tilstædeværelse, samt opfyring af lokaler er det ikke muligt at låne det gratis. Bestyrelsen vil dog gerne takke Poul Thestrup for hans velvilje til, at vi kunne være på museet denne aften. Poul Thestrup har også lovet, at når arkivet engang er flyttet, er vi velkomne igen.

Kim Christensen

Det sker i DJK

TID	*STED OG SAG*	*OMTALT SIDE*
Ti 22/10	Odense, foredrag	86/152
Fr 25/10	Århus, møde i midtjysk afd.	118/20/152
Lø 26/10	København, Filmmuseet	118/20
Ti 29/10	København, Vogn-ex aften	118/20
On 6/11	Bramming, filmaften	118/20
On 13/11	København, medlemsmøde	118/20
Fr 22/11	Randers, møde i midtjysk afd.	118/20
Ti 26/11	København, Vogn-ex aften	118/20
Ti 3/12	Odense, julestue	86
On 4/12	Aalborg, Gf. i nordjysk afd.	152
On 11/12	København, julemøde	118/20