jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

APRIL 1991

31. ÅRGANG

LØSSALG KR. 40,00

En milepæl rundedes for Mariager-Handest Veteranjernbane, da alt faldt på plads for banens underføring under den jydske motorvej Randers-Hobro, som krydser banen mellem Handest og V. Tørslev. I disse dage er det desuden 25 år siden, at Mariager-Faarup-Viborg Jernbane opgav driften, og en ny driftsform måtte findes for gods- og veteranbanen Faarup-Mariager. Nu tegner fremtiden sig lys og lykkelig for veteranbanen - da foto'et her blev taget i januar, var veteranbanens nye driftsbestyrer Mogens Duus (til højre) sammen med sin forgænger Flemming Høj Petersen (til venstre) ude for at kikke på sagerne. I dag er der også støbt beton rundt om forskallingen. Inde i bladet fortæller den afgåede driftsbestyrer Flemming Høj Petersen dels om det store arbejde for at få brikkerne til at falde på plads - og det er ikke så lidt, der skal til, når det gælder en bro til syv millioner kroner - dels om banens historie, siden grundkimet blev lagt for præcis 25 år siden. Foto: Christian Hingelberg, Højgaard & Schultz.

Forsiden:
Foråret nærmer sig - og selv om talen om Øresundsforbindelser, IC/3-tog, elektrificering til Tyskland og meget andet leder opmærksomheden bort fra dagligdagen, kører der stadig »almindelige« tog med lokomotiver og vogne i Danmark. Og det vil der også gøre i mange år fremover på denne strækning, hvor John Hansen ved Ø. Toreby 13. september 1990 fangede et internationalt tog bestående af ME 1534, fem udenlandske og to DSB-vogne i fuld fart - og i herlige grønne omgivelser, der leder tankerne hen på sol og sommer!

Indhold

Historien om en bro 32
Sidste fra Harzen og DDR 37
Verdens ældste jernbane 38
Slet nyt fra Norge/Sverige 41
Århus Østbanegaard 42
Jernbanenyt - kort fortalt
- DSB 46
- Færgenyt 54
- Veteranbanerne 55
- Privatbanerne 56

Boganmeldelser 56
Læserne skriver 57
Foreningsnyt 58
Sporhunden 60

Nr. 3 ventes afleveret til Postvæsenet ca. 15. juni 1991.

Tidsfrister
Sidste frist for stof til nr. 3/1991: 1. maj 1991.
Sidste frist for stof til nr. 4/1991: 1. juli 1991.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 12. april 1991.

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

31. årgang nr. 2, april 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 Jakieiski. 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

Blad til tiden

Blandt medlemmerne synes der at herske en del tvivl om »jernbanen«s udgivelsesterminer, og redaktøren iler derfor med sin definition på »jernbanen til tiden«.

Igennem de seneste år har man i »jernbanen« kunnet læse udgivelsesdatoen som »ca. den 15. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december«. Mange har af denne årsag - fejlagtigt - troet, at dét var den dato, medlemmerne kunne holde bladet i hånden. Det er imidlertid ikke tilfældet: Datoen står for, hvornår »jernbanen« forventes overgivet fra trykkeren i postvæsenets varetægt.

Og det lille ord »ca.« står der blandt andet fordi redaktøren ønsker mulighed for en smule »luft« i tidplanen. Den kortest tænkelige produktionstid, teknisk set, for »jernbanen«, er omkring fire uger fra dead-line til postvæsen. Dertil kommer redaktørens ca. 50-80 arbejdstimer, der medgår til den direkte fremstilling af et nummer af tidsskriftet. Disse skal tages ud af en normal hverdag, og for at det også er muligt for redaktøren at føre et rimeligt normalt liv og samtidig passe jobbet som journalist med til dels uforudsigelige og stærkt svingende arbejdstider, finder jeg det rimeligt at have mulighed for at sprede disse 50-80 timer ud over to til tre uger.

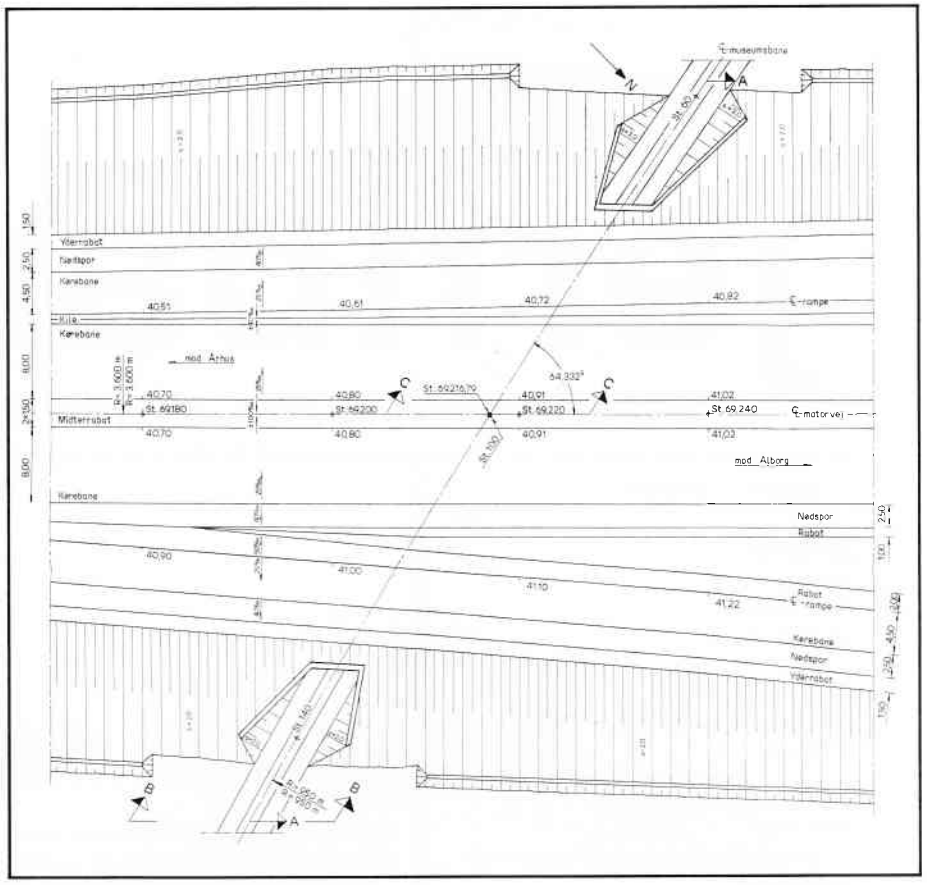
Det betyder, at jernbanens aflevering til postvæsenet kan svinge op til en uge på hver side af den 15.

Samtidig kan der efter aflevering til postvæsenet i realiteten gå op til otte dage, før bladet er alle indenlandske medlemmer i hænde.

Siden 1986 er foreningens medlemsblad udkommet særdeles regelmæssigt - efter dengang at have gennemgået en krise, hvor blandt andet bestyrelsen var nødsaget til at gå ind som redaktion, med stærkt uregelmæssig udgivelse til følge. Den regelmæssighed vil redaktionen også i fremtiden stå som garant for, så du som medlem får bladet leveret i postkassen seks gange om året - som hidtil: Tidligst den 13.-15. i måneden og senest den 29.

Anders Riis

På de kommende sider følger vi i fotos grustogene, der i november 1990 fragtede knap 10.000 tons grus via MHVJ til den Jydske Motorvej. Foto: Anders Riis.



Skitse over underføringen.

Historien om en bro

Den nervepirrende beretning om Mariagerbanen og motorvejsbroen. Historien om hvordan man nægter at tro på, at ting ikke kan lade sig gøre - fortalt af en af de engagerede...

Af Flemming H. Petersen

Ved nedlæggelsen af Mariager-Fårup-Viborg jernbane i 1966 var der en omfattende godstransport af bitumen og gødning til Mariager og omfattende skærvetransporter fra True station. Dette førte til, at Mariager kommune købte den 19,7 kilometer lange strækning fra Mariager til Fårup af likvidationsudvalget med henblik på at bevare godstrafikken til Mariager. Der blev udfærdiget overenskomst med DSB om varetagelse af godskørslen på »stamsporet Mariager-Fårup«.

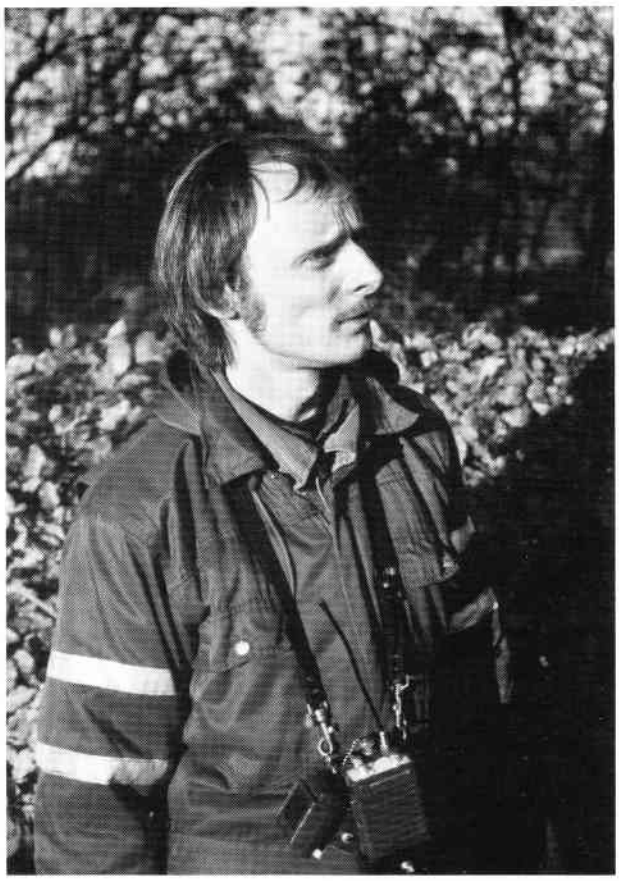
På hverdage kørte dagligt et godstog til Mariager fremført af MT, og togstørrelsen som regel med 15-20 vognladninger. Sporet var meget nedslidt, da privatbanen havde sparet på vedligeholdelsen i årene op til nedlæggelsen. Derfor påbegyndtes en svelleudskiftning af hver fjerde svelle. Arbejde udførtes af langtidsledige ledet af en DSB-baneformand. Sporet var i 1927 anlagt med skinner på 24,3 kg pr. meter og akseltrykket fastsat til 14,3 tons. Da DSBs hovedstrækninger er bygget til et akseltryk på 20 tons, besluttedes det at hæve Mariagerbanens akseltryk til 20 tons, når hver fjerde svelle var udskiftet på hele strækningen, hvilket svarer til en samlet udskiftning af 8000 sveller. Samtidig fastsattes strækningens maksimalhastighed til 20 km/t.

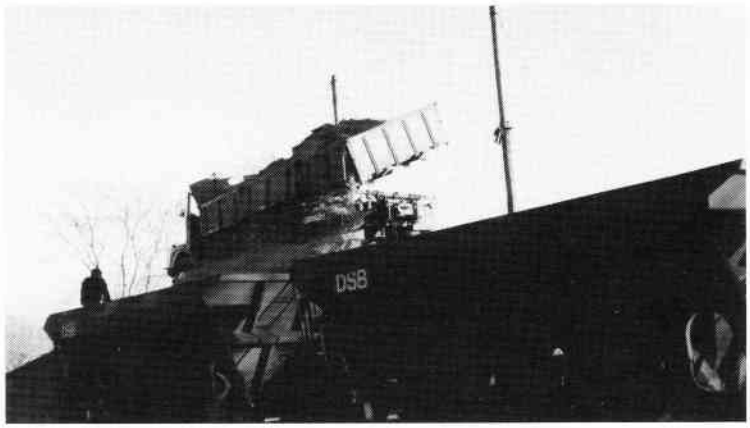
Man bevarede de oprindelige skinner, og det viste sig hurtigt, at det store akseltryk valsede skinnerne og nedbøjdede de svævende stød i betragtelig grad. Det besluttedes derfor at udskifte alle de resterende 24.000 sveller, hvilket påbegyndtes i begyndelsen af halvfjerdserne.

I 1970 havde MHVJ indledt fast plantogskørsel med veterantog mellem Mariager og Handest, idet man havde fundet Mariagerbanen ideel. Dels på grund af den smukke natur og den skønne by Mariager, der oser af nostalgi, men også på grund af den kendsgerning, at Mariagerbanen var den sidst anlagte privatbane i Danmark. Man forventede derfor, at sporet ville holde i mange år - især med den påbegyndte sporforbedring i slutningen af 1960'erne. MHVJ måtte dog først igennem en større »papirkrig« med Ministeriet for Offentlige Arbejder for at få vedtaget en ny lov, der tillod andre end DSB og Privatbanerne at drive jernbane.

Veterantogskørslen indledtes med en materielsamling overtaget fra mange af de nyligt nedlagte privatbaner, og rejsendetallet udgjorde ca. 5000 i 1970. I de følgen-

Med lastbil blev gruset først fragtet fra grusgraven i Gunderup til True station. Her er det Herluf Mousten, der fra VLTJ 16 ser til. Foto: Mogens Duus.





MHVJ-rangerleder Dan S. Larsen følger læsningen og kørslen. Fotos: AR og MD.

de år steg det en anelse, men i midten af halvfjerdserne meldte der sig store problemer for MHVJ, idet materiellet var slidt ned, og der forestod mange omfattende restaureringsopgaver. Samtidig måtte man konstatere det yderst beklagelige, at godskørslen var faldet drastisk og i 1976 kun udgjorde et enkelt ugentligt godstog.

På den baggrund havde Mariager kommune besluttet at spare en baneformand, således at strækningen med tilhørende overkørsler, grøfter og bevoksning ikke længere blev vedligeholdt.

Dette var på længere sigt en uholdbar situation. Enten måtte MHVJ ændre strategi, eller også måtte veterantogskørslen indstilles. I 1977 besluttedes det at organisere medlemmerne i faste aktive afdelinger i lighed med privatbanernes struktur: Maskinafdeling, baneafdeling, trafikafdeling, hovedkontor og dog som noget nyt og enestående ved MHVJ også en reklameafdeling med det formål at gøre Mariagerbanen kendt i offentligheden.

Samtidig var stationsarealet i Mariager under ombygning, idet stationen - nu »degraderet« til rådhus - blev udvidet ud over det hidtidige sporareal. Derved blev sporarealet omlagt og reduceret betydeligt, og MHVJ rådede blot over et par stikspor i det fhv. remise-område. Det hed af helt naturlige årsager »sumpen«, idet grundvandet stod ca. 10 centimeter over terrænet. MHVJ havde ingen remise, intet vand, ingen el, men en lille skurvogn, der i et par år var rammen om det sociale samvær på Mariagerbanen. Mange medlemmer vil kunne erindere, hvorledes de i vinteren 1977/78 sad og frøs i vor værkstedsvogn DSB CU 4249, medens de trykkede sig sammen omkring »spareovnen« og var overladt til at anvende sne og vandpytter som eneste vaskemulighed.

Der forestod mange og omfattende restaureringsopgaver på materiellet. Strækningen var forsømt, idet bevoksningen stod som en lodret mur på begge sider af sporet, grøfterne var ikke renset op gennem mange år, overkørslerne var sidst blevet forsynet med refleksmateriel i begyndelsen af 1950'erne, og DSB truede med at fjerne samtlige perroner og bygge de automatiske overkørselsanlæg om til manuel betjening. Opgaverne var på mange måder ganske uoverskuelige, men disse kriseår styrkede sammenholdet.

I 1978 byggede Mariager kommune en ny rutebilstation, hvor vi fik et lille stationskontor, som udgjorde vor administrative domicil på det tidspunkt.

MHVJ's baneafdeling påbegyndte indretning af stationskontoret og anlagde perroner og signalanlæg. På strækningen indledtes en række arbejder med at sætte de historiske trinbrætskure i stand og udskiftede de gamle svelle-perroner med betonperroner for at undgå vedligeholdelse. Den 13. marts 1979 brændte den gamle MFVJ-remise, som på det tidspunkt var genbrugsfabrik for plasticvarer, og det var en dag (eller nat), som de fleste Mariagerborgere vil erindre, idet halvdelen af byen måtte evakueres på grund af giftig røgudvikling.

Plasticvirksomheden blev ikke genopført, men flyttede udenfor byen, og MHVJ benyttede lejligheden til at få fast grund under fødderne ved at købe halvdelen af det oprindelige remiseareal af kommunen for den nette sum af 125.000 kroner. Da arealet var meget vandlidende, blev der nedgravet drænledninger. Et omfattende arbejde med nedgravning af vandledninger og el-ledninger blev gjort pr. håndddozer - vort eget udtryk for vore efterhånden nedslidte skovle. Altsammen for at medlemmerne senere kunne spare tid og kræfter ved hensigtsmæssigt indrettede installationer.

Vi lagde derefter spor på grunden i overensstemmelse med de oprindelige sporplaner, og vi fik skaffet en ny »brugt« drejeskive, en kulkran samt en masse andre rariteter fra DSB, som efter ansøgning til 6. anlægskontor gav MHVJ tilladelse til at fjerne alt brugbart fra den gamle Frederikshavn station.

Remisen bygges

I 1981 påbegyndtes vort længe ønskede remisebyggeri, og da det altid har været dyrt at være fattig, måtte vi opføre remisen i to etaper, indtil der var skaffet yderligere finansiering ved et stort lotteri. Remisen opførte vi selv som detailentreprise for at reducere byggeomkostningerne.

Samtidig blev lokomotiver og vogne restaureret og vedligeholdt løbende med henblik på at udbygge og forbedre materielparken. Dampafdelingen gennemførte restaurering og S-revision af damplokomotivet VLTJ 7 og dieselafdelingen renoverede

Undervejs..... Foto: AR

diesellokomotivet AHJ ML 5203 med reservedele fra søsterlokomotivet HP 15. Vognafdelingen renoverede flere personvogne og gennemførte omfattende restaureringsprojekter af blandt andet personvognene HVJ C 501, AHB C 45 og HBS E 235.

I 1986 påbegyndtes indretningen af opholdslokaler i remisen, alle faciliteter var samlet under samme tag. Opholdslokalerne var projekteret ved remisens opførelse, og blev udført i to etager. Stueetagen rummer overnatningslokale med otte sovepladser, toilet, bad, forstue med mandskabsrum, og førstesalen rummer moderne køkken og dagligstue. Stort set alt byggearbejdet har vi selv udført, og der er ikke tvivl om, at MHVJ i dag råder over de bedste faciliteter af samtlige veteranbaner i Danmark.

Sideløbende hermed er grøfterne blevet renset op, og bevoksningen er blevet reduceret gennem en effektiv indsats med motorsave. Sporet er løbende vedligeholdt, og i 1987 fik vi ved et tæt samarbejde med DSB's øverste banetjeneste og sporingeniøren udført en omfattende sporrenovering med det formål at hæve hastigheden på strækningen, så vi kunne køre direkte tog til og fra Randers i sommersæsonen. Hele strækningssporet blev løftet og justeret, og der udkørtes ialt 3000 kubikmeter ballast, der efterfølgende blev justeret af en ballastfordeler.

For at øge sikkerheden har vi opsat nye krydsmærker ved 15 markvejsoverkørsler og etableret to nye automatiske overkørselsanlæg ved henholdsvis Færgehagen i 1987 og Vester Tørslev i 1990. Vi har også løbende uddannet vort personale ved sikkerhedskurser og prøver, så vi altid kan honorere myndighedernes krav til personalet.

Et stigende kørselsomfang har i de senere år krævet yderligere materiel, og for at sikre togdriften fremover har vi ført mange og udbytterige forhandlinger med forskellige privatbaner for at sikre historisk interessant jernbanemateriel. MHVJ står i dag godt rustet til at se fremtiden i møde. Alle disse tiltag har haft det overordnede formål at markere og profilere veteranbanen i forholdet til omverdenen og reducere de faktorer, der kunne true banens eksistens. Dette var absolut nødvendigt: Godstrafikken på banen faldt helt væk i 1983, og DSB ønskede godsoverenskomsten opsagt. Det lykkedes gennem forhandling med daværende driftsområdechef Frede Nørgaard, DSB-Randers, at bevare godsoverenskomsten, men det skete alene af velvilje overfor MHVJ. Mariager kommune's indtægter forsvandt ligeledes i takt med godstrafikkens ophør i 1983, men i kraft af, at MHVJ selv har udført store og omfattende vedligeholdelsesarbejder på de faste anlæg, er det lykkedes at få kommunen til fortsat at afsætte økonomiske midler til strækningens vedligeholdelse.

Motorvejsbroen

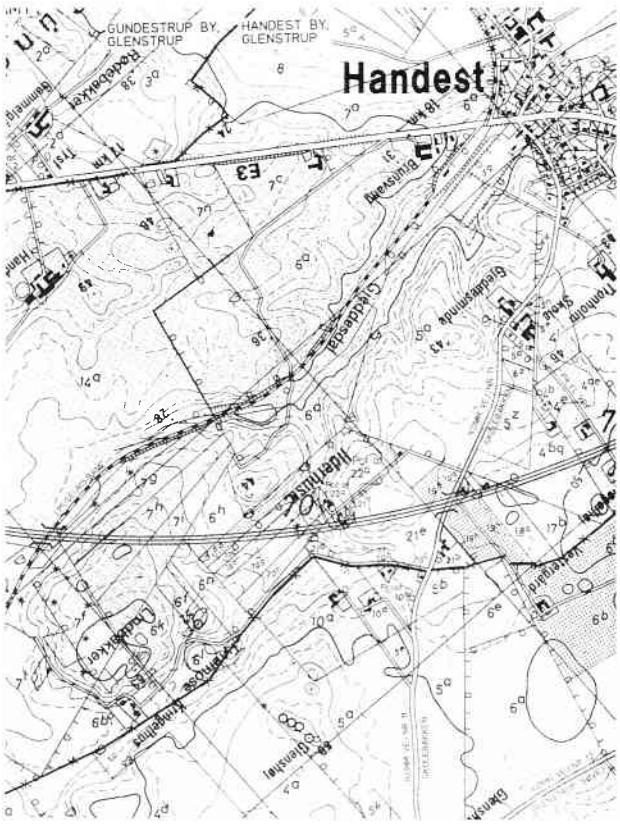
På et meget tidligt tidspunkt blev vi opmærksomme på den østjyske motorvejs forløb, der for veteranbanens vedkommende nødvendiggjorde en bro, da motorvejen skulle passere banen to kilometer øst for Handest station. MHVJ har brug for en forbindelse til DSBs jernbanenet i Fårup for at sikre banens fortsatte drift. I 1986 blev vi kontaktet af Motorvejskontoret i Skanderborg, der orienterede om, at man ikke ville bygge en bro over banen, men gerne ville drøfte en eventuel mindre erstatning. Det var en chokerende melding, som ikke var til at tage fejl af, og som vi længe havde frygtet.

Det nyttede ikke at miste modet, selvom vi havde kæmpet hårdt for at synliggøre veteranbanen i årene forud, men vi måtte i endnu højere grad promovere MHVJ i forholdet til omverdenen og på alle måder søge at legitimere behovet for en motorvejsbro over banen. Vi etablerede direkte plantog Randers-Mariager i sommerperioden, hvilket blev en stor succes, og samtidig indledtes intense forhandlinger med Vejdirektoratet for at få beslutningen ændret. Det var væsentligt for banen, at der ikke bredte sig en stemning af mismod blandt medlemmerne, så driftsudvalget søgte at bevare en positiv holdning og kun informere om »at vi naturligvis forventede at få en bro«.

Det lykkedes efterhånden at få skabt et positivt samarbejdsforhold til Motorvejskontoret og herunder informere klart om de katastrofale aspekter ved en manglende jernbaneforbindelse til omverdenen. Det var derfor af største vigtighed, at broen var med i den indledende planlægningsfase, idet Statens Ekspropriationsnævn også havde en væsentlig indflydelse på beslutningerne. Det kunne blive vanskeligt at få indflettet en bro på et senere tidspunkt i forhandlingerne.

Natursti?

Samtidig mødte vi nye problemer i begyndelsen af 1987, idet Mariager kommune i et nyt kommuneplanforslag stillede forslag om at nedlægge veteranbanen og etablere na-



Tv. vej- og baneføringerne ved Handest. Th.: Stemning. Foto: AR.

tursti på strækningen. Det virkede som et nyt skud for boven, men vi kridtede skoene og søgte gennem forhandling med embedsmænd og politikere at skabe forståelse for banens betydning for egnen.

Under henvisning til de store anlægsarbejder, som MHVJ uegennyttigt har udført på strækningen og på stationsområdet i Mariager lykkedes det at få fornyet overenskomsten om veteranbanedrift for en ny 10-årig periode. Da overenskomsten i lighed med den tidligere overenskomst havde som forudsætning, at der var godstransport på strækningen, og iøvrigt kunne opsiges med et års varsel, kunne overenskomsten ikke bruges som løftestang for gennemførelsen af et broprojekt, men ved et orienterende møde på Purhus Kro for de berørte lodsejere fik jeg meddelelse om, at man indtil videre havde besluttet at indkorporere en bro over veteranbanen. Dette stødte imidlertid på modstand fra en række beboere ved Bilidtvej 500 meter syd for Handest. Denne vej ville blive afskåret af motorvejen, og beboerne ville få en daglig omvej på fire kilometer. Det blev helt seriøst bragt i forslag, at man burde flytte veteranbanens bro op til Bilidtvej. Mit bedste argument herimod var, at beboerne kunne køre en anden vej, det kunne vore tog ikke, men det lykkedes ikke at overbevise de implicerede. Dog fik vi stor hjælp fra Motorvejskontoret, der søgte at tale vor sag, men intet var endnu givet.

Udskudt...

På grund af besparelser blev anlægsarbejdet udskudt i et år, og beboerne ved Bilidtvej kæmpede en brav kamp gennem dagspressen for at få en bro. Tilsvarende måtte vi kæmpe ligeså hårdt for at legitimere broen over veteranbanen. Der blev med et års mellemrum afholdt henholdsvis detailbesigtigelse og ekspropriationsforretning, og broen blev udsendt i licitation medio august 1990. Imidlertid havde beboerne på Bilidtvej indledt den afsluttende kamp for en bro gennem dagspresse og blandt politikere, så vi måtte opleve det mærkværdige, at kontraktunderskrivelsen blev udskudt for at forhandle med de gæve mennsker ved Bilidtvej. I et par uger sad vi i driftsudvalget og frygtede det værste og håbede det bedste, og det endte lykkeligt, idet Motorvejskontoret indvilgede i at bygge en ekstra bro ved Bllidtvej, som blev indflettet i entreprisen. Da broen over veteranbanen på grund af det høje profil kræver store jordanlægsarbejder, kommer broen til at koste omkring syv millioner kroner. Motorvejskontoret lægger ikke skjul på, at MHVJ har været dem et dyrt bekendtskab, idet man helt sikkert ikke havde bygget en bro ved Bilidtvej, hvis ikke borgerne der kunne henvise til, at man ofrede en bro over veteranbanen, som ikke engang skulle bruges dagligt.

Det er derfor særdeles glædeligt, at vor intensiverede markedsføring lykkedes, og at såvel Århus Amt som Nordjyllands Amt støttede vor sag, som resulterede i den nødvendige bro. Det skal bemærkes, at det ikke skyldes trafikpolitiske årsager, men alene kulturpolitiske grunde, idet Mariagerbanen i dag er en i offentligehden velkendt attraktion.

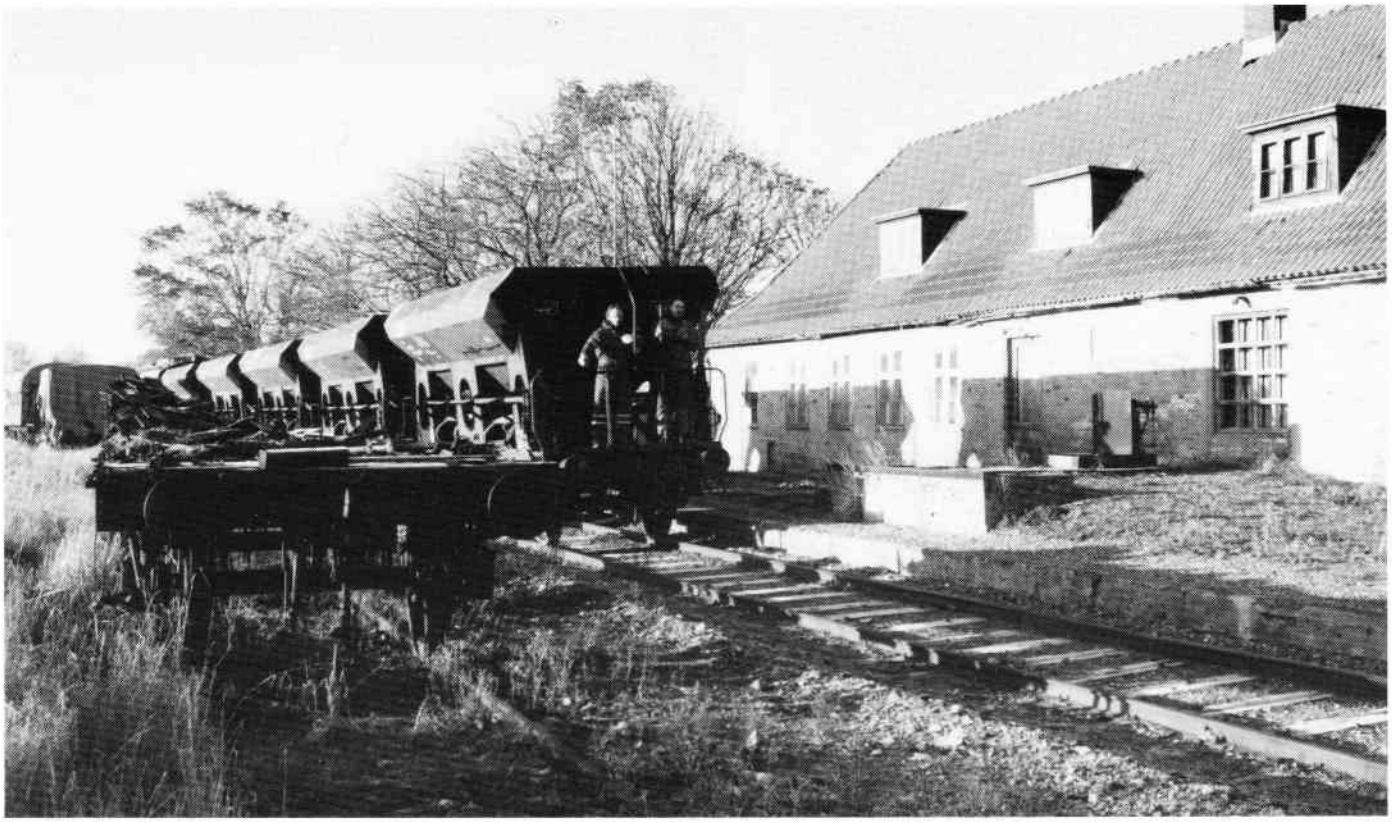
Selve anlægsarbejdet indledes medio oktober 1990, og da det aldrig har været lukrativt at drive jernbane, og vi derfor altid er åbne overfor alle indtjeningsmuligheder, forespurgte jeg på et byggemøde, om vi ikke kunne få lov til at levere gruset til bundsikringen af broen.

Kan vi ikke....?

Byggelederen Mogens Kannegård lignede et stort spørgmålstegn, men efter at have forklaret vore muligheder, blev vi enige om, at jeg kunne give et tilbud, der skulle kunne konkurrere med lastbiltransport. Så vi måtte ud og undersøge markedsmekanismerne og prisdannelsen på den slags, og ved at låne vogne fra DSBs banetjeneste i København, og få gruset til en fordelagtig pris i Gunderup Grusleje, accepteredes meterprisen af hovedentreprenøren Højgaard og Schultz. Der blev arbejdet under stort tidspres med at planlægge og skaffe personale, og det besluttedes at stationere traktor VLTJ T 16 i True, hvor der skulle rangeres med skærvevognene. De blev fyldt med grus fra lastbiler ved læsserampen.

Vort diesellokomotiv VNJ DL 12 havde til opgave at trække toget med fem FD-vogne fra True station, der er beliggende i km 8,0 fra Mariager og til byggestedet ved Glenstrup, der er beliggende i km 15,0. Da det ville blive for tidskrævende at løbe om i Handest, blev det planlagt at trykke stammen tilbage med en rangist stående på bageste platform. Til det formål råder MHVJ over et antal rangerradioer med kontroltoneudstyr, og DL 12 er i foråret 1990 blevet forsynet med MHVJ strækningsradio.

Det lykkedes forbløffende hurtigt at skaffe det nødvendige personale, hvilket afspejler medlemmernes store offervilje. De 10 FD-vogne blev hentet i Fårup søndag den 4. november og klargjort, således at operationen



Retur med Dan S. Larsen og Søren Balle i front. Foto i V. Tørslev: AR.

kunne indledes mandag den 5. november kl. 6.30.

Vi var under stort tidspres, fordi vi kun havde 11 dage til at levere 9.000 tons grus, da der var bestilt særtog med vort diesellokomotiv fredag den 16. november. Derfor udnyttedes alle døgnets lyse timer og selv lørdag/søndag blev udnyttet fuldt ud. Det var en fantastisk oplevelse at iagttage, hvorledes det første tog afgik fra Mariager kl. 6.15 om morgenen under klokkeklemt ved overkørslen ved Færgehagen. Der blev dagligt kørt elleve-tolv dobbeltture, og alle i omegnen talte om, at Mariagerbanen atter var blevet levende.

Der var en trafik på strækningen, der var større end privatbanens i sine velmagtsdage, og alt arbejde udførtes af frivilligt personale. Det vakte stor respekt i området, og medierne var særdeles interesserede i projektet. Randers Amtsavis har bragt en stor helsidesartikel, og TV2 har bragt en udsendelse om projektet i såvel TV-Øst og TV-Nord som det landsdækkende program. Samtidig har marketingschef Chr. Hingelberg fra firmaet Højgaard & Schultz udført et stort arbejde for at markedsføre projektet i landsaviserne.

MHVJ havde dagligt beskæftiget et personale på fem, og jeg vil i den forbindelse rette en tak til de medlemmer, der deltog i projektet, fordi man her har udvist en uovertruffen offervilje for MHVJ. En særlig tak skal rettes til den lokale stationsbestyrer, fru Hanne, der bebor stationen i True, hvor jernbanevognene blev læsset med grus. Ud fra devisen: »Uden mad og drikke, du'r heltene ikke«, diskede Hanne op med alskens lækkerier som suppe, cacao med hjemmebagte boller og andet godt. Om aftenen returnerede DL 12 til Mariager ved 18-tiden og personalet, trætte og udmattede efter dagens strabadser, skulle klargøre lokomotivet til næste dags opgaver. Derfor havde vi lavet en listig ordning med hotel Postgården i Mariager, således at pesonalet fik et måltid mad efter dagens arbejde. Det lykkedes at fuldføre projektet, og vi tjente lidt til at modstå vinterens likviditetsproblemer, da vi i seneste driftssæson har haft et usædvanligt beskedent driftsoverskud, så pengene faldt på et helt udtørret sted.

Ved en milepæl

Det er helt tydeligt, at de store bestræbelser på at markere veteranbanen overfor offentligheden og den medfølgende store kørselsaktivitet har drænet de seneste driftsudvalg for mange kræfter, og vi er flere i driftsudvalget, der har vist tegn på det nok så moderne udtryk »udbrændthed«, men i og med at broen er en realitet, står MHVJ i dag ved en milepæl, hvor tiden frem til nu kan betegnes som en genopbygningsfase, hvor vi har koncentreret os om at genopbygge de faste anlæg, skaffe det nødvendige materiel, øge trafikken samt udvikle markedsføringen, således at vi får et stort antal rejsende for et minimum af reklamekroner. Den nye epoke, som nu begynder, kan karakteriseres ved vedligeholdelse, drift og progressiv økonomisk konsolidering.

Epilog

Når jeg ser tilbage på de 12 år hvor jeg har deltaget i opbygningen af Mariagerbanen, som banemester fra 1978 og fra 1985 både som banemester og driftsbestyrer, må jeg konstatere en glædelig fremgang gennem alle de forløbne år. MHVJ har udviklet sig til et stort jernbaneselskab, og det har krævet en stor indsats at være daglig leder gennem årene. Det har været nødvendigt at trække store veksler på familien for at kæmpe for MHVJ's sag, men alvorlig sygdom i familien gennem de seneste to år har med al ønskelig tydelighed vist, at tiden var kommet, hvor vekslerne skulle indfries. Derfor meddelte jeg i efteråret driftsudvalget, at jeg ikke ønskede at fortsætte som driftsbestyrer. Det lykkedes at overtale Mogens Duus til at overtage hvervet, mod at jeg bistår med råd og dåd.

Det lykkedes at få Højgaard og Schultz til at afholde en stor kombineret bro- og afskedsfest på hotel Postgården i Mariager, hvor 35 medlemmer og 35 indbudte gæster deltog i en fantastisk vellykket festaften.

Jeg er meget stolt over MHVJ og medlemmernes store ansvarsfølelse, og jeg ser tilbage på de forløbne år med glæde og tilfredshed.

Afslutningsvis vil jeg rette en tak til DSB, Privatbanerne, Fællesrepræsentationen, Tilsynet med Privatbanerne, Vejdirektoratet, DJK's hovedbestyrelse og driftsudvalgene gennem årene for et godt samarbejde og en tak til medlemmerne for den aktive indsats. □

Allersidste fra Harzen

Den påtænkte indstilling af trafikken på Harzquer- og Selketalbahn pr. 2. juni 1991 vakte et sandt ramaskrig Europa over, bl.a. en omfattende underskriftindsamling har betydet, at banerne kører videre også til sommer.

Sidste!

Damp-stop på Harz-banerne måske allerede fra juni

Af Anders Riis

Genforeningen af Tyskland giver dønninger videnom, og ikke mindst for jernbaneentusiaster kommer der fra »de nye lande« i Tyskland en strøm af meldinger, der kan synes selvmodsigende.

I et Tyskland, der vil det hele - og helst her og nu - skal alle nyheder tages med et gram salt. Også denne, der går ud på, at Harzquerbahn efter re-privatisering mister dampdriften måske allerede fra køreplansskiftet 1. juni 1991.

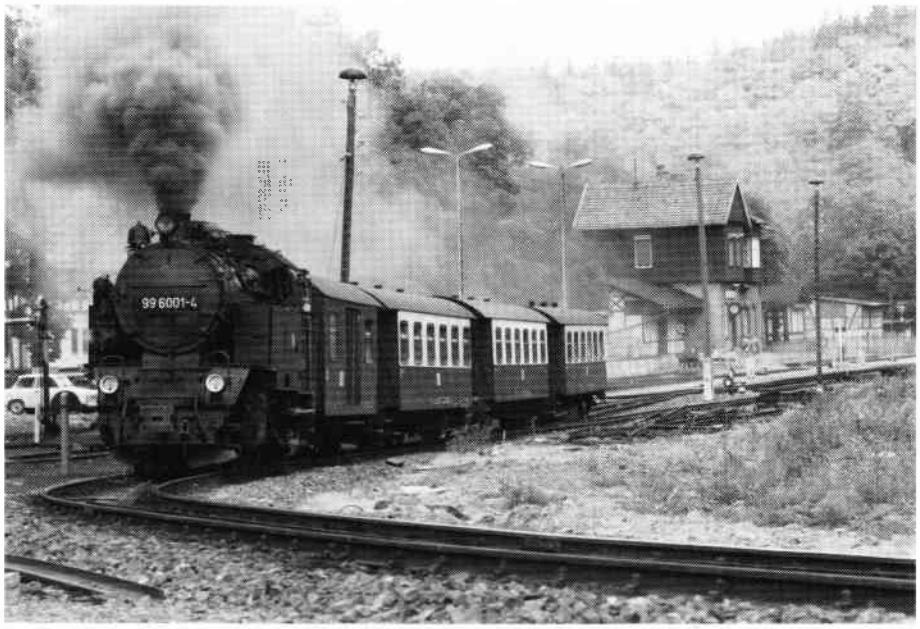
Ved redaktionens slutning forlød det, at Harzquer- & Brockenhahn allerede er »givet tilbage« til et aktieselskab bestående af de gamle ejere af NWE - Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn - og at disse ejere ville »indstille driften indtil videre«, hvorefter den på et senere tidspunkt vil blive genoptaget med enmandsbetjente motorvogne.

Harzquer- og Selketalbahn har for nylig været beskrevet i »jernbanen« under overskriften: »Der Harz links um - mit Dampf«. Det kan altså hurtigt blive »ohne Dampf«.

Også de Mallet-lignende Meyer-lokomotiver (B'B') har nu kun en meget kort fremtid på smalsporet i det østlige Tyskland. Lokomotiverne, bygget før 1. Verdenskrig med sporvidden 750 mm, findes nu kun på godsbanen Oschatz-Mügeln-Kemmlitz (Oschatz ligger mellem Leipzig og Halle), hvor fire lokomotiver mandag til fredag frem til køreplansskiftet betjener kaolinværket i Kemmlitz, 17,3 km fra Oschatz.

Til gengæld synes luknings-truslen for Zittaubanerne (750 mm - tidligere omtalt i »jernbanen«) at være drevet over for tiden. I stedet for nedlæggelse har banerne fået nyt spor og er klar til fremtidens udfordringer.

For tiden kører følgende smalsporsbaner i det østlige Tyskland udelukkende eller overvejende med damp:



Et af de 22 drifts-damplok på Harzquer-, Selketal- og Brockenbahn (115 km, 1000 mm spv.) damper ud fra Alexisbad station mod Harzgerode. DR 99 6001-4 er et af de få tilbageværende tidl. privatbanelok, leveret af Krupp 1939 til Harzquerbahn som NWE 21 (Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn). Snart bliver denne maskine atter til privatbanelok. Foto sommeren 1990: Jan Forslund.

Hovedparten af trafikken på systemet klares af de 17 1E1t-koblede maskiner DR 99 7231-7247, bygget af »Lokomotivenbau Bebelberg«, Karl-Marx-Stadt (nu Chemnitz) i 1954-56. Her spules 99 7239 i Wernigerode sommeren 1990. Foto: Jan Forslund.

Strækning	Længde	Sporvidde	Åbnet
Bad Doberan-Kühlungsborn	15,4 km	900 mm	1886/1910
Putbus-Göhren	24,2 km	750 mm	1895/1899
Harzquerbahn & Selketalbahn:			
Wernigerode-Drei Annen Hohne-Eisfelder Talmühle-Nordhausen Nord	60,5 km	1000 mm	1896
Drei Annen Hohne-Schierke	5,4 km	1000 mm	/Se note
Gernrode-Alexisbad-Harzgerode	17,5 km	1000 mm	1887 (se note)
Alexisbad-Strassberg-Stiege-Hasselfelde	25,7 km	1000 mm	1887 (se note)
Eisfelder Talmühle-Stiege	8,9 km	1000 mm	1904 (se note)
Oschatz-Mügeln-Kemmlitz (kun gods)	17,3 km	750 mm	1885/1903
Radebeul Ost-Radeburg	16,6 km	750 mm	1884
Freital Hainsberg-Kipsdorf	26,3 km	750 mm	1882/1883
Zittau-Bertsdorf-Kurort Jonsdorf	12,7 km	750 mm	1890
Bertsdorf-Oybin	3,3 km	750 mm	1890
Cranzahl-Oberwiesental	17,4 km	750 mm	1897

Note: Hele Selketalbahn Gernrode-Harzgerode og Alexisbad-Hasselfelde fjernet efter krigen af Sovjetunionen. Eisfelder Talmühle-Stiege nedlagt 1924. Fra 1950 blev Gernrode-Harzgerode, Alexisbad-Strassberg og Eisfelder-Talmühle-Stiege-Hasselfelde genobygget, og i 1983 genåbnedes Stiege-Strassberg efter knap 40 år uden skinner.

Tovogns DMU kører ind til Bishop Auckland. Denne togtype har været almindelig på sidebanerne siden 50'erne og den er, for British Railways, hvad MO'erne har været for DSB. Class 108 er leveret fra Derby 1958-59. Foto: Erland Egefors, juli 1986.

Verdens ældste bane trues af ny bilvej

Nu forsvinder nogle af de sidste levn af Stockton-Darlington banen - måske. Læs her om banens omtumlede historie i »Jernbanens urtid« fra 1825.....

Af Erland Egetors

Vil man vandre ad den linjeføring, som Stockton & Darlington Railway oprindelig havde mellem North Road Station i Darlington og Stockton via Fighting Cocks, er det absolut sidste udkald. Durham County Council har planlagt en ny vej ad linjeføringen: Darlington Cross Town Link.

I mange år krydsede Stockton & Darlington Railway (S&DR) og Great North of England Railway (i dag den østlige hovedbane) vinkelret hinanden efter sidstnævntes anlæggelse 1841-43. Der var sporforbindelse mellem S&DR's North Road Station og GNER's Bank Top Station, for 1829 blev der anlagt en sidebane til S&DR fra North Road Station til Croft syd for Darlington, som indgik i den østlige hovedbane. Mellem de to stationer i Darlington kørte der pendultog ad denne bane, således at passagerer havde mulighed for togskift. Fra 1894 kørte S&DR-togene til Bank Top Station og videre østpå til Stockton og Middlesbrough ad en ny bane via Dinsdale, hvorefter den oprindelige bane via Fighting Cocks kun anvendtes til godstrafik, indtil den vinkelrette krydsning blev fjernet.

Spolerer idyl

Omkring den gamle linjeføring er der et naturområde, der er meget populært som rekreativt område i Darlington. Der er et rigt fugleliv og mange vilde dyr, som ofte forvilder sig ind i parken og haver i selve byen. Det er denne naturidyl, den nye vej vil spolere, foruden det historiske monument som den originale S&DR bane er. Undertegnede, der har sendt en protest til David J. Newbegin, leder af miljøafdelingen ved Durham County Hall, fik dette lidet trøstende svar:

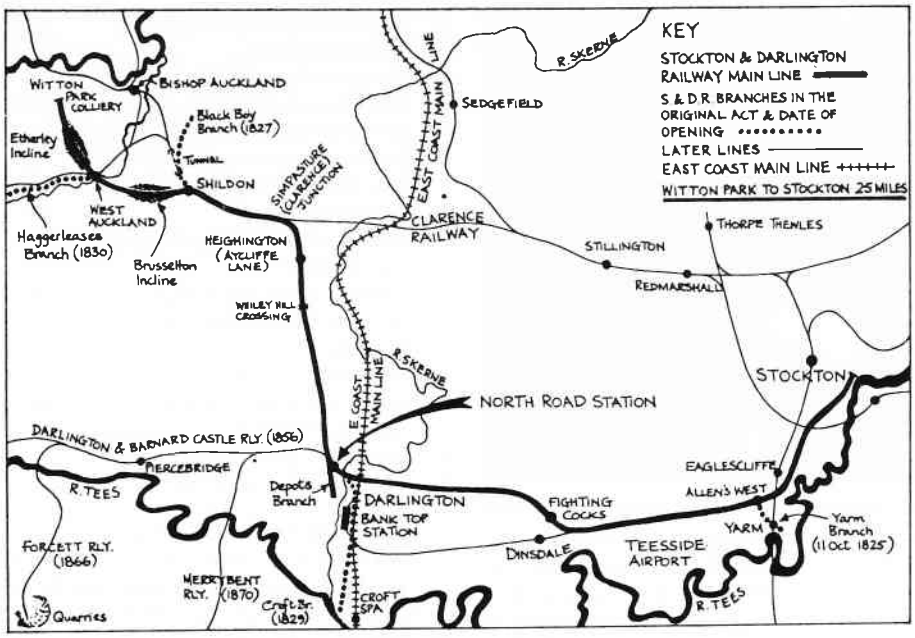
Ved projekteringen af vejen har man taget hensyn til S&DR's historiske betydning og sammen med Darlington Borough Council projekteret gang- og cykelstier langs vejen, ført ad den oprindelige banes tracé.

Men hvad er der ved en cykeltur eller vandretur, når man i stedet for fuglesang hører motorlarm og i stedet for ren ilt fra træerne indånder udstødningsgasser? Darlington Environmental Watch (Darlington miljøværn) mener, at vejen er overflødig. I stedet bør der oprettes en form for bybane, passagergrundlaget er der. Protesterne nytter dog ikke meget i et land med en konservativ regering i spidsen, der er imod kollektiv trafik, især statsligt eller kommunalt drevet kollektiv trafik.

Den 27. september 1825

I utallige historiebøger og leksika anføres Stockton & Darlington Railway, der blev indviet den 27. september 1825, som den første jernbane. Men da der var jernbaner i Storbritannien før denne, i Shropshire, Wales, Northumberland og Sunderland, har dette forhold ofte været diskuteret.

Mange af disse baner har endda en fortid som træbaner. Træsporene er blevet erstattet af jernspor, fordi jernet er mere slidstærkt og gav vognene et lettere løb. En sådan bane gik fra Wylam kulminen vest for Newcastle til floden Tyne, lige forbi Stephensons



Kort over den oprindelige Stockton & Darlington Railway.

hjem, og George Stephenson arbejdede som ung som bremsemand på denne bane. Men alle disse baner var minebaner eller skovbaner. De var anlagt af mineejeren eller skovejeren, og skulle kun transportere hans gods. Som oftest skulle banen transportere kul eller jernmalm fra minen til nærmeste kanal eller flod, og var som oftest anlagt som delvis tyngdekraftsbane.

For alle....

Derimod er S&DR anlagt som bane for en hel egn. Andre end ejerne af kulminerne ved Witton Park og Auckland kunne benytte den. Hidindtil havde kanalerne klaret allehånde transportopgaver. Siden Bridgewater Canal mellem Manchester og floden Mersey blev anlagt 1761, var landet blevet gennemgravet på kryds og tværs, og der havde været hausse i kanalselskabernes aktier. Da det blev erfaret, hvor fint det gik med S&DR, blev Liverpool-Manchester banen anlagt efter lignende mønster, hvad der førte til spekulation i jernbaneselskabernes aktier.

S&DR skulle også have været en kanal. Allerede i 1768 fremsatte Robert Whitworth forslag derom. Projektet blev opgivet, fordi terrænet er meget bakket. Omkostningerne ved en kanal med et utal af sluser ville have været uhyre, hvis vandvejen skulle føres frem til kulminerne vest for de 152 meter høje bakker ved Shildon. Rivalisering mellem byerne Darlington og Stockton hæmmede både kanalprojekter og jernbaneprojekter, indtil Edward Pease i 1823 skar igennem og fik gennemtrumfet anlæg af en jernbane fra Witton Park over Darlington og Fighting Cocks til Stockton med sidebaner til Yarm, Evenwood og Croft. Planen var udarbejdet af George Stephenson. Loven for denne bane blev vedtaget den 23. maj 1823, og Edward Pease kaldes for denne indsats for »jernbanens fader«. Hans hus i Darlington er restaureret. Det ligger på hjørnet af Northgate og Gladstone Street, knap ti minutters gang fra North Road Station.

Fra Brusselton incline (gravitetsbane) til Stockton køres der igennem et forholdsvis jævnt terræn, hvorfor den kunne befares med lokomotiver. Stationære dampmaskiner trak vognene op med spil ad Brusselton og Etherly banerne, på den knap 2 km flade strækning mellem dem blev vognene trukket af heste. Det var på denne strækning banen krydsede floden Gaunless på den første jernbro for tog. Broen har siden 1901 været udstillet i det nationale jernbanemuseum i York. 1856 blev tunnelen ved Black Boy åbnet, således at togene kunne køre igennem til Bishop Auckland. Derfra var der så videre forbindelse til Stanhope, Crook og Tow Law.

Kun få rester

Af de gamle kabelbaner ved Brusselton og Etherly er der i dag kun rudimenter tilbage. Der er dog bevaret en kabelbane, der er bygget på samme måde, og endda også

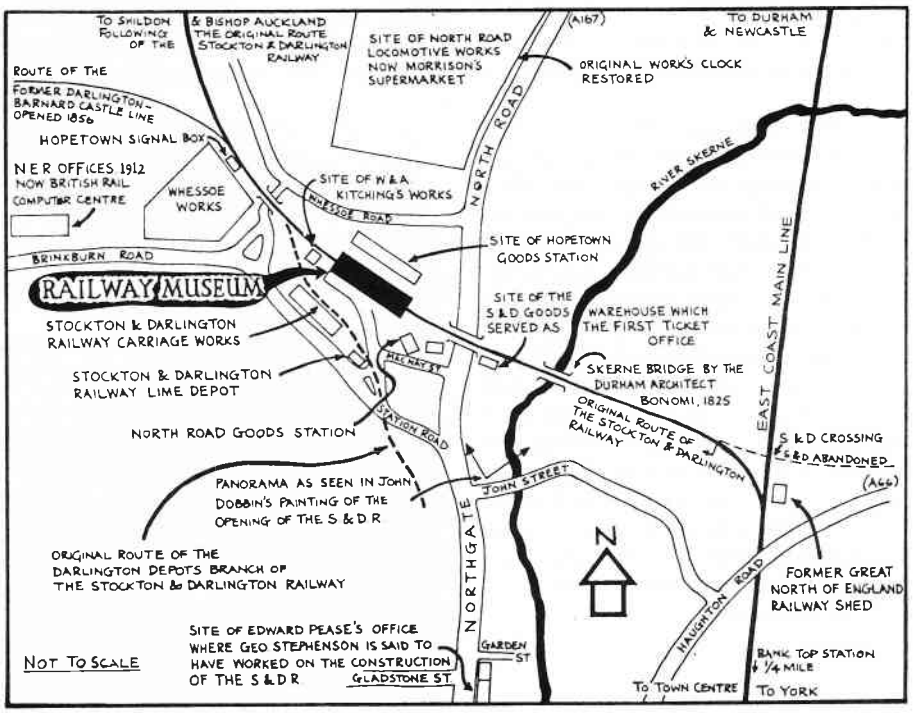
North Road Station i Darlington, ombygget adskillige gange siden opførelsen i 1842. Der er kun trinbræt i dag. Hele stationsbygningen er indrettet til museum. 150 år efter banens åbning, den 27. september 1975, indviede H.R.H. Prince Philip Darlington Railway Museum. Bemærk ligheden med Randers station! Foto: Erland Egefors, juli 1986.

med George Stephenson som ledende konstruktør. Det er Springwell Colliery Railway mellem Mount Moor Colliery og floden Tyne ved Jarrow, åbnet 1826. Den har to strækninger med kabeltræk og en strækning med tyngdekraft, hvor lastede vogne på vej ned trækker tomme vogne op. 1850 blev banen solgt til John Bowes & Partners Ltd, og er efter restaurering og omdannelse til museumsbane i 1976 kendt som Bowes Railway. Det er formentlig det eneste sted i verden, hvor publikum kan se en kabelbane i arbejde og prøve en tur med de åbne godsvogne. Banen har ingen personvogne. I 1978 kom Locomotion Enterprises ti banen og byggede i dens værksted arbejdende kopier i fuld skala af »Rocket« og »Novelty« i anledning af 150 års jubilæet for Rainhill Trials.

S&DR har i dag ikke meget godstrafik og persontrafikken varetages udelukkende med dieselmotortog, de såkaldte DMU - diesel multiple units. Fra 1956 kørte togene kun til Crook og fra 1965 var Bishop Auckland endestation. Da jeg besøgte banen i juli 1986, var stationsbygningen i Bishop Auckland netop nedrevet og pladsen omdannet til parkeringsplads. Men fra den 14. maj 1990 har der om søndagen kørt tog igennem til Stanhope, omend der kun køres fire dobbelture og kun til den 30. september. Fra Stanhope er der i turistsæsonen bus til Killhope blyminen, der er den bedst bevarede blymine i Storbritannien og med et imponerende møllehjul, Killhope Wheel.

Står man af toget i Shildon, kan man se resterne af Brusselton kabelbanen og museet for Timonthy Hackworth - der selvfølgelig huser kopien i fuld skala af »Sans Pareil«. Lige så interssant kan et besøg i Heighington være, for det var der, »Locomotion NO. 1« i 1825 første gang blev sat på sporet.

S&DR fik med tiden mange »locomotions«, men det første er bevaret og befinder sig i dag i det museum, der er indrettet i North Road Station, Darlington. En arbejdende kopi i fuld skala af Locomotin kan ses i friluftsmuseet Beamish ved Chester-le-



Omgivelserne omkring North Road Station.

En perron er alt, hvad der er tilbage af stationen i Bishop Auckland. Sporet til venstre går til Stanhope. Billedet er taget om eftermiddagen, da gymnasiet har givet eleverne fri. Foto: Erland Egefors, juli 1986.

Street. Darlington Railway Museum udstiller blandt andet også »Derwent« fra 1845 og et North Eastern Railway ekspreslokomotiv fra 1885.

Mest interessant ved Darlington Railway Museum er måske nok en 50 fod lang modelbane i skala »00«[1], der viser S&DR med landskab, som det var i 1829. Modelbanen viser linjeføringen fra Brusselton til kuloplagene ved Tees flodbredden i Stockton, blev bygget 1975, og har elektriske modeller af »Locomotion«, »Hope«, »Royal George«, med flere. Fortsætter udviklingen som nu, ender det med, at den originale linjeføring af S&DR kun kan ses på museet i North Road Station!

Gods med damp - folk med heste!

»Locomotion« og de andre lokomotiver af lignende type blev i starten kun anvendt til godstog. Persontrafikken blev varetaget af hestevogne, der var ombygget til kørsel på skinner, og var udliciteret til en vognmand. Men persontrafikken forøgedes så voldsomt, så S&DR selv overtog den og lod lokomotiverne trække vognene, hvorved banen blev den første med lokomotivtrukne persontog. I museet i Darlington er der udstillet en personvogn fra omkring 1846, udstyret med 3 kupeer, faktisk 3 karosser anbragt på en flad godsvogn.

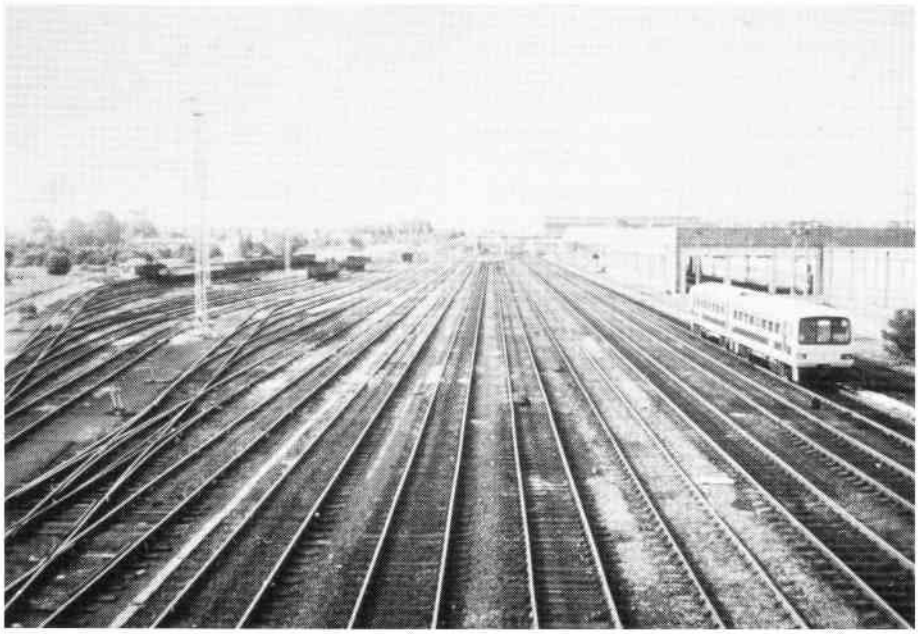
I begyndelsen havde banen ingen stationsbygninger, passagererne måtte vente i det fri og biletterne kunne købes små kontorer ved banen eller i kroer, som den mest kendte af disse kroer er Fighting Cocks. Stationsbygningerne blev opført i 1840'erne, North Road Station i Darlington blev opført i 1842. På dette område var Liverpool-Manchester banen først, stationsbygningen ved Liverpool Road i Manchester blev opført i 1830 og er i dag verdens ældste. Også den er museum. Hvordan man end ser på det materiale, der er om Stockton & Darlington Railway, kan man kun komme til én konklusion: den er verdens første jernbane i den betydning, som man i dag lægger i ordet jernbane. Jernbanernes betydning for industrialismens udvikling og dermed for udviklingen frem til samfundet af i dag er altoverskyggende. S&DR er forbilledet for alle andre jernbaner, den er derfor et historisk mindesmærke på linje med oldtidens jættestuer, vikingetidens skibe og romernes bygningsværker, hvorfor den bør bevares. Den behøver ikke at være et museumsstykke. Den oprindelige strækning mellem North Road Station og Fighting Cocks kan udmærket forsynes med nye spor og fungere som bybane. □

Litteratur:

»A Regional History of the Railways of Great Britain«, Bind IV, ved Thomas David St. John og C.R. Clinker.
Darlington Railway Museum, Official Guide, Darlington 1982.
Westcott, G.F.: The British Locomotive 1803-1853, Science Museum 1958.
Greenwood, Marjorie: Railway Revolution 1825-1845, London 1966.

---

1) Skala »00« er den engelske betegnelse for »H0«, dvs. 1:87. Skala »0« kaldes i England for 7 mm scala, fordi der i forholdet 1:43,5 går 7 mm på 1 engelsk fod.



Den østlige hovedbane (ECML) set mod nord, dvs. mod Newcastle. Det var ved vejbroen i baggrunden, at den oprindelige S&DR krydsede hovedbanen. Det er til højre for hovedbanen, der skal anlægges en ny vej, Darlington Cross Town Link, delvis i den oprindelige banes trance.

Toget er på vej ind til Bank Top Station fra North Road Station, dvs. det kommer fra Bishop Auckland og skal fortsætte mod Stockton. Typen er en anden generations DMU, class 143, der ligesom de første skinnebusser af denne type er et toakslet togsæt, men med vognkasse i fuld bredde, dvs. 2,80 m, hvorimod de første af typen har buskarosseri med en bredde på 2,50 m. Leveret fra Alexander/Barcley 1985-86.
Foto: Erland Egefors.

Slet nyt fra Norge og Sverige.....

Jernbanenedlæggelser i Norge

En stribe jernbanenedlæggelser har i de senere år hærget Norge - og desværre synes nedlæggelserne endnu ikke at have taget slut. Det er gået ud over de dieseldrevne sidebaner - senest strækningen Sira-Flekkefjord (17 km) i Sydnorge - en sidebane til Sørlandsbanen Oslo-Stavanger. Den blev nedlagt pr. 31. december 1990. Specielt for denne bane var, at den i de seneste år blev drevet med svenske skinnebusser af Y6-Y8 typen, idet NSB fra SJ havde indkøbt fem stk. af disse. Hermed forsvandt altså atter muligheden for at køre med »Dadelæske« i Norge. Det ser nu ud til, at Solørbanen (Kongsvinger-Elverum), 93 km, der forbinder Oslo-Karlstad-Stockholm strækningen med Rørosbanen (Hamar-Elverum-Røros-Trondhjem), bliver den næste i rækken. Fra sommerkøreplanen 1991 mister Solørbanen sin persontrafik. Dermed bliver den den femte dieseldrevne sidebane, der på kun fem år nedlægges. I 1986 fandtes - foruden Nordlandsbanen Trondhjem-Bodø - otte baner med dieseldrift og persontrafik - i alt 870 km. Fra sommerkøreplanen vil kun tre af dem være tilbage: Rørosbanen (384 km), Raumabanen Dombås-Åndalsnes (114 km) og den resterende del af Nelaugsbanen Nelaug-Arendal (36 km) - i alt 534 km.

Norges sidste privatbane, den elektrificerede Rjukanbanen, ejet af Norsk Hydro, forsvindr nu også. Banen, der for en del år siden mistede persontrafikken, betjener Norsk Hydros industrier i Rjukan, kendt fra bl.a. store sabotageaktioner under 2. Verdenskrig. Da virksomheden i Rjukan ophører fra 1. juli, falder Rjukanbanens transportgrundlag bort. Dermed forsvinder også Norges eneste jernbanefærge, idet Rjukanbanens 16 km strækning fra Mæl til Rjukan midt i Sydnorge er isoleret fra resten af landets skinner af søen Tinnsjøn. Alle vogne færges over på tosporede jernbanefærger fra Tinnoset til Mæl med en to timer lang sejltur. Normalt bestrides denne trafik af M/F Storegut, der er bygget i 1950'erne, men som reserve findes fortsat D/F Ammonia fra 1920'erne. Dampfærgen har frem til 1990 regelmæssigt været i trafik ved »Storegut«s eftersyn, og lokale kræfter søger nu at bevare den velholdte færge som museum. D/F Ammonia er i øvrigt i spændingsfilmen »Kampen om det tunge vand« stand-in for sin søsterfærge, der under krigen blev sænket ved den sabotageaktion, filmen beskriver. *AR*

Lesjöfors var frem til 1985 det nordelige endepunkt for den sydlige del af Inlandsbanen, efter at nedlæggelsen af Lesjöfors-Mora i 1969 delte banen op i en lille sydlig og en stor nordlig del. 1985 nedlagdes også Lesjöfors-Filipstad totalt, og nu synes den resterende del af banens skæbne beseglet. Foto: Anders Riis.

Sidste udkald for Inlandsbanen

Svenskerne er endnu ikke kommet på bedre tanker, hvad angår beskæring af jernbanenettet. Med de netop offentliggjorte planer for sommerens kørsel på det svenske jernbanenet afsløres det, at 1991 sandsynligvis er det sidste år med persontrafik på Inlandsbanen.

Hvis ikke amtstrafikselskaberne derefter overtager togtrafikken og en væsentlig del af underskuddet, betyder det, at der sættes en ny, kedelig rekord i svensk jernbanenedlæggelse: 1067 sammenhængende km jernbane mister persontrafikken på én gang. Så langt er der fra Mora over Östersund til Gällivare.

Inlandsbanen har siden begyndelsen af 1980'erne været genstand for en koncentreret satsning på turisterne fra kommunerne langs banen, og der er ingen tvivl om, at dette arbejde, der har udmøntet sig i det særlige inlandsbanekort til ubegrænset rejse indenfor 14 dage på strækningen, falder totalt til jorden på den måde.

Værst går det ud over den nordligste del af banen, fra Arvidsjaur til Gällivare. Strækningen Arvidsjaur-Jokkmokk (174 km) har i en længere årrække været helt uden godstrafik, og for et par år siden mistede også den nordligste strækning Jokkmokk-Gällivare (100 km) godstrafikken. Eneste trafik her har altså været den daglige Y1-motorvogn - der nu formentlig også forsvinder.

Ud over Inlandsbanen synes også strækningen Borlänge-Malung (129 km) at miste persontrafikken.

For begge dele gælder det dog, at hvis lokal-områderne viser en ekstraordinær vilje i sidste øjeblik, kan trafikken reddes.

Bliver den ikke det, vil tværbanen Storuman-Lycksele-Hällnäs (167 km) repræsentere eneste rest af persontrafikken på det banekompleks, der i sin tid blev bygget op med Inlandsbanen som grundstamme. Her eksisterer persontrafikken dog også kun på lånt tid: En tre-årig »forsøgsperiode« med togtrafikken skåret ned til ét persontog om dagen (fra tre tog frem til 1986, to tog 1987-90..) udløber 1993. *Tåg/AR*

Slut med smalspor

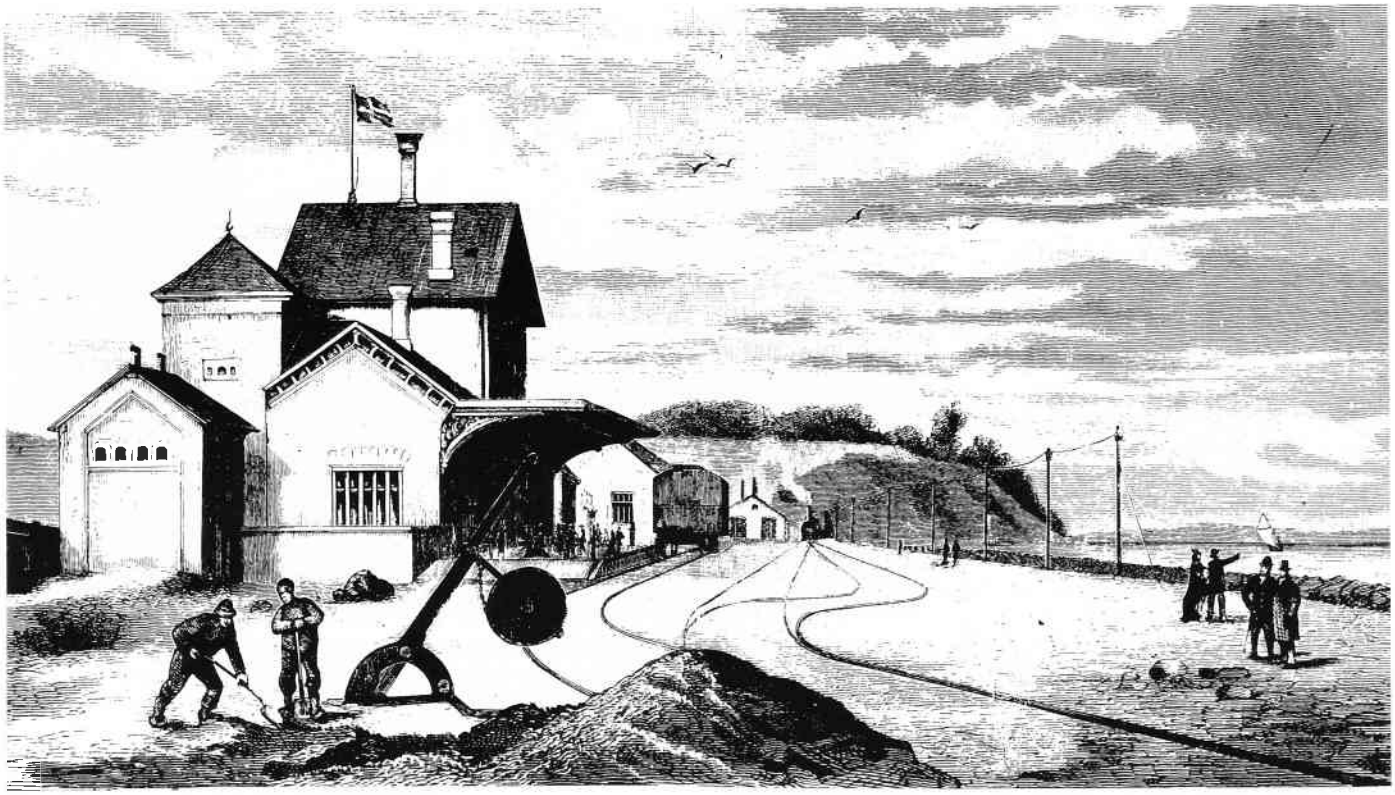
Skinne-ædende maskiner gør det i denne tid af med to af Sveriges sidste smalsporsbaner. SJs sidste smalspors-godsbane, den 37 km lange strækning Finspång-Hjortkvarn (mellem Norrköping og Hallsberg) blev nedlagt i 1988, og 24. november 1990 begyndte spor-optagningen. De sidste rester forventes borte i løbet af foråret.

Tåg/AR

*

Nordmark-Klarälvens Järnvägers strækning Deje-Hagfors-Musjöheden (74 km) fik efter nedlæggelsen af trafikken 1. oktober 1990 fjernet de elektriske anlæg, så enhver tale om fremtidig miljøvenlig transport af de ca. 200.000 tons gods om året er forstummet. Lastbilerne, der i stedet transporterer gods til og fra Uddeholm Toolings fabriker i Hagfors og Munkfors, vil også kunne »nydes« på de danske landeveje. Tal om svensk miljøvenlighed...?

Når dette læses, er en special-konstrueret sporoptagningsvogn, trukket af et til formålet lejet Tp-dieselloko (MaK 1953), formentlig ved at æde resterne af Värmlands smalspor. Hele processen vil være afsluttet i efteråret 1991. *AR*



Århus Østbanegård, som tegneren forestillede sig den i »Illustreret Tidende« 1877. Bemærk proportionerne mellem trækbukken og banearbejderne, der står foran (!).

Jernbanen set i streg (2):

Århus Østbanegård

- en station med en omtumlet skæbne gennem tiderne...

Af John Rasmussen

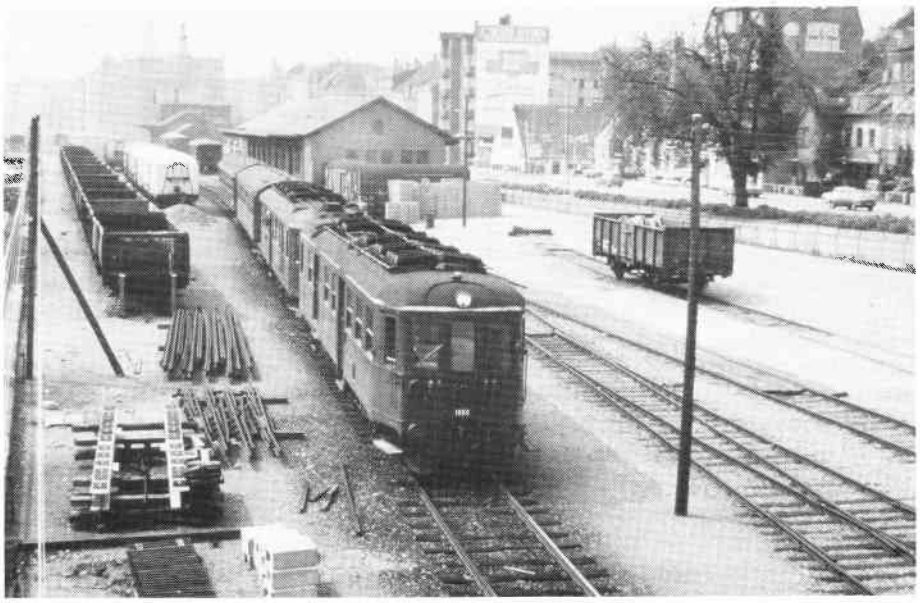
24. august 1876 åbnede Det Østjyske Jernbaneselskab (ØJJ) jernbanen mellem Randers og Grenå. Dette tog noget handel fra Århus, så derfor tog nogle århusianske handelsfolk med Hans Broge i spidsen allerede i 1874 initiativ til en jernbane fra Århus til et punkt på Randers-Grenå banen.

Resultatet af detet blev åbningen af Århus-Ryomgård 1. december 1877, drevet af ØJJ som sidebane til Randers-Grenå. Banen blev i Århus ført ind langs vandet med endestation på Århus Østbanegård, og herfra blev der anlagt et forbindelsesspor til havnen og statsbanerne.

Stationen er tegnet af N.P.C. Holsøe, der i sit virke næsten udelukkende tegnede for jernbaneselskaberne. Rundbuestilen, som er typisk for Holsøe, har han delvis arvet fra J.D. Herholdt, som bl.a. tegnede Københavns anden Hovedbanegård (1863).

Med så mange stationer »på ærmet« er det naturligt, at Holsøe brugte de samme typer flere gange, og Østbanegårdens langhus, med krydsende tværlænge og to tårne i streng symmetri findes bl.a. i Horsens (1868), Fredericias anden banegård (1869), Fåborg (1882), Assens (1884) og Slagelse

I september 1979 havde BZ-ere indtaget Østbanen, samtidig med at MHVJ kørte veterantog her. Foto: Anders Riis.



MO'erne var i mange år den fremherskende togart på Grenåbanen. Her et tog anført af MO 1880 på vej mod Grenå fra Århus Ø.
Foto 1978: Mogens Duus.

Enkelte MX-ere er stadig at finde i godstog rundt omkring. Her har John Hansen foreviget en is-prydet MX-1041, der sammen med MY 1154 trak et godstog gennem sneen i Nørre Alslev 12. februar 1991.

Lgns- og Lps-vognene leveres fra firma »VARIG«, Næstved og værkstedet i Nyborg (ved brug af undervogne fra indkøbte SJ Gbs-vogne), og Sgmns-vognene er en forlængelse af den tidligere ordre hos den finske vognfabrik »Rautaruukki OY« i Oulu. DSB har endvidere lejet 30 stk. åbne højsidede bogiegodsvogne, litra *Eaos 533 0 000 - 533 0 029* (til brug for transport af metalskrot). Lejemålet er formidlet gennem den tyske privatbane Ahaus-Alstätter Eisenbahn GmbH (AAE); vognene er bygget af den tjekkiske vognfabrik: »Vagónska Poprad«.

Spalteredaktørerne har besluttet at anvende DSBs terminologi, således at Intercity-tog, der normalt køres af MF-togsæt (IC/3) benævnes *IC*-tog, Interregionaltog (aflastningstog for IC-systemet), der normalt køres af lokomotivtrukne tog eller MR-togsæt, benævnes *IR*-tog - og endelig Regionaltog, der normalt i vestområdet køres af MR-togsæt og i østområdet af lokomotivtrukne tog, benævnes *Re*-tog.

MR-togene står foran en omfattende renovering indvendigt, idet de nu i større omfang skal løse opgaver på stambanerne. Her er MR 4039 + MRD 4239 dog indsat i den trafik, togene er bygget til, klar til afgang mod Odense fra Svendborg 21. februar 1991.
Foto: John Hansen.

Nyt om MF-togsæt

DSB og ABB Scandia har i efteråret 1990 erkendt og dokumenteret 36 såkaldte typefejl i MF-togsættene. Typefejl er fejlkonstruktioner og mangler ved selve udformningen af produktet og altså i selve produktionsfasen. Typefejlene omfatter bl.a. fejlkonstruerede midterdøre, proceduren omkring togets informationssytem, radio/musikanlægget, toiletterne og klimaanlægget.

DSB havde officielt overtaget 23 togsæt ved årsskiftet. På disse og på de 11 sæt, der stod på fabrikken, sker en løbende ombygning, således at alle typefejl elimineres. Produktionen er omlagt, således at Togsæt 35, der afleveres i januar 1991, og følgende er i overensstemmelse med den fastlagte standard. ABB Scandia skal have afleveret 44-45 togsæt i alt, når K91 sommer træder i kraft. Omløbsplanerne kræver 41 togsæt i løb, så i starten vil reserverne være noget anstrengte. Fra juni 1991 vil leveringstakten (sommerferiemåneden juli undtaget) være to togsæt pr. måned.

Det var meningen at afprøve togsættene under hårde vinterforhold, først i Nordsverige, senere på den vestlige del af Bergensbanen, der har et klima, der ligner det danske, vådt med temperatuerer, der svinger omkring frysepunktet. Men DSB har ikke togsæt nok til afgivelse for prøvekørsler, og vinterperioden i februar her i landet, viste med al tydelighed, at sammenkoblings- og adskillelsesprocedurerne under sådanne vejrforhold er et problem.

Sammenkoblingsteknikken volder nemlig stadig kvaler. Målsætningen var kørsel med op til 5 sæt i multipel, men det ser ud til, at 4 sæt bliver maksimum. Indtil ATC er indført, og højeste hastighed er 140 km/h, vil

Bf-vognene udgår succesivt i løbet af de næste års tid, har DSB planlagt. Fra K 92 vil vognene ikke mere være at se, som Bf 323, der her sammen med en artsfælle giver afveksling i den sydgående IC-stamme fra Randers. Foto januar 1990: Anders Riis.

de fleste kørsler mellem København-Korsør/Nyborg-Fredericia nu alligevel foregå med dobbeltsæt i et 5-minutters interval. Der spares derved tid ved at undgå fra- og tilkobling ved færgen.

ABB Scandia i Randers har i øvrigt modtaget sine første eksportordrer på IC/3-tog, fem togsæt (og to optioner) til Blekinge Länstrafik og ti togsæt til Israel. Togsættene til den svenske køber skal leveres allerede i år, idet de skal gå i trafik på strækningen mellem Karlskrona-Kristianstad-Malmö fra januar 1992. Det får ingen indflydelse på leverancerne til DSB, idet ABB Scandia kan sætte leveringstakten i vejret.

Nyt om MR-togsæt

MR-togsættene har i en lang periode ikke været driftsikre nok. Det er derfor besluttet at foretage en gennemgribende renovering af motorerne for at forbedre regulariteten. Togene skal også indvendig moderniseres, og Passagerdivisionen går ind for, at der afsættes 18 mio. kr. til det i 1991 og 1992. Dermed sikres det, at der ikke bliver alt for stor forskel i komforten mellem MR-tog og MF-tog.

MR-togene vil komme til at fremtræde med nye farver, nyt betræk og ny belysning. Der lægges også stor vægt på at forbedre siddekomforten, specielt med sigte på at give en bedre lænde- og skulderstøtte. Der bliver borde svarende til de i Bn-vognene, mellemdørenes lukkemekanisme ændres, så der bliver bedre tid til passage, og alle tog får lukkede toiletsystemer.

Nødvendigheden af en bedre komfort skal ses i sammenhæng med, at MR-togsættene fra K91 i stort omfang også bruges til længere rejser. Arbejdet med moderniseringen skal foregå på DSBs værksteder i Århus.

Materiellet og K91

Med K91 sker den største ændring i brugen af materiel inden for DSB i flere årtier. Det skyldes ikke kun indsættelsen af MF-togsæt (IC/3) i *IC*-tog som afløser for de nuværende lokomotiv-trukne tog, men også en række følgevirkninger.

En af dem er, at alle MR-togsæt kun benyttes i vest-området fra køreplansskiftet. Her skal de nu bl.a. benyttes i de *Re*-tog, som hver anden time vil køre mellem Aalborg og Frederikshavn - samt i en række *IR*-tog mellem Nyborg og Aalborg. De 97 togsæt stationeres således i henhold til maskinløbsplanerne: 62 i Fredericia, 27 i Struer og 8 i Århus.

I det nye system bliver A-vogne i det store hele overflødige - som 1. klasse vogne. Af beholdningen på 25 stk. litra A deklasseres de 20 til 2. klasse: 3 stk. (RIC) til *Ba*, 13 stk. til *Ba* samt 4 stk. til *Bax* - sidstnævnte til brug som lokalvogne i EuroCity-tog mellem København og Rødby Færge.

Af de eksisterende 18 stk. AB-vogne vil 8 vogne blive deklasseret til *Bab*.

3 stk. Bk-vogne får litra ændret til *Bkx*, idet disse vogne ligeledes vil blive brugt som lokalvogne i EuroCity-tog, se endvidere nedenfor.

De tidligere 1. klasse-vogne fra Kystbanen, litra An, får kun en kort levetid som litra Ban, idet alle 14 stk. ombygges, så der i den ene vognende indrettes plads til ti cykler og syv klapsæder, svarende til styrevognene i den sjællandske regionaltrafik - nyt litra bliver *BDan* (*82-76 600 - 82-76 613*). Bag dette ligger, at der fra den 2. juni ikke længere medtages cykler i *IC*-tog, hvorfor passagerer medbringende cykel henvises til *Re*-tog på Sjælland og *IR*-tog mellem Nyborg og Aalborg.

De to prototypetogsæt, de såkaldte IC/5-tog fra 1981, kører i indeværende køreplansperiode som *IC*-tog mellem København og Frederikshavn. Ved overgang til sommerkøreplan indsættes togsættene i bådtog mellem København og Kalundborg. Mellemvogn, litra Afm, deklasseres, nyt litra *Bafm* - og flexarealet i mellemvogn, litra Cfm, indrettes til 1. klasse, litra *ABfm*, idet der indrettes én kupe for rygere og én for ikke-rygere ved brug af de løse stole fra Sølvsalonen i udrangerede MA-tog (5 pladser i hver kupé). Renoveringen af togsættene vil blive begrænset til det minimale, det vil sige mindre renovering af klimaanlæg og gummivulste og udskiftning af gulvtæpper. Til gengæld vil radio/båndspilleranlæg, hastighedsmåler og ur blive udtaget, og cateringsfaciliteterne vil ikke blive anvendt.

De resterende 18. stk. Bf-vogne vil blive holdt i drift i K91-perioden, idet 4 litra *Bfx* vogne anvendes i nattog, 9 vogne i *IR*-tog, 2 vogne i *Re*-tog (vest), og 3 vogne holdes i reserve. Der vil ikke være brug for vognene fra K92.

En planlagt udrangering af de ældste Bn-vogne (med asbest) i dette forår kan kun gennemføres i mindre omfang. 8 vogne udrangeres ved start af K91 sommer - de øvrige »levetidsforlænges« (det vil sige, kun arbejder, der har med driftsstabilitet og sikker-

4 lokomotiv-lanterner sælges

Ombygget til 220 volt. Alle lanterner er pæne og af nyeste type fra damploko.

Prisidé: fra 1000,-/stk.

Henvendelse på
tlf. 31 65 79 95.

Danmark for fuld damp

»Danmark for fuld damp« kører i år fra 15. juli til 20. juli og har udgangspunkt i Fredericia. Turen går over Varde og Lemvig og slutter i Odense. Turen koster 950 kroner for damptogsrejsen plus 35 kroner pr. overnatning pr. person (liggevogn). Måltider ikke inkluderet, men kan købes (fælles tilberedning). Tilmelding skal ske senest 23. juni. Yderligere oplysninger kan fås og tilmelding ske hos:

Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning,
7080 Børkop

eller på tlf. 75 86 21 20.

hedskrav at gøre, men ingen kosmetiske arbejder), således at 7 vogne kan holdes i drift i sommerkøreplansperioden - og resten frem til K92. Det vil senere blive besluttet, om en egentlig renovering (i lighed med det netop afsluttede program) for de resterende 127 Bn-vogne (uden asbest) skal gennemføres. Et mere »kuriøst« forslag, om at indrette to af vognene til »Børneguide/Legeland«-vogne, foreligger, nyt litra *Bnx*.

*

Moderniseringen af 4 stk. litra *Bax*, jf. ovenfor, til brug i EuroCity-tog omfatter
- sæder nybetrækkes
- nye gardiner
- tæppebelægning i sidegang og kupeer
- nye borde
- opfriskning af toiletter

Modernisering af 3 stk. *Bkx* til samme formål vil omfatte
- aptering (som nævnt under Bx)
- eksisterende togkiosk fjernes, og de to kupeer genetableres.

En kupé indrettes til brug for Togservice (bl.a. køleskab, svaleskab og plads til trillebar), og den anden kupé indrettes som tjenestekupé (3 sæder, talested, personaleskab m.m.).

S-togenes RENO 2 program

I begyndelsen af januar blev de første fire S-togsvogne, prototyperne i det såkaldte 2. renoveringsprogram (RENO 2) sat i drift.

Programmet omfatter 260 vogne ud af 2. generationsanskaffelserne og består dels af kundevendte foranstaltninger:
- ny energibesparende belysning i kupeer med samtidig højere belysningsniveau
- nyt højttaler/samtaleanlæg med udvendige højttalere indbygget i de nye udvendige ruteskilte over indgangsdøre
- nyt informationssystem på front og sider, der er elektronisk styret fra førerrum (som DSB medio februar nægtede at modtage, da systemet ikke var funktionsdueligt)
- vinduer i gavle, der giver mulighed for at se fra vogn til vogn
- udsmykning på endegavle
- ændret fordeling af indvendige skydedøre (i princippet skydedør til alle kupeer med undtagelse af lille kupé op til førerrum, hvis vognen da ikke er »født« dermed).

Og dels en teknisk levetidsforlængelse:
- rustarbejder på vognkasse, specielt ved vinduer og på tag
- komplet overfladebehandling, inkl. sandblæsning og særlig tagbehandling
- total renovering af førerrum.

Faste anlæg

Forbindelsesbanen Snoghøj-Taulov

I »jernbanen« nr. 2/89, side 47 bragtes en omtale af lovforslaget om anlægget af den 4,9 km lange nye jernbanestrækning, der skal bringe en del af jernbanetrafikken uden om Fredericia. Første spadestik til banen omtaltes endvidere i »jernbanen« nr. 5/90, side 136.

De nødvendige arealer til banen er skaffet ved ekspropriation dels i 1979 og dels i februar 1990. Projektet medfører nedrivning af 2 ejendomme.

I Snoghøj udgår det nye sporanlæg fra broen over motorvejen på banestrækningen Middelfart-Fredericia. Der indlægges to modkrummede sporskifter og særlig sporkrydsning.

I Taulov sker tilslutningen til den eksisterende banestrækning Fredericia - Taulov. Den er udformet således, at forbindelsesbanens spor mod/fra Kolding er gennemgående (150 km/h), medens sporene mod/fra Fredericia tilsluttes således, at den tilladte hastighed bliver på 130 km/h.

Der skal etableres nyt sikringsanlæg i Snoghøj og anlægget i Taulov skal udvides. Der opsættes udvendige stedbetjeningsskabe ved afgreningssporskifterne. De nye sporskifter forsynes med uopskærlige drev og elektrisk sporskiftevarme.

Den nye sporkrydsning i Snoghøj er som omtalt speciel, idet det kun er muligt at køre ret igennem sporkrydsningen. De nye sporskifter i Taulov skal som noget nyt forsynes hver med 3 sporskiftedrev.

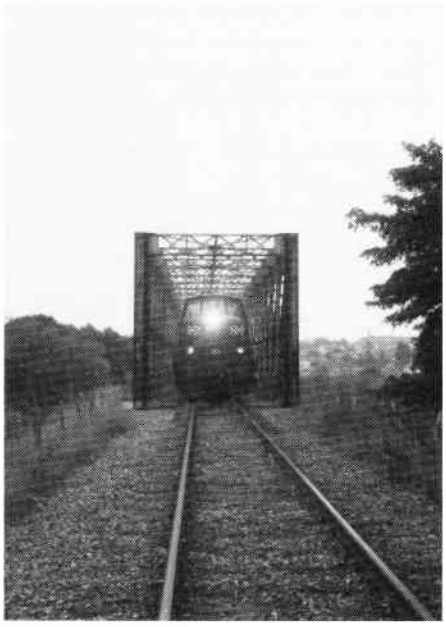
Relæhuset i Snoghøj er placeret således, at det er muligt at trække udstyret fra ind- og udkørselssignaler mod Taulov og mod Fredericia ind i dette. Der bliver indrettet betjeningsrum i den ene ende af relæhuset.

Som noget nyt etableres betjeningskasser ved alle indkørselssignaler i Snoghøj og Taulov, således at lokomotivføreren, i tilfælde af fejl ved fjernstyringen, kan indkoble en gennemkørselstogvej.

Jordarbejderne er allerede sat igang. Broarbejderne startede ved årsskiftet 1990/91, og sporarbejdet udføres i løbet af et par måneder i efteråret 1991.

Sporskifterne i Snoghøj indlægges i foråret 1992, således at Elektrotjenestens arbejder på stedet for alvor kan starte i løbet af sommeren 1992. Der er planlagt ibrugtagninger af sikringsanlæggene i perioden 25. maj til 7. juni 1993.

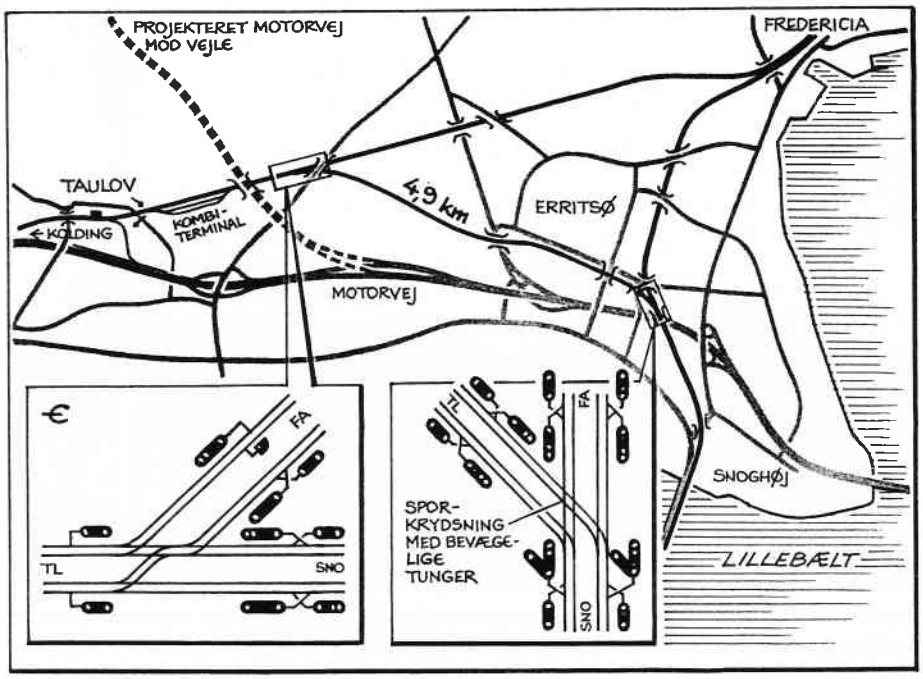
Det ser nu ud til, at al trafikken forsvinder på Randers-Ryomgård banen mellem Strømmen og Ryomgård. Under alle omstændigheder vil dette kryds i Auning nok miste sin diagonale trafik, her repræsenteret ved MT 151 på en DJK-udflugt 1978. Foto: Anders Riis.



Her er sporet borte nu, og cyklister og fodgængere glæder sig over den nye forbindelse via den gamle bro over Gudenåen. Men en gang herskede bl.a. MT'erne her. Foto 1978: Anders Riis.

Ny banestrækning ved Randers

Omfartsbanen ved Fredericia er ikke det eneste eksempel på, at Jylland får en ny jernbane. Det er også tilfældet ved Randers, selv om det er en form for firmaspor, jf. »jernbanen« nr. 1/91 - side 28. 22. januar indviedes en nyanlagt strækning på ca. 800 m fra et sidespor »Gudenåen« i km 166,5 mellem Stevnstrup og Randers og til Strøm-



Forbindelsesbanen Snoghøj-Taulov. Tegning: DSB/Elektrotjenestens tidsskrift »Elektronyt« (Infografik: Erling Nederland).

men på godsbanen til Ryomgård på Djursland. Ved at foretage denne forlægning af banen undgår man at skulle bruge den efterhånden stærkt udslidte jernbanebro over Gudenåen. Broen er meget krævende i vedligeholdelse og har ikke længe kunnet bære de tungeste godsvogne, der skulle til Strømmen, hvor DSB har store godskunder. Det har derfor været nødvendigt at foretage en tidskrævende omvejskørsel fra Århus via Ryomgård.

DSB og Randers kommune har været sammen om udgifterne til anlæg af den nye bane. Bag dette ligger, at kommunen som led i aftalen med DSB får overdraget det areal, hvor banen og broen tidligere gik. Der kommer her en stiforbindelse.

Samtidig med nyanlægget ændres trafikken på godsbanen Randers-Ryomgård. Betjeningen af Uggelhuse, Allingåbro og Auning er ophørt, medens Pindstrup betjenes fra Ryomgård. Det vil sige, at godstogene vil ophøre med at køre mellem Strømmen og Pindstrup. Sporet på strækningen bevares dog indtil videre.

IC/3 klargøringscenter i København (Kgc)

IC/3 Klargøringscenter København, er det første af sin art her i landet. Det er Kgc's opgave, hurtigt og effektivt at klargøre og servicere IC/3-tog, under deres - kortvarige - ophold på Københavns Hovedbanegård.

Fra sommerkøreplanen 1991 skal der her klargøres alle de MF-togsæt, der indtil da er leveret. Det drejer sig om 45 sæt. Hver dag! Og det skal gå stærkt. Normalt er der kun 65 minutter til rådighed, fra et tog kommer til Hovedbanegården, til det - rengjort, vasket, kontrolleret og med nye forsyninger - afgår igen.

Centrets funktion som et direkte integreret led i den daglige trafik, kvalitetskravene til klargøring og de tidsmæssige rammer, der som nævnt vil være til rådighed fra K91 sommer, har været afgørende ved etableringen af klargøringscentret. Det ses ved at:

- centret er udelukkende indrettet til brug for IC/3-tog. Alle de specielle forhold og betingelser, der gælder for netop dette tog, har fuldt ud kunnet imødekommes - der skal ikke tages samtidige hensyn til andet materiel.
- Kgc er »fremtidens opstillingsspor«, og derfor er det placeret som en integreret del af Hovedbanegårdens primære sporanlæg, så lange og tidskrævende køreture mellem perronspor og klargøringsområde undgås.
- Arbejdsopgaverne i klargøringscentret er - som ved betjeningen af passagerer under IC/3-togets kørsel, for første gang ved DSB - tilrettelagt som team-work mellem de forskellige faggrupper.

Der skal samarbejdes bredt og effektivt, for at løse de komplicerede opgaver. Klargøringshallen var under forberedelse og projektering i ca. 3 år. Den blev bygget på ca. 8 måneder, indviet søndag den 16. december 1990, og straks taget i brug.

Der er i øjeblikket i alt 42 medarbejdere i Kgc. Hallen er 260 meter lang og 13,5 meter bred - i alt er 3506,7 m^2 bebygget. Den har 2 spor, hver med plads til 4 IC/3-togsæt (á 59,6 meter). Der kan altså på én gang være 8 togsæt »under behandling« i Kgc, som dog er forberedet for senere udvidelser.

Teknik:

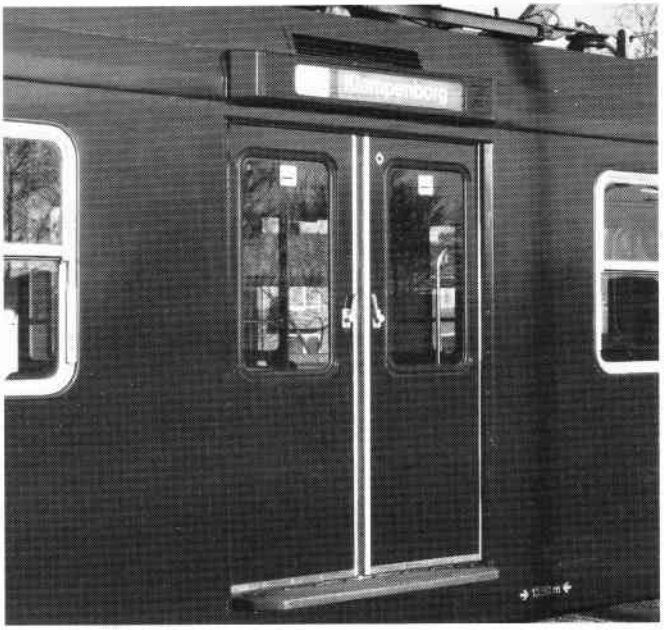
- 2 udendørs automatiske vaskeanlæg til udvendig vask af togsæt
- Udsugningsanlæg for røggas for alle 8 IC/3-togsæt
- Varme- og ventilationsanlæg
- Eftersynsgrav
- Toilettømningsanlæg, og forsyningsanlæg for: olie, vand, trykluft, el (»fremmednet«).

Nye sikringsanlæg

I weekenden 7.-9. december 1990 fandt væsentlige fornyelser af DSBs sikringsanlæg sted.

Hele strækningen *Odense-Svendborg* overgik til fjernstyring. Mellem Odense og Årslev skete moderniseringen allerede i oktober, og nu fulgte den resterende del af strækningen til Svendborg. Systemet er baseret på radiodirigeret trafikafvikling, det vil sige radioforbindelse mellem fjernstyringscentralen i Odense og togene - samme princip som f.eks. på Århus Nærbane. Den sikkerhedsmæssige bemaning af stationerne på strækningerne ophører, og samtidig kan stationernes åbningstider indskrænkes. Det sker dog kun i begrænset omfang, fordi der tages hensyn til billet- og postekspedition. Størst har virkningen været for Fruens Bøge, som nu er ubemandet.

I *Vejen* udskiftedes sikringsanlægget fra 1918 med ét, der er overtaget fra Hedehusene. Det er et relæstyret 1954-anlæg. Vejen var et af de sidste steder, hvor der stadig



S-togenes nye informationssystem, der over dørene viser linjebogstav og destination. Medio februar nægtede DSB dog at modtage systemet, da det ikke var funktionsdueligt.
Foto: DSB.

fandtes arm-signaler i vest-området. Samtidig forsvandt en signalpost i stationens vestende, og dermed opnås personalemæssige besparelser. En fjernstyring af toggangen på hele strækningen Lunderskov-Esbjerg er stadig på programmet.

Det sidste armsignal i øst-området (tilhørende DSB), I-signalet foran Hillerød station for Gribskovbanens tog fra Kagerup, blev erstattet den 16. november 1990 af et daglyssignal.

Redaktørerne af »DSB-nyt - kort fortalt« arbejder på at kunne bringe en oversigt (en opdatering) over nye sikringsanlæg m.m. i et af de kommende numre af »jernbanen«.

Uheld i overkørsler

DSBs oversigt over de seneste fem års uheld i overkørsler viser, at DSB som regel er uden skyld i uheld og ulykker. Kun i ét enkelt tilfælde på de fem år var årsagen at finde hos DSB.

Antallet af uheld i 1990 var det laveste siden 1985, og der skete 16 uheld, heraf ti i overkørsler, som kun er forsynet med klokke og blinklys. Tre blev dræbt, én kom alvorligt til skade, og 18 blev lettere kvæstet.

DSB bruger hvert år millioner på at sikre overkørsler bedre. Men fra 1991 sker det i halvt tempo på de mindre befærdede strækninger. Vejdirektoratet har meddelt, at man ikke længere vil bidrage til halvbomme. Der er flere liv at spare ved at bruge pengene på sikring af farlige vejkryds.

I forbindelse med planerne om at køre 180 km i timen på hovedstrækningerne, vil DSB over to år ekstraordinært bruge ca. 80 mio. kr. på at nedlægge syv overkørsler på Fyn og erstatte dem med broanlæg. Andre 29 overkørsler i Jylland er i kikkerten. Banetjenesten håber at kunne nedlægge de syv.

Trafik og administration

K91 - det hele hænger sammen.....

I DSBs køreplan hænger alting så meget sammen, at man ikke kan lave om på ét togsystem, uden at dette får konsekvenser for de andre systemer. K91 er som nævnt en stærk satsning på fjern-trafiksystemet, med det IC/3-baserede *IC*-system som flagskibet.

De kortere rejsetider har kun kunnet opnås ved at frigøre *IC*-systemet fra korrespondancen til regionaltogene i Fredericia. Til gengæld er behovet for at skifte blevet mindre, fordi der tilbydes direkte *IC*-tog i totimesdrift til Esbjerg, Struer og Sønderjylland.

Andre steder er det vigtigt at kunne skifte til og fra *IC*-togene. Det gælder for eksempel Skanderborg, som er en nødvendig skiftestation for rejser mellem København og Silkeborg. Andre knudepunkter er Bramming, Esbjerg, Herning, Struer og Aalborg.

I Fredericia bliver der i K91 korrespondance mellem *IR*-togene og *Re*-togene.

Anlægsarbejderne på den nye banestrækning syd om Fredericia skrider hurtigt frem - her ses broarbejdet, hvor banen krydser Middelfart-Vejle landevejen. Foto i februar 1991: Mogens Duus.

Herved bliver det muligt at foretage de lange interne rejser i Jylland ligesom i K90. Og der bliver god skiftemulighed for de, der vælger at rejse til/fra København med *IR*-tog - eller bliver nødt til det i weekend- og højtidstrafikken.

På Sjælland opnås der i K91 helt nye korrespondancer. I Roskilde og Ringsted kan man skifte mellem *IC*- og *Re*-tog, og derved knyttes Nykøbing F. Næstved og Holbæk til *IC*-nettet. Satsningen på fjerntrafikken medfører visse steder mindre rejsetidsforlængelser i de faste regionaltog på Sjælland. Men det er lykkedes at fastholde de hurtigere myldretidstog i næsten samme mønster som i K90, og der kommer tilmed et ekstra hurtigt IC/3-morgentog til København fra såvel Korsør som Nykøbing F.

I Jylland er der opnået flere direkte regionaltog til og fra Århus. I planlægningen er der prioriteret efter de store rejsestrømme, men de nye »knuder« betyder, at passagererne i begyndelsen skal til at tænke anderledes for at opnå den bedste forbindelse til et bestemmelsessted.

IC og *IR*

Det nye *IC*-system kapper et godt stykke af rejsetiden. Naturligvis først og fremmest i forhold til de nuværende *IC*-rejsetider. I forhold til lyntogenes rejsetider er gevinsten ikke så markant. Men den store rejsetidsforbedring består i, at alle *IC*-tog nu kommer hurtigt frem.

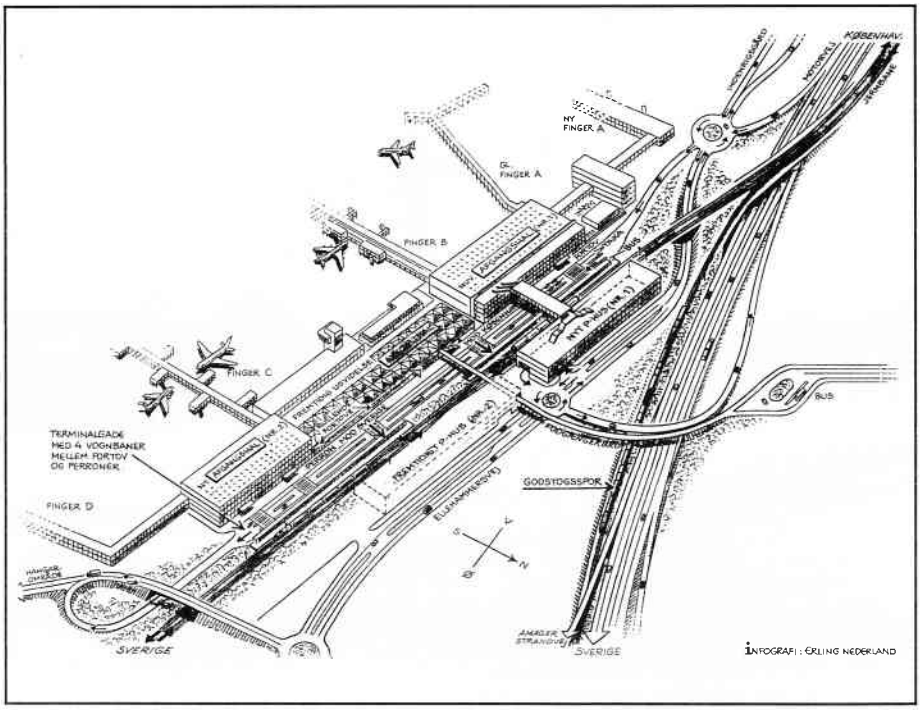
Herunder ses en oversigt over forbindelser fra København til 5 større jyske byer. Rejsetider for *IC* og *IR* (i kombination med *Re*) samt daglig frekvens for direkte *IC*-tog sammenlignes med det nuværende *IC*-system.

Antallet af daglige, direkte *IC*-forbindelser fra Nordjylland til Fyn/Sjælland falder fra 11 til 7. Men til gengæld opnås der samme rejsetidsforbedring med skift fra regionaltog i Aalborg, hvilket giver i alt 14 hurtige forbindelser om dagen (tidsgevinst 55 minutter).

Hvis man rejser fra Nykøbing F., og bestemmelsesstedet er Randers, er rejsetiden med det nye *IC*-system 5:55, med 26 minutters ophold i Ringsted. Det relativt lange ophold i Ringsted er udtryk for et kompromis mellem ønsket om kort overgang til *IC*-tog og hensynet til regionaltrafikken. I K90 har rejsetiden (*IC*) været 6:38 med 13 minutter i Ringsted og 4 minutter i Slagelse.

Men også ved fjernrejser som kun foregår vest for Storebælt, er der forbedringer at hente. Her er nogle eksempler:
Sønderborg-Randers: 3:50, gevinst 0:21.
Viborg-Kolding: 2:39, gevinst 0:25.
Silkeborg-Svendborg: 3:08, gevinst 0:26.

Fra København	Rejsetid		Antal dir. tog		Rejsetid	
til	*IC*	- tid	K91	K90	*IR/Re*	+ tid
Århus	4:14	0:40	15	15	5:09	0:15
Aalborg	5:45	0:55	14	12	6:51	0:11
Frederikshavn	6:57	0:55	7	11	8:24	0:30
Esbjerg	4:14	0:33	7	4	5:22	0:35
Herning	4:24	0:24	7	3	5:31	0:28



DSBs forslag til station for lufthavnen i Kastrup. Anlæg af spor og perroner (efter hollandsk model med ensidig perron med diamant krydsning på dobbeltsporet strækning) på det nuværende korttidsparkeringsareal er ikke lufthavnens »kop the«, men en underjordisk station vil blive dobbelt så dyr. Bemærk, at godstogene sammen med motorvejen føres uden om i passende afstand af lufthavnskomplekset. Der savnes en forklaring på, hvorfor der er højretrafik i retning på jernbanestrækningen mod Malmö - og kørsel på venstrespor mod København. Tegning: DSB (Infografi: Erling Nederland).

IR-systemet er dels et aflastningssystem for det nye *IC*-system, som endnu ikke kan tilbyde et tilstrækkeligt antal pladser på hovedstrækningen i København-Aalborg, og dels en billigere fjernrejsemulighed. Men så tager det til gengæld også længere tid at nå frem.

Re øst

Rejsetiden mellem København og stationer syd for Ringsted (Sydbanen) forlænges med 2-5 minutter. Det modsvares dog af et hurtigt morgen-IC/3 tog fra Nykøbing F. samt øvrige hurtige myldretidstog.

Re-togene på Sydbanen udtyndes om aftenen og i week-ends, og det giver ændringer i de faste minuttal på 1-4 minutter for stationer nord for Næstved. Passagererne skal altså vænne sig til, at togene i disse tidsrum kører i lidt ændrede minuttal.

På Vestbanen forlænges rejsetiden mellem København og Slagelse/Korsør for systemtog med 4-6 eller 10-11 minutter. Passagererne kan nemlig ikke længere benytte *IC*-tog. *Re*-togene gøres til gengæld hurtigere, og de kører helt til Østerport. Man undgår altså skift på København H., hvis man skal videre til Nørreport eller Østerport.

Overgangstiderne i Ringsted især fra *IC*-tog til regionaltog bliver ret lange. Til Sydbanen 19 minutter, og længere østpå 20 minutter. Alligevel spares der rejsetid - eksempelvis på en rejse fra Nykøbing F. til Odense, som i K90 varer 3:50 (med to skift). I K91 varer samme tur 3:17 (med ét skift).

Omstigningsmulighederne i Roskilde til/fra strækningen Roskilde-Næstved forringes (7-10 minutter). Ligeledes i Næstved til/fra Sydbanen (8-13 minutter). Rejsetiden fra Roskilde til Næstved over Køge bliver dog kortere. I Køge opnås bedre forbindelser til/fra S-tog.

På Kystbanen forlænges rejsetiderne mellem 1 og 4 minutter som følge af tildeling af mere køretid på den nordlige del. Som noget nyt stopper halvtimes togene i Hellerup.

For hele *Re* øst-trafikken gælder, at det har været muligt at opretholde de noget hurtigere myldretidstog omtrent i det hidtidige mønster.

Re vest

Der bliver 30 minutters ventetid på Aalborg station ved skift *IR/Re*.

Efter ny vurdering har det vist sig muligt at opretholde standsningerne for *Re*-tog ved Tolne og Kvissel.

Re-togenes rejsetid forlænges med 10 minutter på forbindelserne fra Fredericia til henholdsvis Herning og Padborg. Mellem Herning og Struer er der forlængelser på 4-7 minutter.

De forbedrede *IC*-forbindelser mellem Fredericia og Struer modsvares af forringede *Re*-forbindelser, idet der nu skal skiftes i Herning/Holstebro.

En strammere køreplan

En stor del af den forbedrede rejsetid i det nye *IC*-system opnås gennem MF-togsættenes gode accellerations- og bremseegenskaber. Men en nok så væsentlig del henes på stationerne, hvor der strammes op på ankomst og afgang.

Som allerede nævnt reduceres køretiden fra eksempelvis København til Aalborg med 55 minutter, og drifts- og La-tillæg reduceres. Ekspeditionstiden ved Storebælt forkortes, og der kører i det hele taget flere tog, så der skal gøres en stor indsats for at opnå en god regularitet. Derfor er der god grund til at fokusere på holdetiden på stationerne. Den må ikke overskrides, og DSB skal vænne sig selv - og kunderne - til, at toget virkelig kører til tiden.

*

Køreplansperioder

Den europæiske Køreplanskonference i efteråret 1990 har fastlagt følgende terminer for køreplansperioderne i årene 1991-1993:

Sommer 1991	2.06 - 28.09
Vinter 1991/92	29.09 - 30.05
Sommer 1992	31.05 - 26.09
Vinter 1992/93	27.09 - 22.05

Tyske lokomotiver på dansk strækning

DSB og de Tyske Forbundsbaner (DB) er indstillet på en mere fleksibel brug af lokomotiver i forbindelse med trafik over den dansk-tyske græne ved Padborg. I første omgang betyder det, at lokomotiver fra DB kommer helt til Tinglev for at fremføre tog fra »Maersk Container Industri«. Den nyanlagte fabrik i Tinglev skal fremstille containere og er forsynet med sidespor. Fra april ventes der at blive tre tog om ugen med containere via Padborg til Hamburg.

I forvejen kører DSB lokomotiver og motorvogne til Flensburg og lokomotiver fra DB til Padborg. Når der nu gennem en fornyelsen af den bestående grænseoverenskomst åbnes mulighed for udvidet brug af trækkraft på »fremmed« strækning, skal det ses i forbindelse med etableringen af Padborg som fælles grænsestation. For en del år siden kørte danske MY-lokomotiver helt til Hamburg, men det ophørte, fordi de ikke opfyldte DBs krav om udstyr til kørsel på strækninger med automatisk togstopanlæg, det såkaldte Indusi-system, svarende til det danske ATC, men opbygge på en noget anden måde. Det er et af de tekniske problemer, der skal løses, nu da DSB søger at få en aftale med de Tyske Forbundsbaner om kørsel med IC/3-tog helt til Hamburg, både via Padborg og Puttgarden.

Den ovennævnte nye grænseaftale, der blev højtideligholdt i Padborg den 3. januar, betyder at alle opgaver med grænseekspedition af godstogene nu koncentreres i Padborg, og dermed bortfalder de opgaver, rangerbanegården Flensburg Weiche har stået for. Med denne forenkling lever DSB og DB op til målsætningen inden for EF om lettere grænsepassage, specielt med sigte på situationen efter 1. januar 1993, når det

indre marked er blevet en realitet. På baggrund af en regeringsaftale indgik DSB og DB i begyndelsen af 1990 aftale om et forsøg med fælles grænseekspedition i Padborg af visse godstog i retning nord-syd. Aftalen indebar, at disse tog skulle behandles af dansk og tysk personale i Padborg. Hvad angår de syd-nord gående godstog, har situationen i flere år været den, at der køres direkte mellem Maschen ragerbanegård syd for Hamburg og Padborg. Samtidig med aftalen om forsøgsperioden fra maj 1990 til udgangen af 1990 blev der underskrevet en erklæring om, at hele grænsearbejdet fra nytår 1991 skulle koncentreres i Padborg.

Indtil videre vil der være stationeret tysk personale i Padborg til at deltage i grænseekspeditionen sammen med DSBs personale, men der er tanker om, at denne ordning skal ophøre senest med dannelsen af det indre marked i 1993. Det vil sige, at DSB derefter udfører hele arbejdet for de nord-syd gående godstog. Forudsætningen for en sådan ordning er en såkaldt fortrolighedsaftele, hvilket indebærer, at én banes tekniske eftersyn af togene accepteres af den anden bane.

For godstrafikken mellem Danmark og Tyskland via Padborg er der gennem nyordningen mulighed for en tidsbesparelse på op til to timer. Det kan i nogle tilfælde betyde, at en kunde i det sydlige Europa får sin forsendelse et helt døgn tidligere end ellers, fordi godsvognene fra Danmark opnår en mere gunstig forbindelse sydpå fra Maschen rangerbanegården.

Ordningen ved den dansk-tyske landegrænse vil kunne danne mønster for tilsvarende forenklinger ved andre grænseovergangssteder rundt om i Europa. Fordelen ligger ikke kun i en hurtigere godstrafik, men også i rationaliseringer af jernbanernes drift, herunder personalebesparelser.

For DSB har etableringen af den fælles grænsestation en særlig betydning set i lyset af den faste storebæltsforbindelse fra 1993. Da vil en væsentlig del af godstransittrafikken mellem Sverige-Norge og det øvrige Europa skulle gå via Padborg, og tidsbesparelsen her er med til at sikre den kortest mulige transporttid.

Godstrafikken i K91

Køreplanskiftet den 2. juni får ikke den samme betydning for godstogene som for passagertogene. I store træk fortsætter den nuværende køreplansstruktur, men netop de mange ændringer for *IC*-tog og *Re*-tog samt indførelsen af *IR*-tog påvirker nogle godstogsplaner. Men omvendt har minuttallene for visse passagertog måttet ændres, så der ikke skulle opstå for store ulemper for godstogene.

Visse steder må man konstatere, at flaskehalsproblematikken forstærkes, f.eks. på den enkeltsporede strækning Vamdrup-Padborg, og i Kolding, hvor man i de seneste år har haft et stigende antal vogne at ekspedere, kniber det med sporplads.

For godstrafikken spiller det også ind, at sejladsen på Rødby-Puttgarden overfarten ændres, fordi der af hensyn til de internationale eksprestog indføres faste minuttal. Ligeledes bliver der ændringer i sejlplanerne på Korsør-Nyborg overfarten og dermed tilpasninger af godstogene.

Afgørende for tilrettelæggelsen af planerne har været, at godskunderne sikres en mindst lige så god kvalitet som hidtil. Her er det vigtigt, at DSB får den bedst mulige udgansposition frem mod det tidspunkt, når den faste forbindelse over Storebælt er færdig.

Nye jobs i K91

Flere tog betyder naturligvis, at der også bliver brug for flere lokomotivførere og mere togpersonale fra K91.

Kombinationen af *IC*-tog, som splittes op i Fredericia og fortsætter mod forskellige byer, og *IR*-tog skaber behov for omkring 85 flere lokoførere end i den nuværende køreplan. Halvdelen får hjemsted vest for Storebælt, den anden halvdel øst for.

Tog-personalestyrken skal udvides med ca. 70. De fleste - 50 - stationeres i Jylland og på Fyn.

K91 vil give nogle forskydninger på klargøringssiden, men hvor og hvor meget ligger endnu ikke fast. Det samme gælder godsknudepunkterne.

På Rødby-Puttgarden overfarten skal hver færge fra 2. juni sejle otte dobbeltture i døgnet mod i øjeblikket syv. Den ekstra dobbelttur nås ved, at færgerne ligger kortere tid i havn. Det kræver derfor ikke flere medarbejdere.

IC/3-tog til Skagen

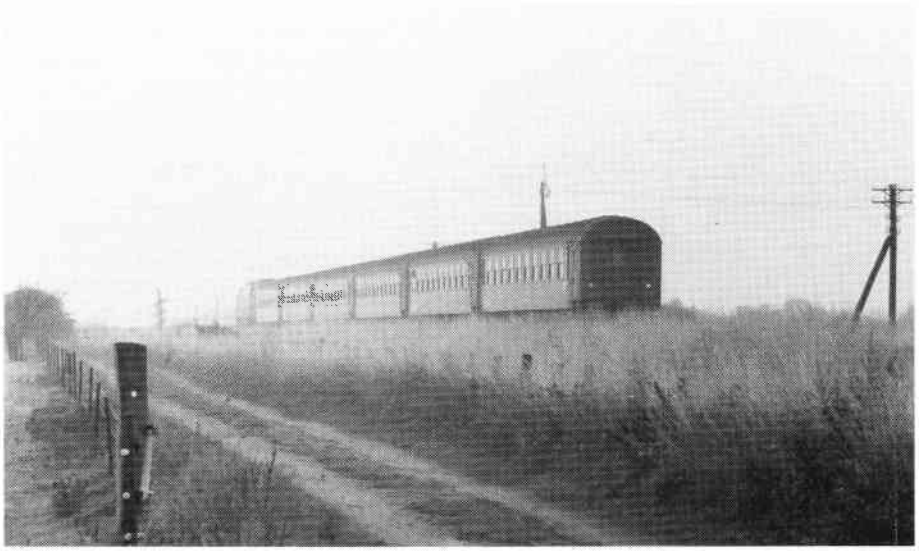
Brug af materiel fra DSB på privatbaner og omvendt har været kendt i mange år, og der kommer nu et nyt eksempel herpå, nemlig i Nordjylland. DSB og Skagensbanen har indgået en aftale om, at IC-tog 153 (København H. afg. 15.00) fredag fortsætter til Skagen (ank. kl. 22.40). Tilsvarende udsendes MF-togsættet søndag som IC 168 fra Skagen (kl. 16.05) til København H. (kl. 23.48). Ordningen gælder weekenderne i sommerperioden 14. juni - 1. september, og efter sommerens erfaringer vil det blive vurderet, om der er behov for en sådan ordning en større del af året.

Navngivning af IC/3-tog

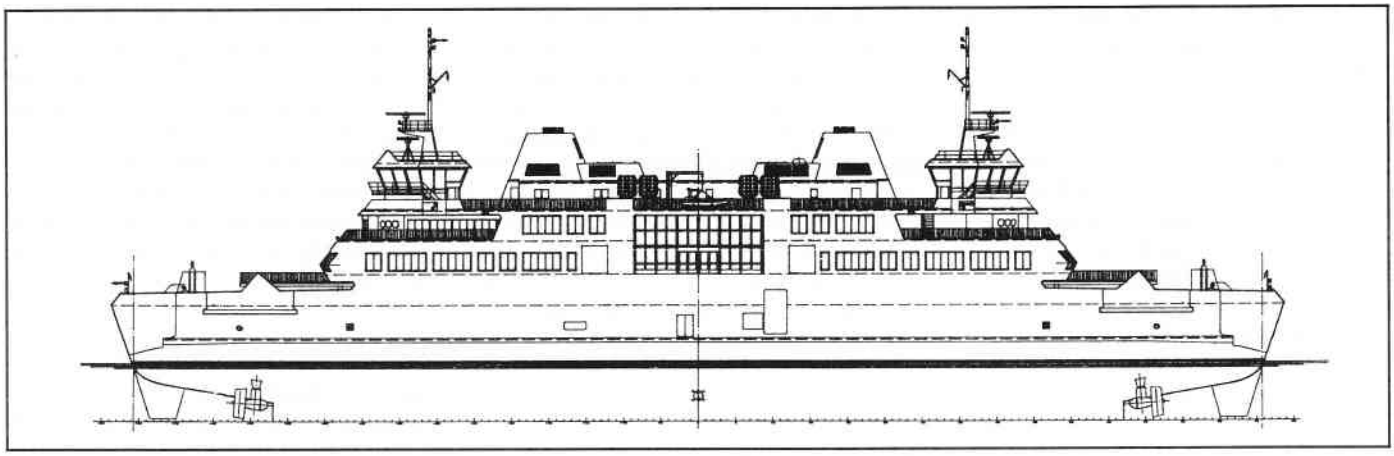
Efter en vinterpause genoptages nu IC/3-tog navngivningerne, og der er planlagt en række arrangementer vest for Storebælt. Foreløbig byder programmet på navngivning i 13 byer inden køreplansskiftet den 2. juni.

Der lagdes ud den 2. marts i Sønderborg: »Christian II«, i Hjørring 13. april: »Sct. Catharinæ«, i Kolding 20. april: »Dronning Dorothea« - og i øvrigt ser listen sådan ud: Hobro og Esbjerg 4. maj, Skørping 5. maj, Nyborg og Skanderborg 11. maj, Brønderslev 18. maj, Middelfart, Viborg og Brande 25. maj og Hadsten 1. juni. For Hadsten får arrangementet en særlig karakter, fordi navngivningen finder sted samtidig med indvielsen af en ny stationsbygning, betalt af kommunen. Til overvejelse er arrangementer i Vamdrup, Vejen, Gråsten, Padborg, Flensburg, Varde og Thisted.

Med det nu fastlagte program vil 45 IC/3-togsæt være navngivet. Der mangler endnu navne til de 40 togsæt i den sidste levering frem til 1993. Derfor kan det blive aktuelt, at lade nogle byer finde endnu et navn. Hertil kommer, at navngivning også kan finde sted i byer, som ikke direkte betjenes af *IC*-tog, men via *Re*-tog har tilslutning til *IC*-tog, eksempelvis Silkeborg. Ligeledes er det på tale at foretage en navngivning i Skagen i forbindelse med den direkte *IC*-togskørsel mellem København og Skagen i sommersæsonens weekender, se ovenfor.



Med dette foto, taget af Jan Forslund ved Faarup st., siger »jernbanen« farvel til Intercity-toget, som det så ud i en generation. I 17 år var disse komfortable, lokomotivtrukne tog hovedstammen i DSBs fjerntogs-net, siden de ved deres indførelse i 1974 i positiveste forstand vendte op og ned på begrebet »togrejser« i Danmark.



Tegning af de nye DSB-/SFL færger til ScandLines overfart Helsingør-Helsingborg. Bemærk, at færgerne er symmetriske på hver side af midterlinien. Om bord taler man undtagelsesvis ikke om styrbord eller bagbord, men om nordlig og sydlig del (sejlretning øst-vest), på grund af indretning og adskillelsen af trafikarterne. Navnegæt: »Dan« og »Svea«? Tegning: DSB/Dwinger Marineconsult.

Færgenyt

Nye HH-færger / nyt selskab

DSBs nye færge til Helsingør-Helsingborg overfarten løb af stabelen den 19. januar 1991 på Tangen værft i Kragerø ca. 200 km syd for Oslo. Færgen til Langsten Slip- og Båtbyggeri i Tomrefjord ved Ålesund på den norske vestkyst, hvor den udrustes. Hendes Majestæt Dronning Margrethe har givet tilsagn om at være gudmor og døbe færgen den 4. november i forbindelse med indvielsen af den fælles færgeoverfart og den nye færgeterminal i Helsingør. Ifølge forlydender bliver færgernes navne hhv. »Thyge Brahe« (»Tycho Brahe«?) (DSB) og »Magnus Stenbock« (SJ).

Tidligere var det usædvanligt, at et skib blev søsat uden at være døbt. DSB har dog ét fortilfælde: Færgen »Prins Joachim«, som blev døbt, da den lå ved Nakskov værft. »Prins Joachim« blev døbt samme dag som søsterskibet »Kronprins Frederik«, der traditionen tro blev døbt og løb af stabelen samtidig.

På Langsten Slip- og Båtbyggeri i Tomrefjord skal alt teknisk udstyr og øvrigt inventar installeres. DSB overtager skibet til oktober, og besætningen har en måned til klargøring og indøvning. Så snart den danske færge var søsat, fortsatte Tangen værft med at samle det svenske søsterskib, der skal afleveres i februar 1992.

*

DSB og SFL (Scandinavian Ferry Lines) har i fællesskab dannet selskabet ScandLines A/S. DSB og SFL ejer hver 50 procent af aktierne, og DSBs generaldirektør Peter Langager er formand for bestyrelsen. DSB og SFL skal også efter den 4. november hver for sig eje færgerne, som chartres ud til ScandLines A/S, der står for driften af overfarten fra nævnte dato. Sejladsen vil blive udført med de to nye færger, DSBs to Prinsessefærger og to af SFLs nyeste færger. Det nye selskab får sit særlige designprogram, hvilket betyder, at færgerne i deres bemaling, herunder skorstensmærke, uniformer, kontorflag m.v. vil adskille sig fra, hvad man har kendt ved både DSB og SFL.

DSBs rederidivision skønner, at antallet af medarbejdere efter sammenlægningen reduceres fra de nuværende 365 til godt 200. Dels skal DSB fremover kun sejle med tre færger mod de nuværende fem, dels vil besætningen på den nye store færge blive mindre end på de nuværende. Samtlige overtallige medarbejdere, som har haft mere varig ansættelse, vil blive tilbudt job på DSBs øvrige overfarter.

*

De to nye super-færger er nærmest tekniske vidundere i forhold til færgerne, der sejler på overfarten i dag. De nye færger skal betjenes af få folk, der har megen automatik til rådighed til hurtig ekspedition af tog, lastbiler, personbiler og passagerer. De skal kunne ekspederes på rekordtid med en omløbstid på under 20 minutter.

Fortøjning af færgerne vil ske automatisk via radiostyring. Der skal bruges to fortøjninger: En ved stævnen og en sidefortøjning. Den forreste sker med broklappen, der hugges i færgen. Klappen bliver i øvrigt den bredeste hos DSB med en arbejdsbredde på 13 meter. Sidefortøjningen er en nyskabelse i færgefarten. Det sker med en hage, der med hydrauliske cylindre skubbes ud, og via en udhuling i skroget, går ned og tager en fjederbelastet wire. Cylinderen trækkes derefter tilbage, og færgen er holdt på plads. Det sker uden brug af mandskab udover kaptajn og styrmænd på broen.

I projektet er der sket en opdeling af trafikarterne: Personjernbanevogne (godsvogne går via DanLink), lastbiler og personbiler. Der er tre jernbanespor på færgerne, hvoraf de to ligger på nordsiden af centercasingen. Der tales ikke om styr- eller bagbordsside på færgerne, idet lejerne er indrettet således, at jernbanevogne altid skal tages i land på nordsiden. På sydsiden af centercasingen er der flere muligheder, der er ét jernbanespor, og der er hængedæk. Det betyder, at der kan lastes jernbanevogne eller lastbiler på svage afgange, eller der kan lastes personbiler på to dæk. Hængedækket har direkte afkørsel via en siderampe til hurtigt ekspedition. Kapaciteten er afhængig af trafikanternes sammensætning om bord. Der er f.eks. på nordsiden to jernbanespor eller tre trailerbaner eller fire personbilsbaner. På sydsiden er tre trailerbaner og en personbilsbane eller fem personbilsbaner på såvel hoveddæk som hængedæk.

Hvis der kun lastes personbiler på færgen, er der plads til 164 enheder på hoveddæk og 76 enheder på hængedæk, i alt 240 enheder. Alternativt er der 535 banemeter til lastbiler på hoveddækket. De to jernbanespor på nordsiden er hver 84,4 m, medens sporet på sydsiden er 91,1 m. Med jernbanevogne på nordsiden kan der lastes 80 biler (50 og 30 enheder) på sydsiden. Perronerne på vogndækket til brug for jernbanevogne er lavet til at kunne sænkes ned i dækket for at give størst mulig kapacitet ved andre arter af køretøjer.

Færgens dødvægtstonnage er 2.250 tons. Færgerne får kapacitet til 1.250 passagerer, hvoraf der i salonerne er siddeplads til 700. De er også blevet »rationaliseret« eller rettere, menneske-strømmen er blevet gjort lettere, bl.a. for at opnå en havnetid på kun 17 minutter. Passagerer kommer ind fra enten vogndækket, hvorfra der er to trapper og en elevator fra hver sidecasing og fra centercasing, altså i alt ni opgange. Fodpassagerer kommer fra landgangen ind i en stor hall, hvor de kan sive til cafeteria, chaufførmesse, eller tax-free shop på indgangsdækket. Næste dæk betegnes som servicedæk, hvor der findes restaurant i den vestre ende (forholdt til nord-syd). Resten af dækket er lager, mandskabmesse etc. og et soldæk i den østre ende.

Fremdrivingen er også en nyskabelse i DSB, som har brugt ideen, der blev lanceret med Vognmandsrutens Superflex-færger i 1987. De nye færger får en azimuth-propel i hvert hjørne af færgen og intet ror. Det giver stor manøvreevne og erstatter andre former for thrustere. Selve hovedmaskineriet bliver et diesel-elektrisk anlæg, som det er i de øvrige små HH-færger. Det er Wärtsilä-

»Stena Scanrail« sejler hver dag trofast jernbanevogne mellem Frederikshavn og Göteborg, selv om den ikke fik den start, som dens ejere havde håbet. I stedet transporterer den i stort omfang lastvogne og trailere på ruten. Men måske får den i fremtiden mere brug for sine spor....

Vasa, der leverer motorene, som kobles via generatorer til propellerne. Der er installeret effektforsyning svarende til 9.840 kW, medens ca. 6.000 kW kan anvendes til propellerne. Topfarten bliver 15 knob.

Ændret trafik ved færgesalg

Med den politiske beslutning om salg af de fem-seks år gamle færger på Kalundborg-Århus overfarten, »Peder Paars« og »Niels Klim«, vil mulighederne for overførsel af passagerer blive væsentligt reduceret. I stedet for 2000 kan der ved skiftet 2. juni til de chartrede færger »Ask« og »Urd« overføres maksimalt 600. Når der er taget hensyn til behovet for bilpassagerer, vil man tilbage have 200 pladser pr. tur til togpassagerer. Derfor må DSB indføre et system med adgangsbilletter. Begrænsningerne betyder, at en del passagerer, navnlig i weekenderne, må tage via Korsør-Nyborg. De tre Intercity færger her får kapaciteten øget fra 2.000 til 2.280 passagerer, hvilket kræver flere siddepladser på færgerne.

Søfartsstyrelsen kræver også mere sikkerhedsudstyr og flere medarbejdere, der indgår i sikkerhedsbesætningen på de tre Intercity-færger. Samtlige 2.280 passagerer skal kunne evakueres på 30 minutter.

Færgerne skal udstyres med slidsker eller redningsflåder, som fires ned langs skibssiden, så passagererne kommer tørskoet i redningsbådene. Desuden skal DSB købe flere redningsveste og en mand-overbord båd til hver færge. Udstyr og installation løber op i knap 10 mio. kr. Alt nyt udstyr er standard og kan eventuelt genbruges på andre færger. I øjeblikket er alle DSBs redningsflåder på IC-færgerne såkaldte kastoverbord flåder. Passagererne skal ned ad lejderne og over i flåderne.

Udover indkøb af nyt redningsudstyr kommer uddannelsen af medarbejdere på IC-færgerne. Desværre betyder det også, at personale fra andre overfarter ikke blot kan afløse eller flytte til Storebælt. De skal først uddannes til at håndtere redningsudstyret. Dyrt for DSB bliver også kravet om, at sikkerhedsbemandingen styrkes med 10, når færgen er helt fyldt. Det bliver fortrinsvis cateringpersonale.

Nordic Link styrkes

Nordjylland skal undgå at blive en trafikal blindtarm, når de faste forbindelser over Storebælt og Øresund etableres. Derfor er der nu bestræbelser i gang på at styrke Nordic Link, det vil sige trafikken gennem Jylland via færgeoverfarterne Hirtshals-Kristianssand og Frederikshavn-Göteborg. Begge steder overføres jernbanegodsvogne, men i et ret beskedent antal.

Nu er der udsigt til øget trafik, i hvert fald på overfarten mellem Hirtshals og Kristianssand. DSB, NSB, Hjørring Privatbaner og Color Line har underskrevet en kontrakt om jernbaneoverførslerne for det næste års tid. Dermed ventes antallet af vogne fordoblet. I 1990 lå tallet på 3200. Kontrakten skal ses på baggrund af, at Color Line netop har overtaget ruten efter Fred Olsen Lines og er stærkt interesseret i, at der overføres mere gods på jernbanevogne.

DSB og Færgenyt redigeres af
Erik B. Jonsen og *Jens Ole Christensen*

Veteranbanerne

Lokomotivklubben KLK

Det lykkedes atter i år at få F 694 gjort køreklar til sommerens kørsler mellem Jelling og Vejle. Trods den tørre sommer kørtes med damp hele sæsonen. Klubben har endvidere kørt flere tog fra Fredericia til Strib, hvor strækningen Middelfart-Strib er godsbane.

Vognene OMB C 16 og OKMJ A 10 er afsyret og nylakeret, og TKVJ C 21 er for tiden ved at blive restaureret. OHJ PA 488 søges renoveret, så den om ca. 1 år kan blive klubbens nye kulvogn.

JF.

Privatbanerne

HFHJ Mx 19 nymalet i Hundested 19. november 1990. Foto: Jan Forslund.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested-Jernbane

Som tidligere beskrevet i denne rubrik anskaffede HFHJ i 1990 fire DSB personvogne (Bg 004,005,010 og BD 016). BD vognen er siden blevet renoveret på banens værksted i Hundested, bl.a. forsynet med varme og banens nye logo. Vognen stod hele vinteren opvarmet, i fald snemængderne blev så voldsomme, at lynetterne måtte kapitulere. Snevanskelighederne i denne vinter var dog til at overse, så et MX trukket persontog må vente en tid endnu.

Frederiksværkbanen har dog nu også købt to Ag vogne fra DSB, og begge vogne vil undergå en lignende renovering. Det vil altså ikke være utænkeligt, om banen ved jubilæet til sommer, hvor banedelen Frederiksværk- Hundested fylder 75 år, kan fremvise et ægte lokomotivfremført persontog.

Lokomotiverne MX 19 og 17 er i vinterens løb ny- og designmalet. HFHJ har valgt en lidt mørkere rød farve end DSBs. Fronten prydes af det nye HFHJ logo, og siden er domineret af ordene »Frederiksværkbanen« (i øvrigt ganske betegnende, idet lokomotiverne kun kører til Hundested for weekendophold og alm. vedligeholdelse).

Banen har købt endnu et MX lokomotiv, til brug som reservedele (MX 1045).

★

Sidste nyt: I begyndelsen af april har HFHJ foretaget en del prøvekørsler med MX-trukne persontog i ordinære togløb. Oprangeringen har været MX-BD-Ag-MX for at undgå omløb. Et prægtigt privatbanetog anno 1991.

Jan Forslund

Boganmeldelser

Danske jernbaner gennem tiderne
Af Mogens Nørgaard Olesen
Lamberths Forlag I/S, Kbh. 1990

En dyr bog, selv efter danske forhold. For pengene får man et rigt illustreret værk i kvartformat på 196 sider, indbundet i nydeligt mørkeblåt lærred med rygtitel i guldtryk. Farvetrykt smudsomslag. Vægt lidt over 1200 g. Den tekniske gennemførelse er på det nærmeste ulastelig. Kun undrer man sig over, at der visse steder i satsen forekommer ubehagelige, alt for store ordmellemrum i en enkelt linie, åbenbart som følge af rettelser, der ikke er fulgt op i de følgende linier.

Af de 196 sider er 11 (noget ødselt) brugt til titelsider, kolofon, indholdsfortegnelse, prolog af Peter Langager samt forfatterens forord. Og bogen slutter med 3 blanke sider. Hovedteksten udgør efter anmelderens optælling og beregning næsten 69 hele, store 2-spaltede sider netto, dvs. fraregnet ikke alene billeder og billedtekster, men også kapiteloverskrifter og al »luft«.

Blandt billederne er der enkelte xylografier, men hovedparten er fotos. Tegninger forekommer ikke. Billedernes antal er godt og vel 300, hvoraf næsten tre femtedele er i format b 87 × h 58 mm, som er enheden i det ved bogens tilrettelægning benyttede modulsystem. 29% af billederne består af 4 sådanne enheder, som incl. de inddragne mellemrum giver et format på b 181 × h 122 mm. 27 billeder omfatter 2 enheder, enten ved siden af hinanden eller den ene over den anden. Ingen billeder går til yderkant, men i alt 15 fotos er gengivet over begge sider i et opslag. Af dem er nogle i en størrelse på 6, andre på 8 eller 9 enheder, hvortil skal lægges de overskredne indvendige marginer. Lidt over en femtedel af billederne er i farver, hvad antallet angår; arealmæssigt drejer det sig om ca. 25%.

Da der ikke siden 125-års jubilæet i 1972 er udkommet nogen bog, som behandler Danmarks jernbaner og deres historie samlet, knytter der sig betydelig interesse til dette oversigtsværk. I kraft af udgivelsestidspunktet er det nærmest forudbestemt til at blive en ny generations indføring i emnet. Det virker også, som om forfatteren har haft dette i tankerne; hans engagerede, bredt fortællende stil må være velegnet til et ungdommeligt publikum.

Fremstillingen giver overblik, og den veloovervejede kapitelopdeling bidrager i høj grad hertil. Adskillige sider af sagen er selvfølgelig kun sporadisk behandlet; anderledes kan det ikke være, når pladsen er begrænset. Der står fx. ikke meget om, hvad danske jernbaners trafikale grundlag har været gennem tiderne, eller om det daglige liv på og ved jernbanerne. Endvidere meddeles kun ret få tekniske og økonomiske data.

I billedvalget er der lagt væsentlig mere vægt på rullende materiel, specielt trækkraft og færger, end på det driftstekniske og jernbanegeografiske. Blandt mange lokomotivfotos noterer man sig med særlig glæde tre stort gengivne sidebilleder af S 735, SJ F 1200 (DSB E 964 in spe) og E 984. Da farveoptagelserne af indlysende grunde hører de seneste afsnit til, dominerer rødmalede diesellokomotiver og togsæt på dem. Et af bogens fra en fotografisk synsvinkel bedste nye billeder forestiller imidlertid en gul motortrolje, optaget i Hundested i de smukkest tænkelige omgivelser og gengivet i et velfortjent stort format. Dette foto er et af de mange, der skyldes forfatterens søn Thomas Nørgaard Olesen, som desuden har deltaget i billedredaktionen og medvirket ved billedteksternes udarbejdelse.

Blandt de ældre og i særdeleshed de allerældste billeder er der naturligvis en del, som også findes gengivet andetsteds; den til rådighed værende beholdning fra de rigtig gamle dage er simpelt hen ikke stor nok til, at det kan undgås. Men det må så være en trøst, at gengivelsen her tåler sammenligning med næsten hvad som helst.

Til støtte for dem, der overvejer at anskaffe bogen, er der med det foranstående sigtet på at give et udførligt signalement, sådan som det er af særlig betydning, når investeringen er stor.

Men formålet med boganmeldelser er også at bidrage til meningsdannelsen. Derfor sluttes med et par i egentlig forstand kritiske bemærkninger - som er positivt ment, og som man ikke ville bruge tid og plads på over for en mindre væsentlig udgivelse.

Det drejer sig først om den typografiske og designmæssige tilrettelægning. Det undrer, at modulsystemets mange muligheder kun i ringe grad er udnyttet. Der forekommer skæmmende udgangslinier foroven i en del spalter, og illustrationerne kunne med fordel have været integreret i teksten i langt større omfang, end det er gjort. Bogen leverer selv beviset for anmelderens påstand; dens mest vellykkede opslag indeholder både hovedtekst, billede(r) og billedtekst(er), og i disse opslag kommer billederne for alvor til deres ret.

Også de indholdsmæssige dispositioner må imidlertid berøres. Hvorvidt der skulle være bragt et jernbanekort, en årstalsliste og/eller en elementær dansk jernbane-bibliografi, skal lades usagt.

Men et værk som det foreliggende burde være forsynet med et grundigt alfabetisk sagregister. Det ville have øget den brugsmæssige værdi og i en vis forstand sat prikken over i'et. Og papirforbruget behøvede ikke at være øget af den grund, jf. den indledende redegørelse.

Bogens udsalgspris er 475 kroner; den fås bl.a. gennem DJKs salgsafdeling.

Povl Wind Skadhauge

Svenske bøger

I Sverige er det ikke som i Danmark, hvor jernbanelitteraturen præges af private forlag. Vores søsterklub i Sverige (SJK) udgiver mange af de svenske jernbanebøger, ofte meget forskelligartede - alt efter emne og forfatterteam. Det bliver normalt til fire - seks årlige udgivelser, og til en pris vi ikke kan gøre det for i Danmark (de anførte priser er for ikke medlemmer af SJK, der gives store rabatter ved medlemsskab). I de kommende numre af »Jernbanen« anmeldes de seneste SJK bøger.

Salgsadresse: SJK - Box 1534, 600 45 Norrköping (giro 60 65 77-5)

Jan Forslund

SJK 44: Nässjö: Knutpunkt på höglandet

- er en tematisk orienteret bog om det kendte jernbaneknudepunkt i det mellemste Sverige. Jeg genkalder mig ofte Nässjö som den station, hvor det er på tide at falde i søvn når man er med natekspressen fra København og videre nordpå.

Bogen, i omtrent A4 format og indbundet, gennemgår hele den historiske udvikling af den meget omfangsrige station (seks linier), men har også sin styrke i en mere aktuel beskrivelse af Nässjö i dag, som arbejdsplads og rejseknudepunkt.

Bogens styrke er de mange fotos, ofte rene kunstfotos, tilmed er en del i farver. Bogens begrænsning er, at den kun er knyttet til een bestemt station, men som bog betragtet udgør den en helhed alligevel. Bøger specifikt om stationer er jo heller ikke hverdagskost.

Bogen er på 71 sider, koster SEK 175,- og kan varmt anbefales.

SJK 50: Jernvägen Borås-Ulricehamn-Jönköping Af Bertil Thulin

En meget omfangsrig og grundig bog på 256 sider (indbundet) om den i 1985 endeligt nedlagte jernbane mellem Borås og Jönköping. Banen var i sin tid tænkt som en del af stambanen mellem Göteborg og Stockholm, men forblev en lokalbane.

Bogen indeholder alt hvad man kan forlange af en dækkende bog om en specifik jernbanestrækning - historie - bygning - banebeskrivelse - materiel - trafik - ulykker o.s.v.

Banen er som beskrevet nu nedlagt, og sporet fjernet, men tracéen kan endnu findes i terrænet, og med til historien om denne sydsvenske bane hører, at man nu overvejer at genetablere banen inden årtusindskiftet - den såkaldte Götalandsbane.

Bogen er rigt illustreret med fine billeder, tegninger, skemaer m.m. Prisen - 240 SEK - er ikke for meget.

SJK 51: Rullande materiel vid Nordmark-Klarälvens järnvägar Af Peter Löf

Og nu til en anden type bog, der egentlig på fortrinlig vis illustrerer SJKs udgivelsespolitik (lidt for enhver smag, men altid kvalitet).

Den heftede bog i ca. A5 tvær-format og farveomslag beskriver det rullende materiel på NKLJ i 1990 - det år da banen, som var en af de sidste privatejede, blev nedlagt. Banen, som mange danske entusiaster har besøgt p.g.a. »idyl, smalspor og skrammel«, har nu kun sit museum i Hagfors samt den normalsporede og af SJ drevne strækning Karlstad-Skoghall tilbage, men dele af smalsporet ligger endnu - og man kan jo håbe....

Bogen koncentrerer sig udelukkende om materiellet. Det gøres til gengæld særdeles grundigt med fotos, tegninger og statistik. 100 SEK for 80 sider er givet godt ud.

Jan Forslund

Flere SJK anmeldelser i næste nummer.

Frank Stenvalls Förlag: Skånsk Järnväg Af Gunnar Sandin, Yngve Holmgren, Åke Werdenfels, Thomas Tägil m.fl.

Jernbanenettet »på den anden side af Øresund« har nok interesseret mange danskere gennem tiden. Skåne har haft et system af jernbaner, der på mange måder svarede mere til danske forhold end i resten af Sverige, men nettet var mere fintmasket, end vi noget sted i Danmark har haft det.

I dag er det fintmaskede skånske jernbanenet historie - og det er lige præcis den historie, historien om nettet mere end den enkelte bane, der fortælles i bogen Skånsk Järnväg.

Sjældent lykkes det så godt som her at få fremstillet en bog, der på én gang skal behandle et overordnet og generelt emne, samtidig med at bogen får så mange detaljer med, så den ikke mister interesse-værdien på det felt.

De 253 sider er simpelt hen spækket med godt læsestof for den, der uden at gå ind i de mindste detaljer ønsker at danne sig et solidt overblik over jernbanerne i Skåne. Man får historien om dampsporvognene på Gärdsbanen syd for Kristiansstad (det svenske sidestykke til Rowans forsøg med Randers-Hadsund Jernbane), historien om den lille kommunale Bjärred-Lund-Harlösa Järnväg, der fik elektrisk drift trods svag trafik, historien om, hvordan en hovedlinje som Malmö-Ystad (der nu planlægges elektrificeret inden 1997) blev anlagt med skinner af kun 22 kg/m vægt og måtte fornye skinnerne hele tre gange på 50 år - og mange andre historier.

Også materiellet både på privat- og statsbaner behandles i bogen, der tillige indeholder et kik ind i fremtiden, der nok ser lidt lysere ud for de skånske jernbaner end andetsteds i Sverige.

Ros skal bogen også have for de mange udmærket gengivne illustrationer - ikke mindst de mange kort og kortskitser. Ikke mindre end et halvt hundrede af disse vil gøre det nemt for blandt andet danskere uden det helt store kendskab til Skånes jernbanegeografi at finde rundt i oplysningerne.

Bogen er blevet til i samarbejde med Skånes Hembygdsförening - og det er formentlig derfor, at prisen for en indbunden og også teknisk set nydelig bog i format ca. 18×21 cm på 253 sider kan holdes så lavt som det er tilfældet.

»Skånsk Järnväg« kan varmt anbefales til folk, der interesserer sig for alle sider af jernbanedrift og ønsker at stifte nærmere bekendtskab med jernbanerne i Skåne, som de var og er.

Bogen kan af danskere bestilles ved at indbetale danske kr. 179 på dansk postgiro 3 28 99 31, Frank Stenvalls Förlag, København - og i denne pris indgår porto.

Anders Riis

Læserne skriver

Jan Valeur's artikel om fotografering i »Jernbanen« fra oktober var om et meget vigtigt emne, som mig bekendt kun har været behandlet sporadisk hidtil. Jan's artikel var tankevækkende og indeholdt mange gode råd.

Men dette brede emne kan selvsagt ikke behandles fuldtud i en tidsskriftartikel, så hvis der er læsere der vil gå videre, kan jeg anbefale L. A. Nixon's bog: The Art of Railway Photography, udgivet i 1980 af forlaget D. Bradford Barton Ltd., Truro, Cornwall, England (96 sider). Hver side i bogen bringer et billede, forsynet med fototekniske date (apparat, film, indstilling) samt en kritisk gennemgang af fotografiet; virkelig guf for en jernbanefotograf.

Jørgen Holm

Foreningsnyt

Sydjysk afdeling

Torsdag den 23. maj 1991 kl. 19.30:

Ordinær generalforsamling for 1990 og 1991 afholdes i DSB's instruktionslokale på Esbjerg Station, Jernbanegade 37.

Dagsorden ifølge vedtægter:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning og kommende planer.
3. Godkendelse af regnskab.
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen. (Preben Clausen, Børge A. Sørensen, Peter Madsen).
5. Valg af suppleant til bestyrelsen, Hans Fredsted er på valg.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Forslag til punkt 6 skal være formanden i hænde senest den 13. maj.

Lolland-Falster afdeling

Onsdag den 8. maj 1991 kl. 19.15:

Mødelokalet på Nykøbing F. Station. Arne Kirkeby, Odense, viser lysbilleder og fortæller om danske baner i 1950 og 60erne. Det bliver med garanti en interessant aften.

Ole Jensen

Åbent hus i remisen i Maribo

2. pinsedag, mandag den 20. maj,

holder Museumsbanen åbent hus i remisen i Maribo fra kl. 10 til kl. 15. Der bliver mulighed for at få en rundvisning, studere de igangværende arbejder og iøvrigt at studere det rullende materiel. De medlemmer, som ikke har besøgt Maribo de sidste par år, kan glæde sig over udviklingen bygningsmæssigt, og det gælder såvel vognhallen som vedligeholdelsen af rundremisen. Der er ikke planlagt strækningskørsel denne dag, men - ganske ekstraordinært - vil banens troljer og dræsiner komme ud at rulle på sporene foran remisen.

Carsten Buhl

Beretning for Midtjysk Afdeling 1990

Det er nu et år siden vi sidst var samlet til en generalforsamling her i afdelingen. Siden den tid har der været afholdt syv møder i henholdsvis Randers, Århus og Viborg.

På det første møde, der foregik i Randers, blev der vist lysbilleder fra Frankrig v. Erland Egefors. Også det andet møde bød på lysbilleder, da Anders Riis og undertegnede viste optagelser fra vore nabolande. Fredag d. 23. marts 90 blev der afholdt møde i Viborg. På mødet kom Jens Chr. Bilde og holdt foredrag om restaureringen af VLTJ. Nr. 7. Senere kom John Rasmussen og fulgte emnet op ved at fortælle om restaureringen af HFHJ B 51. Forårets sidste møde bød på film fra Hads Ning Herreders Jernbane.

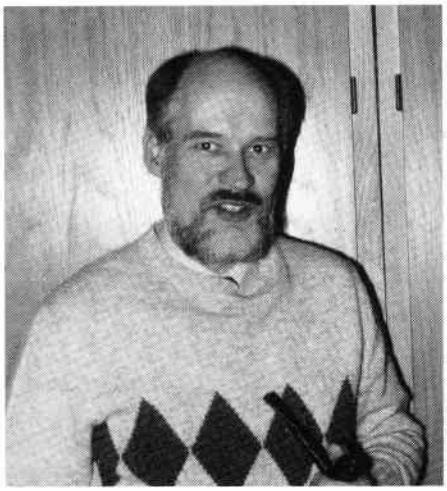
Efter en god varm sommer tog vi fat igen med tre nye møder, det første i september bød på lysbilleder og film. I oktober blev der holdt møde i remisen i Århus med lysbilleder, selvom det oprindelig var meningen at vi skulle se filmen fra Skagensbanen's 100 års jubilæum. På grund af vanskeligheder med at skaffe sig adgang til en video-maskine måtte filmen gemmes til en senere lejlighed.

Vi har også i år været på et par udflugter. Den første gik til Vildmosen, hvor vi kørte med tørvetog ud i mosen. Det var som sædvanlig en god tur.

Den anden udflugt foregik på Odderbanen, hvor vi kørte fra Århus H. til Odder og retur med HHJ DL 11 og en C-vogn samt et par godsvogne. Det var fint vejr, og udflugten forløb uden komplikationer.

DJKs generalforsamling i marts 90 bød på en strukturændring i repræsentantskabet i hovedbestyrelsen. Før generalforsamlingen var det afdelingerne, der var repræsenteret i bestyrelsen. Denne overgik til banerne; dog kan vi stadig møde op, hvis der er en sag, der er vigtig for afdelingen.

Troels Lenchler Poulsen



Ny suppleant

Ebbe Makholm blev på DJKs generalforsamling 3. marts 1991 valgt som suppleant til bestyrelsen. Foto: Jan Forslund.

Referat af den ordinære generalforsamling fredag den 23. november 1990 i Midtjysk afdeling, Randers.

Næstformanden Torben Bay-Johansen bød velkommen til de 13 fremmødte medlemmer og foreslog Hans Jørn Fredberg som dirigent.

HJF takkede for valget og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet. Herefter oplæste TBJ formandens beretning, som forsamlingen godkendte uden bemærkninger.

TBJ gennemgik regnskabet, som udviste et underskud på kr. 966,87, idet han dog bemærkede, at ca. kr. 850 hidrørte fra forrige regnskabsår, da en regning fra DSB via MHVJ ikke var modtaget førend længe efter regnskabets afslutning.

Lars Henning Jensen orienterede om bestyrelsens forslag til nye vedtægter for afdelingen i overensstemmelse med DJKs nye love. Da foreningens øvrige lokalafdelinger tidligere har benyttet Midjysk Afdelings vedtægter som udgangspunkt for deres, er de nye vedtægter udformet som decidere de »standardvedtægter« for alle lokalafdelinger med en række variable punkter, så lokale »særpræg« kan tilgodeses. LHJ bemærkede, at DJKs hovedbestyrelse dog endnu ikke havde godkendt standardvedtægterne. Generalforsamlingen vedtog enstemmigt bestyrelsens forslag til nye vedtægter for afdelingen.

Herefter afvikledes generalforsamlingen efter de nye vedtægter.

Til bestyrelsen genvalgtes Troels L. Poulsen, Torben Bay-Johansen, Peter Nygaard Jensen, Torben Vilumsen og Lars Henning Jensen.

Som suppleanter genvalgtes Hilmar Nielsen og nyvalgtes Erland Egefors.

Under punktet eventuelt fortalte TBJ, at afdelingen fra den 1. januar 1991 overtog udgivelsen af bladet Trinbrættet fra den hidtidige redaktør Henrik Bache. Efter nogen snak om bl.a. møde- og udflugtsideer takkede TBJ for forsamlingens velvillige behandling af de nye vedtægter, og dirigenten kunne herefter afslutte generalforsamlingen og takke for god ro og orden.

Lars Henning Jensen

Det sker i DJK

Under denne overskrift vil vi i jernbanen på »Foreningsnyt-siden« fremover bringe et sammendrag af de DJK-arrangementer, vi på redaktionen har kendskab til, indenfor den mødeperiode, det pågældende nummer dækker. Perioden er for dette nummer principielt fra 15. maj til 15. juni, idet møder, der holdes i perioden fra bladets udkomst til den 15. i følgende måned, af hensyn til medlemmernes orientering i rimelig tid bør være annonceret i nummeret før.

Dato		Sted & sag	Se side
Fr.	19/4	Århus Medlemsmøde	26
On.	24/4	København Medlemsmøde	26
Ti.	30/4	København Vogn-ex. aften	26
On.	8/5	Nykøbing Medlemsmøde	Denne
Ma.	20/5	Maribo Åbent hus	Denne
To.	23/5	Esbjerg Afd.-generalfors.	Denne
Ti.	28/5	København Vogn-ex. aften	26
Sø.	2/6	Mariager Sæsonstart MHVJ 1991	--
Sø.	2/6	Maribo Sæsonstart Museumsbanen	--
Fr.	7/6	Kørsel Assens-Glamsbjerg	--
Lø.	8/6	Kørsel Assens-Glamsbjerg	--
Sø.	16/6	Aalborg Sæsonstart Limfjordsb.	--
Ti.	25/6	København Vogn-ex. aften	26
Lø.	29/6	MHVJ-kørsel Århus-Odder	--
Fr.	5/7	Kørsel Assens-Glamsbjerg	--
Lø.	6/7	MHVJ-kørsel Århus-Odder	--
Lø.	6/7	Kørsel Assens-Glamsbjerg	--
Lø.	13/7	MHVJ-kørsel Århus-Odder	--
Ma.	15/7	Odense Danmark for fuld damp	Denne

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.

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, med prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« kan rekvireres hos sekretariatet.

Medlemskontingent for året 1991

Ordinære medlemmer	kr.	225,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1991)	kr.	140,00
Husstandsmedlemmer	kr.	140,00
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 side)	kr.	2000,00

Indbetaling af kontingent sker til

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

Kassererhvervet i Dansk Jernbane-Klub

Flemming Jakielski: Ind- og udbetaling.
Hans Meyer: Budget - kontrol m.v.
Jørgen Andersen (revisor), Støvring: Regnskaber.

Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer

Formand: Birger Wilcke
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. 31 59 58 23.

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

Sekretær: Birger Bruun
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.

Jan Eriksen
Østergade 22 D, 6520 Toftlund. Tlf. 74 83 04 36.

Bent Jacobsen
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.

Flemming Jakielski
Islevbrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.

Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.

Bent Nathansen (suppleant)
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 42 27 25 23.

Hans Henrik Frost (suppleant)
Thorvaldsensvej 6, 1871 Frederiksberg C. Tlf. 31 37 02 31.

Forlag og salgsafdeling

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)

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm
»Remisen« Østre Teglværksvej, Bloustrød, 3450 Allerød
Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag). Giro: 3 46 56 16

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

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, oplysning om 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

Foruden i Mariager har MHVJ tillige arbejdshold i Frederikshavn, Odder, Viborg og Århus.
Oplysning hos driftsbestyreren.

Limfjordsbanen

Ove Thomsen
Nøddevej 27, Stae, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25
Information, Julsrud 98 37 30 71

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, Konservessporet

Kim Christensen (se adressen ved fynsk afdeling)

Flintholm station (Frederiksberg)

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

Sporhunden

.....har denne gang snuset rundt i de historiske postkort og fundet denne smukke udsigt over havet. Motivet er optaget formentlig i århundredets første årti, og sporet til venstre er sidespor til byens gasværk. Toget damper sig vej op ad bakken mod den anden af byens tre stationer - men hvilken by? Send dit svar til Jan Forslund, Vasevej 19A, 2840 Holte, senest 5. juni. Vinderen af Ordhunden i nr. 1 blev *Per Morsing, Frederiksberg,* der har fået sin præmie tilsendt. Løsning på »Ordhunden« i nr. 1:

		B		A					A		L		Å		A			
	R	A	N	G	E	R	B	A	N	E	G	Å	R	D	S	L	E	D	E	R
	E	N		A		O	R	K	E	T		R		A	T	O	M	R	U	S
A	G		S	T		M	E	S			R		S	M	A	K	K	E	R	
	L		V	E		S	M	E	D	E	F	L	O	P		O		J		G
G	E	N	I		S	Ø	S	L	A	G			S	L	E	M	M	E		R
	M	A	N	D			E	K		E	A			E		O	P	S	T	Å
P	E	N	G	E		S	K	A	T		S	A	N	D	E	T		K	A	T
	N		K		M	E	L	S	Æ	K	K	E		N		I	S	I		O
S	T	O	R		K	L	O	S	E	T		D	S	I		V	O	V	E	N
	E	T	A	T		E	D	E	R	S		E		N		E	N	E	R	E
	R	A	N	D	E	R	S	2	LØSNING				A	G	E	R	E	R		R

VETERANDAMPJERNBANEENTUSIASTER

Specialudstilling om VESTBANEN på Blåbjerg

Jeg vil gerne videregive oplysninger om den ganske interessante specialudstilling om VESTBANEN, der er opstillet på museet i Nr. Nebel. Man har her samlet mange effekter om banen, såsom fotos, skilte, interiører fra stationer og meget andet.

Museet ligger få minutters gang fra stationen, og bør besøges ved ophold på egnen.

Jeg henviser iøvrigt til museets data hentet fra en turistbrochure:

Adresser:
Sønder Allé 21, 6830 Nørre Nebel.
Udstillinger: Oldtidsafdeling med rekonstruktion af den blåklædte »Lønlepige« lokal malerkunst, jernbanehistorie, gammel købmandsbutik og omfattende pibesamling.
Samlinger: Belyser egnens historie fra oldtid til idag.
Åben: 15. jun-15. september og efterårsferien: Alle dage kl. 14-17. 16. september-14. juni: Søndage kl. 14-17.

Peter Fredsbo Andersen