jernbanen

5

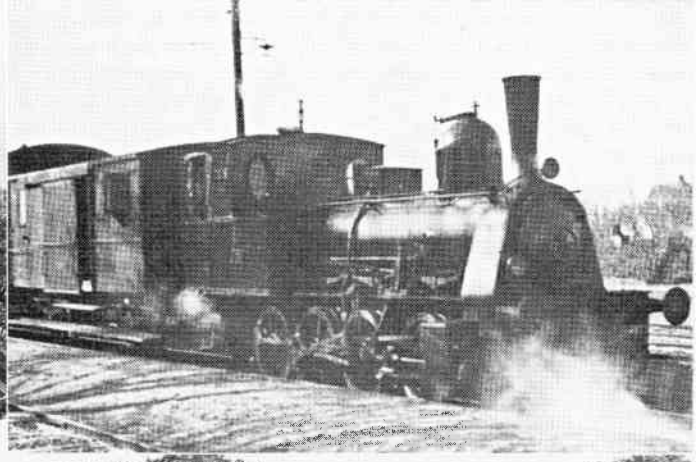
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

OKTOBER 1994

34. ÅRGANG

LØSSALG KR. 45,00

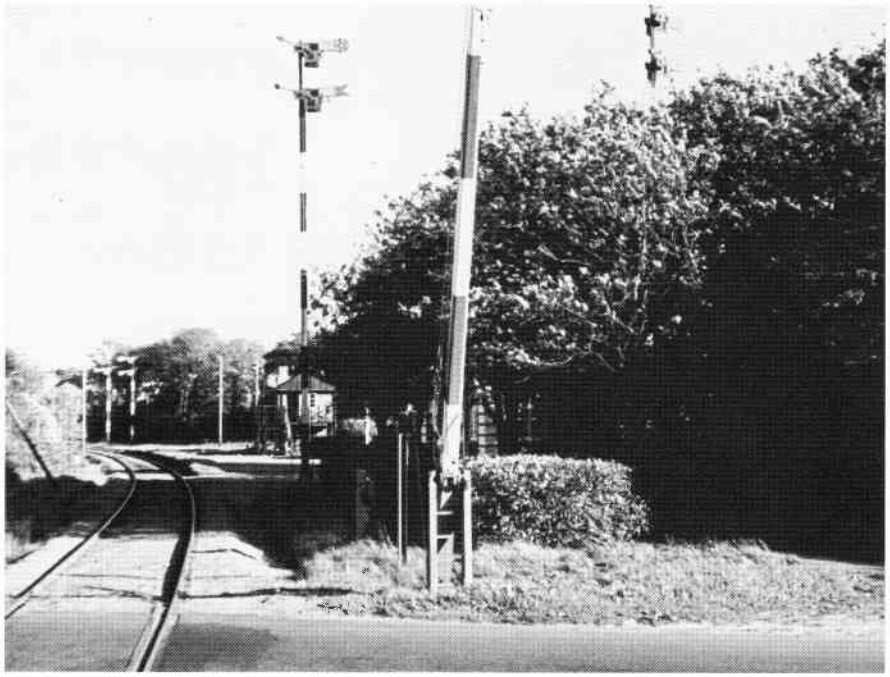
Udkørsel under tunge regnskyer fra Karise.



Forsiden.
DSBs rangermaskiner vokser og vokser. Før var det Mx'ere, der sås her ved Dan-Link-færgelejet i Københavns Frihavn; nu er det MZ III med 3900 HK. Der sker meget indenfor DSB for tiden - og det giver sig udslag i et meget fyldigt »DSB-nyt« i dette nummer. Læs meget mere inde i bladet. Foto: Thomas Nørgaard Olesen, 15. marts 1994.

Indersiden.
Dette kunne godt være »det gamle foto«, optaget anno 1948 af Birger Wilcke. Men det er det ikke, selv om ØSJS nr. 6 giver et umiskendeligt antikveret præg over ethvert foto. Når så den nostalgisk fotogene maskine endda kommer på hjemmebane, kan man godt føle sig hensat til en stor »tidsmaskine«. DJKs udflugtsafdeling havde i dette tilfælde sat »tidsmaskinen« i sving ved 4. september 1994 at bringe ØSJS 6 til »hjemmebanen«, med et resultat, som læserne jo selv kan bedømme på disse fotos fra Alf Blumes hånd. Læs også artiklen inde i bladet om udflugten. Og hvis nogen ærger sig over at være gået glip af de fine fotomotiver, får vi måske chancen igen i 1995, når maskinen runder de 100 år?

P.S.: Et af foto'ene på denne side er faktisk »den ægte vare«, med gennemgående tog på Østbanen med DSB-vogne, optaget af Birger Wilcke 1948 og gengivet i bogen om Østbanen, p. 184....



En junction i ødemarken

Det gamle fotografi (13)

Det gamle foto er denne gang hentet fra en forgreningsstation midt ude i »ødemarken«. Nærmere det engelske begreb »junction« i gammeldags forstand kommer vi kun få andre steder i Danmark. Ryaa trinbræt var ikke blandt de mest travle forgreningsstationer, men en del tog var der da at signalere til såvel på FFJ som HLA. Da dette foto blev taget, var timeglasset ved at rinde ud for stationen: Hjørring-Løkken-Aabybro banens tid var omme, og det var også i den anledning, Ole Jensen 25. september 1963 aflagde stedet en visit og tog dette foto...

jernbanen
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

34. årgang nr. 5, oktober 1994

jernbanen
Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion
Jan Forslund, Wilhelm Frendrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN:
Anders Riis

På vej mod de 50

Alt imens bladene falder, det bliver koldere og forskellige tegn, blandt andet med dette blad følgende girokort til næste års DJK-kontingent, varsler et nyt års komme, har »jernbanen«s redaktion i al stilhed fejret nytår: Med nummer 5/1994 går undertegnede og Jan Forslund ind i vort niende år som medvirkende i »jernbanen«s hoved-redaktion.

Faktisk er julenummeret i år det 50. blad, vi står bag - forhåbentlig til glæde og oplysning for DJKs medlemmer. Skrive- og fotografere-lysten er stor, men lad det ikke være en sovepude: Har du viden om nogle emner indenfor især dansk jernbanedrift, som du mener andre medlemmer kan ha' glæde af, er også DU velkommen til at skrive. Aktuelle og/eller historiske fotos er også altid velkomne - husk blot på, at selv om vi ikke netop bruger foto'ene i det forstkommende nummer, behøver det ikke at betyde, at vi ikke er interesseret i at bringe dem. Ofte drejer det sig jo ikke om dagsfriske fotos, og ofte går der fire-seks numre, så kommer netop anledningen til at bruge DIT foto.

Skriv og knips løs - og lad os se resultatet, så vi kan gøre vores til, at den og de kommende årgange af »jernbanen« bliver så alsidige og interessevækkende, som vi nu magter.

Indhold

Det gamle foto 130
DJK lederen 131
Redaktørernes hjørne 131
Euro Tunnel 132
Udstilling i Middelfart 135
S 740 tilbage til Danmark 136
»Ny« smalsporsbane 137
Sejlivede Meyer ryger 139
Gennemgående vogn (ØSJS-udflugt) 144
Jernbanenyt - kort fortalt 142
• DSB-nyt 142
• Færgenyt 154
• Veteranbanerne 155
Sporhunden 157
Boganmeldelser 157
Møder i DJK 158
Salgsafdelingen 160

Nr. 6 ventes udsendt ca. 20. dec. 1994 under redaktion af Anders Riis.

Tidsfrister:
Sidste frist for stof til nr. 6/94 - 1. nov. 94.
Sidste frist for stof til nr. 1/95 - 20. dec. 94.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 28. oktober 1994.

Graffiti-plagen skal bekæmpes effektivt - Nu!

Af Bent Jacobsen

I et debatindlæg i dagbladet BT her i sommer skrev folketingskandidat Peter Valenius (S), at nu må der gøres noget ved graffiti-plagen. Vi kunne starte med at prøve at få fingre i nogle af gerningsmændene, foreslog Valenius, og så må man også diskutere straffemetoderne, herunder anvendelse af samfundstjeneste som et middel til at gøre disse »kunstnere« begribeligt, at samfundet ikke vil tolerere deres tilsvining af snart sagt al offentlig ejendom.

Hvor er det velgørende, at der endelig er en politiker, der tør tage bladet fra munden og sige, hvad der bør gøres, og så endda en socialdemokrat. Det skulle heller ikke gerne være sådan, at kampen mod graffiti-svineriet bare er noget, som forbindes med reaktionære kredse i vort samfund. Det bør være en fælles sag for alle, der vil værne om vore fælles værdier.

Vi kunne jo begynde med at bekæmpe svineriet og hærværket på tog og stationer i hovedstadsområdet, hvor problemet synes at være værst.

Antallet af S-togsvogne, der bliver udsat for graffiti, steg i 1993 med tyve procent. De 600 S-togsvogne var i alt til rensning for ud- eller indvendig graffiti 30.000 gange. I gennemsnit var hver vogn til rensning 50 gange i løbet af 1993. Året før måtte vognene til rensning 25.000 gange.

Graffiti, hærværk og andre ødelæggelser på både bygninger og tog kostede i 1993 DSB 30 mio. kr.!, penge som skatteborgerne skal betale og som kunne være brugt til forbedringer af trafikken i stedet.

Ikke bare DSB men også veterantog-klubberne, der kører i hovedstadsområdet, lider under graffiti-plagen. Klubbernes uerstattelige samlinger af gammelt jernbanemateriel risikerer at blive overmalet og få smadret ruder og døre, hvis de står oprangeret en nat over på en station i området.

Hvor længe vil vi finde os i den udvikling?

Er vi på vej ind i det mennesketomme og umenneskeliggjorte samfund, hvor ingen holder øje med vores fælles arv og ejendom, hvor ingen gider bekymre sig om noget som helst, der ikke angår den enkeltes private ejendele?

Brug dog penge på en bedre overvågning af stationer og depotspor i aften- og nattetimerne f.eks. med hundepatruljer. Sørg for en bedre bemanding på stationerne de steder og på de tider, hvor man har erfaring for, at gerningsmændene i særlig grad synes at operere. Det gælder her som for næsten al anden kriminalitetsbekæmpelse, at det er risikoen for opdagelse og pågribelse af gerningsmændene, der har den største præventive effekt, ikke straffens størrelse.

Graffiti-plagen er ikke bare et økonomisk problem. Den er et symptom på et holdningsløst samfund, der synes at have givet op over for problemerne.

Utraditionelle metoder må derfor også gerne forsøges. At DSB nu vil forsøge at komme i en dialog med »kunstnerne« eller gerningsmændene i et forsøg på at lade dem få afløb for deres tilbøjeligheder på særligt udvalgte steder, lyder interessant. Om forsøget vil lykkes, kan vi kun håbe på.

Eurotunnelen

L'Angleterre n'est plus une île
England er ikke længere en ø

TGV »Eurostar«-togsæt bestående af to trækkraftenheder og normalt 18 mellemvogne (længde: 394 m). Der er 794 siddepladser i et togsæt, fordelt med 210 på 1. kl. og 584 på 2. kl. Effekt fra 12200 kW til 3400 kW, afhængig af veksels- eller jævnstrøms traktion. Et togsæt vejer 753 t; højeste hastighed: 300 km/h. Foto: SNCF.

Af Erik B. Jonsen

Overskriften er et citat fra adskillige franske dagblade på dagen, hvor »Le Tunnel sous la Manche«, »The Channel Tunnel« eller kort og godt »The Chunnel« - jernbanetunnelen under Den engelske Kanal åbnedes i overværelse af Hendes Majestæt Dronning Elizabeth II og præsident François Mitterrand, 2000 særligt indbudte, herunder journalister og fotografer - og i al beskedenhed, forfatteren af disse linier.

Den 6. maj 1994 kl. 13 rullede to »Eurostar« - togsæt ind på Coquelles terminalen, ét fra hver side, fra London og Paris. De to statschefer mødtes, udvekslede smil og håndtryk, og det samme gjorde den engelske og den franske lokomotivfører. Republikanergardens musikkorps spillede »God Save the Queen« og »La Marseillaise« - det var flot og pompøst, som franskmænd mestrer det.

Forhistorien og anlægget

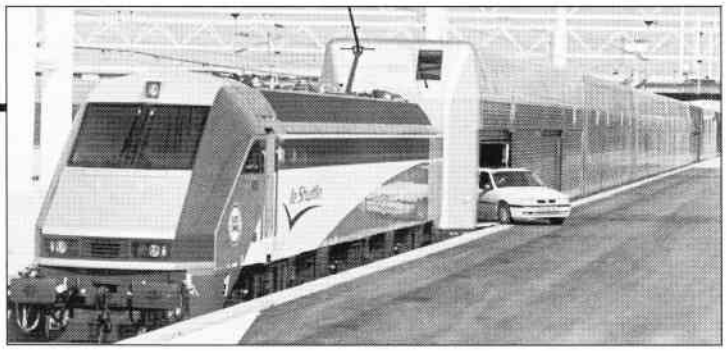
Historien om et af dette århundredes største anlægsarbejder går tilbage til 1802, hvor den franske ingeniør Albert-Matthieu fremlagde en plan til en muret tunnel under Kanalen, der først og fremmest skulle bruges til dilligencekørsel. Den plan støttede Kejser Napoleon I, medens engelske kredse, hvad tilfældet også skulle blive ved de fleste efterfølgende projekter, var skeptiske. Der skulle 27 forsøg til gennem næsten to århundreder, inden planen blev til virkelighed.

Endelig i januar 1986 kunne præsident Mitterrand og premierminister Margaret Tatcher underskrive de to landes fælles aftale om anlæg af en 50 km lang dobbeltsporet jernbanetunnel. Bevilling til anlægget blev givet til et engelsk og et fransk selskab, hhv. *The Channel Tunnel Group Ltd.* og *France Manche S.A.* i daglig tale: *Transmanche Link (TML)*, og financieringen skete på det private lånemarked. Anlægssummen var beregnet til ca. 66 mia. da. kr. - og byggetiden til seks år med planlagt åbning: 15. maj 1993. Det skulle komme til at gå anderledes, både med hensyn til økonomien og med åbningstidspunktet, ganske som med vor Storebæltsforbindelse.

Boremaskine nr. 1 på engelsk side gik i gang den 15. december 1987, og den tilsvarende på fransk side den 28. februar 1988. Sammenkoblingen af den midtliggende servicetunnel skete den 1. december 1990, og det samlede borearbejde (i alt 150 km) kunne afsluttes den 28. juni 1991. Har anlægsarbejderne været mindre vanskelige end arbejderne under Storebælt, har de finansielle problemer til tider været af en sådan karakter, at arbejdet kun med nød og næppe kunne fortsætte.

Den 20. januar 1993 kunne det første arbejdstog køre fra Frankrig til England (køretid: 10 timer). Den 12. marts 1993 kørte det første tog med passagerer fra øst mod vest,

To statsoverhoveder klipper den tråd over, der gør, at England ikke længere er nogen ø. Foto: Erland Glaze.



Elektrisk lokomotiv, type 9200 (tilhørende »Eurotunnel«-selskabet) forspændt et »Turist«-pendultog. Forrest i toget ses en to-etages »rampevogn« - bemærk vognens bredde og højde. Pendultogene fremføres af to type 9000-lokomotiver, hver med en effekt på 5600 kW (og vægt: 136 t); et tog kan består af 14-33 vogne med en samlet længde på op til 780 m - og en togvægt på 2600 t. Foto: Eurotunnel.

toget blev fremført af et fransk elektrisk lokomotiv (ét af de specialindrettede SNCF-serie 22400). Den 10. december 1993 kunne anlægsselskabet overdrage tunnelen med tilhørende landanlæg til det fælles engelsk-franske driftsselskab *Eurotunnel P.L.C./S.A.*, der har enekoncession på driften i 65 år - frem til 2052.

Tunnelen, der er planlagt til at være i drift 24 timer i døgnet, 365 dage om året, er fra tunnelmundingen ved Coquelles i Frankrig til tunnelmundingen ved Folkestone i England 50,5 km lang, 38 km heraf et beliggende mellem 25 og 45 meter i kalken under havbunden og på det dybeste sted 127 m under havoverfladen. De to togtunnelrør har en diameter på 7,6 meter, og det midtliggende servicetunnelrør, der er anlagt af hensyn til vedligeholdelsesarbejder, luftfornyelse og flugtveje i ulykkestilfælle, har en diameter på 4,8 meter. Der er udlagt 1300 kilometer kabel for en strømforsyning på 400 megawatt. Tager man i betragtning, at der i den syv år lange anlægsperiode (hvoraf der brugtes tre og et halvt år alene til tunnelborearbejdet) er anvendt 60 millioner arbejdstimer, er det egentlig ikke overraskende, at forsinkelsen udgør ét år, og at anlægssummen steg til det dobbelte: Ca. 120 mia. da. kr.

Trafikken og materiellet

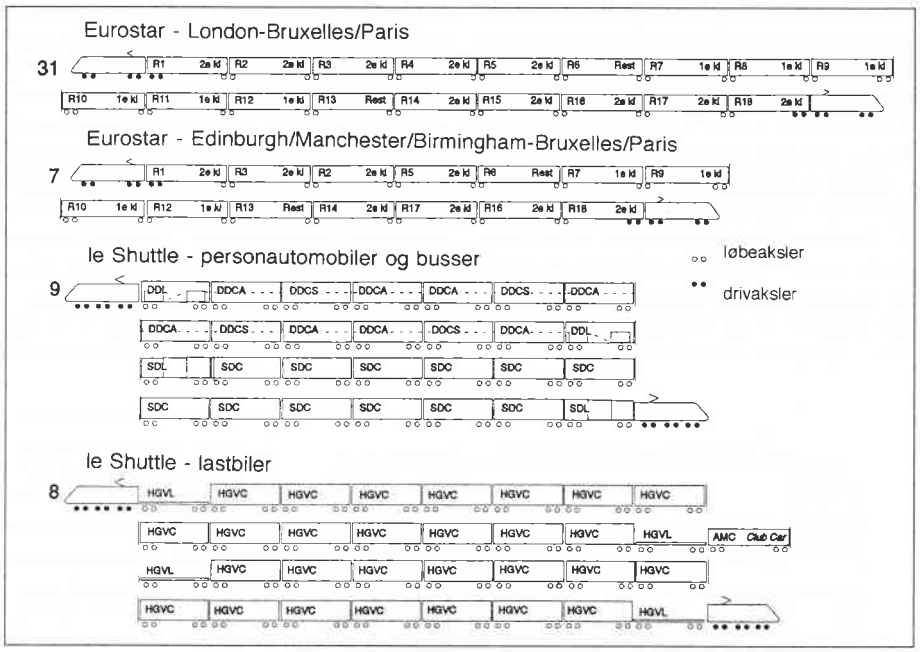
Halvdelen af tunnelkapaciteten har driftsselskabet udlejet til datterselskabet *»Le Shuttle«*, der trafikerer strækningen mellem de to terminaler med to typer »pendul-tog«: »Turist« for personbiler, campingvogne o.lign. samt busser (9 togsæt) og »Gods« for lastbiler m.v. (8 togsæt). Et »Turist«tog (et heltog) er oprangeret af et elektrisk lokomotiv (type 9000), en lukket to-etages »rampe«-vogn (for til- og frakørsel), 12 lukkede to-etages transportvogne, en lukket to-etages »rampe«-vogn, en lukket en-etages (med teleskoptag) »rampe«-vogn, 12 en-etages transportvogne, en lukket en-etages (med teleskop-tag) »rampe«-vogn samt et lokomotiv, i alt to lokomotiver og 28 vogne, jf. den skematiske oversigt. Et »Gods«-tog består ligeledes af et elektrisk lokomotiv (type 9000) i hver ende af toget, i hvilket der kan være indrangeret op til fire »rampe«-vogne (for til - og frakørsel), en personvogn (»Club Car«- for chauffører) og 28 »halvåbne« transportvogne, i alt 33 vogne, jf. den skematiske oversigt.

Til pendul-trafikken har »Eurotunnel«-selskabet anskaffet i alt 38 stk. elektriske vekselstrøms-lokomotiver (25 kV, 50 Hz) af type Bo'Bo'Bo' (nr. 9001-9038), bygget af *GEC Alsthom*-koncernens lokomotivfabrik *Brush* i Storbritannien med elektrisk udstyr fra *ABB* i Schweiz. Vognmateriellet til »Turist«-togene (i alt 252 vogne) er bygget af Consortium Euroshuttle, bestående af *GMT-Bombardier*, Canada, *La Brugeoise (BN)*, Belgien og *ANF Industrie*, Frankrig. De 108 stk. »halvåbne« transportvogne er leveret fra *Fiat*, Italien, og de 33 stk. »rampe«-vogne og de 9 stk. personvogne er bygget af et produktionsfællesskab mellem *Breda/Fiat*, Italien. Det her nævnte materiel er særegnet derhen, at det overskrider såvel UIC- som BR-profil, således at det udelukkende kan anvendes på de to terminaler og på selve strækningen derimellem. Materiellet er ankommet fra fabrikkerne på landevej, og alle fremtidige vedligeholdelsesarbejder vil blive udført på driftsselskabets eget værksted på Coquelles terminalen. Til brug for arbejdstog (vedligeholdelsesarbejder i tunnelen) er afskaffet 5 stk. diesel-elektriske lokomotiver (af standard-type, identiske med de hollandske baners (NS) type 6400), leverandører er *MaK/ABB*, Tyskland.

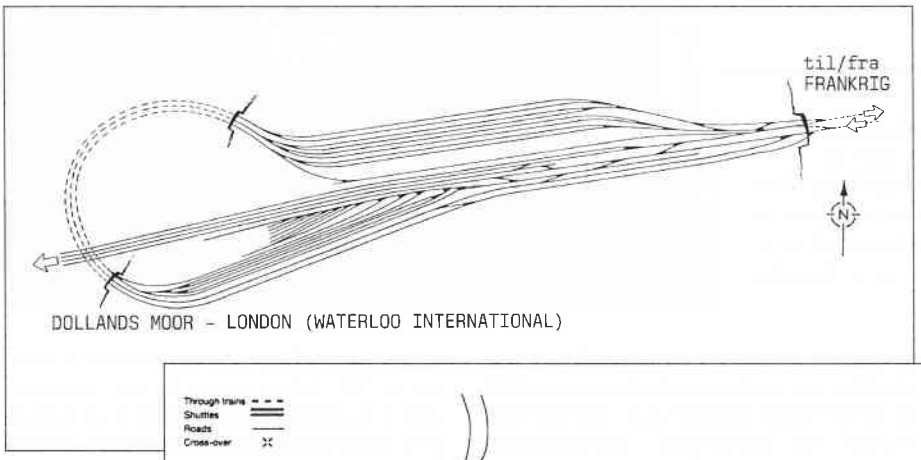
De andre 50% af tunnelkapaciten er lejet af de belgiske (SNCB), de britiske (BR) og de franske (SNCF) baner, som vil trafikere strækningen med passagertog (»Eurostar«-tog og sovevognstog) samt godstog (i overvejende grad containertrafik).

De 38 stk. »Eurostar«-togsæt er bygget af *GEC-Alsthom*, Frankrig m.fl. efter TGV-forbillede. De er teknisk set meget avancerede, idet de skal anvendes på SNCFs 25 kV 50 Hz vekselstrømsnet (maks. hast. 300 km/h), på det belgiske 3 kV jævnstrømsnet og - hvad de giver problemer - på BRs 750 V jævnstrømstrækninger (med tredieskinne for slæbesko). Anskaffelsen af de 38 stk. togsæt fordeler sig med 4 stk. til SNCB, 16 stk. til SNCF og 18 stk. til BR (7 stk. heraf er af den korte version med 14 mellemvogne - af hensyn til de kortere perronlængder på stationer nord for London - mod ellers 18 mellemvogne).

Til nattog og godstog anskaffes 46 stk. elektriske lokomotiver, BR type 92 (25 kV 50 Hz vekselstrøm og 750 V jævnstrøm) fra de samme fabrikanter, der har leveret »Eurotunnel«, type 9000-lokomotiverne. Der er bestilt 139 vogne til nattogstrafikken, hollandske (NS) og tyske (DB) baner er med i den bestilling. Til godstog er foreløbig bestilt 450 specielle container-bærevogne. Derudover kan de vogne indsættes, der er godkendte for kørsel i Storbritannien (med det smallere britiske profil). En række private vognejere disponerer over sådanne vogne, bl.a., autotransportvogne; kørsel med nye biler fra Ford- og General Motors-fabrikker i Storbritannien til kunder på kontinentet - de såkaldte »just-in-time« leverancer - er indtil nu tunnelforbindelsens virkelig store succes.

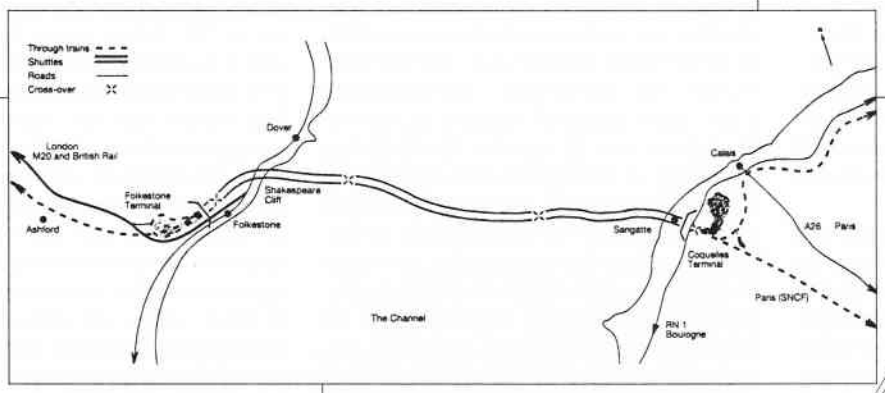


Skematiske oprangeringsplaner for »Eurostar«- og »Le Shuttle«-tog.

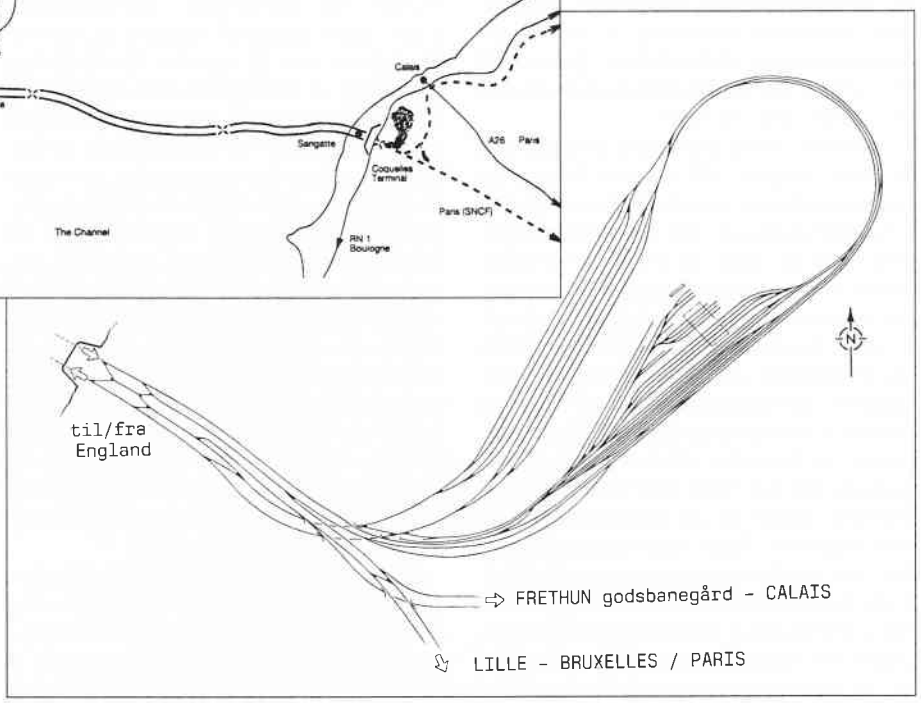


◀ *Sporarrangementet på Folkestone terminalen. Til- og frakørselsramperne er i banegårdens nordlige del - depot- og værkstedsspor i den sydlige. Det samlede anlæg er på 140 hektarer.*

Sporarrangementet på Coquelles terminalen (SNCF-spor ikke vist i fuldt omfang). Til- og frakørselsramperne er beliggende i terminalens nordvestlige del. Det samlede anlæg dækker 700 hektarer. ▼



Oversigtstegning af Kanaltunnellen. Bemærk de to »diamant«-krydsninger i selve tunnelafsnittet.



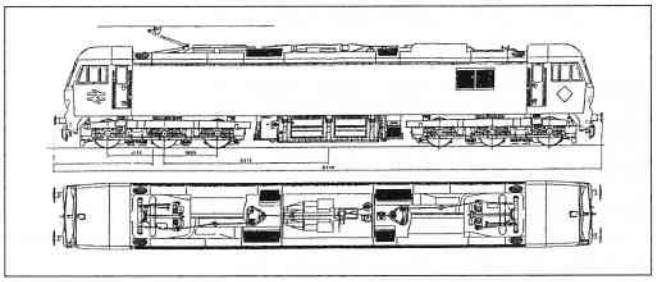
Trafikkens status

Skete kanaltunnelens åbning med brask og bram, så har hverdagen siden hen formet sig mere stille. Et ubehageligt bevis herpå var kursen på kanaltunnelsselskabets aktier i slutningen af juli. En aktie med værdi 100 franc blev handlet til 22 franc; i lysere dage var kursen 140. Efter den højtidelige åbning, den 6. maj, varede det til den 19. maj, inden det første »Gods«-pendultog kunne indsættes i timedrift; der kørtes i begyndelsen med halvtog, og der overførtes i gennemsnit ti lastbiler / lastbiler m/anhænger pr. kørsel. Den 7. juni fandt den første evakuering fra et tog sted. En brandmelding fra én af vognene viste sig at være en fejl, men medførtes en forsinkelse for de implicerede chauffører på to timer. Driftssikkerheden for de elektriske lokomotiver, type 9000, har ikke vist sig alt for høj. Medarbejderne har til gengæld fået styr på læsning- og losningsprocedurerne i løbet af sommeren.

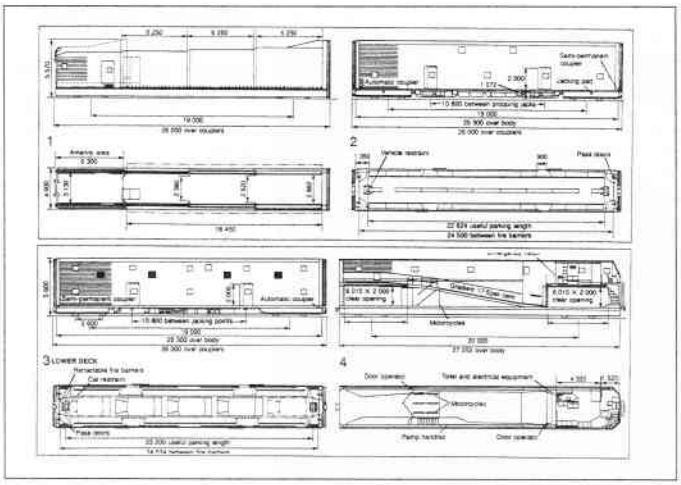
Overførsel af personbiler og caravans m.v. er kun sket ved et par tilfælde (prøvekørsler) i sommerens løb, og først i løbet af efteråret kan færgeselskaberne vente nogen form for konkurrence (og det enda kun, hvis bilisterne er villige til at betale »Le Shuttle«s højere pris for overførsel). Vognfabrikanterne har endnu ikke overholdt deres leveringsterminer, og »Eurotunnel« er også plaget af garantireparationer på det rullende materiel.

Det første godstog kørte gennem tunnelen den 13. juni. Det bestod hovedsageligt af containertransportvogne. Den daglige trafik omfatter fire-seks godstogspar, og der er en stigende tendens i trafikken med nye biler og bilreservedele fra England. Trækkraften for godstogene er som tidligere nævnt SNCF lokomotiver af type 22200/22400, der er specielt indrettet til kørsel mellem Calais-Frethun og Dollands Moor godsbanegårdene. Stiger trafikken, må SNCF sætte yderligere tre lokomotiver ind. I Frankrig har disse maskiner fået kælenavnet »Yellow Submarine«, da de er guldmalede på fronten, som det er påbudt for lokomotiver i England. Denne midlertidige løsning er en følge af den stærkt forsinkede leverance af de tidligere omtalte 46 stk. elektriske lokomotiver, serie 92 (30 stk. til BR/Freight, 7 stk. til BR/European Passenger Services og 9 stk. til SNCF).

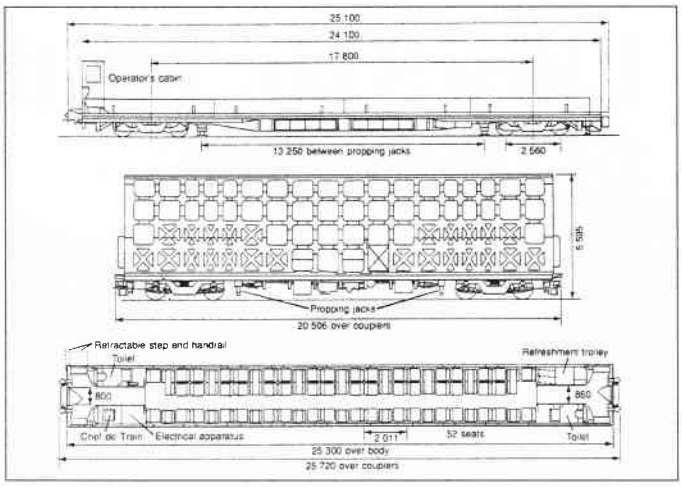
Medio august var der kun leveret 18 stk. »Eurostar«-togsæt (SNCF: 10, BR: 6, SNCB 2). Det havde været meningen, at trafikken skulle starte 1. juli med en daglig morgen- og aftenforbindelse mellem. Paris og London stigende til en forbindelse hver anden time - og senere tilsvarende mellem Bruxelles og London, men problemer med togsættenes fremføring på engelsk strækning satte en stopper herfor. Ved kørsel med slæbesko slår togsættets hovedafbryder fra, når strømforsyningen afbrydes, f.eks. ved strømløse afsnit ved niveauoverkørsler. På engelsk strækning, hvor togene skulle kunne fremføres med 160 km/h., kan man forestille sig, hvor megen tid, der går tabt, når traktionsmotorerne kun tilføres strøm i den halve køretid. BRs teknikere mener at kunne løse problemet i løbet af efteråret. Franskmændene tror ikke på nogen idealsituation, før den nye separate britiske højhastighedsstrækning tages i brug omkring år 2000. Det er ved redaktionsslut uvist i hvor stort omfang, der bliver »Eurostar-trafik« i vinterkøreplansperioden 1994/95. Der har været opretholdt sporadisk trafik siden den



Skitse af elektrisk lokomotiv, type 92 for gods- og nattogstrafikken gennem Kanaltunnellen. Effekt: 3360 kW ved 26 kV 50 Hz (lokomotivtypen kan også køre på jævnstrøm fra strømskinne); vægt: 126 t - højeste hastighed: 140 km/h.



Vognmateriellet for »Turist«-pendultog. Øverste række t.v.: Type SDL (18 stk.) »rampevogn« (m/teleskoptag), t.h.: Type SDC (108 stk.) transportvogn - begge type en-etages for busser, caravans o.lign. Nederste række t.v.: Type DDCA (72 stk.) og type DDCS (m/toilet) (36 stk.), t.h.: Type DDL (18 stk.) »rampevogn« - samtlige to-etages for personbiler, motorcykler o.lign.



Vognmateriellet for »Gods«-pendultog. Øverst: Type HGVL (33 stk.) »rampevogn«, i midten: Type HGVC (228 stk.) »halvåben« transportvogn - begge for lastbiler - samt nederst, planskitse af »Coach Car«, type AMC (9 stk.) for lastbilchauffører, der i modsætning til førere og passagerer i personbiler, ikke må opholde sig i køretøjet under transporten.

15. august, kørsel uden betaling, bl.a. for at kunne afholde evakueringsøvelser i forbindelse med brandbekæmpelse.

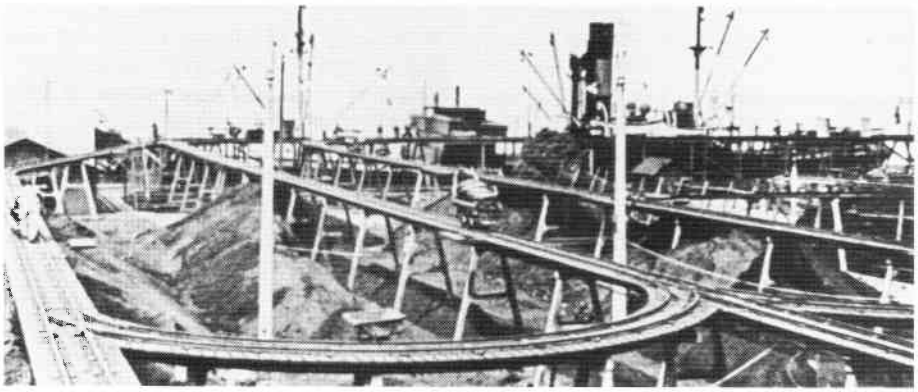
Nattogstrafikken mellem en række byer på kontinentet og byer i Storbritannien (nord og vest for London) er planlagt til start i 1996, når de 139 stk. sove-, hvile- og servicevogne er leveret.

Fremtiden

Når indkøringsvanskelighederne er overstået, vil der afgå et »Turist«-autotransporttog hver 15. minut i »spidsbelastningstimerne«, ellers hver 20./30. minut og hver 60. minut i nattimerne. Køretiden fra terminal til terminal er 26 minutter - den samlede overfartstid er ca. 1 time, inkl. check-in, told- og indrejsekontrol (trafik mellem to EU-lande!) og »ombord- og ilandkørsel«. »Gods«-autotransporttogene kører med en frekvens på 20/30/60 minutter efter behovet. Højeste hastighed for alle »Le Shuttle«-tog gennem tunnelen er 140 km/h.

»Eurostar«-togene vil med fuldt udbygget drift køre mindst en gang i timen mellem Paris hhv. Bruxelles og London (Waterloo International). Rejsetiden er tre timer for Paris-togene, der udnytter deres maksimalhastighed på 300 km/h på TGV Nord-Europe strækningen. Rejsetidsreduktioner opnås, når den belgiske højhastighedslinie åbner i 1996 - og den tilsvarende britiske åbner i år 2002 (den nye 108 km lange strækning mellem London og Folkestone vil så muliggøre en samlet rejsetid London-Paris på 2 timer og 10 minutter). Kanaltunnelen gennemkøres med en hastighed på 160 km/h på 21 minutter. Trafik med »Eurostar«-tog mellem kontinentet og Birmingham/ Manchester og Edinburgh er planlagt til 1996.

Godstrafikken er tildelt »kanaler« for op til 35 godstog i hver retning gennem Kanaltunnelen pr. driftsdøgn. Maksimalhastigheden for godstog er fastsat til 140 km/h. ❑



Højbanen til transport af kul og jern på NKT's Trådværk i Middelfart (grundlagt 1899).

Små tog på smalle spor

Særudstilling der kan ses frem til 6. november 1994 på Middelfart Museum, Algade 4, Middelfart.

Udstillingen handler om danske tipvogns- og industribaner, deres historie, betydning, lokomotiver og andet materiel gennem 100 år.

Hvor der efterhånden er skrevet meget om de »almindelige« baners historie, er det mindre kendt, at der i jernbanernes storhedstid fra 1864 til 1950 også byggedes en lang række smalsporede baner til mange formål.

Stor betydning fik f.eks. mergelbanerne, som i Jylland trak deres spor ud over de heder, der skulle opdyrkes, helt fra o. 1880. Samtidig opstod store netværk af roebaner på Lolland-Falster, Sydsjælland og Vestfyn. Ved Vestkysten havde vandbygningsvæsenet en række baner til høfdebygning mm., ligesom der mange steder var tørvebaner fra de store moser. Senere fik vi et net af smalspor ved f.eks. tyske militæranlæg i Sønderjylland 1914-18, og ved de jyske brunkulslejer, især under 2. verdenskrig, samt ved en række grusgrave, kalkbrud og teglgrave. Derudover brugtes tipvognsspor dels ved en lang række tidsbegrænsede anlægsarbejder - fra f.eks. tørlægningen i Lammefjorden 1874 til bygningen af Storebæltsbroen i dag, dels havde en lang række fabrikker spornet til intern transport.

Udstillingen på Middelfart Museum handler om det hele - men ser også særligt på bl.a. de spændende højbaner, som i mange år var »blodårer« for det store trådværk, NKT, i Middelfart, på de vestfynske roebaner til Assens Sukkerfabrik og på sporene, der brugtes ved bygningen af Lillebæltsbroen 1928-35.

Udstillingens materiale er primært indsamlet af private jernbane-entusiaster, bl.a. Sv.A. Guldvang, Fredericia og Alfred Hansen, Aarhus og har tidligere været vist på Hjerl Hede. Udstillingen er åben alle dage kl. 14-17.

Peter Dragsbo, inspektør, Middelfart Museum

Litra S Nr. 740 tilbage til Danmark

Helsingør - hertil kommer S 740 nok nogle gange i fremtiden. Som 1. november 1970, da Joen Jensen fotograferede.

Af Knud Sinding og Hans Rønlev

To medlemmer af Helsingør Jernbaneklub beretter om et projekt af »engelske« dimensioner.

Efter indstillingen af dampdriften ved DSB var der to S-maskiner tilbage i køreklar stand, nr. 736 og 740. I en årrække i slutningen af 1960erne og 1970erne blev først S 740 og siden S 736 anvendt til en lang række udflugtstog på såvel DSB som privatbanestrækningen på Sjælland.

I 1979 blev S 740 købt af Mr. Michael Bratley, en engelsk landmand med stor interesse for damplokomotiver. Mr. Bratley, havde siden en anden samler med tilknytning til Nene Valley veteranbanen købte F 656 haft stor interesse for skandinaviske lokomotiver. I 1979 købte Mr. Bratley så det store tenderlokomotiv til brug på Nene Valley Railway, der løber mellem Peterboruogh og Wansford. Denne bane havde, på grund af sit fritrumsprofil, mulighed for at bruge langt større lokomotiver end normalt på det engelske banenet, og banen har en lang tradition for at have europæisk materiel.

Om valget af netop den danske S-maskine har Mr. Bratley fortalt, at baggrunden var at han egentlig kom til Danmark i 1979 for at se på R 959, som på det tidspunkt var kommet tilbage til DSB efter at have fungeret som stationær dampkedel på Albani bryggeriet. Det viste sig imidlertid, at dette lokomotiv var reserveret til anden side. I stedet fik Mr. Bratley tilbudt at se på en S-maskine, for DSB havde to og skulle bortskaffe den ene. Efter en grundig besigtigelse af såvel S 740 som S 736 valgte Mr. Bratley i 1979 den første af disse. Efter at have arrangeret sponseret transport med DFDS fra Esbjerg til Newcastle blev S 740 i afkoblet stand trukket fra Gedser til Esbjerg. Her blev lokomotivet læsset på en engelsk blokvogn som så kørte ombord i M/S Dana Futura.

Valget af Newcastle som ankomsthavn i stedet for Harwich, som ligger meget tættere på Peterborough, var nødvendigt på grund af transportens store højde (over 5 m), og turen ned gennem Midtengland blev afbrudt af ferietrafik, så 740 måtte tilbringe en weekend på en motorvejsrasterplads. Efter ankomsten til Wansford blev de små røgrør i kedlen udskiftet og maskinen sat ind i banens normale drift. Her fremførte deni årene 1981 til 1984 en del plantog, men blev især kendt for sin deltagelse i James Bond filmen Octopussy, hvor S 740 spillede rollen som østtysk lokomotiv (DR 62 015).

Reparationer trænger sig på

Efter ca. to et halvt års drift opstod der imidlertid utætheder omkring de store røgrør i kedlen og derfor fik lokomotivet af den lokale »boiler inspector« forbud mod videre brug før disse rør var udskiftet. Mr. Bratley har efterfølgende måttet erkende, at Nene Valley Railway, der er vært for hans lokomotiv, ikke er parat til at finansiere en ny kedelrevision. Ud fra den betragtning, at inden lokomotivet kommer ud at køre igen vil han være blevet for gammel til at lege med tog i samme omfang som hidtil, var han positivt indstillet da vi henvendte os med ideen om at skaffe lokomotivet tilbage til Danmark.

Efter en foreløbig diskussion af drømmen om en køreklar dansk S-maskine i Danmark, blev en lille gruppe (forfatterne til denne artikel) fra Helsingør Jernbaneklub, enige om at et projekt, der gik ud på at skaffe S 740 tilbage til Danmark var ret vildt, men ikke fuldstændigt vanvittigt. De mest positive ting var den rimelig gode stand maskinen var i, dens anvendelighed, og den ret begrænsede benyttelse den havde været udsat for siden den forlod Danmark i slutningen af 1979.

Den første nøgterne erkendelse, der sænkede sig efter vor første begejstring, var af økonomisk art. Det var klart, at vores normale forening, ikke havde ressourcer til et projekt af den art og størrelse vi havde i tankerne. På den anden side var klubben fuldt ud klar over de muligheder der ligger i en S-maskine, som jo er et af de mest alsidige damplokomotiver, der har kørt i Danmark.

Kølige overvejelser som disse var imidlertid ikke nok til at aflyse et vildt ophidsende projekt som dette. Inspireret fra England af den succes finansieringen af købet og istandsættelsen af rene skrotbunker som »Duke of Gloucester« (et eksperimentlokomotiv bygget i 1954 med Caprotti styring, som manglede hele maskineriet og cylindrene) og «King Edward II« (et 2-C-0 koblet eksprestogslokomotiv af King-klassen, der efter et rangeruheld havde mistet den ene hjulbandage og nogle eger i bageste kobbelhjul) er blevet sat i stand, følte vi, at tiden var inde til at afprøve en for Danmark ny finansieringsform. Den er baseret på nogle af de samme principper som ses i England, hvor man især har anvendt aktieselskabsformen i restaureringsprojekter. I Danmark vil lovgivningen imidlertid gøre denne metode unødig kostbar. Samtidig føler vi at denne ejerform ikke passer under danske forhold.

Penge til HgJK i stedet for »Projekt S 740«

I stedet for at organisere »Projekt S 740« som et selskab har vi valgt at søsætte en kampagne der skal skaffe penge til Helsingør Jernbaneklubs køb, transport og istandsættelse af S 740. Kampagnen for at rejse de nødvendige midler bygger på to modstridende forhold. På den ene side er det ikke muligt for ret mange mennesker i et land som Danmark at afse beløb i størrelsesordnen 300-500.000 kr., der skønnes nødvendige for at købe, hjemtage og istandsætte et stort lokomotiv som S 740. På den anden side er beløb i denne størrel-

sesorden ikke mere en prisen på to stk. mellemklassebiler (hvor et lokomotiv har den fordel, at der ikke er nogen registreringsafgift!).

Netop på denne baggrund tror vi, at det er muligt at få et betydeligt antal personer til at støtte projektet med bidrag i størrelsesordnen 500 eller 1.000 kr. hver. Hovedelementet i vores indsamlingsstrategi er da også at skabe størst mulig opmærksomhed om projektet, for derved at tiltrække så mange bidragsydere som muligt. De indledende forsøg i denne retning blev gjort i forbindelse med forårets modelbanemesse på DSB-skolen ved Østerport Station. Her uddelte vi den første version af vores folder om projektet og reaktionen, i form af kontante bidrag, har været særdeles opmuntrende. Alle, der bidraget med over 500 kr. får tilsent et gavebevis og et særtryk af lokomotivets hovedtegning. Endvidere får disse givere tilsendt vort særlige S 740 NYT, hvoraf det første udkom i maj måned.

Indsamlingen har siden den første spæde start i begyndelsen af foråret nu rundet de første 100.000 kr., og der er registreret indbetalinger i alle størrelsesordner fra 200 kr. til 10.000 kr. En del af beløbet skyldes et støttetilsagn på 50.000 kr. fra Augustinusfonden. Ud over kontante indbetalinger rejses der også midler ved salg af T-shirts, krus og postkort, alle med S 740 i Erling Nederlands streg påtrykt.

Det næste element i projektet er at afslutte købsforhandlingerne med Mr. Bratley og arrangere hjemtransporten. Med lidt held kan S 740 have danske skinner under hjulene inden året er omme. Men så kommer det næste, og i længden meget større arbejde, at sætte lokomotivet i stand, helst på en måde så der ikke trækkes ressourcer fra andet lokomotivarbejde i Helsingør Jernbaneklub.

Umiddelbart inden deadline har indsamlingen rundet de 110.000 kr. fordelt på ca. 70 bidragsydere. Forhandlingerne med ejeren er ved at være faldet på plads og selvom vi mangler noget endnu inden vi har alle pengene tør både han og vi godt indgå en købsaftale. En større Dansk virksomhed med tilknytning til søen har meldt sin interesse for projektet og vi ser med fortrøstning frem til at skulle takle næste store udfordring: nemlig transporten.

I næste nummer af »jernbanen« skulle vi gerne kunne melde, at lokomotivet nu er vores, selvom dette absolut ikke betyder enden på indsamlingen. Der er et stykke vej endnu, men vi er ikke i tviv! om at vi nok skal nå målet: S 740 - tilbage til Danmark!

Yderligere oplysninger om projekt S 740 kan fås hos Hans Rønlev, Granskoven 20, 2600 Glostrup, tlf. 42 45 27 18.

Ved henvendelse til Hensingør Jernbaneklubs kasserer Jørgen Nielsen, Nygårdsvej 52, 2. th. 2100 Kbh. Ø, tlf. 31 18 28 26, fås kampagnebrochure og girokost tilsendt. Her kan også bestilles S-maskine T-shirts og krus. Endelig kan bidrag også indsættes direkte på Helsingør Jernbaneklubs girokonto 713-0368. ❑

Humppilas borgmester fører kniven (!) ved indvielsen. Foto: Eigil de Neergaard.

»Ny« smalsporsbane

Med den eneste dansker til (gen)indvielse af museumsbanen Minkiö-Humppila i Finland

Af Eigil de Neergaard

En smalsporet jernbane blev fornylig taget i brug i Finland. Det drejer sig om strækningen Minkiö-Humppila, 8 km, der blev indviet 5. juni i år. Samme dag indledtes regelmæssig drift med museumstog mellem de to stationer. Banen drives af Jokioinens Museumsjernbaneforening, der i forvejen har trafik på strækningen Minkiö-Jokioinen. Hvad der er gået forud for denne begivenhed skal kortfattet omtales i det følgende.

I 1899 åbnedes jernbanen Humppila-Jokioinen-Forssa (Jokioisten Rautatie, JR). Den var 23 km lang og anlagt med 750 mm sporvidde. Dens vigtigste formål var at skabe transportmuligheder for produkterne fra industrierne i Forssa og Jokioinen til statsbanestationen i Humppila, hvor omlæsning fra smalspor til bredspor fandt sted. Allerede fra begyndelsen var der persontrafik på strækningen, og dette fortsatte til 1953. Godstrafikken blev herefter ved nogle år endnu.

Antallet af smalsporsbaner i Finland var efterhånden blevet ganske lille, og en del indsamlet bevaringsværdigt materiel fra 750 mm banerne blev i årene fra 1967 og fremefter damlet på Jokioinens jernbane, og fra 1971 blev der indført kørsel med museumstog. I 1974 blev banen imidlertid lukket, og man indledte straks optagning af sporet, først på strækningen Forssa-Jokioinen. Planer om helt at fjerne sporet ville betyde et endeligt ophør for al museumstrafik, og museumsforeningen gik derfor i gang med at søge at bevare så meget som muligt af den tilbageværende banelinie. I 1975 belv sporet Humppila-Minkiö taget op. Tilbage til brug for museumsforeningen var nu kun banestrækningen fra den lille og øde beliggende station i Minkiö og til udkanten af Jokioinen, ialt 6 km. Da jernbanen ind

Annonce

NY VIDEO FRA

KRABBE & RASMUSSEN FILM DANMARK!

DSB Litra MY 1101-1159.

I serien om MY lokomotiverne i de 5 europæiske lande kommer nu den første film, som handler om DSBs MY lokomotiver.
Filmen skildrer MYerne i perioden 1989-94. Hovedvægten i filmen er lagt på loko/tog, som ikke kører mere bl.a. MY 1104 med ordinært godstog på Assensbanen, Intercity 119 Nyborg F.-Thisted med forspand MY og MY 1104 + 1123 med kultog Esbjerg-Herning m.m.

Ved bestilling **inden 1/12-94** pris incl. porto og eksp. gebyr kr. 220,-. Herefter kr. 220,- + porto og eksp. gebyr.

Varighed ca. 1 time.

VHS med super HIFI lyd.

Udkommer 15. december 1994

Bestilles hos:

KRABBE & RASMUSSEN FILM DANMARK LUNDEN 43, 5320 AGEDRUP

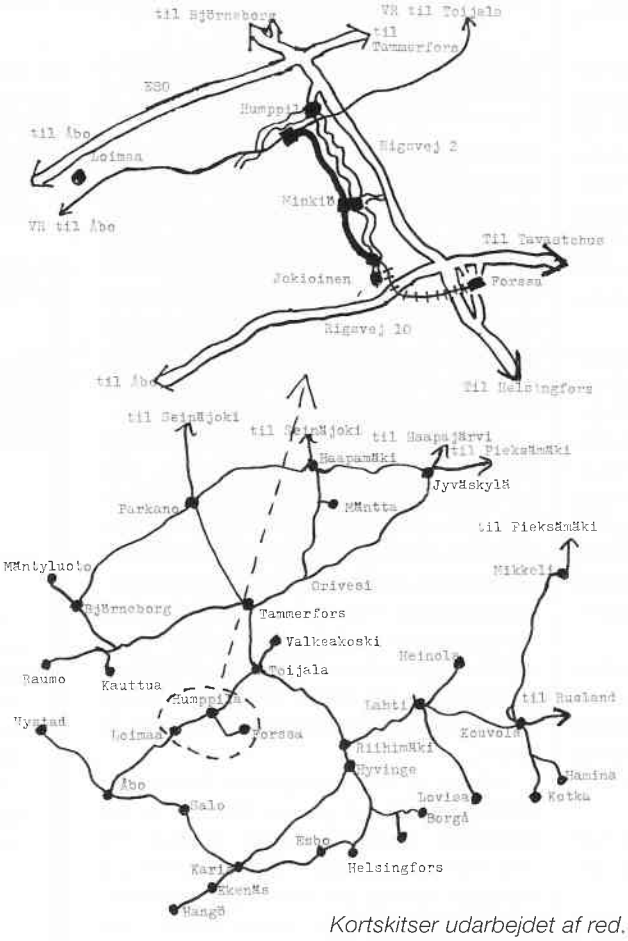
Humppila 5. juni 1994. Oprangering af indvielsestog samt indvielse af stationen i Humppila (ny stationsbygning ses mellem lokomotiverne). I forgrunden: HKR 5 (Tampella 1917). Bagved (ved vandkranen) ses JR 4 (Tubize 1947). Foto: Eigil de Neergaard.

igennem Jokioinen også ønskedes fjernet, måtte en ny station anlægges med perron og omløbsspor, samt en lille bygning med billetsalg og stationskontor, 1,3 km fra den oprindelige station. I Minkiö samledes alt materiellet og her blev der anlagt en hel del spor, remiser, værksteder etc., der i de følgende år udbyggedes betydeligt. Det blev trods sin isolerede beliggenhed banens hovedstation. I årene fra 1978 og fremefter var der trafik på strækningen hver søndag om sommeren.

Et energisk arbejde for at skaffe ressourcer til udvidelse af jernbanen førte til succes, idet det finske trafikministerium i 1992 bevilgede et millionbeløb til genanlæg af banen fra Humppila til Minkiö. Blandt medlemmerne indsamledes ved aktietegning et betydeligt beløb. De finske statsbaner bidrog med spormaterialer, således alt hvad der var brug for af 30 kg/m skinner, delvis fra den nedlagte bane til Kristinestad. Statsbanerne stillede desuden arbejdskraft til sporlægning etc. til rådighed. Museumsbanens egne medlemmer deltog i arbejdet, blandt andet med at køre grus ud til ballastering. Efter at sporet var lagt ud, fordik dette med bredsporede ballastvogne, der blev kørt op på smalsporede overføringsvogne og kørt ud på strækningen.

Sporlægning startede i 1993, og 17. september kørte det første persontog over den nye strækning. 5. juni 1994 indviedes den nye del af banen. Det forholdsvis kraftige spor tillader en højeste hastighed på 35 km/t mellem Humppila og Minkiö, hvorimod højest tilladte hastighed fra Minkiö til Jokioinen, hvor der ligger oprindelige 22 kg/m skinner, kun er 25 km/t.

Af materiel haves en del damp- og motorlokomotiver for 750 mm sporvidde, samt et antal personvogne, ikke blot fra offentlige baner, men i samlingerne indgår eksempelvis også den eneste personvogn fra skovbrugsbanen ved Harviala. Dertil kommer postvogne f.eks. fra Loviisa-banen, og en mængde godsvogne, der har kørt på Jokioinens jernbane. Desuden er der udstillet en del materiel, der ikke kan køre, og fra et dansk synspunkt er en hestesporvogn fra Helsinki særlig bemærkelsesværdig, idet den er bygget af Scandia i Randers 1890.



Kortskitser udarbejdet af red.

Til indvielsen den 5. juni 1994 var en lang række finske og udenlandske museumsforeninger inviteret. Mens de finske var talrigt repræsenterede var der påfaldende mangel på udlændinge, kun én fra Estland og én fra Danmark (=undertegnede). Det officielle indvielsestog blev fremført af to damplokomotiver JR 4 (Tubize 1947) og HKR 5 (Tampella 1917). Materiellet blev kørt fra Minkiö til Humppila tidligt på dagen. Herefter indviedes tationen her. Museumsforeningen har opført en ny stationsbygning, beliggende ved banens nuværende endepunkt, der på grund af en vejoverskæring er flyttet nogle få hundrede meter nærmere Minkiö, men stadig tæt ved statsbanestationen. En stor vognhal er blandt nyanskaffelserne.

Herefter overklippedes det blåhvide bånd, som symbol på åbningen af den nye strækning. Det officielle indvielsestog, der trods de mange vogne var stopfyldt af rejsende, kørte derpå ud på banen og undervejs var der stop ved de tre mellemstationer, der alle blev højtideligt indviet med afsløring af navneskilt, taler og orkestermusik. Ved een af stationerne blev samtlige tilstedeværende budt på champagne. Vel ankommet til Minkiö var der en række officielle indvielsestaler af museumsforeningens formand, repræsentanter for trafikministeriet, samt indbudte fra andre finske museumsforeninger. Den normale trafik var i gang, og ind imellem blev der arrangeret konkurrencer til glæde for de fremmødte, og banen var vært for et måltid, hvori alle tilstedeværende deltog.

Trafikken omfatter herefter to togstammer, der krydser i Minkiö, eller giver mulighed for togskifte sammesteds. Under et eventuelt ophold i Minkiö kan de rejsende besøge værksteder, depoter, udstilling, boghandel, café etc. Køreplanen indeholder 5 togpar på strækningen til Humppila, i flere tilfælde med korrespondance til statsbanetogene mellem Åbo og Tammerfors, og 4 togpar til Jokioinen. For interesserede, der planlægger at rejse til Finland, kan det oplyses, at det forventes at det er den samme køreplan, der gennemføres i 1995. ❑

Nordeuropas sidste kommercielt dampdrevne bane. - Sådan kaldtes den lille østtyske banestrækning Oschatz-Kemmlitz i jernbanen nr. 1 - 94. Det er sikkert rigtigt.

Sejlivede Meyer ryger stadig

Nyt fra Sachsens første privatbane

Idyl i Kemmlitz 29/4 1994. 099 703 rangerer på værksspor. Foto: Anders Riis.

Af Bent Hansen

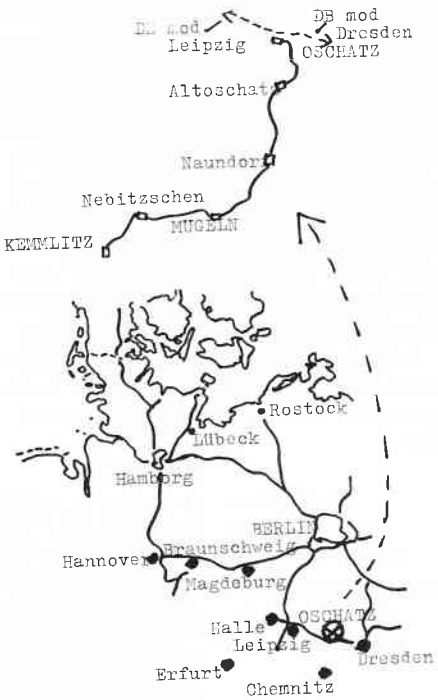
Forholdene i det tidligere DDR blev på udmærket vis belyst i ikke mindre end to indlæg i samme blad - og desværre må vi nok med forfatterne konstatere, at antallet af jernbaner falder, mens antallet af museumsbaner stiger.

Dampdriftens ophør på Oschatz-Kemmlitz blev også forudsagt, men det er forhåbentligt en forhastet slutning. Det er rigtigt, at damplokoene ved årsskiftet 1993/94 stod kolde i remisen, men dampdriften er endnu ikke helt ophørt. Der er naturligvis en forklaring, men vi må hellere begynde ved begyndelsen uden dog, at vi her formår at give den komplette historie.

Minebaner

750 mm strækningen Oschatz-Kemmlitz er den sidste rest af Europas største sammenhængende smalsporsnet, der i sin velmagtstid strakte sig fra Dresdens forstæder næsten til Leipzig. Systemet bestod af en række strækninger, der alle var ejede af de kongelige saksiske statsbaner (K. Sächs. Sts. E. B.). Ved DDR's dannelse blev de til DR-baner (de østtyske statsbaner). Tilbage er nu kun strækningen Oschatz-Mügeln (11,6 km), og en lille del (3 km) af strækningen Mügeln-Neichen, nemlig til Nebitzschen, hvorfra sidebanen til Kroptewitz udgik, og endelig 2,7 km af denne strækning nemlig delen ud til Kaolingruben og kaolinværket i den lille by Kemmlitz. Ialt er således 17,1 km sammenhængende strækning af tre baner endnu i behold.

I DDR-tiden blev kaolinfirmaet VEB (»Folkeejet Selskab«) Kaolin- und Tonwerke Kemmlitz undertiden kaldet VEB Siroko. Dette havde smalsporet bane i graven (600 mm?) med både elloko med overledning og med akkuloko. Desuden havde man 750 mm sidespor til værket og graven med et par gamle førkrigs Jung-dieselloko og nogle nyere V 10 C fra lokomotivfabrikken Karl Marx (LKM) i Babelsberg i Berlin. Fabrikken har det meste af sin levetid dog heddet Orenstein & Koppel. Såvel den endnu be-



Kortskitse udarbejdet af red.

stående vesttyske del som LKM har gennem mange år ikke bygget loko mere.

Trafikken fra kaolinværket til porcelænsfabrikkerne skete i normalsporvogne på overførselsvogne indtil Oschatz, hvorfra der var normalspor til den store verden.

Efter genforeningen satte Treuhand kaolinværket til salg, og det købtes af en bayersk procelænsfabrik, der efter nogle måneders betænkningstid tegnede kontrakt med DR om befordring af 50.000 t råkaolin/år. De berørte kommuner var ganske enkelt imod flere lastbiler på deres landeveje! Østtyske entusiaster havde faktisk allerede sendt indbydelser ud til en afskedstur på banen, men den reddedes altså »på stregen«.

Økonomi

DR søger at forbedre sin økonomi bl.a. ved at overlade tabsgivende dele til amter og kommuner. Man har således afhændet Harz-banerne, og omkring årsskiftet 1993/94 kom turen til Oschatz-Kemmlitz, der efter kommunernes overtagelse hedder Döllnitztlbahn GmbH. Dette selskab mener åbenbart at kunne spare penge ved at flytte omlæsningen fra Kemmlitz til Oschatz således at forstå, at man vil spare transporten af de tunge normalsporvogne og i stedet læsse om til normalspor fra selvtømmende smalsporvogne i Oschatz. Omlæsningen sker via et derværende kaolinlager.

Fra DDR's talrige lukkede miner var der et stort udvalg af velegnede vogne billigt til salg. Man valgte nogle fireakslede slaggevogne af typen 04 bygget under bedre tider i Sarajevo 1964-66. Vognene rummer 22 m³ og har en egenvægt på knap 12 t. Akseltrykket kan beregnes til en værdi mellem 12 og 15 t, og da der normalt køres trevognstog, kan det beregnes, at der overføres mindst 100 t pr. tog. Da man i år regner med kun at skulle transportere 20.000 t, kan 200 tog altså klare transporterne. Da der kan køres flere tog pr. dag, kommer banen således ikke i drift hver dag. Vognene er trykluftbremsede, og desuden skal side-

Döllnitzbahn 099 703-1 rangerer i Mügeln, 29. april 1994.

lemmen (kun mulighed for tømning til den ene side) åbnes med trykluft. Da de hidtidige damploko af den gamle saksiske type IV k har vacumudstyr, skal de først ombygges med trykluftanlæg til bremsen og til tømningen.

Vognene stammer fra VEB Mansfeld-Kombinat Wilhelm Pieck. Det lå i det østligste Harzen, hvor der udvandtes kobber fra flere miner i kobberskifer. Udsmeltningen foregik på adskillige smeltehytter i området, forbundne med tre normalsporbaner samt en større 750 mm bane foruden DR-spor. 750 mm nettet omfattede i sine velmagtsdage næsten hundrede km bane.

Minebanerne var hovedsagelig 500 mm, men der fandtes også materiel i 900 mm og 1000 mm. Under jorden fandtes endog en museumsbane under navnet Mansfelder Bergwerksbahn e.V. Banen kører en gang i måneden om sommeren, og desuden får man et besøg i værksmuseet med i billetprisen.

Foruden de allerede her og i Jernbanen 1.94 nævnte jernbanemuseer i Saksen i det tidligere Østtyskland, findes også museet i Oberrittersgrün, hvor der står en Meyer (IV k) samt et stort udvalg af 750 mm person-, post- og pakvogne fra De kongelige saksiske Statsbaner. På det seneste er samlingen udviddet med en del industribaneloko, bl.a. et loko fra VEB Siroko, nemlig en af de aldrende Jung-dieseler! (Nr. 1). Desuden har man fået fat i et par Heeresfeldbahndieseler, bl.a. et fra den schweizisk-østrigske »Rheinregulierungsbahn« (IRR).

I Schwarzenberg mellem Carlsfeld (Jernbanen 1.94) og Oberrittersgrün og i øvrigt også Jöhstadt har Sachendampf depot i den tidligere DR-remise. Selv om samlingen endnu ikke er offentlig tilgængelig, er man velkommen, hvis man som jernbaneentusiast kommer forbi en lørdag, hvor der arbejdes. Her står en række loko: 50, 52, 58, 86 og 94 foruden et par Köf'er og nogle lokale industriloko, bl.a. et dampakkumulatorloko.

I samme dal som Oberrittersgrün ligger, mellem andre lukkede miner, tin- og uranminen i Pöhla. Den åbnedes så sent som i 1986 af det østtysk-russiske SDAG Wismut og udbyggedes voldsomt. Desværre havde man allerede i 1971 likvideret den lokale smalsporbane Grünstädtel-Oberrittersgrün. Valutareformen gjorde en brat ende på mineeventyret. Minen lukkede 1992, og i 1993 stod ikke mindre end 75 akkuloko i 600 mm, sammen med masser af vogne af flere interessante typer, over jorden og afventede skrotning. Dertil kom ca. 25 af de selvkørende såkaldte »over-hovedet-læssede«. Minen er nu indrettet som en besøgsmine, hvor man endog kan køre med tog flere hundrede meter under jordoverfladen.

Denne mine er i det tidligere DDR ikke noget enestående eksempel på uheldige bivirkninger af genforeningen. For kommunerne i Erzgebirge, der ikke har andre arbejdspladser end lidt spirende turisme og lidt træindustri, er det intet mindre end en katastrofe. Når man kan få en seng helt ned til 12 DM med morgenmad (privat indkvartering), er der ikke mange penge i det erhverv, og alle kommuner kan jo ikke leve af jernbanemuseer og veteranbaner. Foruden de nævnte projekter og allerede eksisterende baner findes på overdrevet en lang række andre besøgsminer - mere end en halv snes i området syd for Zwickau. Dertil kommer så de 4 overlevende saksiske smalsporbaner, samt trafikmuseet i Dresden og industribanemuseet på Dresdener Heide.

I Tipvognen, Industribaneklubbens tidsskrift, kan du i den kommende tid se en yderligere række artikler om «Opsvinget i Øst«.

Lidt om Sächs. IV K:

Bygget hos: Sächsische Maschinenfabrik (vormals Rich. Hartmann), Chemnitz, til de kongelige saksiske stats-jernbaner (Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen) efter system Günther-Meyer. *)
Lokomotiverne er kompoundlokomotiver hvilende på to maskinbogier, der vender, så alle de fire cylindre peger ind mod midten af maskinen.
Hjulstilling: B'B't
Styring: Type Heusinger.
Trækkraft: 210 HK.
Bygget antal: 118 *)
Bygget i årene: 1892-1967 *)
I dag eksisterer: 22

Følgende gælder maskinerne i Mügeln:

Længde: 9,00 meter
Tjenestevægt: 29 tons
Hjuldiameter: 760 mm
Max. hastighed: 30 km/t
Max. kedeltryk: 15 atm.
Mindste tilladte kurveradie: 50 m
Hedeflade: 47 kvm.
Risteflade: 1,0 kvm.

Data for de enkelte loko:

Nr.	Byggeår	Byggested (kedel)	(ramme/loko)	Bem.
099 703-1	1967	RAW Görlitz	RAW Görlitz	A
099 707-2	1964	RAW Halberstadt	RAW Görlitz	B
099 709-8	1964	RAW Halberstadt	RAW Görlitz	C

A: 1.1.92 omnummereret fra DR 99 1561-2, 1970 fra 99 561. Ved bygningen formentlig genanvendt enkelte dele fra den første 99 561 (Hartmann 3214/1909, lev. som Sächs. nr. 151).
B: 1.1.92 omnummereret fra DR 99 1574-5, 1970 fra 99 574. Ved bygningen formentlig genanvendt enkelte dele fra den første 99 574 (Hartmann 3556/1912, lev. som Sächs. nr. 164).
C: 1.1.92 omnummereret fra DR 99 1584-4, 1970 fra 99 584. Ved bygningen formentlig genanvendt enkelte dele fra den første 99 584 (Hartmann 3595/1912, lev. som Sächs. nr. 173).

*) I første omgang blev fra Sächs. Maschinenfabrik leveret 95 stk. i årene 1892-1916. En 96. »efternøler« kom til i 1921, formentlig bygget af forhåndenværende dele. I årene 1962 til 1965 blev gennemført et omfattende rekonstruktions-program i DR-værksted Görlitz med nye kedler til 26 maskiner. Om de 18 af disse kan siges, at rekonstruktionen var så omfattende, at der i realiteten var tale om nybygning: Såvel rammer som kedler var nye ligesom f.eks. vandkasser, førerhuse og en række maskinbogier. I 1967 blev endnu fire maskiner rekonstrueret/nybygget. 75 år efter at de første maskiner forlod fabrikken i Chemnitz.

Et dieselloko svarende til de i Mügeln benyttede på Schönheide Mitte Bnf, 29. april 94. Foto: Anders Riis.

Döllnitzbahn 099 703-1 med tog Kemmlitz-Mügeln, 29. april 1994. Foto: Anders Riis.

Også de tyske jernbanetidsskrifter følger begivenhederne østpå, og flere artikler har, som Jernbanen, villet vide, at nu var dampdriften i Kemmlitz slut. Min kilde i MaLoWa burde dog være bedre underrettet? På den anden side kan Döllnitzbahn jo bestemme sig om, uden at orientere mig!? Så sent som i Modell-Eisen-Bahner 4.94 påstår en i Oschatz boende kilde, at damplokoene i fremtiden kun skal køre særtog sammen med banens endnu i behold værende 8 personvogne. I den forbindelse kan vi så lufte den gamle nyhed, at veteranbanen Radebeul Ost-Radeburg er opslidt, og veterantogene bør flyttes til Oschatz, hvor sporet er langt bedre. At det ikke er nogen god ide, skal vi lade være usagt her. Imidlertid kan vi stadig håbe, at de mange sortseende kilder løber med »en halv vind«. Kilden i Oschatz angiver således MaLoWas ene loko til nr. 32, men netop dette loko skrottedes allerede i 1973! Helt gennemarbejdet er kilderne således ikke alle sammen. Man kan også få sin tvivl om de aldrende V 10 C'ere og navnlig Ns 4'ernes stabilitet, når man på tre måneder har haft et forbrug på fem loko for at befordre tre vogne frem og tilbage! Formentlig anser man dampen for at være mere stabil?

Der er altså damp endnu

Der bliver længere og længere mellem dampdriften i Nordeuropa, men lidt dampakkumulatorloko findes stadig. I Hamburg kører Kraftwerk Tiefstack (S-station af samme navn) stadig nogle gange om året, og Shell på »Græsholmen« (Schmierstoffwerk Grasbrook, Worthdam 32) har stadig et loko i reserve. Værket ligger inden for frihavnsområdet. I Seelze ved Hannover har medicinalfirmaet Riedel de Haën to dampakkuloko, hvoraf mindst det ene dagligt kører, men om det forlader værket for at køre til DB, lige mens du står ved porten, er nok tvivlsomt. Grosskraftwerk Mannheim har ikke mindre end 3 dampakkuloko i daglig drift. Nogle af de sidstnævnte loko er i øvrigt købt i DDR kort efter genforeningen, hvor de var billigt til salg. De er tilmed nye, bygget sidst i 80'erne! ❑

Litteratur (anvendt og supplerende)

Kieper og Preuss, Schmalspur zwischen Ostsee und Erzgebirge. Alba, Düsseldorf 1980.

Harzzüge (Organ for bl.a. Mansfelder Bergwerksverein e.V.) 5.93 og 1.94. Pro Dampf, Braunschweig 1993 og 1994.

Brochure for Sachendampf. 1994.

Bahn-Extra 2.93. Dampf-Nostalgie '93. Gera Nova, München 1993.

Bahn-Express 4.1986. Kiel 1986.

Modell-Eisen-Bahner 5.89. Berlin 1989.

Modell-Eisen-Bahner 4.94. Berlin 1994.

Schaubergwerke im Erzgebirge. Turistbrochure. Udkommer hvert år.

Nyt fra jernbanens mand »on location« i Mügeln

Af Anders Riis

Der er stadig liv i gamle Meyer! På trods af planer om at sætte de sidste eksemplarer af den 102-årige lokomotivtype på pension ved afgangen fra Deutsche Reichsbahn 17. december 1993, lever de Kongelige Saksiske Stats-Jernbaners type IV K videre i kommerciel trafik.

Det sker på deres gamle »stam-strækning« Oschatz-Mügeln-Kemmlitz, der pr. 1. januar 1994 blev forvandlet til delstaten Sachsens første privatbane: Döllnitzbahn Gmbh. Tre af DR's Meyer-lokomotiver fulgte med til Döllnitzbahn, som imidlertid i første omgang havde regnet med, at lokomotiverne kun skulle bruges til veterantog og »ære-lokomotivfører-uddannelse« (for entusiaster). Alle godstogene på den 17 km lange strækning, der i mange år har haft kaolin som langt vigtigste gods, skulle køres som bloktog med nyanskaffede, brugte smalsporsvogne af selvtømmer-typen, og med tre små »V 10 C« diesellokomotiver (DDR-standard-industrimaskine) som trækkraft.

Imidlertid viste det sig i sidste øjeblik fortsat nødvendigt efter behov at køre »almindelige« godstog med normalsporsvogne oplæsset på transportører, og da disse transportører kun haves med vakuumbremse, må et af Meyer-damplokomotiverne fyres op, når sådanne godstog skal køres.

Den uventet store trafik stiller imidlertid store krav til banens beskedne personale, der foruden forretningsføreren omfatter fire (!) mand: Når en IV K'er er i sving, kræver dette tog tre mand (lokofører, fyrbøder og rangerleder), foruden dieseltoget, der er i trafik samtidig - med fjerdemanden som fører.

I foråret har damplokomotiverne været i trafik op til tre dage om ugen, bl.a. fredag 29. april 1994, da vedstående foto blev optaget. Ergo: Regelmæssig dampdrift er ophørt på Oschatz-Mügeln-Kemmlitz, idet alle damp-godstog tillyses efter behov, mens den grundlæggende, daglige godstrafik køres med dieselloko.

Foruden de tre damploko forefindes altså på banen små dieselloko af type V 10 C (fra MaLoWa, Klostermansfeld), og dermed for første gang i banens historie strækningskørsel med andet end damp. Foruden de selvtømmende kaolin-godsvogne samt transportører til normalsporsvogne forefindes også i Mügeln et antal boggie-personvogne, mærket med banens signatur DBG.

Ikke smuk, men... MZ IV udstråler rå styrke, her ved DSBs nyeste MZ'er forspændt EC 185 på Hovedbanegården den 6. marts 1994. Foto: Allan Støvring-Nielsen.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgenyt og Veteranbanerne

DSB

Rullende materiel

Materielstatus

I juli kvartal er udrangeret 4 stk. passagervogne: *B 20-83, 050, 081, 130, 516,* samtlige efter udløb af revisionsfrist, hvor renoveringsomkostningerne blev anset for værende for høje.

Der er ikke tilgået materiel i kvartalet. DSB materiel er i øvrigt meget tilbageholdende med udrangeringer af såvel trækkraft som passagervogne, indtil ER-togsæt problemerne er afklaret.

ER-togsættet

Afprøvningen af Det nye regionaltog har i hele sommerperioden været fokuseret på at køre flere togsæt sammenkoblet samtidig med, at der har kørt EA-lokomotiver på samme strækning. Da måleresultaterne fra prøvekørslerne blev analyseret, har der desværre vist sig et nyt teknisk problem. Det elektriske ER-togsæt udsender af og til 77 Hz-strøm, som får overvågningssystemet til at koble toget ud, med det resultat, at toget kører i ryk.

Overvågningen er nødvendig af hensyn til signalanlæggene omkring S-banen, hvor sporisolationer arbejder ved 77 Hz. ABB arbejder med at løse dette problem. DSB har foreløbigt overtaget ni togsæt og fortsætter først overtagelsen af yderligere togsæt, når problemet er løst.

De allerede kendte problemer med strømforstyrrelser, når Det elektriske regionaltog kører på samme strækning som EA-lokomotiver, behandles i en teknikgruppe med repræsentanter for DSB, ABB og Danmarks Tekniske Universitet. En række forsøgsløsninger viser forbedringer. Den endelige løsning forventes først sidst på året (status 1. september).

Med de sidst opdukkede problemer er situationen, at DSB ikke er i stand til at melde en ny tidsplan ud for, hvornår toget sættes i drift. Vinterkøreplanen K94V planlagdes med konventionelt materiel, men planen er lagt sådan, at ER-togene kan sættes ind, uden at hele planen skal ændres.

IC3 og brand

En brandinspektør fra Århus har i tidsskriftet »Dansk Brandværn« (august nummeret) stærkt kritiseret bransikkerheden i MF-togsættene. Artiklen blev flittigt citeret i medierne, eksempelvis havde TV-avisen indkaldt brandchefen, således at han i drastiske vendinger kunne uddybe sin kritik, der også gik på, at DSB selv godkender brandsikkerhen i sine tog.

DSB har i en replik udtalt, at IC3-toget er blandt de mest brandsikre i Europa, de opfylder bl.a. de britiske - og dermed markedets strengeste - krav til brandsikkerhed:

- Møbler, vægbeklædning, tæpper og andet interiør i IC3 er valgt, så alt er så brandsikkert og/eller brandhæmmende som muligt.
- Der er flere flugtveje fra alle passagerarealer. Alle indvendige døre åbnes automatisk f.eks. ved strømsvigt. De udvendige døre kan åbnes ved en nødåbning. Vinduerne kan bruges som nødudgang. I hvert vognafsnit hænger røde hammere til at slå vinduer ud med. Togpersonalet er uddannet i brandslukning. 150 medarbej-

dere har derudover været på efteruddannelse hos brandmyndighederne - en efteruddannelse, der fortsætter nu i efteråret.

DSB har - for at der ikke kan rejses berettiget kritik - aftalt med Beredskabsstyrelsen, at der foretages en systematisk vurdering af den totale brandsikkerhed i IC3. Ud over DSB og uvildige specialister fra Beredskabsstyrelsen vil repræsentanter for Dansk Brandteknisk Institut og fra Dansk Brandinspektørforening blive bedt om at deltage.

*

Udstrømmende olie fra en utæthed ved et brændstofrør var tirsdag den 23. august årsag til en motorbrand i et IC3-togsæt ved Hadsten. Toget var på vej fra Randers til Århus. Alle 120 passagerer kom uden problemer ud og kunne fortsætte i det forreste togsæt med 35 minutters forsinkelse. Ved branden blev hele ledningsnettet under togsættet beskadiget, og det er nu under reparation hos ABB Scandia i Randers.

IC3 og varmen

Den ekstreme sommervarme medførte, at DSB måtte tage op mod hvert 3. af de 85 IC3-togsæt midlertidigt ud af drift. De høje temperaturer gav problemer med togenes motorer, som simpelt hen blev overophedet og satte ud. Togene kunne ikke tåle varmen, og ud på eftermiddagen var det helt galt. Klimaanlægget trækker megen strøm, og der bliver derfor ikke strøm nok til de andre anlæg i toget.

For at forhindre akutte togaflysninger og yderligere forsinkelser kørte udvalgte InterCity tog med mindre togstørrelser. Passagerer, der rejste til/fra Struer over Langå og Viborg, måtte skifte IC3-togsæt i Århus. Passagerer til/fra Sønderborg eller Flensborg skulle skifte tog (til/fra rødt materiel) i Fredericia. Ændringerne gennemførtes på hverdage, medens weekend-trafikken - fra fredag kl. 14 til og med søndag aften - i et vist omfang blev gennemført som planlagt.

MR-renovering

Seks virksomheder, heriblandt DSB Vedligeholdelsesområde Ombygning i Århus, konkurrerer om opgaven med at modernisere DSBs 97 MR-tog. Prisen ventes at blive ca. 300 mio. kr., og fristen for tilbud var den 16. september. DSB regner med at kunne skrive kontrakt inden årets udgang. Det vil sige, at renoveringen starter først i 1995 og slutter i 1997.

Der er tale om en såkaldt EU-licitation med forhandling. Opgaven har været annonceret i EU-Tidende. 12 virksomheder viste sig interesserede og sendte bud efter materiale. DSB har derefter udvalgt seks til at komme med tilbud. Ud over DSBs eget ombygningsværksted i Århus, er det ABB Scandia i Randers, PFA, Weiden og Waggonfabrik Dessau, begge Tyskland, NS Materieel, Tilburg i Holland og TGOJ, Malmö i Sverige.

Virksomhederne har i Århus haft mulighed for at studere det prøvetog, som er renoveret og sat i drift, jf. foto i »jernbanen«, nr. 4/94 - side 115.

Moderniseringen omfatter både en teknisk renovering, ændret indretning, forbedret arbejdsmiljø og etablering af lukket toiletsystem. MR-toget vil blive malet hvidt med røde døre.

Prøvetoget har i august/september været indsat på Århus-Grenå-banen, men kom fra omkring 1. oktober også til at køre på andre jysk-fynske strækninger.

Faste anlæg

Øresundsbanen

DSBs forberedelser til den ny Øresundsbane er i fuld gang. DSB står for de banetekniske anlæg, herunder sporanlæg og sikringsanlæg. Det forberedende arbejde består blandt andet i omlægning af eksisterende spor og tilhørende kabler, så der kan blive plads til Øresundsbanens spor.

På grund af sådanne sporarbejder ved Sydhavns station - anlæg af nyt udadgående hovedspor for Køgebugtbanen langs Enghavevej - i weekenden, den 2.-4. september - var det nødvendigt at indstille toggangen mellem Sydhavn og København H. (erstattet med busser mellem Sydhavn og Enghave) (fredag aften) hhv. reducere toggangen mellem Køge og København H. til ét tog pr. hvert 20. minut (lørdag/søndag) (med supplementkørsel Køge-Åmarken og v.v./ lørdag).

*

Det er som nævnt DSB, der står for de banetekniske anlægsarbejder, medens A/S Øresund er bygherre for den faste forbindelse over Øresund. A/S Øresund har nu skrevet kontrakter for 1.6 mia. af de 4.4 mia. kr., som de danske landanlæg er budgetteret til. Tidsplanen for de danske landanlæg holder fortsat med åbning af motorvejen i 1997 og jernbanen i 1998.

A/S Øresund bygger fra midten af august 1994 den ca. 700 m lange overdækning midt i Tårnby. Selskabet har skrevet kontrakt med det svensk-danske konsortium NCC AB og Armton A/S om at stå for byg-

DSB-nyt fortsættes side 146...

Intet nyt (af det gode) fra ER-fronten. Foto 25. marts 1994: Thomas Nørgaard Olesen.

Gennemg
til privatb

Udflugtstoget i Fakse Ladeplads før omløb.

fortilfælde idet Nr. 6 i årene efter besættelsen nogle g
sat i weekend-tog med gennemgående vogne fra K
sandelig også en fejring af Nr. 6 som besøgte sin hj
første gang siden den forlod ØSJS i 1953 med kurs
eværket i Frederiksværk.

Efter et par fotostop ankom vi til Hårlev, hvor mas
og kul, og der blev således lejlighed til at inspicere Ø

Så løb den nye udflugtsafdelings første projekt af stabelen med en velbesøgt udflugt på Østbanen med ØSJS Nr. 6 fra 1895, nu tilhørende D-maskine gruppen.

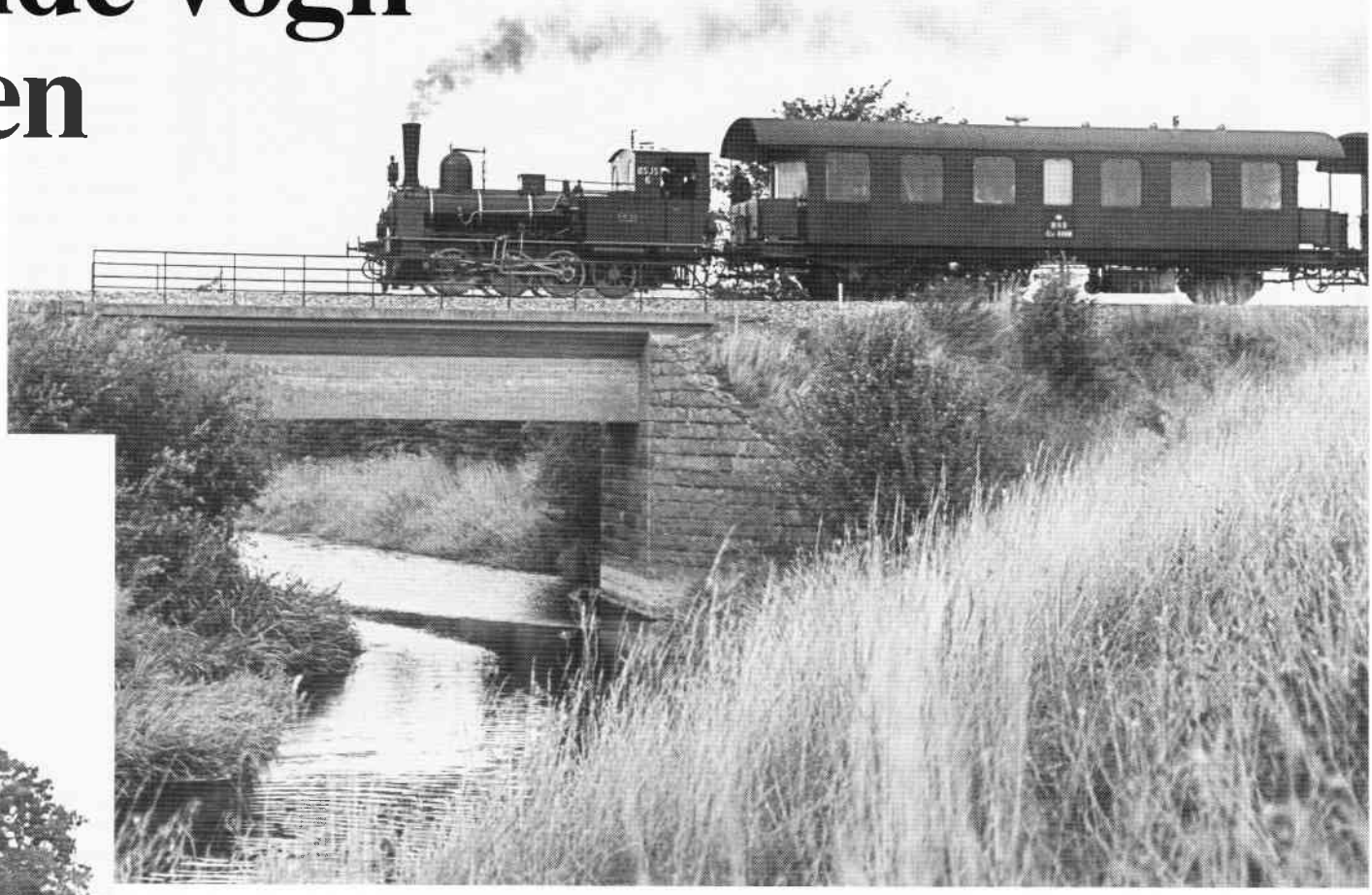
På trods af omfattende S-togsforsinkelser pga. sporombygning ved Sydhavn og Godsbanegården i forbindelse med Øresundsforbindelsens indføring havde de ca. 60 tilmeldte fundet vej til Køge Station i rette tid til udflugtstogets afgang mod Fakse Ladeplads og Rødvig. Temaet for udflugten var »Gennemgående vogn til Privatbanen« årstal ca. 1950 +/- et par år, og toget havde historiske

ående vogn
anen

Udflugten på Østbanen, den 4. september 1994

ange blev ind-
n. Turen var så
emmebane for
mod Stålvals-

kinen tog vand
stbanens flot-



▲ *Tryggevælde Å - »vel er dette ikke Rubicon...« dog siger jeg at flotte billeder er der mulighed for at tage på DJKs udflugter.*

◀ *I kurven nord for Stubberup. Nr. 6 ser ud til at pløje sig ved gennem en skov af hestehov.*

te værksted og diverse kørende materiel, bl.a. Mx 43. Således blev denne udflugt ikke helt GM-fri!

Toget, der bestod af fire teakbeklædte personvogne, Cu 4160, 4130 og 4011, Cy 4644 tilhørende ØSJK, da D-maskinegruppens egen Cy 4640 er midlertidigt ude af drift, Eh 6762 togets pakvogn og til sidst OHJ Ph 157, som var »tender« for ØSJS Nr. 6. Dette var der nogen der beklagede sig over, da vognen faldt lidt udenfor, men det var af hensyn til vand- og kulforsyning nødvendigt at medbringe den. På udflugtsture kan vi desværre ikke genskabe fortiden, men forsøge at gøre det så godt, som det kan lade sig gøre ud fra de materiel- og driftsmæssige forhold.

Efter Hårlev blev der tid til et par fotostop inden vi ankom til Fakse Ladeplads, hvor der kørtes direkte på havnen. Med nogen besvær og mange hjulslip kunne toget efter vandtagning og diverse småreparationer på maskinen trykke tilbage til stationen for omløb.

Toget kørte nu med kun to fotostop direkte til Rødvig, og på hjemturen herfra var der bl.a. fotostop på broen over Tryggevælde Å, tradition der ikke må brydes. Efter omløb i Hårlev kunne turen slutte i Køge.

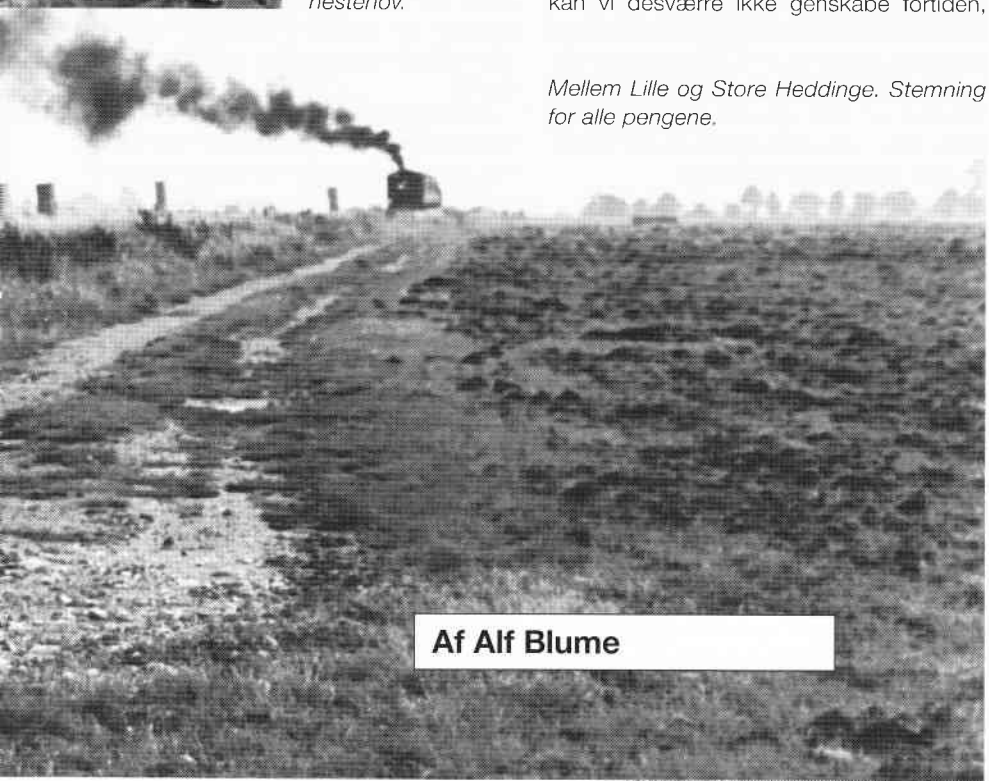
Dagen efter fortsatte Nr. 6 til Maribo for at deltage i festlighederne på Museumsbanen i efterårsferien. Herom i næste nummer af Jernbanen.

Af ideer for fremtidige udflugter skal jeg nævne nogle få, men jeg understreger at der ikke er lavet konkrete planer, da alle udflugter først bliver endelig planlagt efter at økonomi med mere er nøje gennemregnet.

1) Y-tog Århus Havn-Mariager, derefter motortog på Mariagerbanen. Forår 1995?
2) Styrevognstog København-Nykøbing Sjælland med OHJ-Mo og Mx. Tid?
3) Besøg på Stålvalseværket med ØSJS Nr. 6, Mx kørsel på HFHJ. Tid?

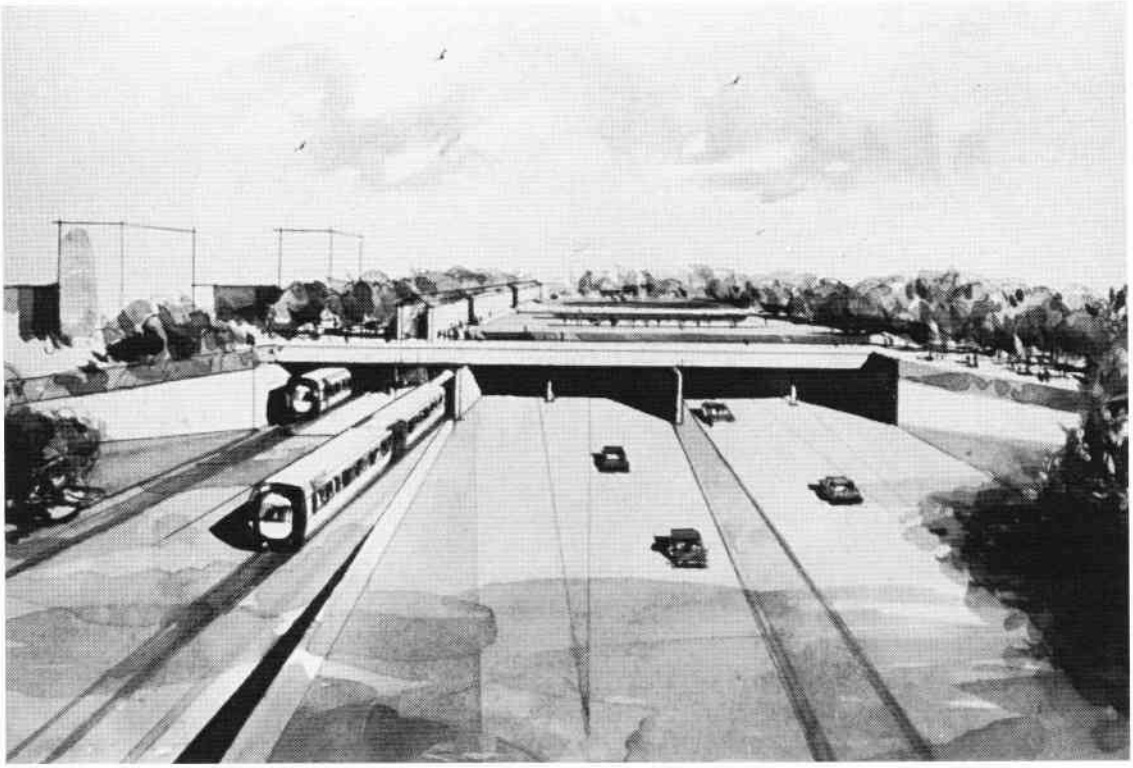
Er der nogen der har andre ideer, så er det bare at sende et postkort til Udflugtsafdelingen eller ringe eller møde op på Vogn Exaftenerne, hvor der som regel er nogen til stede fra »troikaen«.

På gensyn på næste udflugt i foråret 1995. ❑



Mellem Lille og Store Heddinge. Stemning for alle pengene.

Af Alf Blume



Overdækningen i Tårnby for jernbane og motorvej - set fra vest mod Kastrup. T.v. de næsten »landskendte« Vinkelhusene, der har nydt godt af socialdemokraten Karen Jespersens tilhørsforhold til Amager. Overdækningen er ca. 700 meter lang - jernbanen ligger ca. 7 meter - og motorvejen ca. 6 meter under det omgivende terræn. Taget på overdækningen er en plade af armeret beton, pålagt et jordlag på ca. én meter. Jordbundsforholdene på Amager er så gode, at betondæk i bunden er overflødig.
Tegning: Søren Amsnæs for A/S Øresundsforbindelsen.

DSB-nyt fortsat fra side 143...

geriet af overdækningen. Entreprisesummen er på ca. 313 mio. kr. Entreprisen afsluttes i september 1997.

Overdækningen i Tårnby er en af de største enkeltopgaver i det danske landanlæg. Fra Tårnby Torv i vest til Tårnby Stadion i øst giver overdækningen støjbeskyttelse i bymidten, og sikrer et fortsat bymæssig og grøn sammenhæng mellem bydelene nord og syd for det nye trafikanlæg. I den vestlige ende af overdækningen, ud for Tårnby Torv, placeres den underjordiske togstation med 320 m lange perroner. I midten af overdækningen føres fire ramper fra motorvejen op til Englandsvej. Det grønne sammenhæng skabes ved at beplante overdækningen øst for Englandsvej og vest for Vester Bygade. Det bymæssige sammenhæng mellem Englandsvej og Vester Bygade kan etableres på grundlag af Tårnby Kommunes lokalplanlægning for området, som er sat i gang.

NCC/Armton fik opgaven på det økonomisk mest fordelagtige tilbud blandt seksprækvalificerede entreprenør-konsortier. Tilbudene gik fra 313 til 410 mio. kr. De 313 mio. kr. i kontrakten består både af nogle af de dele af trafikanlægget, som allerede var planlagt før overdækningen blev besluttet, og af den merudgift, som overdækningen medfører. Kontrakten med NCC/Armton betyder, at ekstraomkostningen for den såkaldte »Karen Jespersen overdækning« holdes inden for de 300 mio. kr., som blev bevilget i april 1993.

A/S Øresund har endvidere skrevet kontrakt om underføringen af personbanens spor ved Sydhavn station. Opgaven gik til et konsortium bestående af Højgaard & Schultz A/S, E. Pihl og Søn A.S. og Per Aarsleff A/S. Kontrakten er på 86 mio. kr. og omfatter bygning af en 275 m tunnel og en ca. 300 rampe fra tunnelen langs Sydhavnsgade - se »jernbanen«, nr. 3/94 - side 80/81 - ind under godsbanesporene og op til ny tracé for Øresundsbanen.

A/S Øresund har nu indgået alle nødvendige rådgivningskontrakter med de firmaer, som skal stå for æstetisk bistand og projektering og tilsyn med de danske landanlæg, det drejer sig om 17 rådgivningsfirmaer til i alt 26 opgaver.

Selskabet har endvidere indgået aftale med Rambøll, Hannemann & Højlund A/S og N&R Consult A/S om hovedprojekteringsopgaven af banegraven på godsbanen fra Vigerslev til Fiskerihavnen. Kontraktsummen er 1,5 mio. kr. og dækker hovedprojektering af jordarbejder og støjvolde samt nye veje og stier langs banen. Godsbanen bliver 2,4 km lang, og overkanten af skinnerne ligger fra 0 til fem meter under terræn. Nedgravningen betyder, at ca. 285.000 m³ jord og kalk skal graves op køres væk - eller indbygges i de ca. to meter høje støjvolde langs banen.

Storebæltsforbindelsen

Forberedelserne til gennembruddet i den sydlige af Østtunnelens to tunnelrør har længe været i fuld gang. Ligeledes forberedes reparationen af de beskadige tunnelelementer i »Dania«-tunnelrøret, der er Halskov-delen af det nordlige tunnelrør. Alle informationer i nedenstående er pr. 1. september.

Reparation af »Dania«-tunnelen

På grund af risikoen for brud ved de beskadige tunnelelementer i »Dania«-tunnelen efter branden den 11. juni blev arbejdet indstillet i både »Dania«-tunnelen og i nabotunnel-røret, »Selandia«-tunnelen. Her har arbejdet dog senere kunnet genoptages. Ligeledes er borearbejdet stoppet på »Fionia«, der står overfor »Dania«, da man ikke vil risikere, at rystelserne fra borearbejdet skal udløse et brud i »Danias« beskadigede tunnelelementer. Først når reparationen er udført, kan det allersidste stykke af nordtunnelen bores. Det drejer sig om 35 ringe eller knap 48 meter.

Første skridt på vejen mod at få »Dania«-tunnelen i orden igen var etableringen af to vandtætte skot i både »Dania«- og »Selandia«-tunnelen. De blev opført ca. 250 meter inde i rørene ved overgangen fra den borede tunnel til den del, der er støbt i åben byggegrube. Dernæst blev der etableret vandtætte skot i de tværtunneler, der forbinder de to hovedtunneler med hinanden. Det drejer sig om tværtunnel nummer 2 og 7. Herefter var skottet i »Selandia«-tunnelen ikke længere nødvendigt, og det er derfor fjernet.

Reparationsmetoder og -rækkefølge udføres med størst muligt hensyn til arbejdernes sikkerhed i tæt kontakt med Arbejdstilsynet. For at komme videre i reparationsprocessen skal der etableres et nyt sikkerhedsskot vest for tværtunnel syv og lige bag »Dania« tunnelboremaskinen. MT Group er ved at færdiggøre projekteringen af skottet og dets fastgørelse til tunnelelementerne.

Når det nye skot skal sættes op i selve tunnelen, er tværtunnel 7 vigtig som flugtvej i tilfælde af oversvømmelse. Når først det nye skot i »Dania«-tunnelen er på plads, kan alle skottene i tværtunnelerne fjernes igen. Endelig er der reparationen af selve de beskadigede tunnelelementer. Hertil er der bestilt nogle støbejernselementer, der er til overs fra boringen af tunnelen mellem England og Frankrig. Støbejernselementerne

bliver på forhånd tilpasset som en slags indre manchet i tunnelen.

Tunnelen vil på denne ca. 10 meter lange strækning få en lidt mindre diameter (7,2 meter mod normalt 7,7 meter). Det svarer nogenlunde til en forsnævring i de to tunnelrørs dybeste punkt, hvor der etableres en pumpesump. Se senere.

Metoden med at bruge støbejernselementer er i øvrigt også planlagt ved tunnelgennembruddet til sammenkobling af tunnelboremaskinerne parvis. Det reparerede tunnelstykke får samme holdbarhed som resten af tunnelen. Når »Dania«-tunnelen er repareret, kan de sidste meter af nordtunnelen som ovenfor nævnt bores færdig.

Tunnelgennembrud forberedes

Forberedelserne til gennembruddet i Østtunnelens sydtunnel er i fuld gang. Både på Sprogø-maskinen »Jutlandia« og på Halskov-maskinen »Selandia« (efter at »Dania«-tunnelen var sikret) er hovedparten af de 200 meter lange back up-tog skåret op og fjernet, og frysningen af et »tag« af is mellem skjoldene på maskinerne er begyndt.

Hvis frysningen går lige så godt som frysningen af jorden foran «Dania« i foråret, forventes det, at udgravningen af det 30 centimeter tykke mellemrum mellem maskinerne kan begynde i løbet af september. Herefter skal borearbejderne etablere en vandtæt forbindelse mellem skjoldene. Adgangen til mellemrummet mellem boremaskinerne vil hele tiden ske fra »Jutlandia«, mens »Selandia« forsegles. Når den vandtætte forbindelse mellem de to boremaskiner er færdig, sker det endelige gennembrud. Ved redaktionsslut var denne milepæl i Danmarkshistorien og i Storebæltprojektets historie fastsat til den 15. oktober, hvor Hans Kongelige Højhed Prins Joachim som det første menneske passerer mellem Øst- og Vestdanmark uden at svømme, sejle eller gå på isen.

»Jagten« på armsignalerne er ved at være slut. I Ølgod lå dagslyssignalerne klar 15. april. Foto: Allan Støvring-Nielsen.

Baneanlæg: Vestbroens ekspansionsfuger blev testet

Vestbroen fik denne sommer virkelig lov til at stå sin prøve. Ikke kun blev broens ekspansionsfuger, der skal optage temperaturvariationer i broen, udsat for de højeste temperaturer i mands minde, men de blev også udsat for hårdhændet behandling af et par af DSB's lokomotiver.

Det var A/S Storebælts afdeling for Baneanlæg, der testede jernbanebroens ekspansionsfuger med 120 ton tunge MZ-lokomotiver. Disse lokomotiver har et akseltryk, som repræsenterer den største belastning broen kan forventes at blive udsat for. Det var specielt vigtigt at undersøge, hvordan broen opfører sig, når et tog bremser. Når et fuldtlastet godstog bremser overføres der store mængder energi til broen. Særligt ved ekspansionsfugerne er udvekslingssystemerne kritiske. Her skal broen på én gang tilpasse sig de langsomme bevægelser, der skyldes temperaturvariationerne, samtidig med at den skal «stå fast«, når den skal optage bremseenergien fra togene.

På Vestbroen er afprøvning af alle elektroniske systemer i gang. DSB har desuden sat køreledningsmaster op, efterfulgt af selve ledningsarbejdet.

Baneanlæg: Sparer tid på pumpesumpe

Sotebæltsforbindelsens afdeling for Baneanlæg er på stadig jagt efter at finde hvert ledigt minut til at opveje forsinkelserne på Østtunnelen. Det er en meget stor opgave at installere, forbinde og teste i 100-metervis af teknikskabe og 1000-vis af kilometer ledning for jernbaneforbindelsen under og over bæltet.

I Østtunnelen er installationen af elektronisk udstyr således begyndt i tværtunnelerne på den borede strækning. De mekaniske installationer har allerede været i gang længe, og i portalbygningerne er installationerne færdige. Først senere, når MT Group kan overdrage den rå tunnel helt eller delvist, kan forbindelserne *mellem* tværtunnelerne udføres ved lægning af de langsgående kabler i hovedtunnelernes fortov.

En af de større tidsgevinster, der er opnået ved at gå helt tæt på detailplanerne, er en ny udformning af de to pumpesumpe på Østtunnelens dybeste sted. Her opsamles og bortpumpes vand, der kan trænge ind i tunnelen udefra.

Oprindelig var pumpesumpene udformet så de stod »på højkant«, så det ville være et stort og tidskrævende arbejde, ved at de faktisk skulle graves helt ned i kalken under Storebælt. Nu udformes de, så de ligger »på langs« og udnytter det hulrum, der opstår inden i selve tunnelen ved at hæve spor-underlaget en lille smule.

Snart er idyllen forbi her, hvor MM 7731 og FS 7231 er klar til afgang fra Frederiksberg, 7. februar 1984. Foto: John Hansen.

Ta' et sidste kik på de omfattende sporanlæg på Frederiksberg. Snart er de borte. Foto 7/2 1994: John Hansen.

For den meget teknisk interesserede henledes opmærksomheden på en ny 40 sider gennemillustreret brochure om de tekniske aspekter af Storebæltsforbindelsen. Her behandles emner som pyloner, MOSES-projektet, fangdæmninger, de ovennævnte pumpesumpe, »junction« og meget, meget mere.

Brochuren (i liggende A4-format) koster (lidt pebret, måske) kr. 100,- og kan købes ved henvendelse til *Storebælts Udstillingscentre, Storebæltsvej 88, 4220 Korsør* - eventuelt pr. telefon: *58 35 01 00.*

Frederiksberg station

DSB har længe haft ønske om at sælge arealerne, der i dag udgør Frederiksberg station. I slutningen af juni godkendte Finansudvalget, at DSB sælger én grund for 60 mio. kr. Totalentreprenøren KKS Entreprise A/S vil opføre et nyt center på ca. 27.000 m² med butikker og kontorer. Byggeriet ventes i gang til efteråret, og det nye center - Frederiksberg Centret - med ca. 50 butikker planlægges at kunne åbne i april 1996. Ejendomsselskabet Bastionen og Lægernes Pensionskasse investerer ca. 400 mio. kr. i projektet.

Centerbyggeriet betyder, at DSB bygger en ny station 200 meter vest for Falkoner Alle, da den nuværende station må vige for en ny vej, der skal betjene hele det nye område. DSB regner med godt 30 mio. kr. i omkostninger til opførelsen af en ny station, til genhusning og øvrige omlægninger m.v.

DSB vil desuden sælge et nærliggende areal på 27.000 m² til Handelshøjskolen, som ønsker at bygge en ny afdeling. Salget vil give DSB en indtægt på 43 mio. kr. Derfra skal trækkes ca. 3,5 mio. kr. i omkostninger til afhjælpning af forurening, rydning, hegn og beplantning mv. Desuden får Handelshøjskolen option på et tilstødende areal, der i dag bruges til kolonihaver.

Opførelsen af det kommende Frederiksberg Center får betydning for både togdriften og passagererne på Frederiksberg station.

Alle tog kører fra september i år til januar 1996 i spor 1 - sporet nærmest Solbjergvej. På perronen sættes der et plankeværk op, der går midt igennem perronen, så byggeriet på pladsen generer passagererne mindst mulig.

Billetkontoret ved Falkoner Allé rives ned og erstattes i byggeperioden af en pavillon mod Solbjergvej ved siden af DSB kiosken. En ekstra adgangsvej til perronen fra Solbjergvej kommer der også. På den måde sikres passagererne adgang til toget, hvis byggeriet i perioder kræver, at vejen mod Falkoner Allé lukkes.

I januar 1996 rykker S-togene cirka 200 meter mod vest til et nyt perronanlæg med to spor og med venterum samt cykelparkering. Efter planen åbner DSB også Rejsecenter i foråret 1996 i de nye og større lokaler i Frederiksberg Centret.

Selve Frederiksberg Centret får hovedindgang fra Falkoner Allé og vil med sine 27.000 m² og cirka 60 butikker blive et af de største herhjemme.

Den oprindelige fredede Frederiksberg stationsbygning på Solbjergvej røres der selvfølgelig ikke ved, og i en otte-måneders periode bibeholdes spor 4 af hensyn til den godstrafik til Kemira A/S, som DSB er kontraktlig forpligtiget til at opretholde i nævnte tidsrum.

I en senere fase, hvor sporanlægget eventuelt er overtaget til brug for den letbane, Ørestadsselskabet agter at anlægge, etableres perronanlæg i tunnelen ved centret. DSBs stationskontor i centret fortsætter som rejsecenter og, hvis der opnås aftale med »letbaneselskabet«, med at sælge kort og billetter til den nye bane.

Når det ovenfor nævnte perronanlæg tages i brug (januar 1996), er der samtidig etableret et traditionelt sikringsanlæg type DSB 1953/54 med DSI-sportavle. En følgevirkning af strækningen Frederiksberg-Vanløses ændrede status (bortfald af godstrafik) vil være nedlæggelse af den dobbeltsporede strækning Grøndal-Flintholm og den enkeltsporede strækning Damhus-Flintholm, samt komandoposten i Flintholm, hvis funktioner overføres til sikringsanlægget for Vanløses lave del.

Anlægsarbejderne i Sønderjylland

DSBs største anlægsarbejder i øjeblikket foregår i Sønderjylland. Det skyldes dels etableringen af 2. spor mellem Vojens og Tinglev, dels elektrificeringen af strækningen til Padborg. Men det spiller også ind, at der kommer flere og hurtigere tog, når den faste forbindelse over Storebælt tages i brug. Det er baggrunden for nedlæggelsen af en række offentlige og private overkørsler.

I Over Jerstal, Hjordkær og Bolderslev er broarbejder sat igang i tilknytning til anlæg af nye omfartsveje, foruden at der inden i byerne skal etableres stitunneler. De nye tider for den sønderjyske hovedbane betyder også, at der flere steder skal sørges for støjvolde og i et vist omfang støjskærme. Samtidig skal boliger have facadeisolering.

Som forberedelse til 2. spor mellem Vojens og Tinglev er jordarbejder sat igang, medens selve sporarbejdet venter til begyndelsen af 1995.

Elektrificeringsarbejdet er nu afsluttet mellem Tinglev og Padborg samt mellem Vojens og Vamdrup. Knap så langt fremme er man på strækningen Vojens-Tinglev, og det skyldes, at arbejdet her skal koordineres med anlægget af 2. sporet. På Padborg stationen er arbejdet med opsætning af master igangsat i august.

Flere støjskærme

I Odense vil DSB også nu opsætte støjskærme. En investering på ca. 7 mio. kr. betyder, at beboerne i ca. 500 boliger får dæmpet støjen fra togene. Arbejdet udføres fra august til november og omfatter i alt 2400 m støjskærm fordelt på seks forskellige steder gennem Odense.

DSB anvender årlig ca. 14 mio. kr. på at reducere støjen for naboerne på de mest trafikerede dele af jernbanenettet. På strækningen København-Roskilde er der siden 1986 opsat mere end 10 km støjskærm. Tidligere i år gik man for første gang uden for det storkøbenhavnske område, idet Middelfart fik støjskærme. Nu følger altså Odense og senere på året Langeskov.

»Tandstumper« fjernet

58 år er gået, siden den midtsjællandske jernbane mellem Frederikssund og Ringsted via Hvalsø blev nedlagt, men først nu forsvandt resterne af den bro, som førte jernbanen over Roskilde fjord. Frederikssund kommune har længe presset på for at

få fjernet de såkaldte »tandstumper«, det vil sige de fem bropiller, som blev tilbage, efter at DSB fjernede halvdelen for at bruge den til en ny jernbanebro over Limfjorden ved Aalborg. Prisen for fjernelsen af bropillerne ved Frederikssund er 1,3 mio. kr.

Banestrækning sælges

DSB, Vestsjællands Amt og Høng-Tølløse banen er enige om, at privatbanen overtager strækningen fra Slagelse til Tølløse for et symbolsk beløb på én krone. Desuden skal Gørlev og Høng kommune overtage strækningen fra Høng til Gørlev, som kun bruges til godstransporter.

Strækningen fra Slagelse til Høng står imidlertid foran en større renovering til ca. 10 mio. kr.

Odense Banegårdscenter

Da grundstenen til det kommende banegårdscenter i Odense blev lagt den 17. juni, kunne man markere, at en lang og trang periode med forberedelser til centret er overstået. Nu er finansieringen på plads, og der er 15 måneder før færdiggørelsen truffet lejeaftaler omkring 80 pct. af det samlede areal på 36.000 m².

Ved grundstensnedlæggelsen understregede både trafikminister Jan Trøjborg og DSBs administrerende direktør Henrik Hassenkam, at der bliver god brug for centret, selv om Odense får en lidt anden placering i det kommende trafikmønster end oprindelig forudset. Elektrificeringen slutter nu ikke i Odense, men føres videre helt til Padborg-Hamburg. Dog ændrer det ikke ved forventningerne om en fordobling af passagertallet i Odense, når den faste forbindelse over Storebælt står klar. En sådan stigning kunne ikke klares med den nuværende banegård. I givet fald skulle denne have været udbygget for mellem 25 og 35 mio. kr. DSBs udgift ved løsningen med det mere rummelige banegårdscenter bliver på 35 mio. kr., når man fratrækker indtægten ved salg af den hidtidige banegård.

Højhastighedsstrækning

Et udvalg under Trafikministeriet skal i de kommende to år undersøge kapacitetsproblemerne på jernbanen vest for København og til Rødby. Undersøgelsearbejdet skal være færdigt i foråret 1996. Det vil koste 25 mio. kr. Trafikministeriet søger tilskud fra EU til at dække omkostningerne.

Udvalget skal se på tre løsningsmuligheder:

- ingen udbygning. Hvordan kan kapaciteten udnyttes bedre?
- udbygning af den eksisterende strækning København-Ringsted
- en helt ny jernbane langs motorvejen mellem København og Ringsted samt i en senere etape fra Køge-egnen til Vordingborg.

Undersøgelsen skal omfatte både trafik, teknik og miljø.

Strækningen mellem København og Ringsted, hvor jernbanen deler sig og fortsætter mod henholdsvis Korsør og Rødby, er Danmarks mest trafikerede. I myldretiden er DSB ved at have udnyttet kapaciteten fuldt ud. På strækningen Høje Taastrup-Roskilde er der fire spor - på den øvrige del to spor. Strækningen fra Orehoved (Vordingborg) til Rødby Færgehavn er dog enkeltsporet.

DSB har tidligere selv analyseret kapacitetsproblemerne og overvejet forskellige løsninger. I de senere år er også muligheden for kørsel med højhastighedstog i Danmark kommet med i overvejelserne. DSBs undersøgelser er præsenteret i bl.a. debatoplægget »Den nye jernbane«.

Drift og administration

Varm sommer

For DSB blev sommerkøreplansperioden 1994 en lang »varm« sommer med en uendelig lang række togaflysninger og forsinkelser som følge dels af uoverensstemmelser mellem lokomotivførerne og DSBs ledelse om turplanlægningen, der resulterede i et sygefravær af epedemisk karakter, dels tekniske fejl, særligt i IC3-materiellet og i sikringsanlæg på vitale steder.

Paradoksalt nok har den trafikale turbulens, der er opstået i kølvandet på problemerne omkring lokomotivførerne, åbnet øjnene for en række dybereliggende problemer.

Styringen af hele trafikapparatet - af personale og materiel, kommunikationslinierne, den meget opdelte organisation - har i flere situationer givet store problemer. Det har medført helt urimelige arbejdsvilkår og belastning for medarbejderne.

Hertil kommer den stramme planlægning. Det er svært at rette op under uregelmæssigheder, hvis der ikke afsættes materiel og personale til reserver, og gennem den seneste tid har flere og flere forhold, senest ATC, gjort krav på den overskudstid, der er indlagt i køreplanen. Det giver en dårlig kvalitet og er frustrerende for personalet, når det ikke er muligt at bringe togene frem til tiden.

Mere robust vinterkøreplan

DSBs ledelse besluttede i begyndelsen af august at justere vinterkøreplanen, så den blev mere robust. Målet er at sikre flere rettidige afgange. Man erkender, at en af grundene til at alt gik skæv i sommeren 1994, er selve køreplanen, hvor man har spændt buen for hårdt, ambitionsniveauet har været for højt. Det har man taget konsekvensen af og nedskåret antallet af planlagte afgange. Man håber derved, at det bliver mere realistisk at nå de mål, der er sat med hensyn til rettidighed.

Nogle tog får lidt længere køretid, og på de hårdest belastede strækninger og tidspunkter fjernes nogle afgange. Det sker for at skabe lidt mere »luft« i køreplanen, så en forsinkelse får mindre afsmittende virkning på efterfølgende tog.

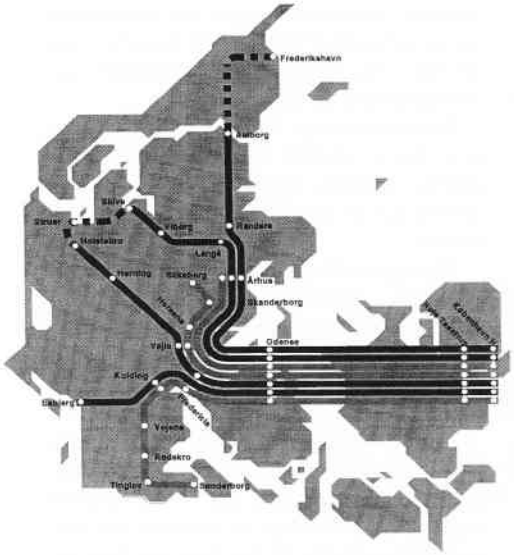
Regionaltogene mellem Østerport og Korsør får forlænget køretiden med tre minutter. Tre morgenmyldretidstog fra Roskilde til København samt et morgen- og et eftermiddagstog i modsat retning fjernes.

På S-banen reduceres antallet af Bx-tog mellem Høje Taastrup og København fra 16 til tre tog. Det skete allerede fra mandag den 22. august. Mellem Frederiksberg og Hellerup vil linie M fremover kun køre mandag-fredag kl. 6-19 og lørdag-søndag kl. 11-17. Dette reducerede kørselsmønster indledtes allerede den 12. september, da driften på linien blev genoptaget af flere måneders aflysning som følge af lokomotivførersituationen.

*

En væsentlig årsag til sommerens mange

Sygdom er hvermands herre - også DSBs! »Linje S« holder klar i Hillerød mod Høje Tåstrup under »lokoførersygen« (del 1). Foto 25. marts 1994: Thomas Nørgaard Olesen.



DSBs øst-vest rejsetider efter åbning af den faste forbindelse over Storebælt

Rejsetider vist i hele 5 minutters intervaller

København-Odense	**1t 15 min**
København-Vejle	**1t 55 min**
København-Århus	**2t 35 min**
København-Aalborg	**4t 00 min**
København-Skive	**3t 55 min**
København-Silkeborg	**3t 20 min**
København-Kolding	**1t 55 min**
København-Esbjerg	**2t 30 min**
København-Herning	**2t 55 min**
København-Sønderborg	**3t 20 min**

Illustration: DSB.

forsinkelser var fejl ved MF-togsættene. Der er derfor iværksat en ekstraordinær indsats for at udbedre togsættenes tekniske fejl, og bemandingen på IC3 klargøringscentret i København og IC3 værkstedet i Århus er blevet styrket. DSB har derudover ansøgt Finansudvalget om 35 mio. kr. til tekniske forbedringer på togsættene.

Det samlede kørselsomfang med IC3 togsæt er reduceret med ca. fem procent. DSB får derved flere togsæt i reserve til vedligeholdelse og beredskab. Reduktionen er sket ved, at færre regionaltog bliver kørt med IC3 togsæt: På en morgenafgang mellem Korsør og København og en eftermiddagsafgang mellem København og Holbæk erstattes IC3 af »røde tog«. Dertil kommer, at flere IC afgange fremover vil blive kørt med kun to togsæt. På den måde undgås tillige deling/samling af togsættene ved Storebælt og i Fredericia, hvilket sparer tid.

For passagererne til Sønderborg og Struer over Langå eller Herning betyder det, at de på visse afgange må skifte til et andet IC-tog i Fredericia eller Århus. Alle strækninger vil dog fortsat have daglige direkte forbindelser til og fra København.

Fra den 25. september kører InterCity fra Københavns Hovedbanegård tre minutter tidligere end i K 94 sommer (minuttal 52 i stedet for 55).

*

Læsernes opmærksomhed henledes på et debatoplæg af journalist, tidligere pressechef i DSB, Helge P. Olsen i »Politiken«, onsdag den 17. august 1994: »Fut, fut, fut som i 1939«, hvor det postuleres, at når køretiderne for IC3 endnu engang forlænges, så er det fordi DSB har ledelsesmæssige problemer - og ikke teknologiske.

ICE bliver til Lyntog

InterCity divisionen har besluttet, at InterCity Ekspres - forkortet ICE - fremover skal hedde *Lyntog*. Det sker for at undgå forveksling med InterCity og for tydeliger at markere, at der er tale om et hurtigt tog med få standsninger. Ændringen indførtes fra overgang til vinterkøreplan.

Medarbejderne, både i togene og på stationerne har aldrig været begejstrede for betegnelsen InterCity Ekspres, men afgørende for beslutningen var, at sommerens «planlagte« aflysninger af ICE-togene mandag-fredag middag medførte, at stationerne bestormedes af kunder, der fejlagtigt troede, at det var IC-toggangen, der var aflyst.

»Lyntog« får afgang fra København H. i minuttal 02, se også »jernbanen«, nr. 4/94 - side 116.

Fra vinterkøreplanen er prisen for at køre med Lyntog den hidtidige InterCity-pris. Det vil sige, at pladsbilletter koster 30 kr., og der også bliver billigdage med Lyntog. På lidt længere sigt overvejer InterCity den fremtidige pris for at benytte Lyntog.

Nye stationer

DSB arbejder med tanken om oprettelse af en ny station, *Korsløkke*, i den østlige del af Odense, og også en genåbning af stationerne *Langeskov* og *Ullerslev* kan komme på tale. Muligvis kan de nye stationer blive en realitet allerede fra næste år.

Køreplan fra dør til dør

En rejse fra Brønshøj i København til Åbybro i Nordjylland kan være en indviklet affære. Der skal ofte flere forskellige køreplaner ind i planlægningen, før man har nået sit rejsemål. Men det vil Nordjyllands Trafikselskab, Hovedstadsområdets Trafikselskab og DSB råde bod på. Trafikministeriet har givet skriftligt tilsagn om en bevilling på 1.5 mio. kr., til udvikling og afprøvning af en fælles elektronisk køreplan.

Forsøget sættes i værk i begyndelsen af 1995, hvor køreplanen vil blive koblet på pc'ere hos de tre projektdeltagere. Kunderne kan på salgsteder hos NT, HT og DSB få oplyst deres egen individuelle køreplan. Afprøvningen skal vise, om der er grundlag for en fælles landsdækkende køreplan.

Projektet bygger på erfaringer og teknologi fra Holland. Her er systemet så avanceret, at man kan få sin køreplan - inkl. udregning af den tid, det tager at gå til og fra stoppested eller banegård - ved blot at opgive adressen, man skal rejse fra og til.

Navngivning af litra EA

Inspireret af vort svenske medlem, *Göran Lavesson i Eslöv* (der snart kan nås pr. tog direkte fra København) har vi fundet frem til de manglende data (fødsel/død) for *Wilhelm Hellesen*, hvis navn bæres af EA 3013. De interesserede kan i »jernbanen«, nr. 3/93 tilføje: (1836-1882).

Fast forbindelse - nye togsystemer

Når den faste jernbaneforbindelse over Storebælt åbner, vil DSB være klar med et helt nyt lyntogs-system, som vil binde de store

Lyntog... Det får os til at tænke på... Nå, ja, se selv: Rødby Færge, 17. august 94. Måske skal de til Iran? Hvem betænker Jernbanemuseet? Foto: Allan Støvring-Nielsen.

byer sammen via hurtige forbindelser med kun få stop undervejs.

Samtidig fortsætter InterCity, som vi kender det i dag, med fast timedrift - men naturligvis med den kortere rejsetid, som den faste forbindelse giver mulighed for.

Det nye fjerntogssystem med Lyntog og InterCity vil indeholde en række tilbud, der retter sig mod de forskellige kundegrupper. Kunderne kan vælge efter pengepung og behov - hvad enten de er erhvervs-, møde-, besøgs- eller fritidsrejsende. På den måde vil DSB udnytte den rejsetidsgevinst og det forspring, som Storebæltsforbindelsen giver. Målet er at fastholde mange af de nye passagerer, der kommer den dag, togene kører over Storebælt - i konkurrencen med fly og bil.

Lyntog

Lyntog, som blev relanceret i 1993 under navnet InterCity Ekspres, vil udgøre DSBs nye, landsdækkende hurtigtogsystem og betjene langt flere destinationer på flere afgange.

Rejsetiden København-Odense vil blive ca. 1 time og 15 minutter, og rejsetiden mellem København og Århus vil blive ca. 2 timer og 35 minutter.

Lyntog skal køre mellem København og de største danske byer med højst fem stop undervejs. Udgangsstationerne i Jylland vil være Frederikshavn/Aalborg, Skive/Viborg, Holstebro, Silkeborg, Esbjerg og Sønderborg. Der stoppes ved de største byer umiddelbart efter udgangsstationen. Herefter køres uden stop til Odense. På Sjælland stoppes kun i Høje Taastrup og på Københavns Hovedbanegård.

Lyntog vil køre med den frekvens, der er kundemæssigt og økonomisk grundlag for på de enkelte destinationer. F.eks. vil strækningen København-Århus få tre morgenafgange og fire eftermiddagsafgange i hver retning, medens f.eks. Skive-København forventes at få en morgen- og en eftermiddagsafgang.

Lyntog vil blive et højkvalitetsprodukt fra DSB, som vil dække behovet hos de, der har travlt, og som i øjeblikket ofte benytter bil eller fly - ikke mindst de mange erhvervsrejsende. Togets udbud af serviceydelser vil således få høj kvalitet, og catering/servering af måltid vil indgå som en del af prisen. Prisen vil blive noget højere end i InterCity systemet.

Lyntog vil - når togstationen i Københavns Lufthavn åbner formentlig i 1998 - også betjene denne.

InterCity tog

InterCity udgør det store landsdækkende fjerntogssystem, som fortsat vil køre, som vi kender det i dag.

Storebæltsforbindelsen vil også for *IC*-togenes vedkommende bevirke væsentlige rejsetidsreduktioner. For eksempel vil rejsetiden København-Odense blive ca. 1 time og 25 minutter (i dag 2 t. 40 min.). København-Århus vil få en rejsetid med InterCity på ca. 3 timer (i dag 4 t. 20 min.).

Udlængsel havde også Mx 1016, der her er på prøvetur til Ringsted 11. august 1994 med ME 1517 og 1507 som belastning. På fronten skimtes InlandsBanans mærkat, gengivet nedenfor. InlandsBanan AB kører Mora-Östersund-Gällivare og Strömsund-Ulriksfors. Foto: Allan Støvring-Nielsen.

Inlands ❤ Banan
Hjärtats Hjärnväg

InterCity togene, som også standser ved en række mindre stationer, er tilbudet til en lang række kundegrupper ikke mindst de fritidsrejsende, men også en del møderejsende. InterCity til Sønderborg vil blive kørt med nye elektriske tog (ER-togsæt).

På store rejsedage - fredage og søndage og omkring højtiderne - forventes *IC*-togene på strækningen København-Århus desuden at blive suppleret med enkelte aflastningstog trukket af lokomotiver. Indsættelsen af de nye Regionaltog (ER-togsæt) København-Odense-Fredericia vil generelt betyde aflastning af InterCity togene, når der er behov for det.

DSB ønsker at udbyde et attraktivt sammenhængende trafiksystem, baseret på Regional- og InterCity tog. I den forbindelse arbejdes der på at skabe mulighed for fælles billetter og kort til bus og tog i hele Danmark.

IC Nat og InterCity Flyvebåden

Nattogsforbindelsen København-Frederikshavn vil blive bevaret, hvis behovet og det økonomiske grundlag er tilstede.

Fremtiden for InterCity Flyvebåden, der sejler mellem Kalundborg og Århus på Kattegat er også bestemt af behovet og rutens rentabilitet.

Regionaltog

Togene, der indsættes i regionaltrafikken over Storebælt, er de nye miljøvenlige, elektriske Regionaltog, litra ER, som er specielt designet til at give pendlere en behagelig rejse mellem bolig og arbejde.

Det nye Regionaltog vil køre i timedrift mellem Østerport og Fredericia. Enkelte afgange vil kun køre mellem Østerport og Odense. Togene vil på Sjælland standse i Valby, Høje Taastrup, Roskilde, Viby, Borup, Ringsted, Sorø, Slagelse og Korsør. Der etableres nye stationer i Korsør og Nyborg. På Fyn vil togene standse i Nyborg, Odense og Middelfart - men standsningsmønstret kan ændres afhængig af, om der åbnes nye stationer.

Der etableres myldretidstog i morgen- og eftermiddagstimerne i de behovsbestemte retninger. Standsningsmønstret for disse tog vil være anderledes end for systemtogene. Færre standsninger vil medføre, at rejsetiderne bliver kortere.

Rejsetidseksempler for systemtrafikken med »Det nye Regionaltog«:

Odense-København H.	1 t. 35 min.
Ringsted-Odense	50 min.
Slagelse-Odense	40 min.
Korsør-Odense	25 min.

Efter åbningen af Storebæltsforbindelsen vil det f.eks. være hurtigere for beboere i Slagelse at komme til Odense end til København. Fra Sorø er det lige hurtigt at komme til København og Odense.

Åbningen af Storebæltsforbindelsen medfører, at DSB introducerer en ny køreplan. I denne plan tilstræbes generelt forbedrede overgangsforbindelser mellem regionaltogene, der samtidig skal fungere som et effektivt tilbringersystem til InterCity.

Godstog

Godstrafik med tog vil både blive hurtigere og mere fleksibel med den faste forbindelse. Forbindelsen vil gavne den kombinerede og den internationale togtrafik.

For transittrafikken er der klare fordele. På DanLink spares seks timers transporttid,

når der køres via Storebælt. Tidsbesparelsen betyder, at flere af de tyske og svenske natgodstog kan kobles sammen, så der på mange forbindelser spares et helt transportdøgn.

Køres hele DanLink-trafikken via Storebælt, ventes det, at Storebælt på en hverdag vil blive passeret af ca. 55 godstog. Den samlede vægt forventes at blive på 50.000 tons. Vægten af det enkelte godstog bliver afpasset, så der ikke vil opstå problemer i forbindelse med kørsel op ad tunnelen. Togene planlægges kørt med el-lokomotiver.

For den indenlandske godstrafik betyder den faste Storebæltsforbindelse en forbedring af transportudbuddet. Transporttiden forkortes, så færdiglæsning kan afsluttes senere, og vognene stå klar til aflæsning på samme tidspunkt eller tidligere end i dag.

Godstogs længde er i dag afpasset efter færgesporenes længde. Med den faste forbindelse bliver der mulighed for at køre op til 700 meter lange godstog. Det betyder - ved en uændret markedsandel - et fald på 10 til 25 godstog mellem landsdelene pr. døgn på en hverdag. En stigning i efterspørgslen for kombi- og systemtogstrafikken kan dog resultere i flere tog end i dag.

Fordele for Postvæsenet

Den faste forbindelse vil også blive benyttet til posttog. Den korte transporttid betyder, at Postvæsenet kan afslutte indlæsning senere, uden at det betyder et døgn længere transporttid.

For at få en mere hensigtsmæssig posttransport er det planlagt at køre otte daglige posttog mellem landsdelene, hvilket er en udvidelse med to tog i forhold til i dag.

Som helhed giver den faste togforbindelse en større fleksibilitet, hvor der vil være bedre mulighed for at tilpasse køreplanerne for godstog til det eksisterende behov.

Lille Nord - røg- og toiletfri

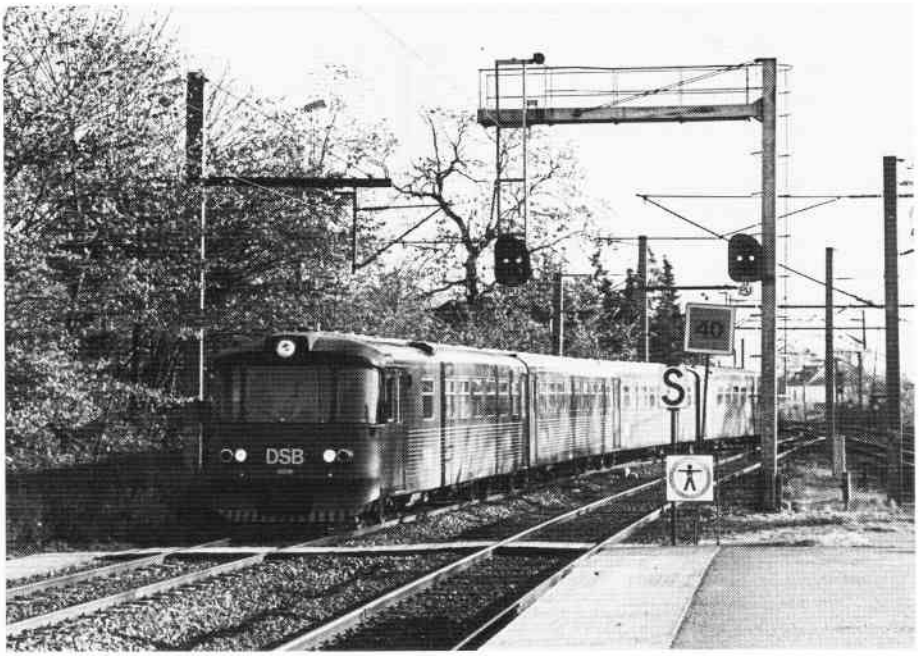
Med virkning fra den 22. august indførtes rygeforbud i ML-/FL-materiellet på Lille Nord. Rygere har i lang tid haft for megen plads i forhold til ikke-rygere. En ændring af opdelingen i FL-vognene ville bliver for kostbar og omstændelig, ikke mindst den korte rejsetid på strækningen taget i betragtning.

Toiletterne, der længe har været en torn i øjet på DSB S-tog, der forvalter strækningen, fordi de ikke er af det lukkede system, er nu permanent aflåste.

Graffitti

DSB S-tog går nye veje i kampen mod graffitti. Som et forsøg vil der blive stillet cirka ti vogne til rådighed, som graffittimalerne kan dekorere indvendigt.

Det fortalte S-togschef Erik Maglehøj på debatdagen om graffitti, der blev holdt den 16. august på DSB kursuscenter Østerport og som var arrangeret af DSB S-tog i samarbejde med Københavns Politi, Stadsingeniørens direktorat og Wonderful Copenhagen.



Lille Nord - toiletterne er nu kun til pynt. Togene er desuden røgfri. Toget bestående af ML 4906-FL 7901-FL 7904-ML 4907, kører her ind til Snekkersten fra Helsingør. Foto: John Hansen.

Ud over de fire arrangører deltog blandt andre politimestre og kommuner fra HT-området, SSP (Samarbejde Skole og Politi) og foreningen Stop Volden, i alt ca. 100 personer. Pressen var selvfølgelig også inviteret.

DSB bruger hvert år mange millioner kroner (i 1993 30 mio.) på at rense graffitti af tog og stationer, medens private og kommuner tilsvarende kæmper en hård kamp for at holde husfacader rene. Politiet forsøger at gribe synderne på fersk gerning og at iværksætte aktiviteter, som forhindrer graffiti. På samme tid søger socialarbejdere at redde den store gruppe unge fra en tiltagende kriminalisering.

DSB S-tog vil også gerne stille plankeværk til rådighed, f.eks. ved depotstationer, og arrangere udstilling af graffitti på stationer. Ved på den måde at tage de unge alvorligt og komme i dialog med dem er der en *chance* for at det ukontrollerede maleri på S-banen kan mindskes. I øjeblikket vurderer DSB S-tog, hvordan de nye initiativer rent praktisk kan føres ud i livet.

For nylig har DSB S-tog støttet det nystartede københavnske ungdomshus Projekt X med 25.000 kr. Projekt X henvender sig til unge, der har interesse for musik, dans og graffitti. I huset kan de dyrke deres interesser, møde ligesindede og få undervisning. Projekt X vil også hjælpe med kontakter til opgaver for dem, der har interesse og evner for at arbejde professionelt.

En repræsentant for Projekt X deltog også i debatdagen. Han mente, at et middel mod hærværket var at støtte de unge positivt. De unge har behov for spænding, men den behøver ikke at være forbundet med noget ulovligt. Det kan for eksempel være spændende for dem at arrangere en udstilling af deres graffitti-malerier.

Reaktionen på S-togschefens udstrakte hånd udeblev da heller ikke. »Monsters of Art« og de andre »raske« drenge fik endnu mere gang i spraydåserne, nu hvor de fik ekstra megen medieomtale. Trods skærpet overvågning blev 131 vogne overmalet udvendigt i de påfølgende uger. Hærværk på frontruder forekom i stigende omfang, bl.a. i form af »malingsbomber« nedkastet fra broer.

*

Rengøring S-tog har taget et nyt middel i brug i kampen mod graffittien. Det er svensk og hedder H 81 »Graffitifjerner«. Midlet er mere skånsomt over for såvel rengøringsmedarbejdere som det ydre miljø. Medarbejderne behøver fremover ikke at bære masker (åndedrætsværn), når de fjerner graffitti. Det lugter ikke, er mere skånsom over for lakken og oven i købet drøjere og derfor billigere.

Nyt busområde

DSB overtog ved køreplanskiftet den 28. maj kørslen på yderligere 12 busruter i Nordjyllands Amt. Dermed er der blevet grundlag for at etablere et nyt busområde med sæde i Aalborg. Som busområdechef er ansat Preben Vestergaard, der kommer fra Thinggaards Rutebiler. Han er nu chef for 95 medarbejdere og 38 busser mv., der kører på 15 ruter. Medarbejderne har tjenested i Aalborg, Hjørring, Løgstør, Aars, Aalestrup, Hobro eller Arden.

Tidligere havde DSB kun tre ruter i Nordjylland, og de hørte under busområde Viborg, som fremover beskæftiger 75 medarbejdere og råder over 22 busser.

*

DSB busser har indført et nyt nummere-

ringssystem for busparken. Busser (ved systemets indførelse) med nr. 669-999 ændrer nummer til 1669-1999 og nr. 1-395 til nr. 2001-2395. Busser overtaget fra andre vognejere nummereres i en særlig 8000-nummerserie. Det gælder tre busser i den tidligere »ex. overtagne vogne« serie 2100 og 39 busser overtaget fra private rutebilejere i forbindelse med vundne licitationer i Vejle og Nordjyllands Amtskommuner. DSB busser har til gengæld afhændet 22 busser til City Trafik Kolding, der efter licitation overtog bybustrafikken i nævnte by.

Jernbanemuseets udbygningsplaner

Jernbanemuseet har i forbindelse med bygningen af det nye stationscenter i Odense udlånt én af sine magasinbygninger til midlertidig rutebilstation i stationscenterets byggeperiode. Når stationscenteret står færdig ved slutningen af 1995, får Jernbanemuseet sin bygning tilbage, og så bliver denne fra foråret 1996 ny indgangsbygning for museet.

I forbindelse med vejomlægninger forårsaget af opførelsen af stationscenteret vil Jernbanemuseet komme til at miste sin forplads. Her har indtil sidste år stået et lokomotiv, en Albani-ølvogn og en kørekran som blikfang for museet. Lige nu er der en chaufførbarak i forbindelse med den midlertidige rutebilstation samt et område med cykelparkering. Det er planen at opføre en glasbygning i hjørnet mellem museets bygninger ud mod forpladsen, der fra 1995 bliver offentlig plads. I glasbygningen skal stå et stort og et lille lokomotiv. Finansieringen af denne del af projektet er dog på nuværende tidspunkt uafklaret.

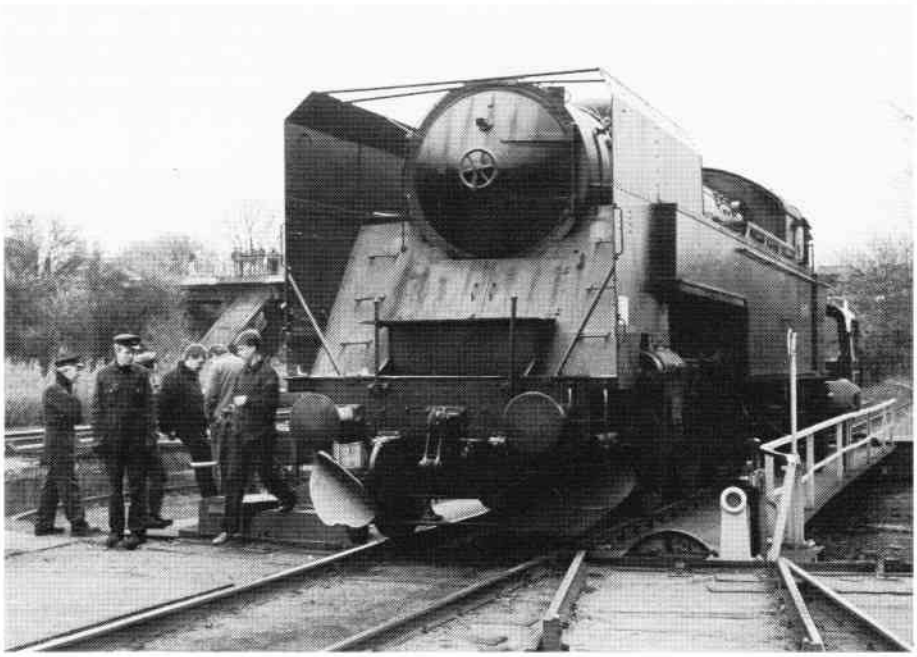
Inde i museet vil «Slotsløkken station« blive udvidet. Ved den nye perron vil man komme til at møde et lille damplokomotiv med en åben personvogn. Lokomotivet kommer i det ydre til at se helt normalt ud, men forsynes med en damptank, der via en løs slange bliver fyldt fra en stationær dampkedel. Selv om der ikke er ild under kedlen, vil lokomotivet på fastsatte tidspunkter for egen damp kunne køre en kort tur ud af museet med passagerer. Ideen er hentet på museet i Mannheim, hvor princippet kan ses i funktion. Denne del af projektet ventes gennemført i 1997.

På bagsiden af museet ved den nuværende indgang vil blive skabt et nyt udendørs publikumsområde. Her vil børn og barnlige sjæle få mulighed for en tur trukket af et miniaturedamplokomotiv. Det bliver en model af Hs 415 i skala 1:8 (sporvidde 184 mm). Modeldamplokomotivet vil bive leveret til Jernbanemuseet i slutningen af 1994. En del af beløbet til lokomotivet kommer fra »Knudsens Fond«. Desuden er der et batteridrevet »diesellokomotiv« til banen under fremstilling i England. Dette lokomotiv betales fuldt ud af »Unibank« og leveres i oktober. Selve banen bliver klar til brug i sommeren 1995. Banen kommer til at gå helt fra Jernbanemuseets nuværende indgang langs museumsbygningens bagside til den fjerneste ende af »lyntogshallen«. Der bliver så drejeskive og omløb i begge ender af banen.

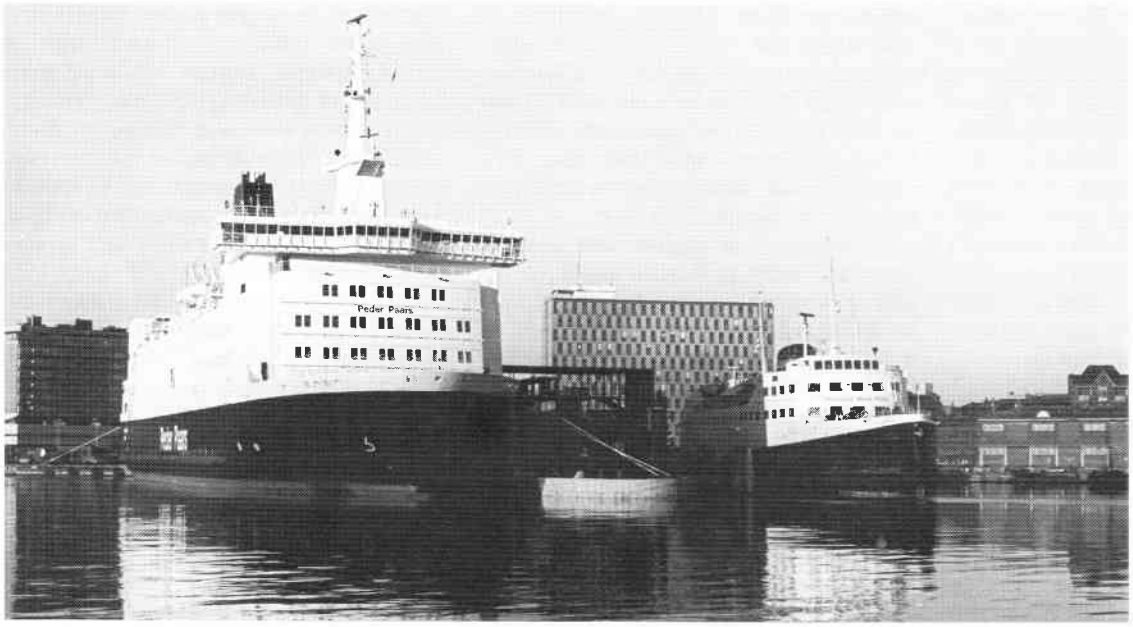
Det, der for øjeblikket er mest perspektivrigt, er dog, at DSB har foretaget en undersøgelse af, hvad det vil koste dels at flytte baneingeniør/banemester fra DSB-arealet bag Jernbanemuseet, dels at flytte de resterende rangermaskiner fra rundremisen. Der er på nuværende tidspunkt et vist håb om, at begge projekter vil kunne gennemføres. Her og nu omfatter museumshallen 15 af 21 spor i rundremisen, samtidig med at museet disponerer over fire af de resterende seks spor. Hvis projektet kan gennemføres, er det meningen, at to af de seks »nye« spor vil blive brugt til arbejdende værksteder - med publikumsadgang til en gangbro - medens fire spor skal bruges til en ny stor permanent kongevognsudstilling inspireret af udstillingen i Windsor ved London. Flytningen af den nuværende kongevognsudstilling vil give bedre plads til den permanente udstilling af mere almindeligt jernbanemateriel. Bortset fra omkostningerne ved at flytte rangerlokomotiverne andetsteds hen, skal selve nyindretningen af de seks spor finansieres. Det må man regne med i givet fald skal ske med fondsmidler. I bedste fald kan vi derfor ikke vente at kunne inddrage de seks »nye« spor til publikumsområde før i 1997.

Ved en overtagelse af det nuværende baneingeniør/banemester-område bag »lyntogshallen« ved Jernbanemuseet vil museet få mulighed for udendørs sommeraktiviteter i helt ny målestok. Her vil publikum kunne køre med draisiner og på skinnecykel. På visse dage vil man også kunne se damplokomotiver futte frem og tilbage her. Hvis arealet frigøres til Jernbanemuseet i 1995, vil de første publikumsaktiviteter kunne starte her i 1996.

I forbindelse med skolernes efterårsferie har museet kunnet genåbne museets færgeudstilling med næsten dobbelt så mange færgemodeller som i den hidtidige udstilling. Færgeudstillingens areal er også næsten dobbelt så stort. Dette sker ved at anbringe en jernbanevogn, der tidligere har stået som udstillingsvogn på færgen Sjælland i Københavns havn, langs med den del af Jernbanemuseet, der huser den færgeudstilling. Den nye færgeudstilling er så dels inde i museumsbygningen dels i udstillingsvognen. I foråret 1995 er det 50-året for afslutningen af anden verdenskrig og Danmarks befrielse. Jernbanemuseet viser derfor fra 9. april udstillingen »Jernbaner i krig« om statsbanerne under krigen. Der bliver både noget om de »almindelige« transporter under meget vanskelige forhold samt om luftangrebene på tog og sabotagen. Bl.a. kommer lokomotivet fra den første vellykkede jernbanesabotage S 736, der afsporedes 6. november 1942 ved Espergærde, til at indgå i udstillingen. Der vil også blive udstillet en danskbygget tankvogn leveret til den tyske krigsmarine.



Den 17. april 94 holdt DSB museumstog flyttedag. DJKs G 625 blev transporteret fra Roskilde til Næstved, hvor S 736 til gengæld blev taget med til Roskilde. Her ses S 736 inden afgangen fra Næstved Trækkraft var K 563 der skulle prøvekøres og MY 1101 og Db postvognen var med som belastning af K 563. S 736 skal i 1995 udstilles på Jernbanemuseet. Foto: Allan Støvring-Nielsen.



Denne dag skiller for M/F »Prinsesse Anne Marie«. Før 15. oktober 1985, da Erik Steen Jensen fotograferede, havde »hun« al' sin tid sejlet Århus-Kalundborg. Siden: Halsskov-Knudshoved, Helsingør-Helsingborg, Køge-Riga og Grenå-Hundested. Mon »Peder Paars« også når til Grenå som »Stena Invicta«? Måske Stena-ejede LionFerry kan gi' svaret...

Færgenyt

»Kongen« fast afløserfærge

Færgen «Kong Frederik IX« er fremover officielt DSBs afløserfærge. Deri ligger, at hvis de øvrige færger sejler som forventet, så vil »Kong Frederik IX« langt størstedelen af året sejle på Halsskov-Kiel overfarten, men samtidig skal færgen være til rådighed for andre overfarter og hurtigt kunne sættes ind, når der er brug for det. Behovet for afløserfærge er størst i vinterhalvåret, hvor færgerne er på de planlagte værftsophold.

Den væsentligste årsag til officielt at udnævne »Kong Frederik IX« er, at antallet af overførte biler og lastbiler er stigende på de store overfarter. I den situation kan rederiet ikke leve uden en afløserfærge. Der er også økonomiske motiver bag beslutningen. Efter at Halsskov-Kiel overfarten har været indstillet i perioder, har det specielt i vintermånederne knebet med at holde budgettet. Desuden kan færgen tjene mere ved - når det er nødvendigt - at sejle som afløserfærge på en af de øvrige overfarter end på Halsskov-Kiel. Alternativet vil være en decidere afløserfærge uden faste opgaver.

Rederiet er i gang med at se på indretningen af »Kong Frederik IX« og dermed på eventuelle ændringer, så færgen kan fungere på de store overfarter.

*

»Kong Frederik IX« fik sin debut i rollen som »fast afløserfærge« den 8. august, hvor den blev sat ind som erstatning for »Prinsesse Anne-Marie« på Grenaa-Hundested overfarten. »Hurtig-Marie« havde lidt større skade ved en brand i hovedstrømtavlen den 27. juli end først antaget.

DSB ville ikke lade driftsselskabet, som varetager trafikken mellem Grenaa og Hundested, i stikken i hele reparationsperioden, så ligeså snart »Kong Frederik IX« kunne frigøres fra Halsskov-Kiel ruten blev den flyttet til Kattegat - og udlånsperioden varede til den 20. august. Færgen grundstødte i øvrigt lige ud for havneindløbet til Hundested natten til søndag den 14. august, hvorfor 201 passagerer og 25 besætningsmedlemmer måtte tilbringe natten ombord på færgen. Søndag morgen fik en slæbebåd færgen trukket fri. »Kongen« kom i drift igen søndag eftermiddag og mistede således kun én dobbelttur.

Sejlads til Rostock

DSB rederi indledte sejlads mellem Gedser og Rostock, den 14. oktober, med færgen »Knudshoved«. Det sker efter aftale med DFO (Deutsche Fährgesellschaft Ostsee), hvis færge »Warnemünde« fortsætter sejladsen mellem Gedser og Warnemünde.

DSB har efter en række kundeundersøgelser fundet frem til, at bilister foretrækker at sejle direkte til Rostock og dermed til det tyske motorvejsnet. Togtrafikken med direkte forbindelser til/fra Berlin vil fortsat ske via Warnemünde.

I Rostock Seehafen anløber »Knudshoved« det færgeleje, der hidtil er benyttet af Europa Linien. Det private færgeselskab indgår et samarbejde med DSB/DFO, og selskaberne afpasser sejlplanerne efter hinanden. Europa Linien sejler i øvrigt kun med én færge i vinterperioden. I Gedser benytter færgerne hver især deres hidtidige færgelejer.

Hængedæk til Samsø-færgen

Et hængedæk vil øge kapaciteten på færgen »Holger Danske«, så overfarten mellem Kalundborg og Samsø får mulighed for at overføre 75 biler mod hidtil 65. Der er god brug for ekstra kapacitet i sommerperioder og på andre store rejsedage, hvor DSB i øjeblikket må afvise kunder. DSB undersøger nu, hvor der kan anskaffes et hængedæk til rimelig pris. Meningen er, at det skal kunne indbygges i færgen, uden at det bliver nødvendigt med et værftsophold. Det forventes, at investeringen kan være tilbagebetalt over fire år. Det maksimale antal passagerer på 600 vil ikke blive ændret. Der er sjældent problemer med passagerkapaciteten.

DSBs mindste færge, »Sønderho«. Når højvandet sætter ind, sætter »Esbjerg« og »Nordby« ud, og så sættes »Sønderho« ind. Som her i 1985. Foto: Anders Riis.

Ægteparret Trolle får deres gavekort af Tonny Ring Nielsen ved MHVJs tog i Mariager. På lokoet ses J.C. Bilde.

MHVJ fylder 25 år 2. maj 1995

Til guide/jubilæumsskrift/artikler søges fotos fra MHVJ/MFVJ. Kontakt gerne Anders Riis senest 15. december 1994.

Veteranbanerne

Mariager-Handest

MHVJ runder togrejse nummer 500.000

MHVJs driftsbestyrer, Tonny Ring Nielsen, havde i den første weekend af august æren af at byde togrejsende nummer 500.000 med MHVJs tog velkommen. Det blev fru Ella Trolle, Århus, der sammen med sin mand, Orla Trolle, var kørt turen til Mariager for at få en tur med MHVJs damptog. Damp blev det nu ikke til - tørken havde givet dampforbud, og i stedet blev turen kørt med HHJ DL 11 som trækkraft. Sommeren igennem har banens egne diesel-køretøjer ellers kunnet klare ærterne, men netop bemeldte søndag kneb det, idet MHVJ denne søndag havde fire togstammer beskæftiget: Foruden august måneds normale »forbrug« på tre togstammer, to mellem Mariager og Handest og én mellem Nørre Nebel og Nymindegab, var AHJ ML 5203 på Herning-egnen til et særtogs-arrangement. Nørre Nebel-toget blev klaret af SB M 2 og APB M 1, mens det »lille« tog på hjemmebane havde HHJ M 2 som trækkraft. Da VNJ DL 12 for tiden er ude af drift for en større revision (blandt andet montering af nye hjulbandager) og FFJ M 1210 har været ude af drift efter et større koblings-havari medio juni, manglede trækkraften til »damptoget«, hvor HHJ DL 11 velvilligt blev stillet til rådighed fra Odderbanen.

Dagen efter var forholdene dog normaliseret, idet AHJ ML 5203 om natten vendte hjem fra særtogs-opgaven i Vestjylland og kunne genoptage sin vante tjans som »damploko-erstatning«.

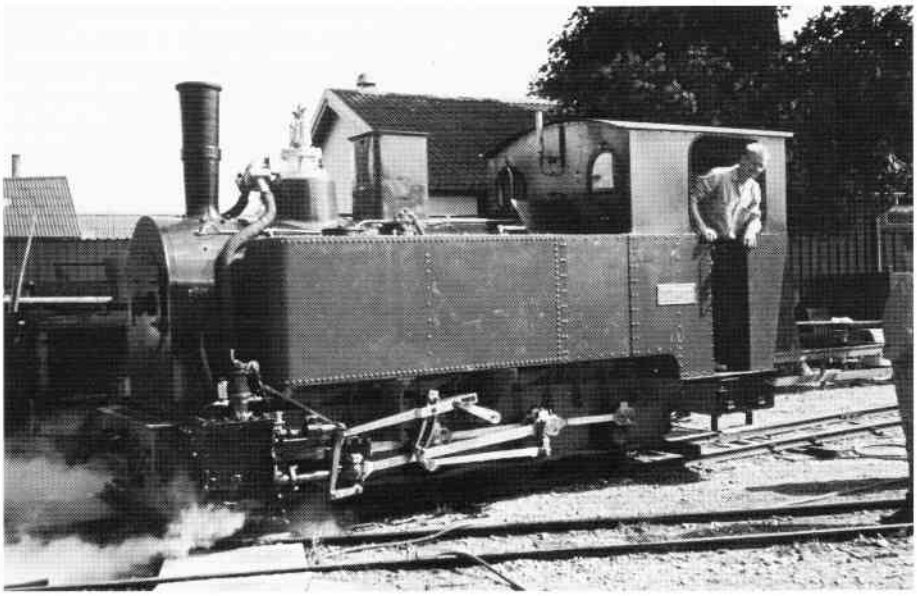
Også en anden begivenhed i sommerens løb påkaldte sig opmærksomhed: Søndag 17. juli havde banen besøg af Jørgen Brøndlund Nielsen fra Fonden Himmerland - der bl.a. har forbindelse med Forsikringsselskabet Himmerland G/S i Års. Med sig havde han 5.000 kroner i tilskud til bygning af vognhallen i Handest, for hvilke der naturligvis blev takket behørigt.

Efter planen er ombygningen af Mariager station fortsat i oktober. Efterårets (og forårets) etape er den anden etape af stationsombygningen. Første etape omfattede ibrugtagning af den nye stationsbygning, udretning af det nordligste spor (spor 1), ombygning til blindspor og anlæg af perron på sydsiden af dette. Anden etape begyndte med sløjfning af den østligste overskæring for Ny Havnevej - her vil den ny perron for spor 2 spærre for fremtidig overkørsel - samt optagning af de sidste rester af det gamle spor 3. Senere flyttes sporet nordpå, så sporet får perron fælles med spor 1 og kommer til at pege ud mod havnekajen.

Etape tre omfatter nybygning af et omløbsspor, spor 3, mellem spor 2 og spor 4. Og endelig er der i lokalplanen åbnet mulighed for, at det korteste af de gamle afgangsspor, spor 5, kan forlænges hen over overkørslen for Ny Havnevej, hvilket vil give ca. 80 meter yderligere opstillingsspor. Dermed vil Ny Havnevej blive krydset af fem spor mod nu tre.

Men mere herom i et kommende nummer af »jernbanen«.

Anders Riis



Hedelands Veteranjernbane: *Efter mere end 10 års arbejde, kom endelig den gamle Gørievmaskine fra 1921 i drift - inden sæsonen sluttede for HVB. Den blev indsat i plandrift fra d. 28. august 1994, og kom således til at køre de to sidste søndage til stor jubel. Arbejdet med opførelse af en stor vognremise ved Hedehusgård St. skrider hastigt frem. Foto: Bruno Pedersen.*

Læserne skriver

I fortsættelse af sit læserbrev i Jernbanen, nr. 4/94, p. 125, skriver Ove Thomsen, Aalborg....

Jeg var desværre nødt til at forlade generalforsamlingen 1994 i utide, da togene til tider har det med at køre til tiden.

Jeg havde forberedt mig på et indlæg, under eventuelt, for at give et bidrag til en debat om, hvad vi vil med DJK. Indlægget bærer vel tydeligt præg af, at jeg er en af de »aktive« i foreningen.

Jeg meldte mig i sin tid ind i foreningen for at få noget at vide om jernbaner, både før og nu, samt i den overbevisning om at være med til at bevare jernbanemateriel for eftertiden.

Den direkte anledning til at jeg havde noget at skulle af med, var et brev fra museumschefen i Odense, hvori DSB's museum forespørger om muligheden for at erhverve forskellige vogne, idet de tilsyneladende har studeret vores, DJK's, materielfortegnelse i nr. 5/93.

Det er for så vidt besnærende, at en del af vores materiel er blevet museumsinteressant, og at jernbanemuseet i den forbindelse ønsker at overtage det.

Men saver vi ikke i den gren vi selv sidder på, hvis vi nu giver efter og overlader, i dette tilfælde nogle vogne, til DSB's museumsaktiviteter, hvorefter det interessante materiel ikke længere er i vores varetægt?

Jeg er helt med på, at der skal samarbejdes på tværs af alle klubber og foreninger, så længe at det drejer sig om, at bevare og højne standarden af vor interesse. Og det praktiserer vi i høj grad her ved Limfjordsbanen.

Det er som aktiv DJKer ved en bane, fristende at tage imod tilbud om op til flere lagervogne i form af udrangerede Himser og lignende for en lille og gammel vogn som ikke indgår i den daglige drift.

Den daglige drift ved de fleste af DJK's baner og arbejdssteder går ud på at fremme antallet af sæder, for det er nu en gang derfra at indtægterne skal komme, for der kommer ikke mange kroner ud af hverken hovedforeningen eller en kadavervogn. Der skal altså mange penge placeres i materiellet for at holde det kørende.

I DJK i dag er det banerne der står for hele klubben DJK's materiel, på nær et par køretøjer, og restaurering samt nyanskaffelser skal ske for de midler, driften af de enkelte baner kaster af sig. Materielparken er en broget skare af diverse materiel, erhvervet til dette eller hint formål gennem foreningens levetid. Det i drift værende materiel er hovedsaglig lokomotiver og personvogne samt nogle få godsvogne.

Materiellisten viser at de fleste af foreningen DJK's vogne er godsvogne. Disse vogne fører en kummerlig tilværelse som lager- og internvogne. De fleste af vognene er da også anskaffet med det formål for øje, således at vi kan få ting og sager så billigt som muligt under tag. I jagten på lagerplads er der så heldigvis blevet indkøbt nogle interessante vogne.

Bør det ikke være en fælles DJK-sag at tage vare på det specielle jernbanemateriel, og være med til at sørge for, at det specielle er med til at live op ved DJK's forskellige arbejdssteder. Det var måske nemmere at holde vognene i præsentabel stand, hvis man var enige om, at visse stykker materiel er en DJK-sag at bevare for eftertiden, og at der gives midler dertil.

Skal det »kun« være DSB som skal kunne fremvise rariteterne?

Jeg savner for så vidt, i DJK, noget af den opbakning som jernbanemuseets venner giver museets, og til dels Dampens materiel i form af tilskud til bevaring af materiellet.

Kan DJK så gøre det?

Så vidt det er oplyst på de senere års generalforsamlinger, er kontingentet berettiget af at udgifterne til bladet Jernbanen, samt til at hovedforeningens virke skal kunne dækkes. Kontingentet udgør nu 250,00 kr. pr. år, dvs. 21 kr. pr. måned.

Jeg ved godt, at når min egen bogholder og kassemester skal betale de 250 kr. i enten november eller december, kommer der en bemærkning om det nu også er nødvendigt. Foreholdt oplysningen om, hvad et par af hendes ugeblade koster på årsbasis, går det.

Jeg mener, en kontingentforhøjelse kan berettiges, hvis man får noget for pengene.

Som medlem af DJK i dag får man - hvis man ikke gør en indsats selv - »kun« bladet. Et blad, der til tider kommer regelmæssigt, og som til tider indeholder lidt om, hvad der sker i foreningen.

Jeg tror, der skal mere til for at holde på medlemmerne.

Jeg har, under en udstilling i Aalborg stadionhal, haft meget svært ved at forklare folk, at de ved et evt. medlemsskab af DJK ikke støtter »Veterantoget i Aalborg«, men at de derigennem støtter veteranbanesagen som helhed. Det virker på de fleste som noget uvirkeligt, at man skal være med i en forening i København for at få et blad om jernbaner og ikke støtter det de kan se.

Gad vide, om de medlemmer der forsvinder fra foreningen DJK, er dem der var medlemmer, fordi de så troede, at de dermed støttede det, at bevare det gamle materiel.

Hvis vi skal give vore medlemmer noget for pengene, må vi for det første sørge for, at der er noget at få øje på rundt i landet ved de forskellige arbejdssteder. Noget, der ikke ser alt for hærget ud. Måske også det, der først bliver »veteran« i morgen.

For det næste må vi sørge for, at der kan skabes en kontakt til foreningen, dvs. vognex, også i nogle dagtimer. Der skal etableres en sekretariatsfunktion således at der ikke »kun« sker en kontakt til en telefonsvarer (er der ikke i museumslovgivningen mulighed for et eller andet?).

For det tredie skal foreningen gøre det muligt, at medlemmerne kan få jernbaneoplevelser, uden at det skal koste en formue. Et årligt tilbringertog til generalforsamlingen, hvor den så end holdes, til en rimelig pris, vil for de fleste kunne gøre det.

Endeligt skal vores salgsafdeling styrkes, således at jernbanelitteratur kan erhverves for rimelige penge.

Jeg vil mene at en kontingentforhøjelse til 30 kr. pr. måned (under 2 ugeblade) må uden besvær kunne lade sig gøre, evt. med 2 årlige indbetalinger. Et sekretariat bør kunne administrere dette.

Ove Thomsen, medlem nr. 84013

»Togtosser« er vant til opgivende blikke. Desto større er glæden, når det modsatte sker. En lille beretning fra Jan Gustavsen, København.

»If you can't beat them - join them...«

For nogen tid siden skrev jeg et indlæg her i bladet (nr. 6/92) om min veninde, som oprindeligt rynkede på næsen af min jernbaneinteresse.

Det synspunkt ændrede hun delvis efter, at jeg havde lokket hende med på en tur med D-maskine »rundt om husene« her i København.

Da kunne hun pludselig godt se den gnist, der fænger hos os »gamle« og forhærdede jernbaneentusiaster.

Hun har gjort fremskridt siden sidst!

Vi var også ude at køre med R-maskine. Den maskine var hun så dybt imponeret over, at hun især fremhævede det indlysende faktum, at drivhjulene på en R-maskine jo er meget større end hun selv.

Så uden hensyn til hverken make-up eller sit pæne tøj måtte hun absolut op at kigge på maskinen.

Nu for nylig skulle hun alene til Nordsjælland bl.a. via privatbane med Y-tog.

Man gætter naturligvis aldrig, hvem der ved en pludselig indskydelse og på eget initiativ spurgte om lov til at sidde uden foran hos lokomotivføreren - selv om det er strengt forbudt - vel...?

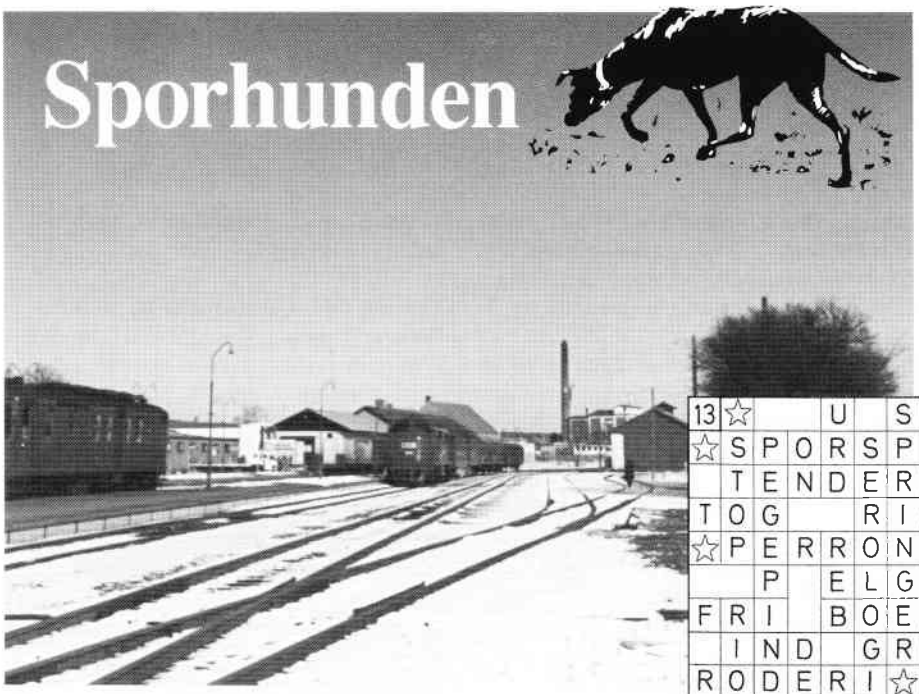
Ingen gætter selvfølgelig, hvem der - efter en sådan oplevelse - kom hjem med julelys i øjnene, så man kunne have illumineret hele Rådhuspladsen og Tivoli med for den sags skyld - vel...?

Nej - det kan umuligt skyldes, at min egen interesse for jernbaner har smittet af, selv om hun før rynkede på næsen.

Hun er en poetisk sjæl - så hendes oplevelse er nok mindre teknisk end min - men formatet er præcis det samme. Det er i hvert fald en meget stor oplevelse at se sin egen jublende jernbaneinteresse gennem mange år i spejlet gennem hende, man bor sammen med.

Jan Gustavsen

Sporhunden



Sporhunden har denne gang begivet sig til en havneby, der er med i den eksklusive klub af ca. 40 danske havne, der regelmæssigt har haft eller har besøg af DSB- og/eller jernbanefærger. Vi har bladet kalenderen tilbage til 1970'erne. MO'eren til venstre fremfører sammen med sine artsfæller endnu en tid de planmæssige tog på denne strækning, mens den nye design-oplakerede MX'er er ude med et særtog. Det rigtige gæt skal være jernbanens redaktion v/ Jan Forslund, Vasevej 19A, 2840 Holte, i hænde senest *15. november 1994* og vil så deltage i lodtrækningen om en boggave. Vinderen af ordgåden i »Ordhunden« i nr. 4 var Helge B. Rasmussen, Kalundborg, som har modtaget en boggave. Løsningen ses på denne side.

13	☆			U		S	F				I	S			R	E		K	O	☆
☆	S	P	O	R	S	P	Æ	R	R	E	S	I	G	N	A	L		L		H
	T	E	N	D	E	R		I		M	E	T	E	R		E	R	A	T	O
T	O	G			R	I		V	E		T		N	☆	Ø	G		T		L
☆	P	E	R	R	O	N	K	A	N	T		L	E		B	I	S	T	O	D
		P		E	L	G		L	E	O	N	A	R	D	O		F	E	D	E
F	R	I		B	O	E	R		S	N	U		E	R		S	I	R		S
	I	N	D		G	R	I	B		E		T		Ø	S	E	N			T
R	O	D	E	R	I	☆	V	O	G	N	D	R	E	J	E	S	K	I	V	E
Ø			R	A		A			E			E	G				S	L	I	D
G	E	N	E	R	A	L	D	I	R	E	K	T	O	R	A	T		E	N	
	S	U	S	☆	S	T	A	N	D	S	N	I	N	G	S	M	Æ	R	K	E

VETERANBANEDEBATOPLÆGSFORFATTER 13

Boganmeldelser

Nils Carl Aspenberg Glemte Spor med undertitlen Boken om sidebanenes tragiske liv Baneforlaget (norsk)

Nils Carl Aspenberg har på Baneforlaget udgivet bogen om samtlige nedlagte norske banestrækninger som har haft regulær persontrafik.

Bogen indledes med et kort afsnit om forholdene for norsk jernbanebygning, der var så kostbar at det medførte kurverige strækninger med kraftige stigninger, og desværre også svage spor. Afsnittet rummer også lister over åbnede, lukkede og en statusrapport over truede strækninger.

En omtale af den anvendte trækkraft på norske baner giver herefter en orientering om størrelse og egenskaber, der er praktisk at have ved hånden når man på side 64 når om til hovedemnet. Forfatteren understreger at det er en kort oversigt, og henviser til specielle bøger om emnet.

De 37 strækninger er sagligt og ensartet omtalt fra åbningsåret. Forudgående politiske beslutninger diskuteres ikke, men formålet med banerne, livsløbet med vækst, stagnation og de forhold der har ført til den uundgåelige skæbne, afviklingen og den senere anvendelse af arealerne beskrevet i tekst, kort, tabeller og de mange velafstemte fotografier i sort/hvid og farve, så tiltalende, at man får lyst til at dyrke jernbanearkæologi. Til hver strækningsomtale hører en kortreproduktion, der desværre er så gnidret, at det er bedst at have et rigtigt kort ved hånden; mindstekravet er det i »Ruteboken« indlagte. Bogen svarer til sin titel også på den sidste halve snes sider, her er omtalt aldrig byggede og ikke færdiggjorte baner.

Ind imellem har forfatteren krydret med fornøjelige indslag, eksempelvis bemærkningen i Ruteboken, plan 4a, Skotterud-Vestmarken fra januar 1929, der kort forkynder: *Skinnebilen foreløbig i ustand.*

Bogen henvender sig til en målgruppe, der er uden større forhåndsvidne om norsk banedrift og anlægsproblematik, og kan sagtens stå alene, men mange læsere vil sikkert frekventere nærmeste billetkontor, med henblik på en rejse, eller i det mindste undersøge NJK's bogtilbud nøjere.

395 kroner er mange penge, men det er ikke dyrt for 310 farveillustrerede sider i str. 23x31 cm. Interesserer man sig bare lidt for andre landes jernbaner er det en charmerende indledning til at stifte bekendtskab med norsk bogproduktion, med al mulig risiko for at blive fristet til mere.

Joen Jensen

PC-anmeldelse Henrik Knudsen Onkel Henriks Jernbane-Index

»Jernbane-Index« på PC er en registrering af primært udvalgte fotos, men også visse tegninger og artikler i en række jernbanefaglitteratur. Fidusen er, at brugeren får mulighed for nemt at skaffe sig overblik over, hvor et emne kan findes. Disketten indeholder: Jernbane-index'et, et program til søgning af oplysninger i index'et, samt en kort hjælpetekst.

Index'et er ikke at forveksle med de opsamlende indholdsoversigter, som også er blevet udgivet for »jernbanens« vedkommende. Dels kan man søge specifikt på en lang række »søgeord«, der oplyser om artiklens/billedets indhold, dels indeholder jernbane-index'et ingen form for »biblioteksprægede« informationer, dvs. bog-, blad- og forfatterkarakteristika af enhver art.

Jernbane-Index'et indeholder til gengæld en såkaldt kvalitetsvurdering i fire grader af udvalgte fotos i de registrerede bøger og blade, som kan være brugeren til hjælp. Vurderingen er dog også en svaghed, idet den er stærkt subjektiv og kriterierne for vurderingen fremgår ikke af det medfølgende materiale. Typisk vil »kvaliteten« af et bestemt billede afhænge af, hvad man skal bruge det til, og en sådan vurdering bør

derfor baseres på objektive, tekniske (og dermed »indiskutable«) forhold såsom skarphed, kontrast og generel synbarhed af emnet.

Mængden af registrerede søgeord på det enkelte emne er naturligvis givet ud fra »onkel Henrik«'s vurdering af materialet. Det kan undre lidt, at der ikke er medtaget optagelsestidspunkt for fotos. Iøvrigt forefindes så mange søgeord, at brugeren næppe vil opleve problemer.

Den vedlagte dokumentation forklarer om brugere, samt hvilke filer disketten indeholder og som man evt. kan læse. Her opstår absolut ingen problemer, når blot man sætter sig lidt ind i, hvordan ovennævnte »søgeord« er brugt og systematiseret.

Det medfølgende søgeprogram fungerer, omend uden »wild-carts«, men er ganske langsomt. Programmet sikrer mod at søge for store datamængder frem, men det fremgår dog ikke, hvor grænsen går. Der er for «øvede brugere« ikke større problemer i at overføre hele index'et til en standard PC-database, og så fortsætte arbejdet med turbo-fart. Under alle omstændigheder bør programmet af hensyn til hastigheden placeres på harddisken, hvor det p.t. fylder ca. 1 MB. Man kan iøvrigt også selv opbygge supplerende data-filer til index'et, såfremt man kigger lidt på datafilernes struktur og kender lidt til at arbejde med almindelige tekst-editorer. Resultatet af en søgning kan printes.

Udgiverens plan er at ajourføre index'et løbende, primært ved udgivelser fra »Lokomotivet«, DJK og banebøger, dels ved at tage ældre materiale med hen ad vejen. Den omtalte kvalitetsvurdering af fotos ventes først helt færdig om et års tid. Endelig vil søgeprogrammet blive forbedret. Af andre ønskelige, men ikke inkluderede, emner var eksempelvis de større tegnings- og fotoarkiver. Og et lignende produkt var også det idéelle for de større arkiver og samlinger - eksempelvis DJK's eget.

Hvordan prisen kan holdes på 75,- kr. for den første diskette, og hvordan ajourførte ombytningsdisketter kan leveret for 25,- kr., forstår anmelderen ikke helt. Kære læser: Det er BILLIGT, og vil spare dig for timers bladren i din bogreol, når du mangler oplysninger - så bestil disketten NU!

Mogens Duus

PC-krav:
Ingen særlige, men den skal kunne køre DOS og have et 1.44 MB 3 1/2" diskdrev. 80286-processor bør forefindes som minimum aht. søgetiden.

Bestilling hos:
Henrik Knudsen, Argentinavej 6, Brede, 2800 Lyngby. Tlf. 42 88 39 42.

Møder i DJK

Møder i København

Onsdag den 9. november 1994 kl. 19.30
»Fra My til Me - GM-diesellokomotiver ved DSB«. Ingeniør William Oakley fortæller om DSB's diesellokomotiver gennem 30 år.

Onsdag den 7. december 1994 kl. 19.30
Julebanko med som sædvanlig flotte præmier og måske andre overraskelser.
Tag familie og venner med til en hyggelig aften.

Vogn-Ex
Der er åbent på Vogn-Ex, Kalvebod Brygge 40, den 25. oktober og 29. november. Vi holder lukket i december.

Møder i andre foreninger
Historisk Topografisk Selskab for Frederiksberg holder møde **onsdag den 16. november kl. 19.30 i Biblioteksalen, Solbjergvej 23.**

»Jernbaner på Frederiksberg« v/ formanden for Dansk Jernbane-Klub, Bent Jacobsen. Siden 1864 har jernbaner forløbet gennem Frederiksberg på kryds og tværs. Gennem de 120 år er meget forsvundet, men de har efterladt sig spor mange steder i bybilledet. Bent Jacobsen viser billeder og fortæller herom.

Nordjysk afdeling

Onsdag den 2. november 1994 kl. 19.00
Ove viser en film fra sin Bergenstur. Kontakt undertegnede, hvis du har noget fra sommerens oplevelser, vi bør se.

Onsdag den 4. januar 1995 kl. 19.00
Martin har sammensat et program fra sine Polenrejser. Vi skal endvidere se en film fra Blekinge Kystbane.

Onsdag den 1. februar 1995 kl. 19.00
Aftenens emner: Damptog i Slesvig-Holsten og Växjö-Västervik smalsporet.

Onsdag den 22. februar 1995 kl. 19.00
Aftenens emner: Sydafrika og modeltog.

Onsdag den 22. marts 1995 kl. 19.00
Program følger.

Alle møder afholdes Forchhammersvej 7.

Frank Sørensen

Lolland-Falster afdeling

Tirsdag den 1. november kl. 19.00
Møde i Nykøbing F.

Tirsdag den 6. december kl. 19.00
Generalforsamling i Nykøbing F. Dagsorden i henhold til de nye love, der kan læses i »jernbanen« nr. 3 side 93.
Derefter laver vi lidt julehygge med film, quiz og knas.

OJ

Blovstrød Banen
DJK's afdeling for smalsporsmateriel

Banens medarbejdere indkaldes til generalforsamling i velfærdslokalet i Blovstrød

lørdag den 12. november 1994 kl. 11.00

Dagsorden ifølge afdelingens vedtægter. Husk - at forslag til pkt. 4 (valg) og pkt. 5 (forslag) skal være afdelingsbestyrelsen i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen.

Bestyrelsen

Midtjysk afdeling

Fredag den 18. november 1994 kl. 19.30 på Randers station:
Midtjysk Afdelings ordinære generalforsamling med efterfølgende »loppemarked« over diverse jernbaneeffekter ved Mariager Remisekomite's foranstaltning.
Alle er velkommen til møderne - også ikkemedlemmer. På gensyn!

Bestyrelsen

Nordjysk afdeling

Der afholdes generalforsamling i Nordjysk afd. *onsdag den 23. november 1994 kl. 19.00* i lokalerne på Forchammersvej 7 i Aalborg. Dagsorden i henhold til lovene. Der vil - traditionen tro - blive vist mere eller mindre levende billeder fra året der gik efter den alvorlige del af festen.

Søren Gissel

HUSK!
DJK's billetrabatordning.
Henvendelse til sekretariatet
33 93 20 02

Bemærk! Girokortet til kontingent for 1995 er indlagt i dette nr.
Skulle det være faldet ud, kontakt så venligst sekretariatet for fremsendelse af et nyt.

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

jernbanen
Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

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

Anders Riis, Klostergade 3, 9550 Mariager
Ansvarshavende redaktør
98 54 23 24

Wilhelm P. Frendrup, Nakskovvej 62 A,
2500 Valby, 36 46 22 55

Medarbejdere

Erik B. Jonsen
(DSB)
Box 188,
2900 Hellerup

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

Bent Jacobsen (DJK-nyt)
Maj Allé 62, 2730 Herlev

Bladekspedition

DJK, sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,
1560 Kbh. V. Tlf. 33 93 20 02

Annonceekspedition

DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Jan Forslund, 42 42 04 52, Giro 9 27 58 00

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 ultimo: februar, april, juni, august, oktober og december til medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof og fotos

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom med ordet »retur« og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i DJK's arkiv.
Indlæg der ikke er signeret af ét eller flere bestyrelsesmedlemmer tegner ikke nødvendigvis DJK's holdning.

Oplag: 2.400 eksemplarer.

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 16

ISSN 0107-3702

Det sker i DJK:

Tid	Sted og sag	Se side
01/11	Medlemsmøde i Nykøbing F	158
02/11	Medlemsmøde i Aalborg	158
09/11	Medlemsmøde i København	158
12/11	Generalforsamling i Blovstrød afd.	158
18/11	Generalforsamling i Midtjysk afd., Randers	158
23/11	Generalforsamling i Nordjysk afd., Aalborg	158
29/11	Vogn-ex. aften	158
06/12	Medlemsmøde i Nykøbing F	158
07/12	Medlemsmøde i København	158
04/01	Medlemsmøde i Aalborg	158
01/02	Medlemsmøde i Aalborg	158

DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Flemming Jakielski, Kalvebod Brygge 40,
1560 København V. Tlf. 33 93 20 02

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

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

Medlemskontingent 1994 og indbetaling

Ordinære medlemmer	kr.	250,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1994)	kr.	165,00
Husstandsmedlemmer	kr.	165,00
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer á 1/8 side)	kr.	2000,00

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

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen, Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07
- ○ **Næstformand:** Hans Meyer, Limfjordsbanen, Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen, Solbærvangen 39, 2765 Smørum. Tlf. 42 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakielski, Islevbrovej 4D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.
- Søren Bay, Koldinggade 17, 3.tv., 2100 København Ø. Tlf. 31 38 46 79.
- Birger Bruun, Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- ○ Anders Bruun, Museumsbanen, Lykkeholms Allé 3C, st., 1902 Frederiksberg C.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- ○ Keld Haandbæk, D-maskinegruppen, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.
- Ole-Christian Munk Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- ○ John Rasmussen, Mariagerbanen, Trøjborgvej 2C, 3.tv., 8200 Århus N. Tlf. 86 16 03 08.
- Alf Blume (suppleant), Paltholmterr. 46D, 3520 Farum. Tlf. 42 95 53 92.
- Poul Kaspersen (suppleant) Østergade 24, 3200 Helsinge.

- betyder valgt af generalforsamlingen.
○ betyder valgt af banerne.

»Jernbanebøger« Salgsafdelingen i DJK

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 3 17 91 76

Ved: Ole-Christian Munk Plum, Birger Bruun og H.C. Halvard.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsudvalget

V. Alf Blume, Keld Haandbæk og Preben Clausen
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
Bent Andersen, Kærhaven 4, st. 19,
5320 Agedrup. Tlf. 66 10 79 51.

DJKs afdeling på Lolland-Falster
Ole Jensen, Skovvænget 4,
4900 Nakskov. Tlf. 53 92 73 37.

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, arbejdshold.

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

Mariager-Handest Veteranjernbane
Ny Havnevej 3, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.
Driftsbestyrer: Tonny Ring Nielsen,
Pilevej 4, 8850 Bjerringbro. Tlf. 86 68 08 58.

Arbejdshold i Mariager, Århus og Viborg.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm
Oscar Meyer, Holløselund Strandvej 9,
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Bloustrød Teglværksvej 10, Bloustrød,
3450 Allerød. Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag)
Giro: 3 46 56 16.

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

D-maskine gruppen
Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise

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

Odense remise
Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)
Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 31 74 70 32.

JERNBANE BØGER

Nyheder i diasserier

Fra Svend Jørgensens samling af jernbanedias er der indtil nu udbudt ialt 7 serier - se omtalen i Jernbanen nr. 3/1994. Af disse serier kan der endnu leveres enkelte sæt.

Hermed udbydes tre nye serier. Prisen pr. serie (hver med 10 dias) er kr. 65,- (inkl. forsendelse).

Bestilling på de tre nye serier bedes foretaget inden 31. december 1994, og levering vil ske i løbet af januar måned.

Serie 8, Industribaner 2.

1. Damplokomotivet FJ nr. VI i Fakse Kalkbrud, 1965.
2. Damplokomotivet FJ nr. V i Fakse Ladeplads, 21.06.1965.
3. 2-koblet damplokomotiv med tipvogne på havnen i Nørresundby, 23.10.1958.
4. 2-koblet damplokomotiv og FFJ dieselrangerlokomotiv på havnen i Nørresundby, 23.10.1958.
5. Valby Gasværk nr. 1 passerer Godsbanegården, juni 1959.
6. Valby Gasværk nr. 2 ved Nordhavn station (Østre Gasværk), 1968.
7. Damplokomotiv fra Østre Gasværk med læssede vogne ved Frihavnen.
8. Damlplokomotiverne ØG 2 og 3 ved Frihavnen, 1968.
9. Damplokomotivet ØG 3 på rampen ved Østre Gasværk.
10. Maglemølle Papirfabriks lokomotiv nr. 2 under damp i Næstved.

Serie 9, Privatbaner på Sjælland 2.

1. GDS Triangelmotorvogn med bogievogn under indkørsel til Gilleleje, 1958.
2. Damplokomotivet GDS nr. 11 ved Storkevad trinbært. (Udflugtstog).
3. Damplokomotivet GDS nr. V på drejeskiven i Gilleleje, 30.03.1959.
4. Damplokomotivet SNNB nr. 5 på drejeskiven i Stubbekøbing. Vue over stationsarealet, 1962.
5. Skinnebustog fra Lollandsbanen bestående af Sm og Sp i Rødby Havn, 1963.
6. HTJ skinnebus (Sm) i Høng, 25.10.1959.
7. Diesellokomotivet OHJ 21 eller HTJ 22 under udkørsel fra Holbæk, 08.10.1959.
8. Motorvognen NPMB M 6 i Præstø, 10.03.1961.
9. Diesellokomotivet HFHJ M 8 med stort tog i Hillerød, 17.09.1960.
10. Diesellokomotivet HFHJ M 3, Scandia 1932, med persontog i Hillerød, august 1961.

Serie 10, DSB (sort/hvide dias).

1. DSB E 988 skråt bagfra med tog 250 afgående fra Kalundborg.
2. DSB Q-maskine og Hs 380 på Godsbanegården i København, juni 1958.
3. DSB F 656 på drejeskiven samt flere andre damplokomotiver i remisen i Nyborg.
4. DSB F 657 under rangering ved færgen i Nyborg.
5. DSB D 898 med godstog på Gudenåbroen i Silkeborg.
6. DSB N 203 med brunkulsslæber under udkørsel fra Silkeborg, 1958.
7. DSB N 203 tager vand i Silkeborg, 1958.
8. DSB N 205 tager vand i Silkeborg.
9. DSB D 898 på drejeskiven i Silkeborg.
10. DSB Mo 579 i Silkeborg.

Glemte spor

Fra Baneforlaget v/ Nils Carl Aspenberg i Oslo har vi modtaget bogen *Glemte spor, boken om sidebanenens tragiske liv.*
Det er en smukt udstyret bog med udførlig omtale af de 37 baner, der siden 30'erne er blevet nedlagt, en afgørelse, der sidst blev beseglet af Stortinget 1988. Bogen er rigt illustreret, bl.a. med kort, tegninger og tabeller samt register over stednavne og jernbaneudtryk. Se iøvrigt anmeldelsen i dette blad.
Pris kr. 395,00 + porto.

Julegaven købes hos Jernbanebøger

Omkring den 1. november foreligger der et nyt katalog fra Jernbanebøger, hvori du vil kunne finde omtale af de bøger, der p.t. kan leveres. Desuden lister over postkort og meget mere. Kataloget, der vedlægges alle vore ekspeditioner i november måned, vil også kunne erhverves ved at indsende kr. 5 i frimærker til Jernbanebøger.

I det seneste års tid er der kommet mange nye bøger om danske jernbaner, og nedenfor bringes en liste over nogle af dem.

0047: Med »Caroline« fra Hørve til Værslev af Ole-Chr. M. Plum. 80 sider med ca. 70 illustrationer. Pris: 160,- kr.

0225: Flere forsvundne stationer af Morten F. Larsen. 80 sider, ca. 200 ill. Pris: 189,- kr.

0227: Jernbanen i Aalborg af Knud Erik Bendixen og Kurt Gudmundsen. 128 sider, rigt illustreret, bl.a. med flere farvebilleder. Pris: 199,- kr.

0265: Jernbanehistorisk årbog '94. 64 sider med ca. 90 illustrationer. Pris: 149,- kr.

0524: Veteranbanen Bryrup-Vrads. 56 sider med 44 fotos samt andre ill. Pris: 90,- kr.

0531: På sporet af 1994 fra Holsund. 64 sider, rigt ill. Udkommer ult. november 1994. Pris: 120,- kr.

0684: Odense-Nr. Broby- Fåborg Banen af Lars Viinholt-Nielsen. 128 sider med ca. 110 illustrationer. Pris: 180,- kr. (inkl. moms og forsendelse).

0685: Givebanen 1894 - 1914 - 1994 af Vigand Rasmussen. 128 sider, rigt illustreret. Pris: 158,- kr.

0770: DSB litra A, K og C, Busses danske amerikanere af Steffen Dresler. 76 sider i A4-format; rigt illustreret. Pris: 230,- kr.

Se omtale/anmeldelse af bøgerne i tidligere numre af Jernbanen.

Ovennævnte varer bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på *postgirokonto 3 17 91 76, Jernbanebøger, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.*
Husk på talon til modtageren at anføre bestilling samt DJK-medlemsnummer/kundenummer. Vore bestillingskort kan naturligvis også benyttes.

Varer, der ønskes leveret inden den 24. december 1994, må være bestilt senest mandag den 5. december 1994.