

Jernbanen

Oktober

5/2024



Dansk Jernbane-Klub

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

ISSN 0107-3702

Jernbanen er medlemsblad for Dansk Jernbane-Klub. Bladet dækker aktuelle og historiske jernbaneforhold. *Jernbanen* forventes udsendt i slutningen af månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Til foreningens medlemmer udsendes desuden bladet *Jernbanen M*.

Skrivning og redigering af *Jernbanen* sker – som alt andet arbejde i DJK – udelukkende på frivillig og ulønnet basis, hvorfor vi håber på forståelse ved eventuelle forsinkelser.

Adresseændringer og reklamationer

DJK Sekretariatet
Marielundvej 35
2730 Herlev
Tlf. 33 33 86 97 – mandag aften
djk@jernbaneklub.dk



Redaktion, scanning og opsætning

Ansvarshavende redaktør: Tommy O. Jensen, tlf. 61 24 33 99
Niklas Havresøe, Hans-Erik Jørgensen, Finn Madsen, Jonas Stibro
jernbanen@jernbaneklub.dk

Redigering af Ajour varetages af:

Myndigheder og DSB: Tommy O. Jensen, ajour@jernbaneklub.dk
Andre operatører: Kasper Pedersen, gods@jernbaneklub.dk
Lokalbaner: Ole-Chr. Munk Plum, privatbaner@jernbaneklub.dk
Bybaner: Steffen Nørgaard, bybaner@jernbaneklub.dk
Veterantog: Finn Madsen, veterantog@jernbaneklub.dk
Sverige og Baneerhverv: Jan Lundstrøm, skaane@jernbaneklub.dk
Norge: Christian Bruun, norge@jernbaneklub.dk
Nordtyskland: Ole Jensen, slesvig-holsten@jernbaneklub.dk

Indsendelse af indlæg og fotos

Tilsendelse eller overdragelse af materiale til *Jernbanen* er ensbetydende med, at indsenderen giver samtykke til, at det uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale.

Manuskripter til artikler, læserbreve og andet kan efter aftale sendes på en USB-nøgle, med E-mail, via Dropbox eller Wetransfer. Manuskript eller datamedie kan ikke påregnes returneret. Illustrationer returneres kun, når indsenderen anmoder herom med ordet „RETUR“ og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi. Ellers indgår billederne i foreningens jernbane-historiske arkiv. Digitale billeder skal minimum være 2200 pixels bredde, for at have en egnet størrelse til tryk. Farvebehandling bør undgås.

Indlæg, der ikke er signeret af et eller flere bestyrelsesmedlemmer, tegner ikke nødvendigvis foreningens holdning.

Gengivelse

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde. Citering af artikler er tilladt med tydelig kildeangivelse!

Deadline for nyheder og billeder til ajour

Den 10. i alle ulige måneder.

Dette nummer

Redaktionen af dette nummer er afsluttet den 13. oktober 2024.
Tryk: Dystan & Rosenberg ApS – Oplag: 3.100 stk.



Forsiden

Den 14. august var byggeriet af letbanen i København endelig nået så langt, at det første letbanetog, L3-101, kunne køre sin første tur på den færdige del af banen mellem Glostrup Station og Kontrol- og vedligeholdelsescenter Glostrup ved Rødovre Nord. Foto: Peer Kurland.



Lederen

Togbusser... suk!

Åh nej – ikke togbusser igen, tænker de fleste, der har været udsat for en togbus. Men togbussen er desværre et nødvendigt onde, hvis vi vil vedligeholdelsesefterslæbet på jernbanen til livs. Og alene omfanget af togbuskørsel de seneste år viser tydeligvis, at efterslæbet er omfattende.

DSB har i mange år arbejdet for at gøre produktet bedre. Der er opsat togbusstoppesteder i nærheden af stationen, og der skiltes med vejen til togbusserne på samme måde som til toget, og togbusserne er kommet på skærmene på perronen. Der er indgået aftaler med vognmænd om at have busser og chauffører klar, når en strækning lukkes for modernisering. Men selvom togbusser er blevet en nødvendig del af dagligdagen, så er det alligevel ikke lykkedes at gøre det til et godt produkt.

Når man taler om togbusser, må man skelne mellem planlagte togbusser og ikke planlagte togbusser. I Nordjylland har der i 10 uger været togbusser nord og syd for Aalborg, mens stationen har været lukket for ombygning og modernisering. Det har været planlagt i lang tid, og man har forsøgt at have et godt informationsniveau og sørge for hjælpere ved busserne. Rejseplanen er opdateret med forlængede rejsetider. Men når så togbusserne indsættes, har passagererne i praksis måttet opleve endnu længere rejsetid, overfyldte busser og stående passagerer og ældre busser.

Hvilke forventninger kan passageren så med rimelighed have til togbussen? Som minimum må det forventes, at chaufføren giver information om, hvor bussen er på vej hen, og hvad næste stop er. De burde ikke have „mikrofonskræk“ og skal kunne svare på simple spørgsmål om turen. Det skal også være let at finde den rigtige togbus, man skal med. Opslag ved stoppestederne, der viser forskellige farver på togbusruterne, bør være en selvfølge. Et tydeligt og stort skilt i bussens forrude bør være et minimumskrav, hvis der ikke kan vises destination på det elektroniske skilt. Og endelig må der også være krav til bussens komfort. Syd for Aalborg blev der hovedsageligt kørt med turistbusser i rimelig kvalitet, men nordenfjords har der også kørt ældre bybusser, og det har været svært at få tilstrækkeligt materiel ud at rulle. Der har været stående passagerer. Det kan også blive for uselt, når prisen er den samme som at køre med tog.

Ikke planlagte togbusser er svære at undgå. En nedrevet køreledning, en personpåkørsel eller signalproblemer giver problemer, der kun kan løses med togbus. Her er det vigtigt, at der hurtigt er togbusser, der kan erstatte toget. Og her er information endnu mere vigtigt, fordi passagererne sjældent har nået at sætte sig ind de spontant ændrede planer.

Lørdag den 7. september gik det galt på strækningen mellem Korsør og Odense. En nedrevet køreledning ved Nyborg indstillede kl. 7.30 togdriften mellem Korsør og Odense. Meget hurtigt blev der lange passagerkøer på begge sider af Storebælt, og tusindvis af passagerer håbede at kunne komme videre med togbus. En enkelt togbus kom hurtigt til Korsør, og en enkelt DSB-medarbejder havde det utaknemmelige job at informere den hastigt voksende kø. De efterfølgende togbusser lod vente på sig, og først over middag lykkedes det at få elleve togbusser ud at køre, og køerne holdt op med at vokse. Mange måtte vente 3-4 timer på at komme med. Mange opgav turen og kørte hjem.

I følge DSB er problemet, at det er svært at skaffe busser og chauffører til togbusser med kort varsel. Men det er nu engang vilkårene, hvis der er akut behov for togbuskørsel. Akkurat som med ambulancetjeneste og brandvæsen, må det koste at have sådant et beredskab standby. At fortælle passagererne, at der er tale om force majeure, at der ikke kan forventes hjælp til den videre transport, og kun rejsegaranti gælder, er ikke en acceptabel løsning.

Finn Madsen

Indhold



26

Den 18. september holder NRFAB T44 268 med Struktons ballastrensetog ved Helmershus. En uge senere lignede banen på stedet en ny vej klar til asfaltering, men heldigvis var sporgående gravemaskiner i gang med at lægge sveller og skinner lige omme bag træerne, så målet om at nå fra Forsheda til Värnamo var tæt på! Mere om Sverige fra side 26.

4 Ajour

34

 Fjernbanens forsvundne FC – del 4

42

 Analyse af Lokaltogs infrastruktur

46

 DSBs Designprogram 1972

51

 „Så er det Saltrup, Saltrup...“

54

 Køreplan K25

58

 „Gammaldanskar“ BRINGEr godset ud

60

 En bane lige på grænsen

64 Ajour




Jørgen Gade

Togbusser er nu så vigtig en del af den danske jernbanedrift, at lederen i dette blad ikke kun nævner dem, som så ofte, men faktisk udelukkende handler om dem. Synes du det lyder fantastisk spændende, så er du lige bladret forbi den!