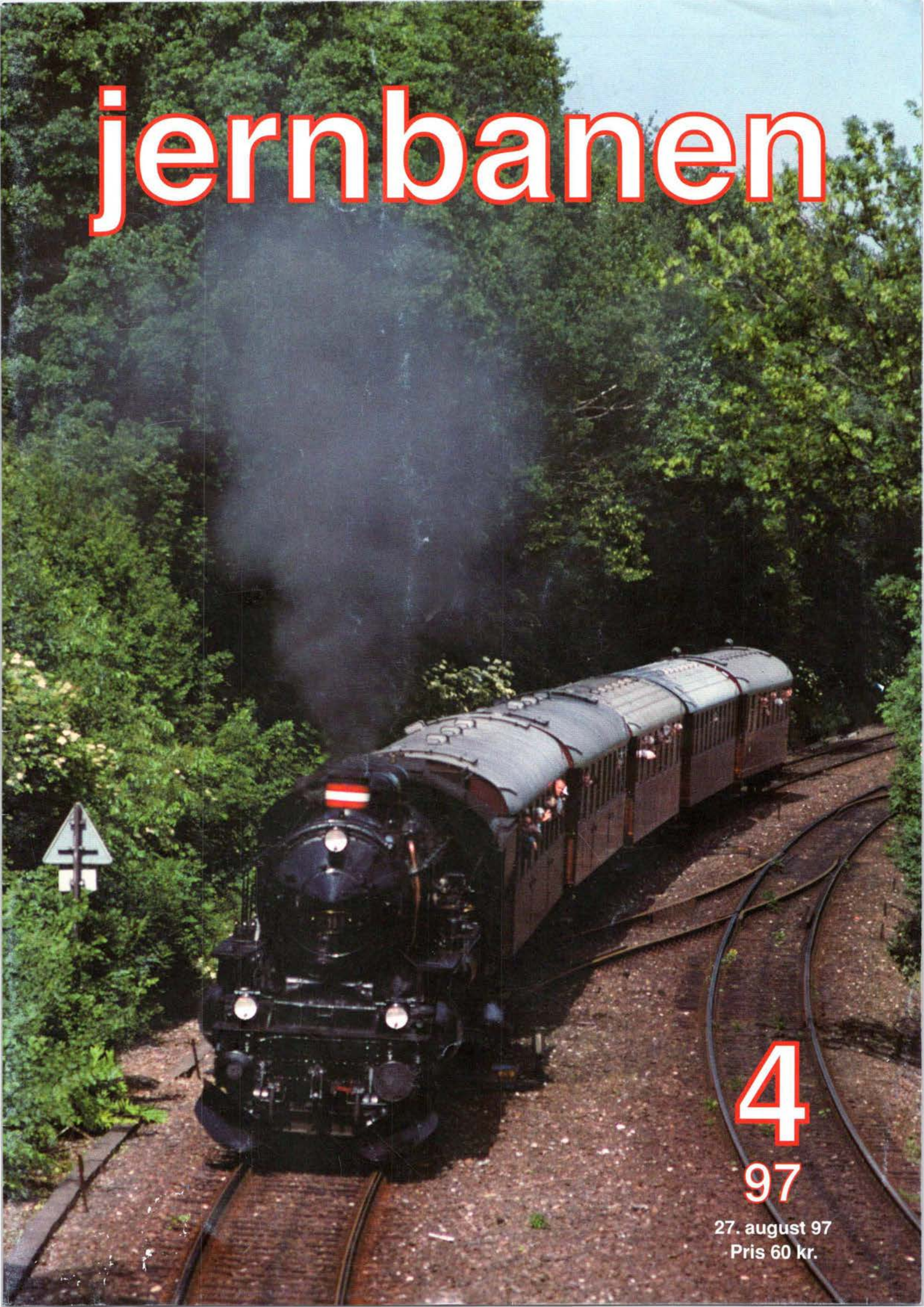
jernbanen



4
97

27. august 97
Pris 60 kr.

»Historien er vigtig«

DSB er på vej ind i det næste årtusinde. Storebæltsforbindelsen er lige åbnet og DSB satser stærkere end nogensinde på at få flere passagerer ind i togene. Rejsetiden for kunderne er blevet sat markant ned, det er nu muligt at arbejde i Odense og bo i København med en rejsetid på fem kvarter. Toget står over for en renæssance og opblomstring i de kommende år, der vil binde Øst- og Vestdanmark sammen.

Jernbanestrækningen mellem København-Roskilde har i år 150 års jubilæum den 26. juni, og det skal naturligvis fejres på behørig vis. DSB er »kun« 100 år, men i de 100 år har DSB og jernbanen været med til at skrive sig ind i historiebøgerne, som folkets transportør.

Historien er vigtig. Historie gør os i stand til at vide, hvordan det var - og ikke mindst - hvorfor det er sådan i dag. Historie må vi ikke glemme, vi er en del af den. Af og til går dagligdagen så hurtigt hen over hovedet på os at vi glemmer at stoppe op og tænker over, hvad vi har med i bagagen...

Jeg ved der findes en entusiastisk skare, der trods vind og vejr, er med til at sikre historien såvel i form af materiel og fotografisk dokumentation. En skare, hvis hjerter banker for gammelt jern, der har tilhørt - eller tilhører DSB.

Jeg er godt klar over, at de økonomiske ressourcer ofte ikke rækker, men dette udlignes af et utrætteligt gå-på-mod, hvad der er synligt bevis for på mange af landets museumsbaner. Ofte hører man om arrangementer i nær og fjern, hvor offentligheden kan få lejlighed til at køre med damptog eller et skinnende brunt nyrenoveret S-tog. Også de skrivende entusiaster, der med deres mange publikationer er med til at give en historisk dimension af det skete.

Her i jubilæumsåret sender jeg en varm hilsen til alle Danmarks jernbaneentusiaster for den indsats I har ydet. Jeg er overbevist om, at i årene fremover, vil I være ligeså entusiastiske - jeg ønsker jer held og lykke med projekterne.

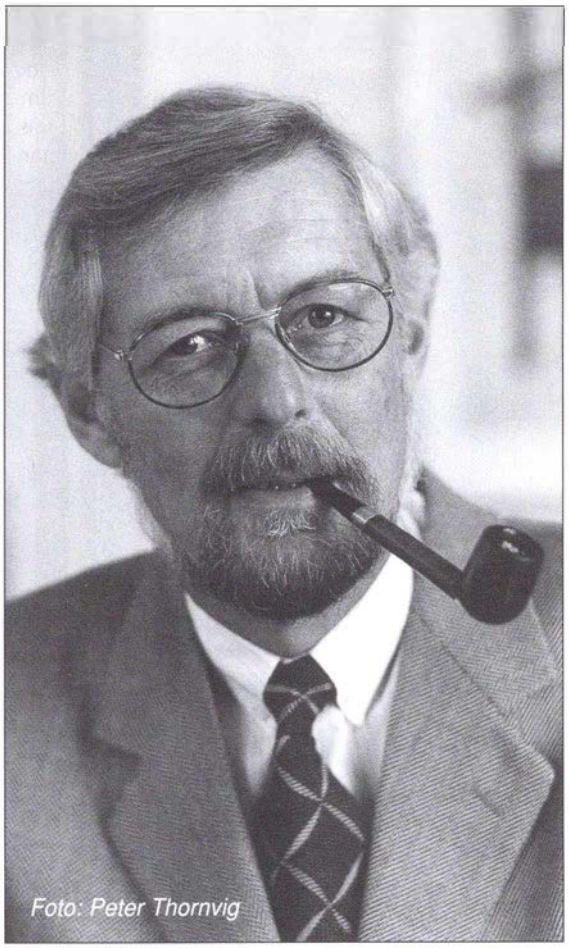
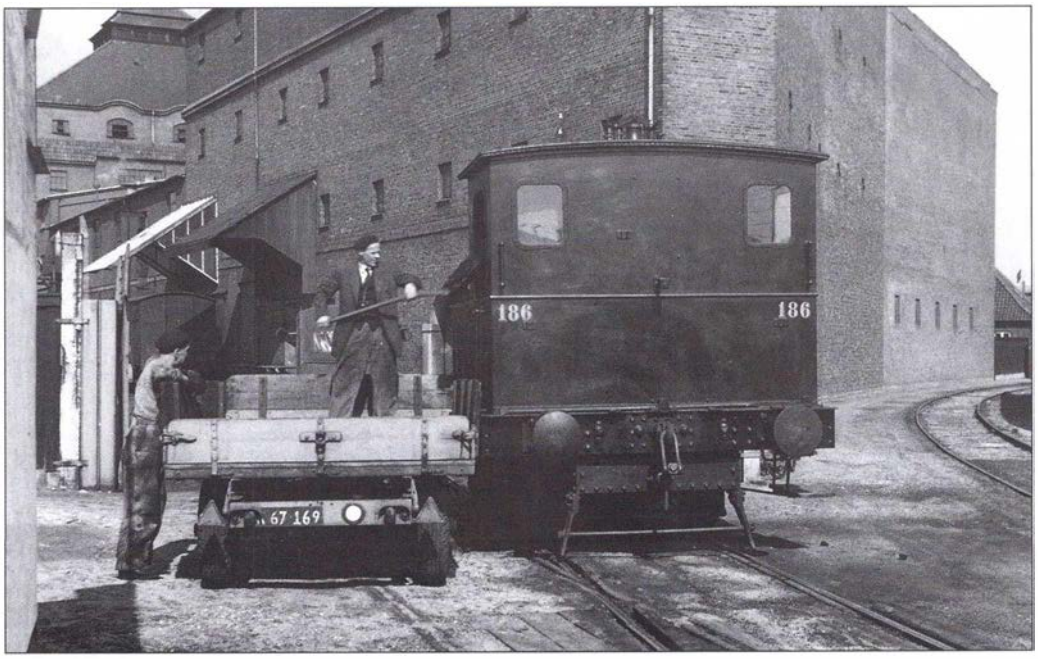


Foto: Peter Thornvig

Henrik Hassenkam
administrerende direktør for DSB



Det gamle fotografi (25)

Et ældre billede taget af Svend Jørgensen i 1959, fra en idyl der først forsvandt i begyndelsen af 1990´erne, nemlig Valby Rangerstation, (station 68). På billedet ses Vagn Petersen i færd med at skovle kul op på Nr. 186. Vagn Petersen var i mange år rangerstationens daglige leder og lokomotivfører, faktisk helt tilbage fra 1943 og indtil den lukkede. I et af de kommende numre af **jernbanen** *vil dagligdagen fra denne lille og nu forsvundne oase blive beskrevet nærmere.*

Kenneth Dam

jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub siden 1961

Medlemsblad for
Dansk Jernbane-Klub (DJK)
Nordsjællands Jernbaneklub (NSJK)

37. årgang, nr. 4, 27. august 1997

jernbanen
Kalvebod Brygge 40
1560 København V

Ansvarshavende red.:
Anders Riis

Dette nummer redigeret af:
Birgitte Sølling-Andersen
Kenneth Dam
René St. Olsen
Henrik Sørensen

Fagredaktioner

DSB: Erik B. Jonsen
Privatbanerne: Ole-Chr. Munk Plum
Færger: Thomas N. Olesen
Udland: René St. Olsen
Veteranbaner:
DJK, andre: Kenneth Dam
NSJK: Birgitte Sølling-Andersen
DJK foreningsnyt: Bent Jacobsen

Medarbejdere i redaktionen

Jacob Stilling
Jan Forslund

Indhold:

Guldpilen viste fremtiden år 2002 124
150 år på hjul af stål 126
Hist hvor banen slår en bugt 130
På Sporet af Mariager-Faarup-Viborg Jernbane 132
MT til NSJK 135
Da R 963 var et smut i Strib 135
Jernbanenyt - kort fortalt 136
• DSB-nyt 136
• Tips for fotografen 141
• Færgenyt 142
• Privatbanerne 143
• Gribskovbanen Kagerup-Helsinge 100 år . . 144
• Veteranbanerne 146
• Udland 148
Jernbanebøger 150
Sporhunden 150

Forsiden: I forbindelse med DSBs 150 års jubilæum kørte man foruden selve togparaden næsten traditionen tro også damptog på ruten »Rundt om husene«. Her er E 991 undervejs med et af de mange særtog på Godsringen. Foto: Jakob Stilling.

Bagsiden: Foto: Lasse T. Petersen

Tidsfrister for stof til de kommende numre: Stof til nr. 5, 1997, skal - med mindre andet er aftalt med redaktionen - være redaktionen i hænde inden 1. september. Stof til nr. 6, 1997, skal være redaktionen i hænde inden 1. november.

Dette nummer er afleveret til avispostkontoret 27. august 1997.

Den 29. juni kulminerede DSB's program i anledning af de danske jernbaners 150 års jubilæum med en flot og imponerende togkavalkade med Københavns Hovedbanegård som centrum. De to afdelinger af DSB Museumstog præsenterede for H. M. Dronning Margrethe II, indbudte gæster og et antal andre tilskuere en række historiske tog oprangeret af materiel fra DSB gennem tiderne begyndende med rangermaskinen *Gamle Ole*. Som afslutning fulgte nutidens tog og *Guldtoget*, et IC3-tog med udstillingen *En Danmarksrejse år 2002*. Gennem juni måned kørte der damptog fra en lang række byer, som også havde *Guldtoget* på besøg. Desværre synes ikke alle arrangementer at have været det tilløbsstykke, som de burde have været. Årsagen kan måske skyldes manglende markedsføring i de enkelte regioner ud over den flotte jubilæumsbrochure, der udkom allerede tidligt på året.

Midt i hele jubilæumsåret har to eksisterende privatbanestrækninger holdt 100 års jubilæum: Hillerød-Frederiksværk 31. maj og Kagerup-Helsinge 14. juni. Omend på mere beskeden vis blev disse to jubilæer også markeret med præsentation af tog fra forskellige tidsaldre og ikke mindst privatbanernes helt nye IC2-tog. Nostalgien var ved disse to lejligheder overgivet til Nordsjællands Veterantog, der mødte frem med både damp- og dieseltog. Begge jubilæer bar præg af at være en fest for folk og deres bane. Den lokale markedsføring var på plads, så mange mennesker fik en dejlig dag på de to privatbaner.

Det store jubilæum burde også have været en stor folkefest, men for få mennesker kendte til jubilæumskavalkaden i detaljer, og måske derfor mødte de ikke op. Synd for dem, da personalet fra DSB Museumstog med ikke mindre end 11 tog virkelig viste resultatet af flere års omfattende restaureringsarbejde. For os, der sluttede op om festlighederne, var der senere skabt god stemning ved Østerport station. Her var der mulighed for »socialt samvær« over en kop øl mellem de udstillede togstammer, hvor specielt den nyrestaurerede salonvogn, GJ 1 fra 1886, og damplokomotivet PR 908 fra 1908, der netop er færdigrestaureret i Roskilde, vakte stor interesse hos alle.

Udstillingen af det øvrige kavalkademateriel på Lersøen virkede derimod ret improviseret. Her kunne man kun se på tog. Her manglede struktur over en ellers god idé, nemlig med to udstillinger, der var naturligt forbundet med en rejse ad S-banen. Efter udstillingen på Østerport og togrejsen var mange værdigt trængende, og de var henvist til at benytte diverse afkroge i det nærliggende boligkvarter. En salgsbod, en toiletvogn og måske en stand, hvor der gjordes reklame for jernbanehobbyen, havde været på sin plads. Måske kunne der også være solgt en og anden jernbanebog til gæsterne. Flere nøjedes med spagfærdigt at spørge efter nogle postkort af de prægtige tog. Og modeltogene var forvist til Tivoli. Der har nok været nogle flere gæster i jubilæumsugen på grund af de små flotte dampdrevne modeltog og ikke mindst Hs 415, der pyntede foran koncertsalen.

Når det hele nu er overstået, kan man som jernbaneinteresseret sætte sig hjem i lænestolen og læse de ca. 12 kg bøger, der har set dagens lys i forbindelse med 150 års jubilæet. Det er vigtigt, men væsentligt er også, at jernbaneentusiasterne bruger den kommende tid til at blive bedre til at dele jernbaneinteressen med andre. Det synes som om DSB jubilæumssekretariat ikke havde øjnet 150 års jubilæet som en chance hertil. Da Dansk Jernbane-Klub i 1986 fyldte 25 år og to år senere, da Jernbanemuseet i Odense blev genindviet efter ombygning og udvidelse, samledes den professionelle del af jernbanehobbyen med jernbaneklubberne om kavalkader og veterantogskørsel i Odense. Både privatbanetog og DSB's tog blev vist frem. På Kvægtorvet, hvor nu TV2 holder til, var der ved disse to lejligheder gjort meget for at informere og underholde de gæster, der ikke var organiserede jernbaneentusiaster. Noget tilsvarende kunne være sket i 1997, hvis markedsføringen af jubilæumskavalkaden ved 150 års jubilæet havde været i top, og ikke mindst festpladserne havde været organiseret til at modtage publikum. På selve dagen fungerede meget alligevel takket være en stor indsats fra mange.

Det næste store jernbanejubilæum kan måske blive endnu bedre end det i 1997. Til den tid har alle de nye organisationer omkring jernbanerne, Banestyrelse, DSB m. fl. også fundet sammen i den nye struktur. Samarbejdets kunst er svær. Det ved vi i jernbaneklubberne, hvor det først er gennem de seneste 10 år, at samarbejde har ført til stadig flere fælles aktiviteter og ikke mindst fælles PR i form af f.eks. folderen *Veteraner på skinner*, der udsendes til turistkontorer m. v. Hele det flotte jubilæumsprogram for den sidste uge af juni kunne jo passende have været annonceret heri.

Mit jubilæumsønske, at de bestræbelser, der er på stadigt større samarbejde mellem jernbaneklubberne må krones med held, og at klubberne fortsat må få støtte til arbejdet med veterantog, jernbanehistorie m.m. med Jernbanemuseet og ikke mindst de »rigtige« jernbaner. *Ole-Chr. M. Plum*

Guldpilen viste fremtiden år 2002. 24 stationer landet rundt fik besøg af DSBs visionære jubilæumstog i juni måned.

Tekst: Jesper Damm Olsen
Foto: René St. Olsen

Togsæt 5206 har haft en spændende tilværelse. Det var det IC3 togsæt, som i sagens natur blev udsat for et utal af testkørsler og derefter sat i vanlig drift. Det der engang var et testtog, som asede frem og tilbage over skinnerne, har nu endelig fået sin belønning. Det blev forgyldt og begavet med jernbanens visioner for fremtiden. Årsagen var jernbanens 150 års jubilæum og overraskende nok forfaldt DSB og Banestyrelsen ikke til nostalgi og historik, men lod fremtiden vise vejen.

Guldtoget rummede noget så anderledes som en rullende oplevelses udstilling med titlen »en danmarksrejse år 2002«. 24 stationer fik besøg af toget på sin vej rundt i landet. Omdrejningspunktet i udstillingen var den 34-årige miljøtekniker Rikke Bergs hverdag i år 2002. Udstillingen gav i syv forskellige rum en oplevelse af, hvad der sker i 34-årige Rikke Bergs hverdag, fra hun står op om morgenen til hun kommer hjem om aftenen.

Zig-zag

Det har krævet mange håndværkstimer at iscenesætte Rikkes hverdag rent fysisk. Håndværkeren på udstillingsprojektet, var arkitekt René Bolvig. I samarbejde med DSB og designfirmaet Kontrapunkt, er det ham og hans stab på seks håndværkere, der har skruet, boltet, svejset og snedkereret et nyt interiør sammen på centralværkstedet i København, pillet det fra hinanden og sat det op igen i toget. Det er bestemt ikke ligetil – og ikke gjort før. Bolvig & Co. kender togets krinkelkroge ned til mindste skrue. Det var René Bolvig, som i bogstaveligste forstand holdt hvedebrødsdage

med DSBs hvidrøde tog i 1988 og havde al tilretning af interiør efter indsættelsen af toget. Derfor var det naturligt for DSB at gå til René Bolvig med opgaven og tidsfristen på små fem måneder.

– Jeg må sige, at det sværeste har været at bygge en kulisse, hvor størrelsen ikke er fastlagt. Vi har hele tiden arbejdet med fleksible mål. Normalt tager man den store tykke tømrerstok, men med de opdelinger rummene har i toget – jeg kan sige der er kun to plader i toget af samme størrelse – har det svære også været at få rummenes fremtoning »ud« til publikum. Det har været en enorm udfordring at få det hele til at gå op. Toget ligner jo ikke et tog, man går zigzag gennem rummene, og kan ikke kigge ud. Jeg tror, folk får en totaloplevelse i form af en sprudlende udstilling med lydcollager i stedet for en almindelig plancheudstilling, siger René Bolvig. Men et er indmaden, noget andet er det ydre. Toget er *ikke* malet med guldfarve, det ville være for omkostningsfyldt – og hvad så når festen er slut og galladragten skal af? Løsningen blev fundet hos firmaet 3M, der med en speciel folie, som klæbes fast over IC3 kroppen, sørger for de festlige gevanter. De skal holde en måned, så er ballet forbi, og folien trækkes af.

Guld betyder glæde, men en tekniker eller to har nok åndet lettet op, da toget rullede tilbage mod København efter at have skiftet ham på blot et par dage.

Arbejdsgruppen har haft mange møder om Guldtoget. Her er det Kim Fridbjørg fra designfirmaet Kontrapunkt, samt Hans Peter Hjerl og Gizella Olah fra DSB, der ses foran det flotte tog.

Togguldfisk

45 meter rullende udstilling med detaljer – for eksempel et akvarie med – naturligvis – guldfisk, hvor der kører et minaturetog igennem hvert 20 sekund, kræver sin mand og sine fisk. For at undgå at stresse og skade fiskene blev de blevet trænet af en fiskeopdrætter, så de var i stand til at overleve i det helt specielle akvarium i en måned uden mén. Til lands, til vands og i luften, kunne man fristes til at sige. Toget indeholdt nemlig ikke mindre end en del af Kastrup Lufthavn. Et spejlkabinet, der signalerer lufthavn og togankomst, overrasker med sin tredimentionelle visuelle effekt og bryder aksen i hele rummet. Gipsplader, der efter dekorationsmaling, ligner rigtige italienske marmorsten, er med til understrege at det her er der gjort noget ud af. Overalt lyde og musik med signalværdi kombineret med visuelle udtryk fra dias og video.

– Meget af vores udgangspunkt har været at lave en teatralsk oplevelse. Udstillingens visule udtryk ligger et sted i grænselandet mellem arkitektur og teaterscenografi. Det er ikke en tør faktuel plancheopbygget udstilling, men en udstilling, hvor der er lagt vægt på historien og oplevelsen, siger Kim Fridbjørg, arkitekt og scenograf, fra designfirmaet Kontrapunkt. – Jeg synes, det er modigt af en så stor virksomhed som DSB at sætte fremtiden i fokus og illustrere den på en så anderledes måde. Vi har en god dialog med DSB fra starten af vores »Rikke Berg« historie. Rikkes historie er først og fremmest et forsøg på at illustrere en teknisk verden i et humanistisk perspektiv, hvor der er lagt vægt på de bløde værdier.

– Vi har prøvet at neglicere de tekniske problemer, og det har været en stor udfordring. Vi understreger oplevelserne gennem lyd, lys, informationer, audiovisuelle effekter, skalamodeller og objekter i naturlig størrelse – for eksempel et nyt S-togssæde eller en aluminiumscykel, siger Kim Fridbjørg.

– Det kunne lyde som en teknisk udstilling, men det er det ikke. Vi vil give noget til familien og de børn som kommer, så de bliver lidt klogere, understreger Kim Fridbjørg.

– Vort jubilæum signalerer lidt fra fortiden, noget fra nutiden og mest om fremtiden, fortæller Hans Peter Hjerl, som leder DSBs jubilæumsaktiviteter, og hentyder til arrangementer med damptog i Tivoli og togparade ved Københavns Hovedbanegård.

– Guldtoget hænger naturligvis sammen med at guld er kendetegnet ved at være metal og særdeles værdifuldt. Guld er også en ydre skal, iskoldt isenkram, som står i kontrast til det man oplever indenfor i toget. Toget i sin ydre form var en appetitvækker, der skulle give folk lyst til at komme indenfor i toget, og se hvad vi havde at byde på. Det vi viser, er ikke en demonstration af hardware og teknologi, det har mere med de helt nære værdier at gøre, pointerer Hans Peter Hjerl.

– Vi holdt ved 24 stationer og det er her toget skal afgive sit budskab om, hvordan det blandt andet vil være at køre i tog om fem år. Vi vil gerne have fat i folk og vise dem, hvad fremtiden indeholder og vi prøver at sætte tingene i perspektiv. Toget er et miljøvenligt bæredygtigt transportmiddel. Blot de besøgende får en fornemmelse for det og fremtiden, så vil vi være tilfredse, slutter Hans Peter Hjerl. ❑

Efter næsten 36 timers konstant arbejde monterer Jørgen Olsen her den sidste foliebane, og Guldtoget er fuldendt – klar til den store turné rundt i landet.

150 år på hjul af stål

Nyrestaurerede PR 908 med et af de mange jubilæumstog. Gadstrup, 22. juni 1997. Foto: Werner Glaeseker

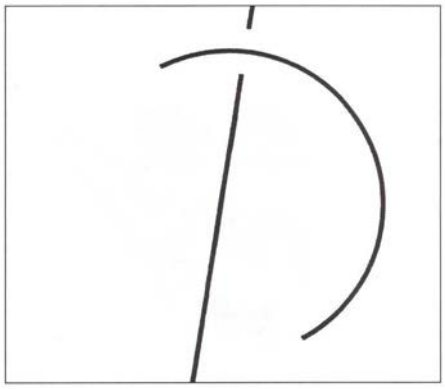
Sommeren 1997 blev i højeste grad præget af de danske jernbaner. Ikke blot åbnedes den faste forbindelse under og over Storebælt for togtrafik også med passagerer, begivenheden kom tilfældigvis også til at falde i netop det år, hvor banerne kunne se tilbage på 150 år på hjul af stål. Og så havde Kystbanen oven i købet samme år 100 års jubilæum, i lighed med flere privatbane-strækninger.

Af Jan Hein Hedegaard

I medierne blev 150 års-jubilæet ofte udlagt som værende DSBs jubilæum, vel ikke med etatens gode vilje; i egne tryksager og meddelelser fremførte DSB i alle tilfælde loyalt, at der var tale om de danske jernbaners jubilæum, og i bladet Ud & Se blev der endog gjort opmærksom på, at den første jernbane i det danske rige strengt taget var bygget allerede i 1844, mellem Altona og Kiel. Dette område har imidlertid været tysk siden 1864, så det er vel ret og rimeligt at regne de danske jernbaners start fra hin dag i juni 1847, hvor det første tog dampede afsted fra København til Roskilde. DSB blev som bekendt først dannet i 1885, da såvel de fynsk/jyske og sjællandske baner blev samlet under Statens administration.

100 års jubilæet

For 50 år siden – i 1947 – fejredes jernbanernes 100-års jubilæum. Det skete måske meget naturligt også mest på DSBs vilkår. Generaldirektoratet for Statsbanerne udgav en voluminøs og kostbar jubilæumsbog med megen tekst og lidt for få billeder. Offentligheden blev bl.a. inviteret til en jubi-



læumsudstilling af nyt og gammelt rullende materiel, oprangeret vis-à-vis nødhotellet Østerport i den langstrakte »barakbygning«, der siden er blevet en permanent institution.

Det var dengang damplokomotivet, der var den vigtigste trækkraft, og udstillingens pragtstykke var den nyeste E-maskine, netop modtaget fra Frich's fabrikker. Blandt de ældre enheder sås Jernbanemuseets truckpostvogn bygget i 1856 til Roskilde-Korsør banen. En MA-motorvogn, let kendelig på den lange motorhjelm, repræsenterede det første »Motormateriel med forbrændingsmotorer«. Vognen var, lidt kuriøst, tilkoblet en hestetransportvogn med seks polstrede båse og kupé til røgteren. Den var faktisk stadig i brug, længere var man ikke fra de firbenede trækenheders storhedstid, ikke mindst under besættelsen og siden som følge af efterkrigstidens benzinrationering. I det hele taget var udstillingen ikke voldsomt præget af det vi i dag vil kalde »veteranmateriel«. To verdenskrige og en mellemliggende depressionsperiode havde nemlig medført, at meget virkelig bedaget materiel fremdeles var i daglig drift, det gjaldt såvel lokomotiver som vogne. På Kystbanen kørte f. eks. stadig otte gamle CTE-vogne fra 1913 i tog med de dengang nye CL-stålvogne, godt nok på boggier fra gamle vogne. CT-boggievognene med de mange sidedøre og hele 67 lignende toakslede CZ-vogne var blandt andre to- og treakslede vogne af CX, CY og CU-familien med åbne endeperroner stadig i fuld sving på hoved- og sidebanerne, ofte fremført af såvel O-, A- som G-maskiner fra før århundredskiftet; de kunne slet ikke undværes endnu.

– men i de taler, som blev afholdt i forbindelse med de festmiddage, der var tidens skik (og vel stadig er det) blev fremtiden op til 150 års jubilæet antydet.

Mest bemærkelsesværdig var måske en tale, holdt af daværende kontorchef, senere generaldirektør, P. E. N. Skov.

På Elkraftens vinger

P. E. N. Skov sagde bl.a..: »Hvor er vi, når banerne når 150 års jubilæet? Det er svært at sige.

– men jeg føler mig overbevist om, at mange af vore børn og endnu flere af vore børnebørn vil opleve at se Storebæltsfærgerne afløst af en fast forbindelse. H.C. Andersen forudså en fremtid på dampens vinger, men om små 50 år vil damplokomotiverne nok kun være at finde på længst afdøde Ohmeyer's jernbanemuseum (overtrafikkontrollør A. Ohmeyer tog initiativet til Jernbanemuseet, og i 1918 kom det for første gang på Finansloven, red.).

Togene vil suse med hidtil uset fart gennem land og rige ved elektricitetens kraft i heftig konkurrence med lufttrafikken; for – mine damer og herrer – vi skal ikke bilde os ind, at passagerflyvningen vil vedblive kun at være for de velbjærgede, se blot på de mængder af store fly, som verdenskrigen har skabt. De vil blive brugt, og gudskelov ikke længere til bombetogter. Men jernbanerne vil stå sig, både hvad angår hastighed og komfort, det er jeg fuldstændig sikker på. Danmark kan ikke undvære dem, de er en del af vort lands transportberedskab og udgør en af samfundets vigtigste livsnerver.«

Det er bemærkelsesværdigt, at P. E. N. Skov i sin tale sprang direkte fra damp- til elkraft. Han forbigik helt dieseltiden, hvor dog Knutzen's røde lyntog havde vist vejen, men det må erkendes, at de første forsøg med strækningslokomotiver med dieselmotorer ikke var faldet så heldigt ud. Det skete først, da DSB, faktisk under Skov's senere »regeringsperiode«, i stedet for at eksperimentere, fornuftigvis benyttede de mangeårige amerikanske erfaringer og bragte GM-motorvibrationerne ind på de danske hovedspor i form af de første MY-lokomotiver.

Lersøen. Foto: Henrik Sørensen

I skrivende stund vides ikke, hvilke profetiske ord, der vil blive eller er blevet sagt om banernes fremtid og deres mulige stand ved 200 års jubilæet om andre 50 år, men med et gyldent fingerpeg blev givet med det udstillingstog, som DSB og Banestyrelsen sendte på en Danmarksrejse for at fortælle om en sådan i år 2002. Godt nok blev »det gyldne tog« publikumsmæssigt en begrænset succes, idéen var sikkert velment, omend de besøgende formentlig havde ventet noget andet.

Togets gæster forstod som oftest ikke udstillingens mening og oplæg på trods af en vejledende folder. Det gjorde det heller ikke bedre, at den indvendige teknik ofte svigtede, bl.a. modelbanerne. Det er skidt, når IC-3 toget går i stå midt i det glasrør, som førte det gennem et akvarium med guldfisk! Man skulle tro, at der kunne have været medsendt en modeltogsekspert.

Oplægget med det gyldne udstillingstog var efter manges mening helt ude på sidesporet. »Det må være lavet af lærere!« sagde en 9-årig dreng af samme sanddru støbning som ham der straks så, at kejseren i eventyret ikke havde noget tøj på. Det havde det gyldne tog heller ikke.

Endvidere gav »Guldtogets« ruteoplæg anledning til spekulationer her og hisset, specielt i de jernbanebyer, hvor toget **ikke** gjorde ophold; Thisted og Ringkøbing til eksempel. Toget passerede sidstnævnte by på rejsen fra Esbjerg til Struer, men gjorde ikke ophold. Man kan ikke bebrejde den lokale befolkning og presse de tanker, som dette forårsagede. Var det en bekræftelse på de mange rygter om et stop for jernbanetrafikken langs Vestkysten? »Yderpunkterne« i jernbanenettet burde nok have været tilgodeset, da man fastlagde togets rute.

Vordingborggade, København. Foto: René St. Olsen

Dampen tegnede successen

Interessen for fortiden kom klart for dagen ved de særdeles vellykkede arrangementer, hvori der deltog repræsentanter for fortidens jernbanedrift, med dampen i hovedsædet. Ved det gyldne togs besøg i Helsingør d. 24. juni havde man kombineret det med kørsel med DSB-damptog til og fra Hillerød. Det satte også det moderne tog i relief og successen kom i hus, eller rettere på skinner.

Allerede dagen efter i Hillerød var begejstringen og interessen kølnet på trods af balloner, flag, klovner og trut i trompeter. Dagen blev dog reddet ved præsentationen af Gribskovbanens nye IC-2 tog, hvis indvendige trappearrangementer imidlertid synes at give gangbesværede en del vanskeligheder. Har man ikke tænkt på det?

I Københavns Tivoli havde Jernbanemuseet anbragt Hs 415 på en piedestal, lokomotivet var genialt løftet et par centimeter op over sporet ved hjælp af donkrafte og bukke. Det kunne således futte lystigt afsted, uden dog at komme ud af stedet! En herlig idé, der trak et stort publikum. Bag

Rødovre st. Foto: Allan Kristensen.

det arbejdende og fløjtende lokomotiv var Tivoli's store springvand omkranset af en smalsporsbane med såvel moderne IC-3 DSB-materiel i miniatørrelse som med »ægte damplokomotiver« bl.a. en model af selvsamme Hs 415, der troligt trak jublende småbørn rundt om det plaskende vand. Også i miniatørrelse blev damptogene foretrukket frem for det moderne, elegante og lydløse tog: »Jeg vil køre med det **rigtige** tog, mor!«

Carstensens gamle have var tidligt nabo til de første tog på København-Roskilde-banen, og efter åbningen var damptogene en sådan attraktion, at havens direktion fik etableret huller i Tivoli's hegn, således at publikum kunne følge med i, hvad der foregik »på banen«, hvor lokomotivernes dampslag gav komponisten H. C. Lumbye ideen til »Jernbanedampgaloppen«. I dette festlige musikstykke kan vi den dag i dag genopleve »Odin«s og »Roeskilde«s stempelslag fra start over de forrygende 50 km/t til ankomsten i Roskilde, der faktisk **skal** annonceres i musikstykkets slutning. Vel var hverken fonografen eller båndoptageren opfundet endnu, men på nodebladet er de rette takter fra jernbanens barndom behørigt bevaret for eftertiden, også til brug ved 200 års jubilæet.

Den store Togparade

Søndag d. 29. juni 1997 var helliget jubilæets højdepunkt: Den store togparade i København. Københavneri igen? Måske lidt, men det var dog herfra at banen udgik i 1847, og her har regenten fremdeles hjemme. Hendes Majestæt Dronning Margrethe II var da også til stede i et telt, opsat på perronen mellem spor 1 og 2, hvor togene et for et blev præsenteret.

Spørgsmålet var blot hvornår, for det var de færreste tilskuere, der havde fået fat i den køreplan, som øjensynlig var blevet trykt i sidste øjeblik, forud forelå der kun en plan over de 15 togs rækkefølge.

Det blev en togparade i DSBs tegn, faktisk var der ikke det mindste pift at høre fra et privatbanelokomotiv, og det var som nævnt trods alt de danske jernbaners 150-års jubilæum. DSB satte sig tungt på hele togparaden.

- og dog, på foranledning af Hovedbanegårdens ledelse, stillede NSJK dagen før med »Skildpadden ØG 1« og »skovvognen«, der fik lejlighed til at køre en række ture frem og tilbage med passagerer mellem Godsbanegården og Hovedbanegården, en slags generalprøve på det store arrangement.

»Skovvogn« i fint selskab

NSJK's »skovvogn« fik endog lov til at være med i DSBs arrangement dagen efter. Den kom endda i fornemt selskab, idet paradens første tog, hvis vi ser bort fra alderspræsidenten »Lille Ole« fra 1869 med den opretstående kedel, kun bestod af F 441, etatsråd C.F. Tietgen's fornemt restaurerede salonvogn fra Gedserbanen (som han havde anlagt, men salonvognen benyttede han såvidt vides kun én gang) og så »skovvognen«, der tilmed ankom med fuld musik, idet militærorkesteret havde okkuperet pladserne.

Lad så være at togparaden var næsten 100% i DSBs auspicier. Ildsjælene fra DSB Damp i Roskilde fortjener den højeste grad af anerkendelse for det flotte arbejde, der var lagt i præsentationen af etatens lokomotiver, hvor bl. a. PR 908 kom på banen efter mange års restaureringsarbejde. Et lidt sært hybrid ganske vist, skabt som den var af ombyggede P-maskiner med bl.a. førerhuse og andre dele fra R og H-maskiner, med hjulene på forløberen og den sære lille efterløber hentet fra ophuggede A-maskiner. En hjulkonstellation, der gjorde P-maskinen til et »Pacific«-lokomotiv.

H-maskinen - og andre velkendte godsslæbere fra den jyske længdebane - savnedes i paraden, i stedet fremførtes godstoget af hele to R-maskiner; så kom der da et jysk-fynsk islæt med, endda i dobbelt forspand! Man savnede også såvel P- som S-, O- og D-maskinerne samt mange andre gamle kendinge fra damptiden, men man kan jo ikke få alt.

K 563 repræsenterede en af DSBs engang mest talrige lokomotivtyper, og det er lige ved, at typen også vil være blandt de talrigst restaurerede i Danmark. Forståeligt, for smuk er den jo.

K-maskinen var bl. a. forspændt Jernbanemuseets enestående 2-etages vogn fra 1877, S-togets forgænger i den københavnske nærtrafik, om sommeren sammen med de grønne »skovvogne«. På andre af Hovedbanegårdens spor var de 2-etages vognes efterfølgere S-togene udstillet, både det ældste, nyligt istandsatte »brune tog« fra 1934, og det nyeste »buttede« materiel, der er blevet meget populært blandt passagererne, hvor det indtil nu er blevet indsat. Det lover godt for pendlertrafikken.

Tietgensbro og naboperronen til spor 1 og 2 var bredfyldt af tilskuere, politiet skøn-

København H. Foto: Ole Chr. M. Plum.

nede ca. 3000. På perronen generedes udsigten godt nok ret så ofte af Kystbanetoget.

Det var bemærkelsesværdigt, at da de mere »daglige« togtyper dukkede op i paradens forløb, så begyndte folkemængden at opløses og »sive væk«; mange tilskuere tog til Østerport, hvor en del af togene kunne beses, men de fleste var at genfinde på Lersøen, hvor bl.a. R-maskinerne holdt til og med dampfløjterne hilste E 991, hver gang det rullede forbi.

For det var strampudsede E 991 med brødrene Armstrong som hhv. lokomotivfører og fyrbøder, der fik dagens mest travle job, faktisk til at blive rundtosset af. Hele fire gange dampede toget »rundt om husene«, fyldt til bristepunktet med betalende passagerer, bortset fra på første tur, der var en »tom svingom« med henblik på at komme i position på spor 2 til første »planmæssige« afgang kl. 12.40.

Vejret begunstigede hele arrangementet; efter mange kolde og våde sommerdage skinnede solen netop dén dag på de rød/hvide skorstensbånd og flot stafferede vogne, så det var en lyst, og til slut tog vejrguderne en bragende afsked med et forrygende tordenvejr, men da var det hele overstået og arrangørerne kunne ånde lettet op. De havde gjort et godt job.

- om andre 50 år ?

Der er givetvis mange, ikke mindst jernbanefolk, der har gjort sig tanker om, hvorledes Danmarks jernbaner vil se ud ved 200 års jubilæet om 50 år, på samme måde som P. E. N. Skov udtrykte det i 1947.

En forsmag på fremtiden kunne man opleve på Ørestad station på Amager, hvor nogle af Europas hurtigste og mest moderne passagertog kunne beses, den franske hastighedsverdensrekordindehaver TGV-toget, det tyske ICE-tog og svenskernes elegante højhastighedstog, der om føje år vil suse over og under Øresund, og måske også over og under Storebælt, vel at mærke, hvis planerne om at rette de værste af Danmarks kringlede hovedspor ud føres ud i livet.

- men én ting er givet, de elegante tog af i dag vil om 50 år være ophugget eller på museum.

Det er nok rigtigt, at vi i vort lille land ikke har brug for tog med superhastigheder, men der er allerede ved at ske en udvikling, hvor den skinnebårne trafik hertillands truer lufttrafikken på brødet.

Biltrafikken vil derimod ikke være sådan at få has på, men ved hjælp af prisparameteret, og frem for alt højere hastighed og bedre komfort, vil det sikkert være muligt at få endnu flere til at vælge toget.

Lastbilen kan næppe undværes i den danske infrastruktur, men måske hensynet til miljøet vil få endnu mere gods op på skinnerne igen.

Det er højst tænkeligt, at vi om 50 år ikke blot har en fast forbindelse over Fehmarnbæltet, men også de nuværende store broer og tunneller over og under de danske bælter vil formentlig være dublerede – man vil tale om »den gamle« og »den nye« Storebæltsbro!

Glostrup st. Foto: Klaus Krüttgen

DSB og DSB Gods vil muligvis ikke eksistere mere i den form vi idag kender institutionerne; på Statens spornet vil private trafikselskaber kunne konkurrere indbyrdes på fart og komfort med topmoderne passagertog, og professionelle transportører, måske med den kendte syvtakkede APM-stjerne som et af bomærkerne, vil på effektiv vis have overtaget også den skinnebårne godstransport.

Hvad med veterantogene?

Vil der findes veteranjernbaner om 50 år, eller har et globalt forbud mod fossilt brændsel nedgjort alle fortidens dampheste sammen med de træbeklædte vogne til blot at være støvede rariteter i en række af Danmarks og det øvrige Europas museer?

Lad os ikke håbe det, men hellere tro på, at man hos »Veteranbanernes Sammenslutning« endda vil kunne glæde sig over, at veteranstogsdrift omsider er blevet anerkendt som en kulturel foreteelse, og som sådan er optaget med et klækkeligt beløb på Finansloven.

Gamle hovedstrækninger, i mellemtiden omtrent overflødiggjort af nye »udrettede« parallelbaner, er måske endog stillet til rådighed for jernbaneklubberne, hvis materiel og passagerer derved forskånes at blive »blæst af sporet« af forbipasserende 350 km/t højhastighedstog.

På Bornholm kører der muligvis atter smalsporstog med turister.

Hos NSJK vil en ny generation af tusindkunstnere på veteranbanecenteret i Fredensborg med slet skjult fryd kanske kunne præsentere hele to sensationer, et totalt renoveret over 50 år gammelt EA-lokomotiv og samlingens stolthed, et lige så bedaget ER-togsæt reddet hos en ophugger; på samme måde som det IC-3 tog fra forrige århundrede, som folk fra Limfjordsbanen fandt på en udflugt til Nordsverige år 2041 i form af et meget langstrakt sommerhus!

På Mariagerbanen kører dens stolthed, reddet fra skærebrænderne i sidste øjeblik: Et ægte gammelt IC-2 privatbanetog fra dengang bedstemor var ung!

Den helt store jubilæumssensation vil dog komme fra Kolding Lokomotivklub, som vil præsentere deres seneste fund, et over 100 år gammelt og nu fuldstændig restaureret femkoblet litra N-damplokomotiv. Hvor de så har skaffet sig det, vil nok være et godt spørgsmål! - men opfindsomhed er jo et særligt kendetegn for alle damptogsentusiaster.

- at jernbanen og også veterantogene vil bestå om andre 50 år er i alle tilfælde givet, og så vil vore børnebørn og oldebørn i computer- og rumalderen undre sig over, at det hele kunne være startet i sin tid med så noget så simpelt som at bringe noget vand i kog! ❑

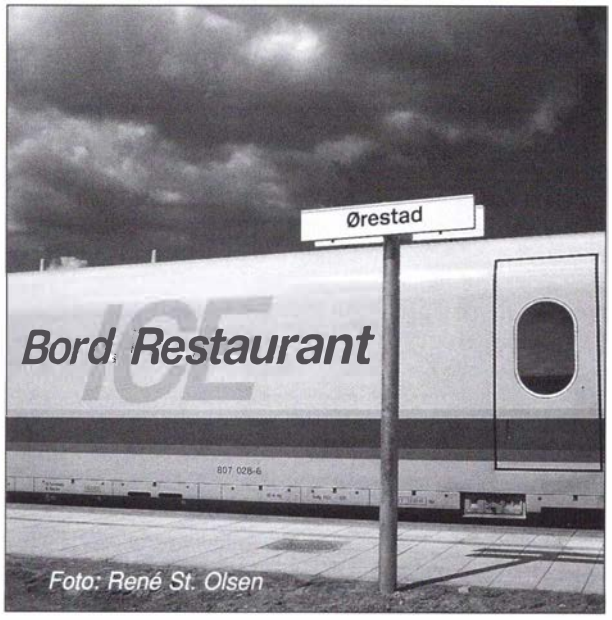


Foto: René St. Olsen

Foto: Peer Lauritzen

»Hist hvor Banen slår en Bugt, ligger der et Hus så brugt«

Af Jan Hein Hedegaard

Denne omskrivning af H.C.Andersen's kønne poesi passer ganske godt for den bygning, som de københavnske S-togspassagerer, der venter pa den nye Bispebjerg stations perron hver dag, har for øje: En gammel remisebygning, der hverken har undgået tidens tand eller grafittifolkets hærgen, - men for en række ildsjæle i Nordsjællands Jernbaneklub er den simpelthen rammen om deres interesse og fritidstilværelse.

Der er tale om Slangerupbanens gamle remise, i daglig tale kaldet »Nøl«, hvilket i baneterminologien er en forkortelse for »Nørrebro Lygten«. Remisebygningen blev opført i 1903/04 i forbindelse med anlægget af København-Slangerup Banen (KSB).

Stations- og remiseanlægget blev forøvrigt placeret pa »gyngende grund«, så det blev ret tidligt nødvendigt at forsyne bygningen med et på »gotiske stræbepiller« på hver side, men remisen er ellers som hentet direkte ud af et modelbanebyggesæt, - hvis ikke det er omvendt: To spor, to porte, en bagbygning med et lille værksted og vaske- og toiletforhold samt et loft, der i dag tjener som et lidt vanskeligt tilgængeligt lager og omklædningslokale på grund af en ret så stejl trappe.

Her skabes det umulige

På et amputeret spor ved siden af den gamle remise står tre lige så bedagede jernbanevogne i yderst sørgelig stand, med tilskoddede vinduer, omfattende hærværksskader og grafittisvinerier næsten helt op pa tagene, men sådan så de vogne, der for tiden genopstår indenfor remisens porte også ud engang!

Nøl's projektleder er Jørn Larsen, som samtidig er klubbens sekretær. Næsten hver lørdag drager han fra hjemmet i Tisvildeleje til Nørrebro for sammen med sine håndgangne m/k at give sig i kast med opgaver, der for en »lægmand« må synes umulige, men Jørn & Co er af en anden mening!

I de sidste 10-15 år har der altid været en eller et par vogne under renovering her, både vogne, der så at sige skulle genopbygges fra bunden af, eller vogne, der midlertidig har været ude af drifl, fordi de trængte til en ansigtsløflning.

For tiden huser remisen på Nøl tre jernbanevogne og et damplokomotiv; sidstnævnte, ØSJS Nr. 7, har faet husly her i afventning af bedre tider, hvor der kan blive kapacitet og råd til at få såvel maskine som kedel revideret.

Henrik Winther Andersen arbejder for tiden især med boggiepersonvognen HHB A 1, der med tiden vil blive noget af et pragtstykke, måske ligefrem veterantogets flagskib.

Henrik er gængets tavse mand, han er nemlig døvstum, men han tryller med sine hænder og fingre, der udfører de fineste træarbejder; f.eks. genopstår de smukke vinduesrammer på A 1 i deres oprindelige facon takket været hans indsats. Henrik går ikke på akkord, alt skal simpelthen bare være perfekt »som dengang«.

Ove Christensen svinger malerpenslen på OHJ Qa 304, en bænkevogn, der har gennemgået en gennemgribende revision, og som snart vil kunne rulle ud af remisen i en stand praktisk talt som da den kom til Odsherredsbanen fra fabrikken for snart 100 år siden!

Den vil dog ikke kunne komme til at rulle ret langt uden hjælp af en vognbjørn, for skinnerne på arealet foran remisen forsvandt sammen med den nærliggende træremise til vogne, da Nørrebros forretningscenter skulle opføres. Den gamle lokomotivremise er således afskåret fra Danmarks og det øvrige Europas spornet, men der er masser af »fut« i Nøl alligevel!

Bag Qa-vognen kan Jørn Larsen omtrent spejle sig i DSB Cv 4305 (Be 10404) s blanke teak. Denne meget specielle, kombinerede vogn førte såvel 2. som 3.klasse. Vognens ydre er ved at være færdigrestaureret, nu genopbygges det indre. Vel af hensyn til de »fornemmere« passagerer på 2.klasse var disse vogne forsynet med en speciel affjedring, der - dens to aksler til trods - gav et »komfortabelt blødt løb«, som veterantogets passagerer inden alt for længe vil kunne opleve.

Næste generation af ildsjæle, drengene Martin Thisted og Mathias Katz, hjælper pa anfordring villigt til med at rydde op, - nar de altså ikke i fantasien damper ud over prærien i førerhuset på lokomotivet eller går balancegang på de henstillede hjuls aksler. I den alder skal det ikke være arbejde altsammen.

Klubbens københavnske bastion

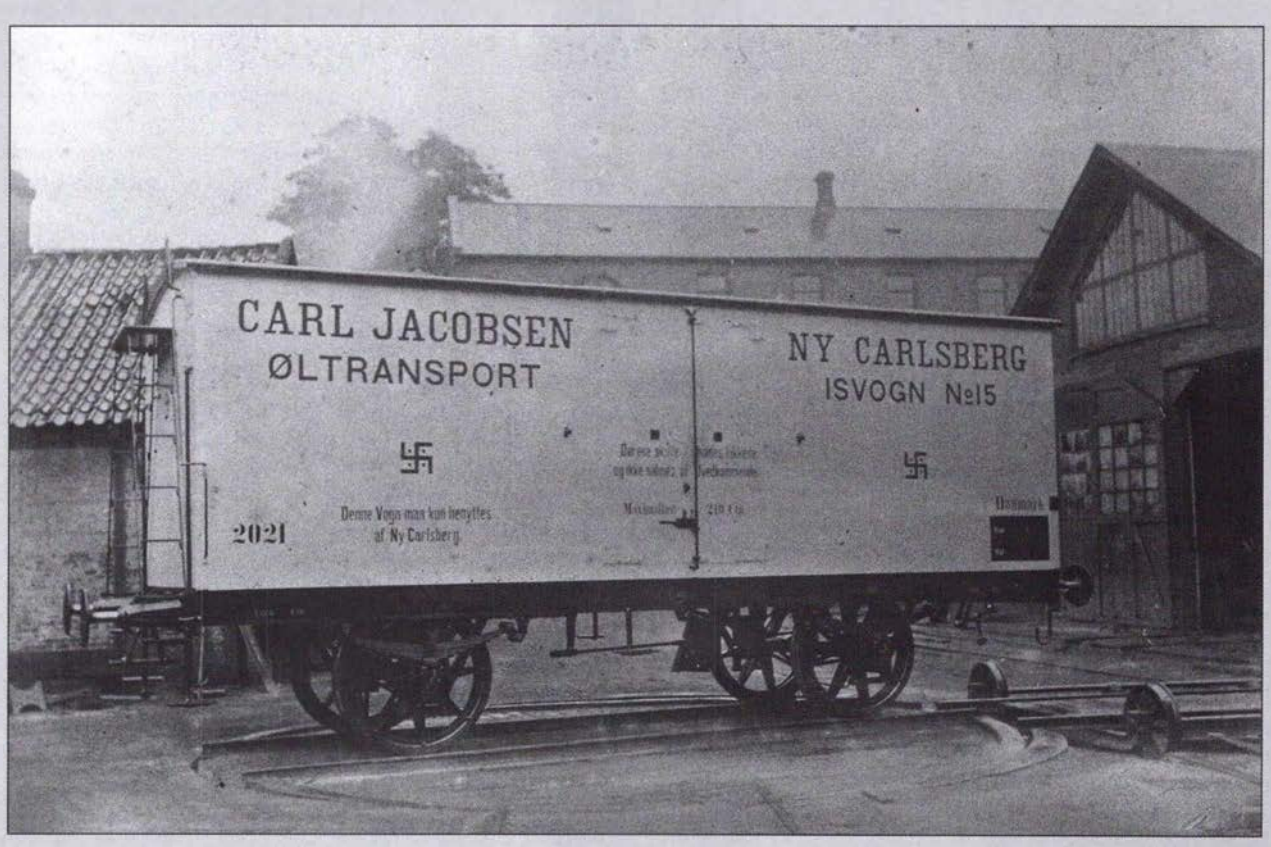
Remisen på Nøl er klubbens københavnske bastion i driften af Nordsjællands Jernbaneklubs veterantog; en bastion, som meget vel kan forsvainde måske med dags varsel, hvis ejerne af området ønsker dette benyttet til andet formål, men indtil det sker – og lad det ske sent – fortsætter arbejdet som hidtil i den gamle remisebygning. Denne husede engang Slangerupbanens travle tenderlokomotiver, mest kendt var vel de fra DSB indkøbte små litra P-maskiner, hvoraf én ved banens overgang til etaten i 1948 kom tilbage til sit ophav og nu kan ses på Jernbanemuseet.

Remisen blev i halvfjerdserne benyttet som værksted og depot for DSBs sporværktøjstjeneste; så blev der en overgang gemt gamle KS-sporvogne i den, og hallen har endog også genlydt af hård rock-musik. Nu er bygningen på sæt og vis vendt tilbage til sit oprindelige formål, vedligeholdelse og reparation af skinnekøretøjer, rullende kulturmindesmærker fra en svunden tid, bevaret for eftertiden af frivillig arbejdskraft.

Foto: Peer Lauritzen

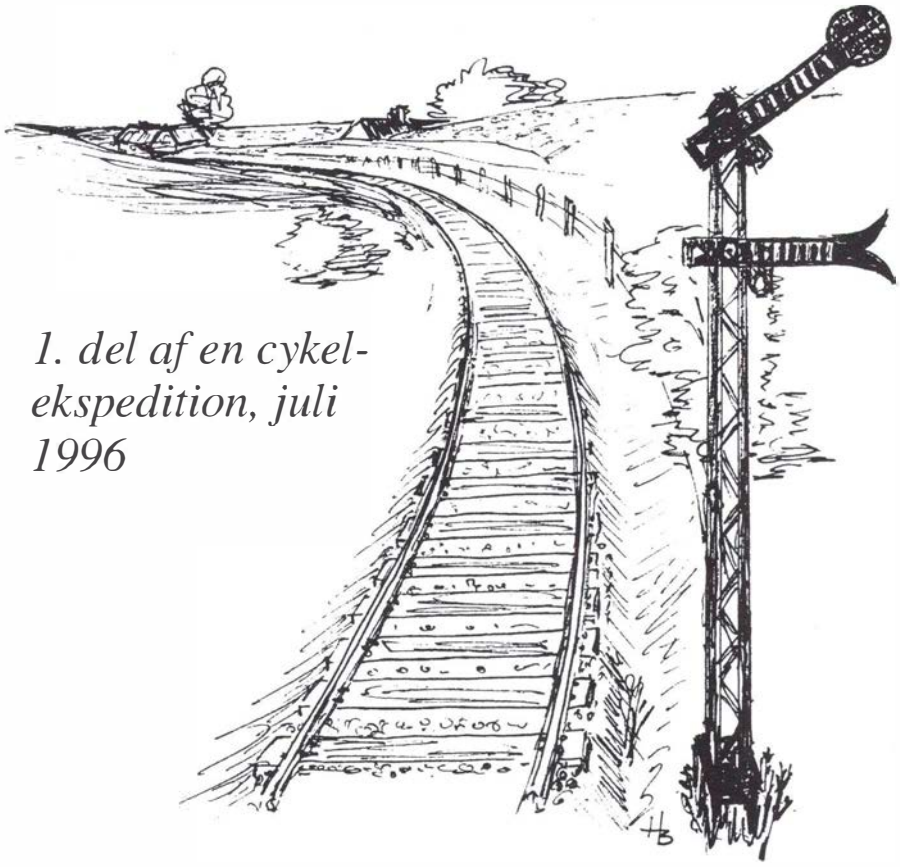
Kunne du tænke dig at være med? De kunne jo i første omgang kigge indenfor, men ring først for en sikkerheds skyld. Det hænder, at gænget også samles på Nøl en hverdagsaften. ❑

Historien bag billedet



I TV-serien »Bryggeren« var et gennemgående tema det noget anstrengte forhold mellem far og søn. Forleden dukkede et gammelt fabriksfoto fra Scandia, som viser en af Carlsbergs tidligste ølvogne. Man bemærker sig teksten: Denne Vogn maa kun benyttes af Ny Carlsberg«. Var det et synligt resultat af striden mellem far og søn? I øvrigt er en vogn med tilsvarende bemaling restaureret og bevaret hos Nordsjællandske jernbaneklub!

På sporet af Mariager-Fårup-Viborg Jernbane (MFVJ)



1. del af en cykel-ekspedition, juli 1996

Tekst og foto: Frank Nielsen

MFVJ's tilblivelseshistorie og skæbne er fortalt i jernbanen nr. 2, 1995, som en del af jubilæumsskriftet for Mariager-Handest Veteranjernbane, så det skal jeg ikke trætte læserne med. I stedet går jeg direkte til sagen:

På en tur fra Viborg til Mariager kan man endnu i dag få et glimt af mange banerester. I VIBORG (58,4 km fra Mariager) kniber det dog en hel del, idet, spornettet er blevet kraftigt reduceret i de senere år. Alle rester af MFVJ er forsvundet.

Tilbage er der nu to gennemgående hovedspor og nogle sidespor. Den gamle lokomotivremise står endnu og indeholder en del bevaringsværdigt jernbanemateriel. I øvrigt er der nogen, der har parkeret en svensk skinnebus (model dadelæske) inde for enden af sporet til øldepotet.

De første rigtige »spor« finder man ved den gamle Herningbanes bro over MFVJ efter knap to kilometer mod syd. Herningbanen er nu blevet til en asfalteret sti kaldet »Alhedestien« og den går helt ud gennem Dollerup Bakker og videre endnu.

Efter broen gik MFVJ langsomt opad på en dæmning til den passerede på en anden bro henover banen til Langå. Dæmningen og broen er totalt forsvundet. I stedet ligger her nu et stort villa- og rækkehuskvarter. Broen over den gamle vej til Rødkærsbro og Silkeborg er også forsvundet. Men så er der til gengæld mere at se på lige efter, for her begynder en sti, der fører mod vest på det gamle banelegeme. Der står et skilt med »sti til Vejrumbro«, men stien går meget længere.

I km 54,2 lå trinbrættet SØGÅRDE. Det ligger der for den sags skyld stadigvæk, for perronen med svelleforkant er der endnu, og græsset bliver jævnligt slået.

Ved BRUUNSHÅB (km 52,9) blev der anlagt en holdeplads med sidespor. Der blev mulighed for stykgodsindlevering i en lille træbygning, men billetsalg skete i hele banens levetid i togene. Også her findes perronen endnu med en fin græsplæne ovenpå og en forkant af beton. Papirfabrikken i Bruunshåb, som brugte banen i et vist omfang, findes også endnu og er i dag et arbejdende museum.

Efter Bruunshåb drejede banen mod nordøst forbi Lille Asmild og Vibæk Mølle, og nu er stien blevet asfalteret (!).

Banen gik syd om landsbyen TAPDRUP (km 49,7), som havde et trinbræt med sidespor og stykgodsekspedition i en lille træbygning. Endnu en betonkant gemmer sig i græsset og afslører, hvor trinbrættet lå helt nøjagtigt.

Herefter fortsatte den næsten fuldstændig vandret langs nordsiden af Nørreådalen. HAUGÅRD trinbræt med stykgodsekspedition - også med sidespor lå i km 47,6, men af dette er der ikke længere nogen rester at se. Til gengæld er der er en storslået natur her omkring.

I landsbyen Vejrum passerede banen vejen mod Bjerringbro, og her anlagdes senere et trinbræt kaldet LØVSKALVEJEN. Det er helt forsvundet. Selve stationen kom til at hedde VEJRUMBRO (km 45,0), og stationsbygningen står der endnu.

Cykelstien fortsætter på en gammel banedæmning langs den nu helt drænede Vejrum Sø og begynder herefter at dreje mod nordøst og det går op ad bakke.

Ved passagen af vejen mod Ø (Øby) lå VISKUM trinbræt med stykgodsekspedition (km 43,1) tæt ved Viskum kirke og tidligere kloster. Ved overskæringen er vejen blevet rettet ud, og på resterne af den gamle vej, der slog et S-sving over banen, er der nu opstillet borde og bænke. En glimrende ide til brug for os cyklister, der har brug for at holde pause ind imellem.

Banen kørte nu på det nærmeste lige gennem bakkerne på nordsiden af Nørreåen. Der er flere dybe gennemskæringer og relativt høje dæmninger.

Ved FÅRDAL lå en overgang et trinbræt ved banens passage på en bro hen over markvejen. Efter banens lukning er vejen ført uden om broen og krydser nu cykelstien i niveau, mens broen blot står tilbage og fører hen over ingenting.

Omvendt er det blot en halv kilometer længere henne, hvor man kører under en gammel bro, som kun er der, fordi man antagelig ikke sådan lige har lyst til at rive den ned. På begge sider af broen ender »vejen« nu blindt direkte i hver sin kornmark.

40,0 km fra Mariager lå VELDS trinbræt. Det er med tiden også totalt forsvundet. Kort efter trinbrættet ender cykelstien.

I ØRUM (km 38,4) lå banens næste station. Den findes stadig, og selvom den på et tidspunkt har fået nyt tag, er den let genkendelig, fordi den - som de øvrige stationer - er bygget ud i et med pakhuset og derfor har en stor port i den ene ende.

Banelegemet langs stationen er overtaget af en vej, men lige i udkanten af byen, hvor banen krydsede vejen mod Vinge, starter cykelstien igen og fortsætter herfra ad banen helt til Hammershøj.

36,6 km fra Mariager lå trinbrættet HULBÆK, som i dag er helt væk, og i km 34,7 MOLLERUP trinbræt med stykgodsekspedition og sidespor cirka en halv kilometer nord for byen af samme navn. Der er ikke længere noget at se.

KVORNING trinbræt (km 33,1) med stykgodsindlevering lå vest for vejen mod Vinge

Søgårde T og stien mod Vejrumbro.

Hede. Der var også sidespor her, men hvor det lå er der nu opstillet bænke og borde, og i forvirringen kan man næsten komme til at overse, at perronen stadig ligger der lige på den anden side af stien.

Godt og vel en kilometer længere fremme passerer man trinbrættet ÅRUPVEJ, men kun gamle landkort kan hjælpe, hvis man skal genfinde stedet helt nøjagtigt.

Banens tredje rigtige mellemstation lå i HAMMERSHØJ (km 29,8). Den lå lige omme bagved kroen ikke så langt fra hovedvejen. Den er der endnu, men hele stationsområdet er stadig ubebygget og ligger hen som en stor græsmark.

Cykelstien på banen ender her. En grusvej fortsætter ad banelegemet et stykke vej ned til nogle huse på den anden side af stationen.

Fra Hammershøj er der ingen vej uden om - eller rettere sagt: det er det, der er! Man må ud på hovedvejen (som er uden cykelsti) mod Randers og fortsætte ad denne gennem Læsten helt til vejen mod Sønderbæk, før man igen kan begynde at nærme sig rester af MFVJ.

Mellem Hammershøj og Sønderbæk er banen helt væk, og de to trinbrætter HØJGÅRD (km 28,4) og LÆSTEN med sidespor og stykgodsekspedition (km 27,1) kan ikke længere genfindes. På vejen mellem Læsten og Nørbæk kører man gennem Norge (ja, det står der på kortet!). En af gårdene i Norge hedder VILLEMOSEGÅRD (km 26,5), og det samme hed et trinbræt her, men heller ikke det kan genfindes.

Lige efter kørte banen på den sydlige side af »Sohøj« (62 m. høj), og der kan stadig ses rester af både en lille gennemskæring og en dæmning. Vejen fra Sønderbæk til Nørbæk passeredes på en bro, som også er der endnu. På afstand er det faktisk ikke til at se, at banen er væk.

Selve SØNDERBÆK station (km 24,5) er i dag gemt inde i en tæt fyrrelund, og det er faktisk kun min formodning, at den er der endnu. Ved den oprindelige vej op til stationen står nu to bastante søjler, og der står et iøjnefaldende skilt: »Privat!«, og den tætte fyrrelund taget i betragtning tror jeg, at »de« mener det.

Fra Sønderbæk drejede banen mod nord og kom forbi REJSTRUPGÅRD trinbræt (km 23,5), som med årene er blevet væk. Fra toppen af bakkerne ved Rejstrup Plantage kan man se til »Sibirien« og resterne af MFVJ's banedæmninger ud over ådalen ved Skals Å. Man kan også se til Fårup herfra og dermed ane banen fra Randers til Aalborg i det fjerne. Syd for Fårup kørte MFVJ op over statsbanen på en bro og derefter ned ad bakke indtil FÅRUP station 19,7 km fra Mariager.

I dag ender Mariagerbanens spor i sydenden af stationen på østsiden af Aalborgbanen. Der er stadig et omløbsspor, mens de to baner er forbundet med et »overleveringsspor« i nordenden. Fårup er i øvrigt heller ikke betjent i DSB-sammenhæng længere. Persontrafikken forsvandt i 1974, og siden har der kun været personale for at kunne afvikle toggangen. Det er også ophørt nu, for fjernstyring (fra Randers) blev taget i brug i 1995.

De næste næsten tre kilometer mod nordøst fulgtes banerne ad, så drejede MFVJ fra i en stor bue over mod øst gennem Gjeddesdal og kom frem til HANDEST station (km 16,6).

Her ender nu veteranbanen (MHVJ), når der ikke køres gennemgående tog til Randers. Den oprindelige station står der endnu og bruges til privat beboelse. Veteranbanen har derfor opført sin egen ekspeditionsbygning i den vestlige ende af perronen. På den anden side af sporene vil der snart stå en vognhal til brug for veteranbanen.

Efter knap to kilometer kører banen nu gennem en tunnel, som er bygget i 1989. Det er den nye motorvej E45, som trods alt ikke fik lov til definitivt at afskære Mariagers sporforbindelse med omverdenen.

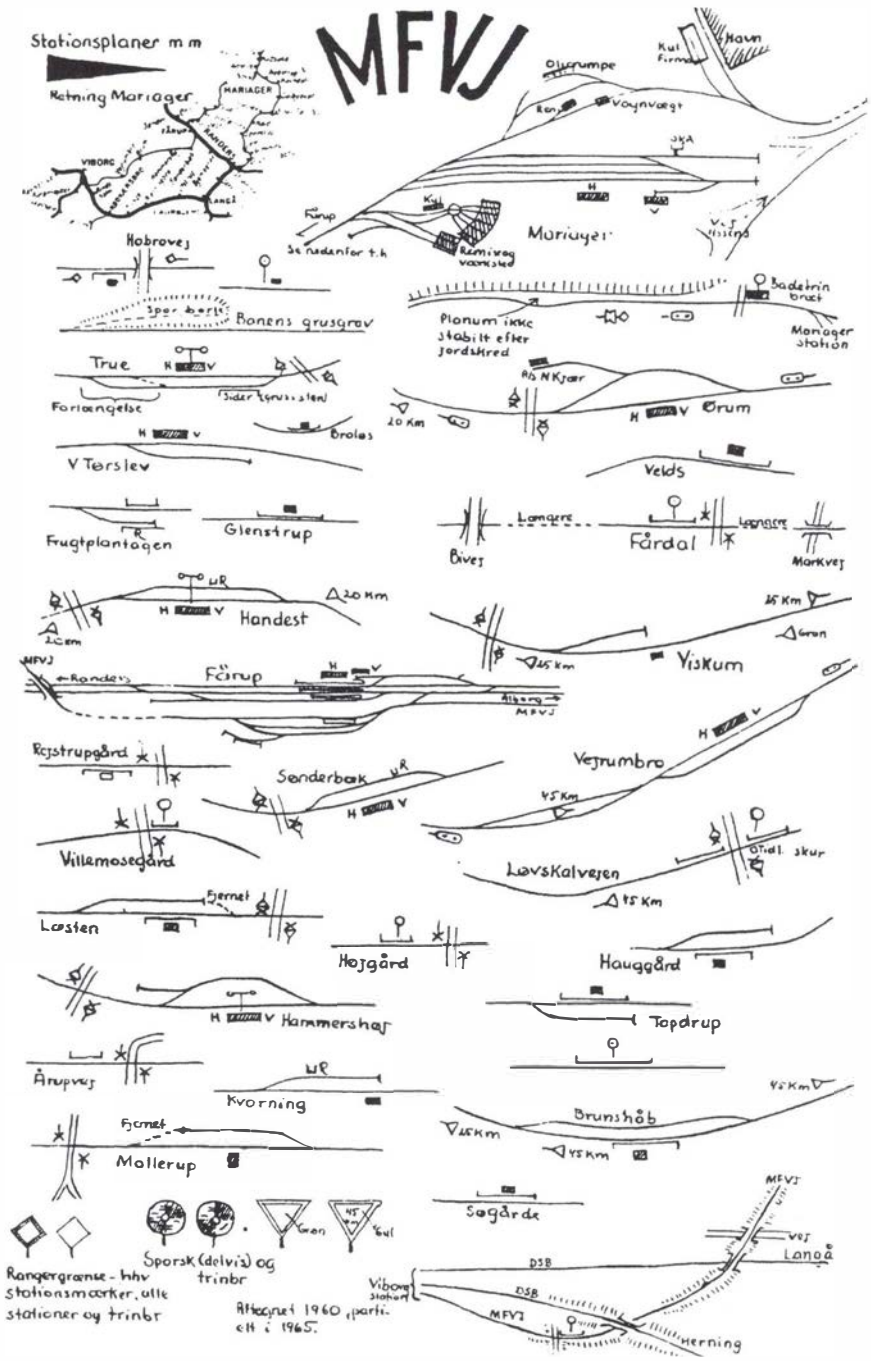
I km 14,0 lå GLENSTRUP trinbræt. Det findes endnu, men det skyldes udelukkende veteranbanen, som holder ved alle de oprindelige trinbrætter (undtaget et), hvis der er nogen, som vil bruge dem. Jeg har nu indtryk af, at det er sjældent.

Under en kilometer længere henne anlagdes i 1950'eme et sidespor til en frugtplantage med eget pakkeri. Senere fik også arbejderne der deres eget trinbræt, som simpelthen fik navnet FRUGTPLANTAGEN. Sidesporet er væk, trinbrættet består.

Det er værd at nyde udsigten til Glenstrup Sø herfra, for nu går det nedad gennem bakkerne og på relativt høje dæmninger. I km 11,5 triller man ind på VESTER TØRSLEV station, som endnu har sit sidespor i behold, der bruges til parkering af forskellige gamle vogne. Selve stationsbygningen (der ved privatbanens nedlæggelse ligesom alle andre grundmurede bygninger blev solgt fra industristamsporet, red. bem.) står tom og er gået i forfald - ærgerligt!

BRØDLØS trinbræt ligger i km 9,3 kort efter banens passage hen over Østerkær Bæk, og efter yderligere en god kilometer nås TRUE station i landsbyen Svenstrup. Svenstrup var allerede i brug som stationsnavn både i Jylland og på Sjælland, så man valgte at bruge navnet fra landsbyen True lige på den anden side af den førnævnte bæk. ❑

Vester Tørslev station. En jernbane-enthusiast-kliche på dette sted må være »sic transit gloria mundi«!



Tegning fra bogen »Mariagerbanen 50 år, DJK 1977«

I True kan man endnu se rampeanlægget beregnet på læsning af sten og grus til DSB fra de nærliggende stengrave. Sidesporet her anvendes nu også til parkering af gamle vogne; sådan delvist, for sporet bruges også som »krydsningsspor«, når veteranbanegene mødes.

Stationsbygningen er sat flot i stand, og årsagen hertil skal ganske givet findes i, at det nu er en af veteranbanens aktive og hans familie, som har købt den og bor der.

Banen drejer nu nordover og kører igen en anelse op ad bakke, indtil den passerer FJELSTED trinbræt (km 5,4) beliggende over en kilometer fra landsbyen. Herfra går det praktisk taget ned, ned og ned helt til Mariager.

Banen passerer under landevejen mod Hobro og lige forinden ligger trinbrættet LUNDDALEN for enden af - Lunddalen. Resten af vejen ned mod Mariager Fjord kører banen på den ene dalskråning, indtil den drejer mod højre (øst) med Vesterskov op ad bakkerne på sydsiden og fjorden nedenfor på nordsiden. Udsigten er ret flot.

Kort før Mariager passerer man trinbrættet FÆRGEHAGEN, som veteranbanen oprettede ved starten i 1970, men lukkede igen i 1977. Det lå kun 100 m fra det sted, hvor MFVJ i 1937 oprettede trinbrættet BADESTRANDEN (eller CAMPERINGSPLADSEN, som det også blev kaldt). Det lå kun 600 m fra Mariager station, og ingen af dem kan findes mere.

På begge sider af banen ligger her stadig en campingplads, og alle sommergæsterne har et glimrende »varslingsanlæg«, når de skal frem med fotografiapparatet eller videokameraet, i form af en rigtig jernbaneoverskæring midt i det hele.

MARIAGER station er i dag en del af byens rådhus. I den vestlige ende af området har veteranbanen opført ny remise og velfærdslokaler (ibrugtaget henholdsvis 1984 og 86), som de kan være ret stolte af. I de seneste år er spornettet lagt en del om, og der er taget en ny ekspeditionsbygning i brug midt på havnepladsen. Praktisk taget for enden af sporene står så en nu fredet kulkran.

I banens tid var der spor næsten på hele havnen og et godt stykke over på den anden side, men de er allesammen helt væk.

Mariager-Handest Veteranjernbane kører hver søndag hele sommeren og i selve højsæsonen også på andre ugedage. Siden 1988 kører toget til/fra Randers, hvor togene holder lige ud for den nye attraktion »Randers Regnskov« ved forbindelsessporet over til Adtranz (Vognfabrikken Scandia). De tog, jeg så i den forbindelse, så nu temmelig »tynde« ud.

Ellers må jeg dog sige, at jeg er ganske imponeret over, at MHVJ kan køre alle de tog (på en søndag), som de gør med en gruppe af aktive, som ikke tæller flere end omkring 20 mennesker! ❑

Mariager station, - øh, undskyld, rådhus!

Asnæs. Foto: Kenneth Dam

MT til NSJK

Af Jan Hein Hedegaard

Nej, DSB Gods har ikke i et anfald af pludselig gavmildhed overladt Nordsjællands Jernbaneklub et af sine 17 litra MT-Bo' Bo' lokomotiver fra 1958. Der er derimod tale om vel nok et af de sidste eksisterende »relikvier« fra den periode i tyverne, hvor DSB indledte forsøg med dieselelektriske lokomotiver.

I 1926 bestilte DSB 6 stk. Bo' Bo' lokomotiver hos Scandia. Hvert lokomotiv fik en 6-cyl. firetakts Frichs dieselmotor på 230 hk og kraftoverføringen fandt sted ad elektrisk vej. Max. hastigheden var 80 km/t. De fik litra MT.

Desværre opfyldte lokomotiverne ikke de stipulerede krav, men man forsøgte sig så med forbedrede udgaver, der blev litreret hhv. MV og MW. Sidstnævnte leveret af B&W. Ingen af disse lokomotiver svarede til forventningerne, specielt var reparationsudgifterne på MW-typen eksorbitante. Typen blev derfor hurtigt udrangeret.

Også MT-typen blev hurtigt henstillet, men da vognkasser og rammer var særdeles godt og solidt konstrueret ombyggedes de siden, efter at motorer og banemotorer var fjernet, til specialvogne bl.a. til brug for sporvedligeholdelse og sprøjtetog.

En af vognene endte som værkstedsvogn på Odsherredsbanen (OHJ). Den var da blevet udstyret med nyt tag med ovenlysvinduer i lighed med Da-postvognene o.a., ligesom vognen blev fuldisoleret og forsynet med et kraftigt gulv, stærkt nok til at bære ret så tunge værktøjsmaskiner, ikke mindst understøttet af den kraftige lokomotivramme. Et opholdsrum for mandskabet, endda med køjer, og køkken-, toilet- og vaske-faciliteter blev også indrettet i vognen, der blev populær hos folkene. OHJ har siden ombygget andre og mere moderne vogne til værkstedsvogne, så den gamle solide MT-vogn med »CPR-nummeret« 80-869800748/7 blev hensat på Asnæs station, hvor den af og til blev benyttet som frokoststue for OHJ's sporvedligeholdelsessektion. Den var aflåst, men hærværks- og graffitifolk skaffede sig alligevel adgang, så efterhånden fik vognen et lidt forsømt udseende. Bl.a. har »nogen« i høj grad maroderet vognens indre, således er skillevæggen mellem opholdsrum og værkstedslokale brudt ned, nogle ruder smadret etc. - men skaderne er endnu ikke værre end at de kan udbedres.

Vognen blev »fundet« af de folk fra S 740 gruppen, der for tiden søger en »support coach« til S-maskinen. Den gamle teakbeklædte ex-motorvogn vil være velegnet, forudsat at den ombygges til at huse både kul- og vandforsyning, men da den ikke har gennemgående trækstang, ser andre i NSJK en fremtid for vognen som permanent værksteds- og opholdsvogn enten i Rungsted eller i Græsted, eller som et mobilt værksted, som det kunne være interessant at have, hvis og når arbejdet kan indledes på Fredensborg station. Tiden vil vise, hvad der vil ske; foreløbig sætter OHJ's folk vognen i stand til at følge med Jernbaneklubbens særtog hjem til Nordsjælland, når dette snart gæster Odsherredsbanen. ❑

Da R 963 var et smut i Strib

Tekst og foto: Poul Thiesen

Har så stort et lokomotiv som R 963 nogensiden været i Strib – i nyere tid vel at mærke? Næppe, vil de fleste af jernbanens læsere formentlig sige.

Men R 963 *har* været i Strib. Det var i 1971. Forskellige interesseorganisationer – såsom Fredericia og Middelfart turistforening, Strib initiativråd osv. – har lige siden 1968 med jævne mellemrum arrangeret veterantogskørsel fra Fredericia til Middelfart, og videre ad den gamle hovedbane langs Lillebælt til Strib.

F 694 med »påhæng« har gjort turen uendelig mange gange.

Men i 1971, da Strib-borgerne holdt en af de talrige, årlige festivals, var det R 963, som kom på den tur.

En hel lørdag og søndag kørte R 963 mellem Fredericia og Strib. Medens R 963 allerede på det tidspunkt var taget ud af den daglige drift, var der ingen problemer med at mønstre nogle aldrende personvogne. Det var CP-vogne, og dem havde etaten jo mange af endnu i 1971.

Endnu kan jeg erindre den store R-maskine, som langsomt kom skridende hen ad det lille spor mellem Middelfart og Strib. Turen gik i luntetempo, for der var utallige overkørsler. Der blev fløjtet i én uendelighed.

Et par af stederne havde husejerne parkeret deres biler på sporet – i sikker forvisning om, at der ikke kom tog lørdag eller søndag. Togpersonalet måtte ind og stemme dørklokker og toget måtte vente.

Middelfart-Strib-banen var oprindelig en del af den fynske hovedbane. I 1935 da Lillebæltsbroen blev taget i brug, nedlagdes Strib station. Det ene af dobbeltsporene Middelfart-Strib blev taget op. Her anlagdes Strandvejen.

Det andet spor ligger der den dag idag, men anvendes dog ikke længere. ❑

Jernbanenyt - kort fortalt

I DSBs udrangeringsplaner er turen nu også kommet til MZ_{III}-lokomotiverne (1427-1446), noget, man på kort sigt næppe troede muligt. I takt med DSBs stærkt faldende transport af gods og stadigt mindre behov for reelle strækningslokomotiver er man nu nødsaget til at sætte flere driftsklare maskiner på den i forvejen lange liste af udrangerede GM-lokomotiver. Her ses stadig aktive MZ 1438 på Godsringen i København, 26. juni 1997. Foto: Henrik Sørensen.

DSB

Redigeret af Erik B. Jonsen og Jens Ole Christensen

Rullende materiel

Udrangering af GM lokomotiver

Idriftsættelsen af nye togsæt (ER og »Øresundstog«), fortsat elektrificering (Fredericia-Århus i år 2002) og nedskæringer i godstrafikken vil gøre en række ældre diesellokomotiver overflødige indenfor ganske få år. Allerede ved overgang til K97 sommer var omkring otte MZ- og MY-lokomotiver driftsklare men overtallige. Primo juli var MZ 1439 og 1446 samt MY 1131, 1138, 1142 og 1143 hensatte – de i **jernbanen** nr. 2/97, p.68 nævnte MY 1122, 1124 og 1132 blev taget ud af drift 6. april. Sidstnævnte lokomotiv fremførte ikke desto mindre udflugtstoget på Løgstørbanen 3. maj.

Det er sandsynligt, at en betragtelig del af de resterende MY-lokomotiver kommer til at køre et godt stykke tid endnu – enten for DSB gods eller for andre operatører afhængig af fremtidige politiske beslutninger – i betragtning af de investeringer, der er foretaget i miljørenovering, mekaniske reparationer og installation af ATC. Det vil i særlig grad være en fornuftig investering at levetidsforlænge MY 1145-1159 ved et stempeleftersyn samt udskiftning af manøvrestrømsledningerne i apparatskabet, hvilket vil koste ca. en mio. kr. pr. lokomotiv.

MZ-lokomotivernes km-præstationer er faldet støt i de senere år som følge af den ovennævnte indsættelse af togsæt og elektrificering. Det formodes, at samtlige 46 litra MZ af serie I, II og III vil være udrangeret, når elektrificeringen har nået Esbjerg om en syv til ti år. Hidtidige planer har gået på, at serie III lokomotiverne kunne udrangeres ved overgang til K Storebælt 28. september i år, serie I ved Øresundsforbindelsens åbning i år 2000 og serie II, når el-drift til Århus er en realitet (antagelig i år 2002). Når man ikke blot udrangerer efter alder, har det sin årsag i, at serie III maskinerne har en række konstruktionsmæssige svagheder, som serie I og II maskinerne ikke har. Udrangeringsrytmen vil derfor antagelig bestemmes af vognkassens og dieselmotorens tilstand, timeforbrug til hidtidige reparationer og forfaldstidspunkt til næste store eftersyn.

ML/FL renovering

En kraftig »ansigtsløftning« af *Lille Nords* materiel (7 ML/5 FL) er indledt på HFHJs værksteder i Hundested. De første to moderniserede vogne afleveredes i maj, og de resterende ti vogne følger i en takt af en vogn hver fjerde-femte uge, således at programmet er afsluttet ved årsskiftet.

Vognkasserne bliver rustbehandlet og lakeret i S-togs farve med påskrift på siden: *Lille Nord* (foruden DSB). Indvendig er ændringerne særdeles iøjnefaldende, idet de før lidt dystre farver er udskiftet med blå, turkis og grå - i lighed med opfriskningen af 3. generations S-togene. Af de gamle sofaer er der kun benene tilbage, idet de nypolstrede sæder og rygge er betrukket med de ovennævnte farver. Der er også opsat gardiner, der i farver matcher stolene. Kupeernes vægge har fået en foliebeklædning i de nævnte farver, der er kommet ny gulvbelægning på endeperronerne, og de udvendige døre er blev malet på indersiden.

Førerrummene er ligeledes moderniseret med farver på vægge og gardiner, der er monteret ny kørekontroller og en halogenlampe til instrumentbordet, samtidig med at en ny type stol til lokomtivføreren er under afprøvning. Hvis den godkendes, vil stoletypen blive monteret i alle førerrum.

Den gennemgribende renovering koster fem mio. kr. for alle 12 vogne. I de nærmeste år skal bruges yderligere fem mio. kr. på motorteknisk renovering. Vognparken er herefter levetidsforlænget til i hvert fald år 2010.

Øresundstog

Trafikministeriet har på vegne af DSB fremsendt et aktstykke til Finansudvalget for at få dettes tilslutning til, at DSB kan indgå

kontrakt om levering af 17 togsæt til brug på Øresundsforbindelsen. Behovet for anskaffelse af Øresundstog tager sit udgangspunkt i loven om den faste Øresundsforbindelse samt regeringsaftalen mellem den danske og svenske regering fra 1991.

I forbindelse med ibrugtagningen af Øresundsforbindelsen i slutningen af år 2000 har DSB (og SJ) længe forberedt indsættelse af et antal togsæt med tosystemteknologi som led i skabelsen af et miljøtilpasset kollektivt trafiksystem i Øresundsregionen. Togene skal kunne anvende såvel danske som svenske systemer vedrørende strømforsyning, sikkerhed og kommunikation.

Der er fastlagt en trafikeringsmodel med tre regionale tog pr. time. Denne model forventes at resultere i 2,6 mio. regionale Øresundsrejser pr. år. I løbet af den første femårs periode forventes efterspørgslen at stige til 4,8 mio. regionale Øresundsrejser pr. år.

Den ønskede 20-minutters drift over forbindelsen (uden togskifte) forudsætter, at Øresundstogene integreres med regionaltogssystemet på Kystbanen. Det vil være en kommerciel fordel på grund af det store passagerpotentiale på stationerne Østerport og Nørreport, der får direkte forbindelse med Malmö, men integrationen er også en nødvendighed for at kunne opnå mere end én forbindelse pr. time mellem Malmö og København. Det skyldes kapacitetsforholdene på Københavns Hovedbanegård, der ikke gør det muligt at vende tog i myldretiderne på stationen på grund af uhensigtsmæssige sporforhold og for lille perronsporkapacitet. Det er derfor nødvendigt at videreføre tog til Østerport, men da driften i »røret« mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport maksimalt kan udvides med ét tog pr. time i myldretiderne, er det nødvendigt at lade de Øresundstog, der videreføres fra Hovedbanegården, erstatte ordinære Kystbanetog og fortsætte til Helsingør. Ved at integrere togene med Kystbanens grundsystem tages det nødvendige hensyn til de kapacitetsmæssige begrænsninger og trafikale krav til robusthed i køreplanen.

Ud af de 17 danske togsæt vil ca. 12 sæt blive anvendt i regionaltrafikken på Kystbanen, medens kapacitet svarende til de resterende fem vil være beskæftiget på selve Øresundsbanen. Derfor skal investeringen på dansk side ikke alene betragtes som en investering i tog til trafikering af Øresundsforbindelsen, men også en investering, der erstatter brugen af ældre (rødt) regionaltogsmateriel og dermed træder i stedet for nyinvestering i andre Re-tog, fx ER-togsæt.

På svensk side integreres trafikken til Helsingborg, medens yderligere integration afventer etablering af Citytunnelen i Malmö i 2005, hvorved Malmö C ændres fra rebroussements- til gennemkørselsstation. På strækningen mellem København og Malmö (selve Øresundsbanen) vil materielanvendelsen søges tilstræbt ligeligt fordelt mellem Sverige og Danmark, således at begge parter anvender fem togsæt alene til trafikering af strækningen Østerport-Malmö. DSB og Malmöhus Län har forberedt en driftsaftale, der betyder, at indtægter såvel som kapital- og driftsomkostninger for trafikering af selve Øresundsforbindelsen deles ligeligt mellem parterne.

SJ påregner i øvrigt at køre syv dobbeltture pr. dag mellem Stockholm og København og fem dobbeltture pr. dag mellem Göteborg og København med X 2000-togsæt. Denne drift financieres fuldt ud af SJ - også vest for bromidten. Det samme vil være tilfældet med lenstrafikselskabernes seks dobbeltture pr. dag mellem Karlskrona og København med *Kustpilen*, medens til gengæld DSB InterCity skal stå for financieringen af de planlagte op til seks dobbeltture pr. dag med IC3-tog mellem København og Ystad i forbindelse med en ny hurtigfærge til Rønne.

I forbindelse med anskaffelse af den ny materieltype bliver det nødvendigt at udvide værkstedskapaciteten på Helgoland (p.t. basisværksted for ER-togsættene). I beregning af kapitalomkostninger er der taget højde for, at værkstedskapaciteten udover 17 danske og 10 svenske Øresundtogsæt også kan rumme en optionsudnyttelse af en samlet levering på op til 45 togsæt. Det påregnes, at værkstedet skal betjene såvel danske som svenske togsæt. Anskaffelsen af den ny materieltype vil tillige kræve udvidelse af eksisterende klargøringsfaciliteter.

Anskaffelsen af Øresundstogsættene sker i et tæt samarbejde mellem DSB og SJ. Det, at materiellet skal befare strækninger i to lande, medfører, at en række af de tekniske systemer skal gives dobbeltfunktion (strømsystemer, ATC, havarilog og togradio). Det skal sikres, at materiellet for de tekniske systemers vedkommende, herunder skift mellem dobbeltsystemer, kan testes, således at den kommercielle drift kan indledes uden problemer for introduktionsfasen. Teknologien for skift mellem forskellige strømsystemer er kendt. For ATC, som er det mest komplicerede, gælder, at løsningsprincippet er beskrevet, og at der er gennemført udbud på den egentlige udviklingsopgave samt på leveringen af de mobile enheder. Togradioen og mobile enheder hertil til anvendelse på Kyst-til-Kyst forbindelsen og på de svenske strækninger skal udvikles. DSB og SJ følger i fælleskab udviklingen af de nødvendige systemer til skift mellem dansk og svensk togradio. I kontrakten vil der blive taget højde for, at leverandøren skal levere et fuldt afprøvet tog, og det er et ufravigelig krav i kontraktmæssig henseende, at kravet om »elektrisk sameksistens« mellem de to landes nuværende og kommende rullende elektriske materiel opfyldes.

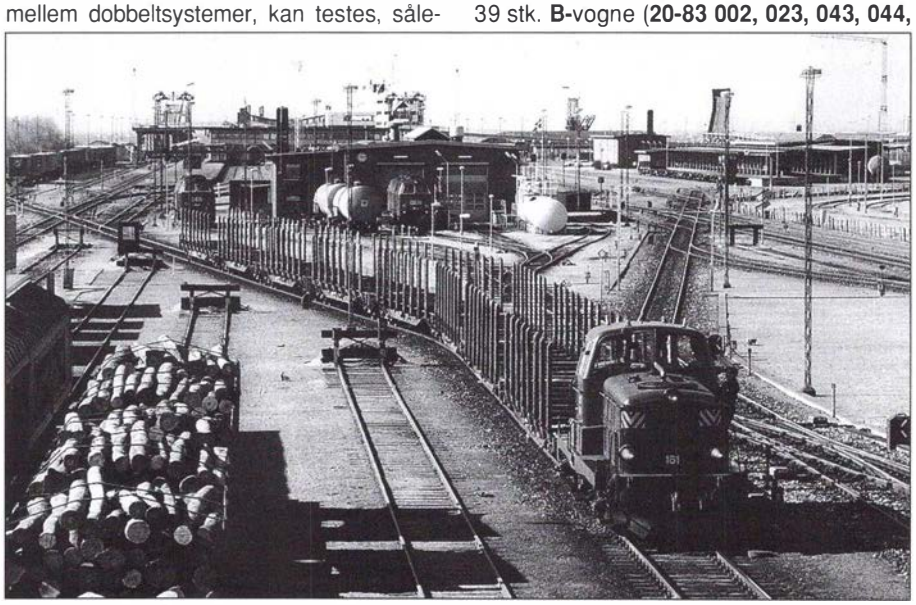
Togleverancen har været udbudt i EU-licitation i 1996 som fælles udbud DSB/SJ om leverance om 17+4 Øresundstogsæt med option på op til 24 yderligere togsæt. Der er modtaget to tilbud, og skønnet ud herfra vil prisen for DSBs 17 togsæt være 1.218 mio. kr. Hertil kommer udvikling af »to-system« ATC: 19 mio. kr. (den danske andel), strækningsradio: 3 mio. kr. (den danske andel), værkstedsfaciliteter: 62 mio. kr. samt klargøringsfaciliter mv.: 25 mio. kr.

For at sikre leverance af første togsæt primo år 2000 af hensyn til nødvendig trafikal afprøvning samt leverance af de resterende togsæt inden ultimo år 2000 forudsættes det, at kontrakt kan indgås medio 1997.

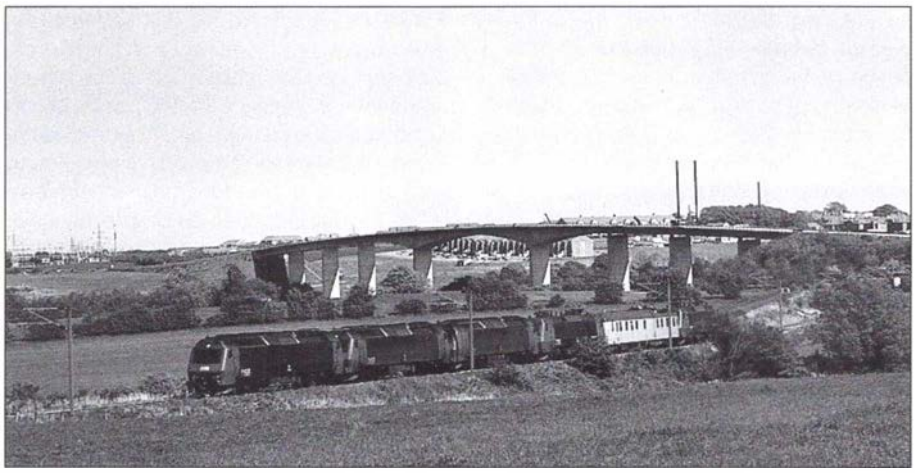
Pass 2000

Reduktionen af den traditionelle vognpark fortsætter, jf. **jernbanen**, nr. 2/ 97, p. 69.

I perioden frem til 12. august er der udrangeret følgende 93 personvogne:
1 stk. **ADns**-vogn (**80-74 506**),
39 stk. **B**-vogne (**20-83 002, 023, 043, 044,**



Et billede, der fortæller historie. Med Storebæltsforbindelsens ibrugtagelse i juni blev det også begyndelsen på et endeligt farvel til MT-lokomotiverne i daglig rangertjeneste. Her ses MT 161, da der stadig var masser af aktivitet for de aldrende lokomotiver i Rødby F, 28. marts 1997. Foto: Allan Støvring-Nielsen



Føste el-fremførte tog på Sønderborgbanen var 24. maj 1997, da dette massive opbud af lokomotiver gæstede banen. Her ses EA 3013+målevogn 60 86 99-92 001-3+EA 3009+ME 1529+ME 1514+ME 1509 kort før Sønderborg med et af de mange måletog. Foto: Jens Naundrup-Jensen.

051, 055, 057-059, 061, 069, 075, 077, 078, 083, 089, 093, 100, 104, 111, 113, 115, 132, 153, 514, 535, 537, 539 og 29-76 307,309, 312, 316, 319, 320, 322-326),
2 stk. **B**-vogne (RIC) (**20-80 330, 332**),
6 stk. **B-t**-vogne (**29-76 157, 158, 161-163,179**),
5 stk. **Bab**-vogne (**29-70 004** og **29-76 011, 013, 016, 019**),
2 stk. **Bn-x**-vogne (**20-84 745, 746** – 746 solgt til GM-gruppen Danmark),
4 stk. **BDan**-vogne (**82-76 600, 601, 611, 612**),
7 stk. **BDn**-vogne (**82-76 703, 710, 714, 721** (overdraget til Jernbanemuseet), **734, 736, 739**),
17 stk. **Bcm-/-o**-vogne (**51-40 400-412, 414, 415, 422, 428** - 414 reserveret Jernbanemuseet; ti vogne har været udlejet til SJ til brug i chartertog i perioden 25. juli til 12. august (!),
10 stk. **WLABr**-vogne (**75-72 021, 064, 067, 069, 076, 077, 081, 094, 095, 098** - solgt til jernbaneoperatør i Storbritannien).
Fra Nederlandse Spoorwegen er modtaget retur efter ophør af lejemål (1. juni) 5 stk. sovevogne: **WLABmh** (**71-30 801, 805, 807, 818, 819** - 819 er reserveret Jernbanemuseet, de øvrige er hensat, medens DSB International overvejer, om de kan anvendes til chartertog).

WLABm 75-70 460, 461 er udbudt til salg.

Personvognsmateriellet fordelte sig pr. 12. august 1996 med flg. stykantal pr. litra:

Siddevogne (334)		Bab	7	**Sovevogne** (7)	
ABns	27	Bk-x	2	WLABm (RIC)	2
		Bn-o	117	WLABmh (RIC)	5
ADns	8	Bn/Bn-v	100		
ADns-e	22			**Specialvogne** (4)	
		BDan	7	S (RIC)	1
B (RIC)	8	BDdk (RIC)	2	WRD (RIC)	2
B-t	26			ECO	1
Ba	2	**Liggevogne** (7)			
Ba-x	6	Bc (RIC)	7		

For vogne i den ovenstående liste er udrangering planlagt således: 8 stk. litra ADns og 8 stk. Bn-o senest 1. februar 1998, bl.a. i forbindelse med indsættelse af MR-togsæt på »Lille Syd« (Roskilde-Køge-Næstved), 8 stk. litra B (RIC) efter ophør af kørsel med »Nord-West-Express« pr. 1. september (seks vogne i løb København-Amsterdam og v.v. samt to i reserve), 26 stk. litra B-t pr. 28. september (17 stk. henstilles med henblik på ombygning til kørsel i chartertog (ligge- og servicevogne) samt de resterende litra Ba, Ba-x, Bab, Bk-x og BDan pr. 28. september. Det hensatte materiel - der er solgt hhv. udbudt til salg - placeres i hovedsagen på Gedser, Rødby Færge, Holbæk, Århus og Frederikshavn stationer. Der er endvidere på diverse stationer hensat vogne, der er reserveret for Danmarks Færgemuseum og jernbaneklubber.

Pyromanbrand i S-tog

Tidligt om morgenen søndag den 29. juni (dagen for den »store lokomotivparade« på København Hovedbanegård (!)) opstod der kraftig brand i et antal S-togsvogne, der var hensat i opstillingssporene 115-118 langs Ingerslevsgade mellem Hovedbanegårdens perronspor (Tietgensbro) og Dybbølsbro.

Det lykkedes Københavns Brandvæsen at slukke branden forholdsvis hurtigt, men resultatet af hvad politiet anser for en påsat brand, var en reduktion af S-togsvognparken på to motorvogne og én styrevogn. **MM 7701** er totalt udbrændt, **MM 7772** er 2/3 udbrændt og **FS 7149**, der formentlig er arnestedet for branden, er totalt udbrændt (m/ »hængebug«), **MM 7620-FS 7230** har skader på front og frontruder, og **MM 7776** har skader på side og ruder (på »brandsiden«).

Opad på planen er Tietgensbro og nedad Dybbølsbro.

Spor 118	Spor 117	Spor 116	Spor 115
7219			
7719	7114		
7137	7614		
7637	7152		
7004	7652	7272	7276
7504	7120	8512	8516
7201	*7620*	8012	8016
7701	**7149**	**7772**	*7776*
	7649	*7230*	
		7730	

Skitsen viser, hvordan de skadede (kursiv) og ødelagte (fed) S-togsvogne stod.

Drift og administration

Højhastighedstog

Åbningen af de faste forbindelser skaber nye muligheder for samarbejde mellem DSB, SJ og DB om attraktive internationale forbindelser. Samtidig bliver det muligt at integrere svenske og tyske tog i de kommende danske højhastighedssystemer.

Planerne for et samarbejde – som blev præsenteret i forbindelse med højhastighedstog-udstillingen i København, 23.-25. maj - omfatter for vor sydlige nabos vedkommende kørsel mellem Hamburg og København med indsættelse af DBs 3. generations højhastighedstog, som er under konstruktion og vil være klar til indsættelse i 1999. De tyske højhastighedstog vil komme til at indgå i det danske InterCity- og InterCityLyn-system, der betjener Fyn og Sønderjylland.

På tilsvarende vis drøfter DSB med SJ mulighederne for, at de X 2000-tog, der ankommer til København fra Stockholm og Göteborg (og muligvis Oslo), kan indgå i det danske InterCityLyn-system. Det kan enten ske ved at lade enkelte tog fortsætte til Odense og Kolding eller i et samarbejde mellem alle tre baner ved at videreføre enkelte X 2000-tog til Hamburg.

For DSBs danske kunder vil samarbejdet ikke blot give en forbedring af de indenlandske forbindelser, det vil også give en forbedring af internationale forbindelser med en øget frevens ved anvendelse af de mest moderne tog, der kører i Europa. Hyppigere og hurtigere forbindelser til Hamburg giver mulighed for flere forbindelser i alle retning samtidig med sammenbindingen til det svenske højhastighedstognet.

*

Når K97 vinterkøreplanen træder i kraft, den 28. september, indskrænkes den internationale trafik over grænsen Padborg/Flensburg sig til, når der ses bort fra de to sove- og liggevognsforbindelser, fire gennemgående tog Hannover-Fredericia, med hvilke, der ved omstigning i Fredericia, er forbindelse mellem København og Flensburg. DSB InterCity overvejer fra K98 sommer at genindføre direkte IC-tog (med MF-togsæt) København-Flensburg mod samtidig at udtynde den måske noget overdimensionerede to-timers drift (m/ER-togsæt) Østerport-Sønderborg. Den direkte kørsel med MF-tog til Flensburg ophørte i 1996 på grund af DBs krav om Indusi. Det vil ikke længere være et problem, idet de tre i ordre værende MF-togsæt (nr. 90-92) leveres med Indusi og tysk togradio, og de senest leverede (sæt 86-89) er forberedt for installation af det nævnte udstyr.

Lolland-Falster og IC3

Som et led i bestræbelserne på at forbedre togforbindelserne mellem Lolland-Falster og København anskaffes der yderligere tre MF-togsæt (sæt 90-92), som ventes indsat fra K98 vinter (og det behøver, jf. ovenstående, ikke specifikt være de nævnte sæt).

Anskaffelsen af togene blev stillet i udsigt af trafikministeren, da han i maj besøgte Lolland-Falster. Der er skrevet kontrakt med Adtranz i Randers om ordren, der er på 110 mio. kr. Byggetiden bliver på omkring 11 måneder.

DSB, Storstrøms Trafikselskab og Lollandsbanen har nedsat en gruppe, der vil se på, hvilke løb togsættene skal indsættes i, så de blive til mest nytte for pendlere og øvrige kunder. Resultatet vil foreligge til en trafikkonference i september.

I K97 sommer er der to forbindelser med IC3-tog om morgenen fra Nykøbing Fl. til København: RØ 4210 (tre togsæt) og RØ 4218 (fire togsæt, hvoraf det ene udgår fra Nakskov). Returløbene om aftenen foregår i togene 2277, 2291 og 2293. Forbindelserne med IC3-tog vil blive opretholdt også efter den store køreplansændring pr. 28. september, dog uden det gennemgående togsæt fra Lollandsbanen.

1996 års regnskab

DSBs samlede regnskabsresultat for '96 viser tendenser til, at virksomheden arbejder sig i den rigtige retning. Resultatet var et minus på 27 mio. kr. mod et minus på 131 mio. kr. i '95, men resultatet er alligevel tilfredsstillende på baggrund af det dystre billede, der tegnede sig ved halvårsregnskabet.

DSB fik ikke den forventede stigning i passager- og godstrafikken. Passagertallet faldt en smule i 1996 til i alt 144,3 mio. rejser mod 145,4 mio. rejser i 1995. Passagervirksomheden fik dermed ikke den forventede tilgang af kunder og overskred budgettet med ca. 75 mio. kr. Problemerne i DSB gods, hvor omkostningerne ikke faldt i takt med de faldende indtægter, kostede 100 mio. kr. i budgetoverskridelse.

Årsregnskabet viser også, at fra september 1996 til marts 1997, hvor der blev indført ansættelsesstop, er antal ansatte (medarbejdere i Banestyrelsen fratrukket) faldet med 560 såkaldte årsværk svarende til godt 1.100 årsværk på årsbasis. (Et årsværk er det antal arbejdstimer, der svarer til fuldtidsarbejde for en person i et helt år).

Nye direktører

Et fjerde medlem af direktionen fra 1. september bliver viceadministrende direktør *Keld Sengeløv*, 44 år. Han kommer fra en stilling som projektdirektør i Tele Danmark, men er i øvrigt kendt i erhvervslivet som administrerende direktør for støvsugerproducenten Nilfisk, et selskab i NKT-koncernen.

Samtidig har DSBs bestyrelse fastansat tidl. forretningsdirektør *Hans Winther* som godsdirektør, en stilling som han har fungeret i, siden virksomheden tog afsked med Bruno Wigandt, jf. **jernbanen**, nr. 2/97, p. 73.

Takstnedsættelse

5. maj indgik regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten et forlig, der bl.a. indebærer, at taksterne i den kollektive trafik skal nedsættes med ca. 10 %. Trafikministeriet og bl.a. Amtrådsforeningen har efterfølgende uddybet forliget, så det forudsættes, at takstnedsættelsen primært kommer de jævnlige brugere af den kollektive trafik (pendler- og klippekort) til gode, og at prisreguleringen rykkes frem fra 1. januar '98 til 28. september '97, sammenfaldende med at »Tog&Bus takstsamarbejdet« sættes i værk.

Graffitiovervågning

Klargøring DSB S-tog har yderligere intensiveret overvågningen af udvendig graffiti på S-togsmateriel. Med et såkaldt graffitikatalog sker der nu en mere konsekvent styring af de tog, der tages ud for graffitiafrensning. I kataloget, der er til brug for især køremænd og materielstyringen, beskrives blandt andet, hvordan der skal reageres på forskellige grader af bemaling på materiellet. Der skelnes mellem tre typer af bemaling: Ved mindre omfattende graffiti fortsætter toget i drift og afventer afrensning til næste normale værkstedseftersyn. Er bemalingen mere omfattende, skal toget tages ud for afrensning inden 72 timer. I grelle tilfælde tages toget ud af drift omgående. Tager materielstyringen den beslutning, skal den godkendes af S-togschefen eller produktionschefen, da den i yderste konsekvens kan betyde aflysning af tog.

Person- og godstrafik er nu en realitet under og over Storebælt. Foreløbig viser prognoser, at flere passagerer end ventet tager toget. Her er EA 3013 fanget med et godstog ved Nyborg ny station kort inden forbindelsens åbning for persontrafik. Foto: Jakob Stilling.

To nye stationer

Samtidig med Storebæltsforbindelsen indviedes de to nye stationer i Korsør og Nyborg. De fremtræder i en særegen stil sammenlignet med andre DSB stationer. Det skyldes, at arkitekterne bag de to stationer - Krohn og Hartvig Rasmussen i Korsør og Friis & Moltke i Nyborg - har fået frie hænder ved fastlæggelsen af den arkitektoniske udformning.

Opførelsen af de to stationer og etablering af perronanlæg og forpladser beløber sig til 95 mio. kr., heraf de 50 mio. kr. til den fynske station.

Stationsbygningen i Nyborg er på 1.300 kvadratmeter mod 1.000 i Korsør, da der også skulle skaffes lokaler til Salgsdistrikt Fyn under DSB regionaltog. En nyhed er, at både billetsalg og kiosk på de to stationer betjenes af DSB medarbejdere. Det omvendte forhold, hvor medarbejdere fra DSB restauranter og kiosker står for billetsalget, har været praktiseret i en årrække.

Museumsudbygning

Mod forventning lykkedes det ikke at få realiseret første fase af udbygningen af Jernbanemuseet i Odense til 150 års jubilæet for jernbaner i Danmark. Det skyldes, at DSB busser a/s stadig bruger museets kommende indgangsbygning og del af forpladsen. Byggearbejderne vil tidligst kunne sættes i gang til efteråret, og det betyder, at museet endnu en sommersæson har måttet leve med en forplads i byggerod og en halvfærdig minitogbane.

Der er også opstået problemer for udbygningen mod vest, idet Odense Kommunes byplanafdeling har ændret opfattelse med hensyn til mulighederne for anvendelse af arealerne. En forbindelse for gående og cyklister mellem rutebilholdepladsen og havnen henover de fire spor til museet er prioriteret højere end udbygningen af museet. Hvis det ikke lykkes at få afdelingen til at ændre opfattelse, må man opgive at køre veterantog direkte fra museet. Desuden bliver mulighederne for udendørsaktiviteter stærkt begrænset.

Banestyrelsen

Jernbanens hovednet

Trafikministeriets Baneplanudvalg, der er sammensat af repræsentanter fra Trafikmi-

nisteriet, DSB og Banestyrelsen, har i april udsendt en plan for modernisering af det danske jernbanenet. Både opgraderinger og nybygninger af baneanlæg (14 projekter) skal være med til at forbedre den kollektive trafik på skinner i løbet af den næste halve snes år. Projekternes gennemførelse vil betyde kortere strækninger, højere hastigheder og dermed kortere rejsetid samt forbedret kørselskomfort - samt større kapacitet, så der kan køre flere tog.

Rapporten *Modernisering af jernbanens hovednet* koster 60,- kr. inkl. moms og kan købes i boghandelen eller direkte hos *Statens Information, Nørre Farimagsgade 65, Postboks 1103, København K.* - tlf. 33 37 92 28.

Projekt 180 km/h.

Vinterkøreplanen - K97 vinter - baserer sig på, at visse tog kan køre med en tophastighed på 180 km/h på de egnede dele af strækningerne mellem København, Århus, Esbjerg og Padborg. Derfor arbejdes der p. t. på højtryk med de justeringer af infrastrukturen, som hastighedsforøgelsen af sikkerhedsmæssige grunde kræver.

Den højere hastighed betyder, at ikke blot sporskifterne skal have monteret kraftigere drev med udvendig lås, men også ATC-systemets baliser skal kodes om. I en tilsvarende notits i **jernbanen**, nr. 3/97, p. 103 rettes datoen 1. juni til »28. september«.

Trafikcentral S-bane

Den nye Trafikcentral S-bane (i projekteringsfasen kendt som DIC-S (Drifts- og informationscentral S-tog)), der er placeret i det store kontorhus på Kalvebod Brygge, forventes ibrugtaget i løbet af 1998. I forbindelse hermed udvides fjenstyringsområdet til også at omfatte Nordbanen mellem Hellerup og Hillerød og i forbindelse med bygningen af 2. sporet mellem Ballerup og Frederikssund også denne strækning. Herefter er det kun Ydre Bybane (Hellerup-Vanløse-Frederiksberg), der er uden fjernstyring.

I det store lokale, der rummer centralen, indrettes betjeningspladser til trafikledelse, trafikstyring og passagerinformation. Betjeningsudstyret baseres på tre farvemonitorer, tastatur og mus ved hver betjeningsplads. Der indrettes en stor mosaik-oversigtstavle, de viser hele S-banens trafik. I tavlen sidder 10.000 lysdioder. Fjernstyringssystemet leveres af Adtranz Signal A/S.

Fjernstyringsanlægget for strækningen Hellerup-Hillerød, omtalt i **jernbanen**, nr. 2/97, p. 74, er af midlertidig karakter og tages i øvrigt først i brug medio september.

Øresundsbanen

Det skrider fremad på Amager. Primo juli stod omkring 80 pct. af A/S Øresundsforbindelsens arbejde med den 18 km lange dobbeltsporede og elektrificerede jernbane (og den 9 km lange motorvej) fra Vestamager til Kastrup færdigt. I august 1998 kører de første plantog på strækningen - motorvejen åbner den 27. september i år.

På den nye Tårnby station står bygningen parat. Stationen ligger i bycentret i den vestlige del af den 700 m lange overdækning. Her er næste skridt montering af sikringsanlæg, signaler og belysning samt den egentlige indretning af stationen med skilte, bænke osv.

Sporlægningen frem til Kastrup vil være afsluttet i løbet af efteråret, og hele køreledningsanlægget vil være etableret inden slutningen af året, således at den omfattende systemafprøvning af anlægget kan indledes 2. januar 1998. Driftsmæssig afprøvning af de nye strækninger København H./Vigerslev-Kalvebod-Kastrup indledes 1. april 1998.

Arbejdet med den 320 m lange station, der navngives *Københavns Lufthavn Kastrup*, er midtvejs. Hovedparten af betonarbejdet er færdigt, og murere, malere og elektrikere vurderer nu sammen med arkitekterne, om vægfliser, farver og lys passer sammen. Hele området er i øvrigt stærkt præget af byggeaktiviterne, bl.a. af bygningen af den ny stationsterminal, som Københavns Lufthavne A/S har ansvaret for.

Postcenter Brøndby

Servicedivisionen under Banestyrelsen vandt den afholdte licitation om sporarbejder på 3,2 km spor mellem Glostrup station og den ny postterminal ved Priorparken i Brøndby (tidligere NKT-bygninger). Der var yderligere to tilbudsgivere, nemlig BANVERKET Industridivisionen og det danske entreprenørfirma Petri & Haugsted, men Servicedivisionens tilbud var ca. 2 mio. kr. billigere end de andres. Sporet skal være klar til ibrugtagning i begyndelsen af oktober i år.

Sikringsanlæg m.v.

Kilometreringen mellem Nyborg og Fredericia/Taulov ændredes pr. 1. juni 1997 således, at gennemgående kilometrering udgående fra København H. er etableret ved ændring af samtlige »kilometermærker« (signal nr. 17.9) på den førstnævnte strækning. Eksempler: Nyborg (gl.) station lå i km 0,0, nu (ny station) i km 131,6 - Odense før i km 29,0, nu i km 160,3 - Middelfart før i km 79,1, nu i km 210,4 - Fredericia før i km 89,3, nu i km 220,6.

*

Strækningen Svenstrup Sjælland-Gammel Korsør (stationsforkortelse: Køgl) nedlagdes den 29. juni, hvor togdrift på strækningen indstilledes. I praksis har kørsel på strækningen kun kunnet ske som ekstratog (SR §55) eller som arbejdskøretøj (SR §71). Betjeningen af kommandoposten på Korsør (gl.) station ophørte den 3. juni kl.14, sikringsanlægget var strømforsynet indtil den 9. juni, hvor stationen ændrede status fra togfølgestation til anlægsspor. Demontering af køreledningsanlægget på strækningen indledtes den 4. juni. Svenstrup Sjælland nedlagdes som togfølgestation (signalerne annulleredes) den 29. juni.

*

Linieblok (signalblok) mellem Sønderborg og Tinglev blev taget i brug den 20. maj Samtidig ophørte den radiostyrede trafikafvikling på strækningen, der nu fjernstyres fra RFC Fredericia. Samme dato blev der sat spænding på køreledningsanlægget. Strækningshastigheden blev sat op fra 75 km/h til 100 km/h med virkning fra 1. juni. Det »ny« sikringsanlæg i Gråsten er af DSB type 1954, jf. **jernbanen**, nr. 3/97, p. 102.

30. maj nedlagdes på Flintholm station sporene 1 (den sydlige enkeltsporede forbindelse mellem Godsforbindelsesbanen og strækningen mod Frederiksberg) samt 4 og 5 (den nordlige dobbeltsporede forbindelse mellem Ydre Bybane og strækningen mod Frederiksberg), da der ikke længere er behov for at kunne køre fra Vigerslev eller Lersøen til Frederiksberg. Samtidig fjernedes en række af de karakteristiske signal-(billed)er for Flintholm stationskomplekset, bl.a. ved Grøndal og Lindevang trinbrætter.

Ejere af John Poulsens fortræffelige bøger: »Københavns banegårde« (1986) og »Byens Baner« (1997) bør gøre et notat (»hvornår var det nu, det var«) i disse om nedlæggelsen af de to specielle »godsforbindelsesbaner«.

*

Efter ibrugtagningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt skifter alle DanLink-tog mellem Østerport og Padborg og v. v. traktion fra diesel til el (og omvendt) på Københavns Godsbanegård. Det hidtidige meget enkle sikringsanlæg på banegården kunne ikke håndtere den situation, hvor der er behov for at kunne tage tog ind for senere at lade det afgå fra det samme spor. Derfor har det været nødvendigt at opgradere sikringsanlægget ved etablering af to nye indkørselstogveje og otte nye udkørselstogveje (med tilhørende PU-signaler). Det ændrede sikringsanlæg blev taget i brug 2. juni.

De to sidespor på fri bane, de såkaldte **Station 56** og **68** på strækningen Københavns Godsbanegård-Vigerslev blev aflyst den 12. februar 1997 og sporforbindelserne afbrudt. ❑

Tips for fotografen

Af Henrik Sørensen

I dette nummer sættes udelukkende fokus på MY benyttelsen rundt i landet. Der er ikke mange tilbage, men få tog trækkes dog stadig af de aldrende lokomotiver. Nedenfor er oplistet benyttelsen af MY, med hovedvægten lagt på tog der fremføres i dagslys. Der er derfor ikke tale om en total oversigt, men snarere et »tips for fotografen«. Vær opmærksom på at de angivne køretider bør tages med et vist forbehold, da godstogene kan ligge både før og efter den i køreplanen angivne tid.

MY i øst vil forsvinde fra K97v 28. september 1997, og det er dermed kun ca. en måned, MY-løbene gælder. Så fat kameraet – mens de endnu er her.

God jagt ! ❑

Foto: Jens Naundrup-Jensen

MY-benyttelse i ØST

Nordvestbanen

9521	Gb-Kb	03.23 - 05.14	Man-fre
9542	Kb-Hk	08.52 - 10.50	Man-fre
9561	Hk-Kb	12.28 - 14.20	Man-fre
9586	Kb-Gb	18.38 - 20.39	Man-fre

Lille Syd

9431	Gl-Kj	07.17 - 09.27	Man-fre
9440	Kj-Gl	09.57 - 10.59	Man-fre

Godsbanegården-Glostrup

9170	Gl-Gb	19.24 - 19.37	Man-fre
9191	Gb-Gl	21.15 - 21.29	Fre
9193	Gb-Gl	22.18 - 22.32	Man-fre
9194	Gl-Gb	23.37 - 23.47	Fre

Sydbanen

9233	Gb-Vo	04.25 - 06.54	Man-fre
9234	Vo-Næ	08.01 - 08.23	Man-fre
9292	Næ-Gb	19.28 - 20.59	Man-fre
9221	Gb-Næ	08.23 - 09.34	Lør-søn
9252	Næ-Gb	13.28 - 15.26	Lør
9254	Næ-Gb	13.28 - 14.42	Søn

Slagelse-Høng

9113	Gb-Øn	03.48 - 08.49	Man-fre
9136	Øn-Gb	09.34 - 12.21	Man-fre

MY-benyttelse i VEST

Grenå-banen

7824	Ar-Gr	08.21 - 10.14	Man-fre
7859	Gr-Ar	14.30 - 16.21	Man-fre

Århus-Frederikshavn

7915	Ab-Fh	04.24 - 05.57	Man-lør
7913	År-Rd	04.30 - 05.14	Man-fre
7911	Ab-Hj	06.17 - 07.05	Man-fre
7912	Hj-Ab	11.30 - 13.16	Man-fre
7940	Ab-Og	14.40 - 14.45	Man-fre
7926	Rd-År	15.11 - 15.54	Man-fre
7941	Og-Ab	15.35 - 15.41	Man-fre
7970	Fh-Ab	16.08 - 18.20	Man-fre
42513	År-Pa	19.53 - 00.52	Man-fre 1)
7983	År-Ab	20.35 - 22.30	Man-tors
7609	Ab-Kd	22.39 - 03.05	Man-fre

Randers-Struer

815	Rd-Bj	09.12 - 09.45	Man-fre
7923	Bj-Rd	10.13 - 11.16	Man-fre

Struer-Fredericia

7782	Str-Hr	20.38 - 21.27	Man-fre
7596	Hr-Fa	22.06 - 23.18	Man-fre
7505	Fa-Hr	23.14 - 00.34	Man-lør

Fredericia-Århus

7410	År-Hx	05.36 - 05.58	Tirs-fre
7415	Hx-År	06.11 - 07.28	Tirs-fre
7436	Hs-Vj	10.08 - 11.29	Man-fre
7448	År-Hs	11.00 - 12.48	Man-fre
7462	Hs-Fa	16.10 - 17.00	Man-fre
7468	År-Hx	17.01 - 17.17	Man-fre
7476	Vj-Fa	17.19 - 17.45	Man-fre
7475	Hx-År	17.42 - 19.08	Man-fre
7407	Fa-År	23.17 - 00.30	Man-lør

Fredericia-Padborg

7326	Fa-Oj	04.07 - 07.50	Tirs-fre
7326	Fa-Vm	04.07 - 05.18	Fre
7315	Vm-Fa	07.17 - 07.56	Fre
47001	Oj-Had	08.50 - 09.20	Tirs-tors
47002	Had-Oj	11.10 - 11.30	Tirs-tors
7371	Oj-Fa	14.33 - 15.27	Tirs-tors
7685	Fa-Tl	20.03 - 20.10	Man-fre
7390	Fa-Kd	21.50 - 23.01	Man-fre
7687	Tl-Kd	21.53 - 22.07	Man-fre

Padborg-Rødekro-Aabenraa

7325	Pa-Rq	05.45 - 07.42	Man-fre
57001	Rq-Åa	08.18 - 08.30	Man-fre
57002	Åa-Rq	09.15 - 09.30	Man-fre
7338	Rq-Pa	10.33 - 12.15	Man-fre
7379	Pa-Fa	17.23 - 18.48	Man-fre 2)

Anm.: 1) Fremføres af MZ+MY tirs-tors.
2) Fremføres af MZ+MY man-fre.

Forkortelser

Gb	Godsbanegården Kbh.	**Kb**	Kalundborg
Hk	Holbæk	**Gl**	Glostrup
Kj	Køge	**Vo**	Vordingborg
Næ	Næstved	**Øn**	Høng
Ar	Århus H	**Gr**	Grenå
År	Århus Gb.	**Pa**	Padborg
Ab	Aalborg	**Hj**	Hjørring
Rd	Randers	**Fh**	Frederikshavn
Kd	Kolding	**Og**	Skalborg
Bj	Bjerringbro	**Str**	Struer
Hr	Herning	**Fa**	Fredericia
Hs	Horsens	**Vj**	Vejle
Hx	Hørning	**Oj**	Vojens
Had	Haderslev	**Vm**	Vamdrup
Tl	Taulov	**Rq**	Rødekro
Åa	Aabenraa		

Færgenyt

Af Thomas N. Olesen

Storebælt - jernbanefærger

Den 31. maj 1997 nedlagdes jernbaneoverfarten mellem Korsør og Nyborg, og de tre IC-færger fra 1980 og 1981 blev dermed alle overflødige. Pudsigt nok kom de alle tre til at sejle en »sidste tur«: *Sidste færge med jernbanevogne fra Korsør til Nyborg* blev *Kronprins Frederik* med planmæssig afgang fra Korsør 20.58 (fg. 173), *sidste færge med jernbanevogne fra Nyborg til Korsør* blev *Dronning Ingrid* med planmæssig afgang fra Nyborg 21.26 (fg. 168), mens *sidste tur over Storebælt med jernbanefærge* blev udført af *Prins Joachim*, der ved 23-tiden den 31. maj sejlede fra Korsør til Nyborg for oplægning. På denne sejlads medtog *Prins Joachim* personale etc., der ellers ville være »strandet« i Korsør om aftenen. Overfartstiden på denne allersidste tur nærmede sig iøvrigt 2 timer, da man tog et smut forbi Østbroen undervejs.

Dronning Ingrid er lagt op i Korsør leje 4, *Prins Joachim* i Nyborg leje 3 (med hækken mod land) og *Kronprins Frederik* i Nyborg leje 4. Om morgenen den 1. juni blev der opsat et gittervæark i bovporten på *Dronning Ingrid* og *Kronprins Frederik*. Fremtiden for disse 3 prægtige færger er endnu ikke afklaret.

I slutningen af juni 1997 blev landgangsanlæggene i Nyborg ved lejerne 4 og 5 nedrevet.

Det planlagte salg af færgen *Asa-Thor* til Thailand som flydende elektricitetsværk er opgivet. *Asa-Thor* er oplagt i Nyborg leje 2.

Museumsfærgen »Kong Frederik IX«

Den 1. juni 1997 blev den tidligere DSB/Scandlines færge *Kong Frederik IX* indviet som museumsskib i Nyborg under overværelse af Dronning Margrethe. Færgen er sommeren over placeret i Vesterhavnen, men den flyttes senere tilbage til kajen ved leje 5 (kaldet »leje 6«), hvor færgen lå i foråret. Der er åbent daglig 10-17 august ud samt i efterårsferien. I september er der åbent daglig 12-16.

Køb af Mercandia-færger

Færgen *Lodbrog*, der blev leveret tilbage til Mercandia, malet om og lagt op i Fredericia, er chartret af Scandlines for et halvt år med forkøbsret. Færgen indsættes mellem Halsskov og Knudshoved.

Ved samme lejlighed er *Kraka* købt af Scandlines for 62 mio. kr. Denne beslutning blev godkendt af ejeren (»K/S Merc Scandia XXXIX«) på en generalforsamling i midten af juni med knebent flertal; 136 stemte for og 128 imod. Per Henriksen selv, der havde en ejerandel på 19,7%, undlod at stemme. *Kraka* skulle ellers have været tilbageleveret den 27. juni, men får altså lov til at blive på Storebælt.

Charteraftalen for *Heimdal* udløber først i 1998.

Helsingør-Helsingborg

Den 15. juni om eftermiddagen ankom den nye Helsingør-Helsingborg færge *Hamlet* til Helsingør for første gang. Den skiller sig tydeligt ud fra forgængerne *Tycho Brahe* og *Aurora af Helsingborg* ved en mindre og mere »primitiv« aptering. Således har *Hamlet* ikke en egentlig restaurant, og må kun medtage 1000 passagerer (i modsætning til *Tycho Brahes* 1250). *Hamlet* er en ren bilfærge.

Den gamle Dragør-Limhamn færge af samme navn ligger fortsat oplagt i Limhamn.

Hamlet ejes af det danske Scandlines, men har halvt svensk og halvt dansk besætning. Dette gav anledning til en række administrative forviklinger, da udenlandske besætningsmedlemmer på dansk indregistrerede fartøjer hidtil har skullet betale dansk skat - og det er de svenske søfolks lønninger ikke afpasset efter! Skatteministeriet har nu fundet en løsning på problemet, men det var en overgang på tale at indregistrere *Hamlet* på Bahamas for at omgå skattereglerne.

HAMLET
Længde overalt 111,2 m
Længde p. p. 106,4 m
Bruttotonnage 10845 RT
Nettotonnage 2125 RT
Maskineffekt 4x1500 kW
Prøvetursfart 14,6 knob
Servicefart 13,5 knob
Bilkapacitet koveddæk 164
Bilkapacitet hængedæk 76

Fugleflugtslinien

Gamle *Theodor Heuss* blev strandsat i Bhunagar i Indien 25. maj 1997 og ophugningen påbegyndtes umiddelbart herefter.

Forkortelser

Det er besluttet at indføre følgende officielle forkortelser for de forskellige dele af Scandlines: SKAS står for det danske Scandlines, SKAB for den svenske del og SKIS for fællesskabet på Helsingør-Helsingborg. Mens de to sidste bogstaver i forkortelserne refererer til selskabsformen, er det mere besynderligt, hvordan Scandlines kan forkortes med »SK«.

Nyt design

De fleste ældre, større Scandlinesfærger var i juni ommalet med nyt skorstensmærke og teksten »Scandlines« i stedet for navn på skibssiden. Nybygningerne *Prins Richard* og *Hamlet* er de første færger, der lever helt op til det nye designprogram. Hen ad vejen er det meningen helt at ommale flere ældre færger med hvidt skrog. Det første eksempel herpå er *Tycho Brahe*. Ommalingerne klares i vidt omfang uden at færgerne skal tages helt ud af den daglige drift. ❑

Den 6. juni 1997 - en dag forsinket - blev »Prins Richard« indsat på Fugleflugtslinien, hvorefter »Knudshoved« kunne returnere til Storebælt »Prins Richard« sejler indtil videre i den hidtidige sejlplan med en overfartstid på en time. Når alle fire nye færger er leveret, nedsættes sejltiden til tre kvarter. Den 142 meter lange og 25,4 meter brede færge har ét jernbanespor med en effektiv længde på 118 meter.

Færgen foreviget den 4. juni 1997 i Rødby havn af Mogens Nørgaard Olesen.

Privatbanerne

Af Ole-Chr. M. Plum

Sikkerheden ved privatbanerne

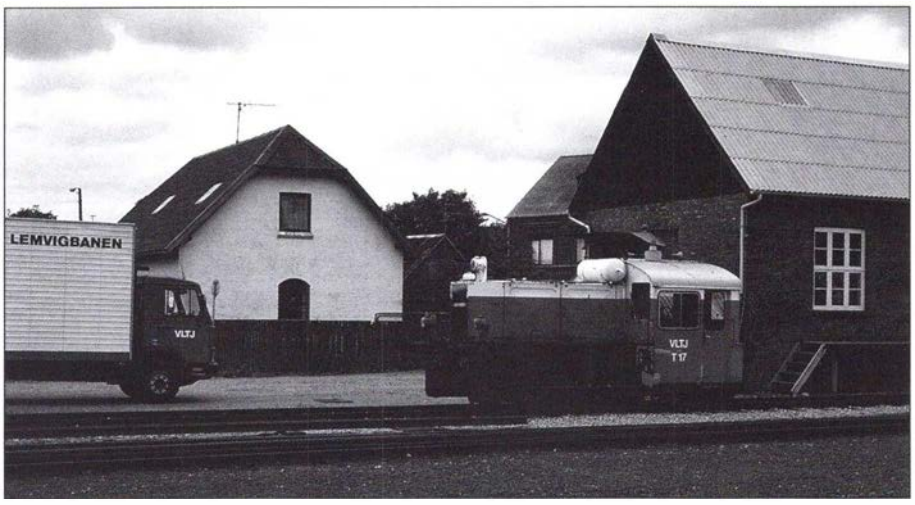
Efter ulykken på Hornbækbanen den 1. maj har Trafikministeriet nedsat en arbejdsgruppe, der skal foreslå forbedringer af sikkerheden ved privatbanerne. Gennem de seneste år har privatbanerne fået udbygget deres sikrings- og signalanlæg, men ingen af banerne har endnu fået ATC (automatisk togkontrol), hvilket også er tilfældet for Banestyrelsens sidebaner.

Ved Odsherreds Jernbane har man sammen med Siemens afprøvet et togstopsystem, der er en modificeret for form ATC. Ved Siemens-systemet vil et tog standse, når det kører forbi et signal, der viser stop. På banestrækningen monteres en balise, der kan give information til et modul i toget om strækningen, og såfremt et signal viser stop, sørger modulet for at toget bringes til standsning, Den forenklede form for ATC vil kunne udbygges med hastighedsovervågning m.m. i lighed med det ATC-system som Banestyrelsen anvender. Togstopsystemet er kompatibelt med ATC, så DSB's tog og privatbanernes tog kan køre på hinandens strækninger.

Både i Trafikministeriet, ved privatbanerne og blandt politikere er der ønske om øget sikkerhed på privatbanerne. Selv om togstopsystemet, der er afprøvet ved Odsherreds Jernbane på OHJ Mx 102, kun koster ca. en trediedel af, hvad ATC koster, vil det koste mellem 75 og 100 mio. kr. at indføre det på samtlige privatbaner. Imidlertid vil der næppe blive givet så stor en bevilling på én gang, men forhåbentlig kan den gives over en kortere årrække, og togstopsystemet kan så i første omgang blive indført på de tættest trafikerede strækninger, f.eks. de tre nordsjællandske privatbaner og Nærumbanen.

Nyt godsamarbejde mellem privatbanerne og DSB?

DSB er gennem de seneste år fra mange sider blevet kritiseret for at være en for dyr godstransportør. I Vendsyssel har denne kritik betydet, at Hirtshalsbanen og Skagensbanen har tilbudt DSB Gods et samarbejde med det formål at nedbringe omkostningerne ved godskørslen på skinnerne nord for Limfjorden. De to privatbaner ønsker at danne et særskilt godsselskab, der skal varetage al banegodskørsel og godssalg i Vendsyssel, og så regner man naturligvis også med at få flere godstransporter - ikke mindst ved at flytte gods fra vej til bane.
Hirtshalsbanen og Skagensbanen råder til sammen over to nyrenoverede Mx-lokomotiver, SB M 9 og M 10, samt det 1200 hk dieselhydrauliske lokomotiv, HP 16 fra 1976. Med disse tre lokomotiver vil man kunne klare transporterne af fiskeprodukter fra Skagensbanen, godstransporter til og fra Hirtshalsbanens nye kombiterminal i Hirtshals, transporten af gods via jernbanefærgen Frederikshavn-Gøteborg og forhåbentlig nye kunder. Tiden vil vise om en sådan omstrukturering kan lykkes til gavn for privatbanerne og DSB Gods.



Som det fremgår af teksten nedenfor, er Lemvigbanens Köf-traktor T 27 efter flere års hensættelse atter sat i drift. Her er lokomotivet foreviget, da det endnu havde sit oprindelige nummer T 17. Dette blev ændret som følge af samme nummerering af flere motorenheder. *Foto: Søren Bay, juli 1989*

Frederiksværkbanen (HFHJ)

Som nævnt andetsteds i dette nummer af **jernbanen** var GDS-HFHJ MF 1044-FS 1144 på gæstevisit på de to nordsjællandske privatbaner den 13. og 14. juni. Herefter returnerede toget til Adtranz i Randers, hvor den sidste montage er foretaget. Det andet IC2-tog er leveret til HFHJ i begyndelsen af juli måned.

Frederiksværkbanen har indtil videre fået afslag fra Trafikministeriet på sin ansøgning om at køre gods for bl.a. Maersk Line i Jylland, se **jernbanen** nr. 2/97, side 75. Afslaget er begrundet i, at EU's lempelser for andres kørsel på danske skinner indtil videre kun gælder international trafik. I efteråret 1997 vil der blive fremsat lovforslag om en bredere adgang til jernbanenettet, og herefter forventer Frederiksværkbanen, at banens ansøgning kan blive behandet igen.

Hads-Ning Herreders Jernbane (HHJ)

Ved Viby station, hvor der førhen var adskillige sidespor samt et langt krydsningsspor af hensyn til de omfattende godstransporter til og fra FDB's fabrikker, har Odderbanen i juni måned begyndt en udskiftning af spor 2. Samtidig bliver krydsningssporet afkortet til »normal« længde. I løbet af sensommeren og efteråret vil strækningssporet fra Viby og til Århus blive fornyet med nye 45 kg-skinner lagt på betonsveller i skærveballast. Arbejdet vil blive udført af en af Banestyrelsens sporlægningskolonner.

I forbindelse med levetidsforlængelsen af banens Y-tog, er flere af banens Y-tog i foråret blevet udstyret med airconditionsanlæg i førerrummene på både motor- og styrevogne. Selve anlægget er monteret oven på taget af vognene.

Høng-Tølløse Jernbane (HTJ)

Arbejdet med etableringen af den nye krydsningsstation ved Havrebjerg skrider godt frem. Den 24. maj blev det nordligste sporskifte til spor 2 samt sporskiftet til depotsporet ilagt, og fra den 8. juli køres der gennem det nye spor 2, mens spor 1 bliver udskiftet. Samtidig begynder opbygningen af den nye ø-perron mellem de to spor.

Stationsbygningen i Ruds Vedby får i sommeren 1997 udskiftet det gamle skiftertag med nyt rødt tegltag.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane (VLTJ)

Efter renovering af motoren er VLTJ Køf 27 atter sat i drift efter at have været hensat i flere år. Diesellokomotivet ML 25 er ligeledes atter sat i drift efter et større eftersyn på banens værksted.

Diesellokomotivet VLTJ ML 24 er hensat i remisen i Vemb, og banen ønsker at afhænde lokomotivet.

I perioden 1. juli-15. august 1997 er der igen kørsel på Bjergbanen i Lemvig. Normalt vil togene blive fremført af VLTJ YBM 16. Lemvigbanen sælger turistbilleter, der er gyldige til VLTJ, Bjergbanen samt en sejltur med M/S Anne Hviid fra Lemvig havn. ❑

Indvarslingen af nye tider for de danske privatbaner. Møde mellem nyt og gammelt materiel på jubilæumsdagen, GDS-HFHJs nye IC2-sæt 41+44 side om side med et af banens aldrende Y-togssæt på Tisvildeleje station. Foto: Ole-Chr. Munk Plumn.

Gribskovbanen
Kagerup-Helsinge
100 år

Af Ole-Chr. M. Plum

Helsinge station og trafikterminal var lørdag den 14. juni centrum for festlighederne i anledning af 100 års jubilæet for åbningen af strækningen Kagerup-Helsinge.

Den 6 kilometer lange strækning var oprindelig et selvstændigt jernbaneselskab, A/S Kagerup-Helsinge Jernbaneskab. Man bortforpagtede driften til Gribskovbanen, der åbnede til Græsted allerede i 1880 og forlængedes til Gilleleje i 1896. Forlængelsen fra Helsinge til Tisvildeleje fra 1924 tilhørte oprindelig et tredie selskab A/S Helsinge-Tisvildeleje Banen. På Gribskovbanens 65 års dag, 20. januar 1945 vedtog alle tre banebestyrelser, at sammenlægge de tre baneselskaber i ét selskab, A/S Gribskovbanen. Sammenslutningen blev approberet af Ministeriet for Offentlige Arbejder 31. januar 1945. Den etapevise udbygning af Gribskovbanen har altså betydet, at man ved banen nu har kunnet fejre det tredie 100 års jubilæum, mens den yngste strækning først skal have 75 års jubilæum om to år.

Jubilæet for Kagerup-Helsinge banen blev en stor begivenhed i lokalsamfundet, hvor ikke blot indbudte gæster fik lejlighed til at hilse på og erfare, at banen fortsat er i god form. Mange lokale folk var mødt op, da jubilæumstoget bestående af Gribskovbanens og Frederiksværkbanens første IC2-tog ankom til Helsinge ved middagstid. Inden da var toget på behørig vis sendt afsted af Hillerøds borgmester, Valborg Sandberg, først fra Hillerød til Skævinge for at afhente gæster fra nabobanen, og så afsted til Helsinge. Nordsjællands Jernbaneklub sørgede for supplerende damptogskørsel med SJ S 1307 som trækkraft. Desuden var det efterhånden kendte lokomotiv fra Østre Gasværk, ØG 1, og motorvognen HVJ M 5 udstilet på sidesporene i Helsinge.

Formanden for Gribskovbanens bestyrelse, viceborgmester Mogens Madsen bød velkommen til de mange gæster, der var mødt op for at køre en tur med banens nye tog og samtidig overvære navngivningen af toget. I forbindelse hermed havde man udskrevet en konkurrence, og den blev vundet af Lennart Holmgren fra Græsted. Han havde ved indsendelse af sit forslag ikke blot foreslået navnet »Mor Grib«, som det første tog kom til at hedde, men også

En lille sjov gave fra Gribskovbanen til ADtranz, bestod i tilbageleveringen af et originalt »grydespor« fra GDS-banens åbning. Scandia har jo i tidernes morgen anlagt banen tilbage i 1880. Fra venstre ses Søren Lindkilde, NSjK; Per Nørret og Jacob Søholt, Adtranz; samt Niels Møller fra GDS.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

andre navne med lokal relation til de efterfølgende tog. Mor Grib var en sagnagtig, mystisk og stærk kvindeskikkelse, som holdt til i Gribskov omkring 1800-1820.

Senere var der rig lejlighed til at se en udstilling om Gribskovbanen arrangeret af Lokalhistorisk Arkiv i Helsinge, om bygningen af de nye IC2-tog, hvoraf banen senere på året får yderligere to togsæt, arrangeret af Dansk Jernbane-Klub. Desuden var der en udstilling arrangeret af Adtranz og de forskellige underleverandører til IC2-togene. DJK solgte bøger og postkort, og Gribskovbanen sørgede for, at ikke blot de indbudte, men også de øvrige gæster, fik lidt at styrke sig på.

Gribskovbanen og Adtranz, tidligere Scandia, i Randers har haft forbindelse med hinanden siden banens anlæg. Ingeniør W. R. Rowan, Scandia, stod bag ideen med at anlægge banen meget let med grydespor efter Liveseys system. Fabrikken i Randers leverede både spor og materiel, bl.a. to dampvog vogne. Efter overdragelsen af det første IC2-tog til Gribskovbanen fik direktør Per Nørret fra Adtranz af direktør Niels Møller og Søren Lindkilde fra Nordsjællands Jernbaneklub en stump af det oprindelige spor, produceret i 1879, samt to tilhørende gryder med hjem til fabrikken som en tak for godt samarbejde gennem mere end 100 år.

Om eftermiddagen var der rig lejlighed til at prøve såvel de nye IC2-tog som veterantoget, der kørte mellem Hillerød og Tisvildeleje. Et særtryk af Helsinge Arkiv og Museers Årbog, 1997, med artikler om Kagerup-Helsingebanen samt brochuren om »Fremtidens tog«, de nye IC2-tog blev revet væk fra sæderne i takt med at de blev delt ud. »Mor Grib skal nu lægge blod og kræfter i, at vi kan få de efterfølgende tog«, sagde Mogens Madsen, idet han tænkte på de yderligere fem tog, som står på Gribskovbanens ønskeliste inden årtusindskiftet. Og han fortsatte: »Det kræver kræfter fra alle i lokalområdet at lokalbanedriften kan fortsætte«. Deri havde viceborgmesteren ganske ret, men mon ikke Gribskovbanen får lov til at bestå længe ud i fremtiden, når blot man ved banen fortsætter den kurs som er lagt gennem de seneste år med ny køreplansstruktur og sidst men ikke mindst nyt materiel. ❑

Løsning på Ordhunden fra jernbanen nr. 3/1997

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

VOGNLÆRETITELBLADSVIGNETTEGNER 21

Jubilæumsdagen trak mange nysgerrige til, der ville se banens nye vidunder. Her er toget ved perron i Helsinge. Foto: Jan Forslund.

Godt at der var navn i kasketten!

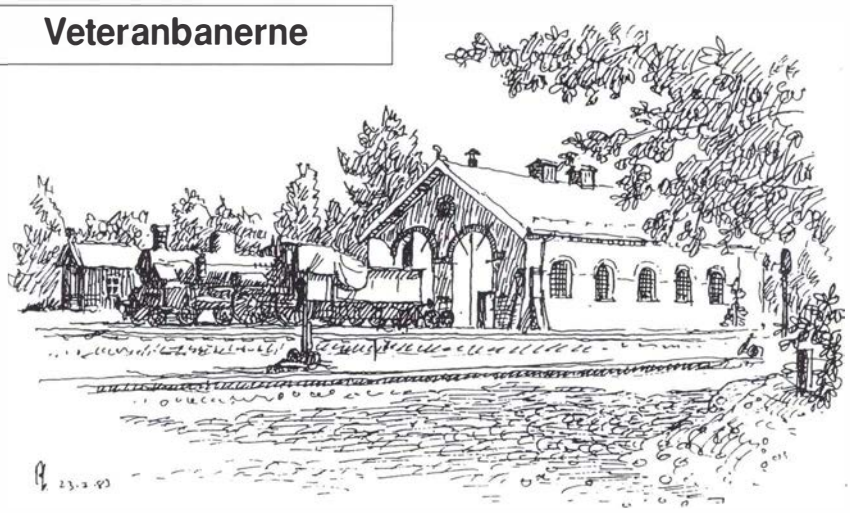
Tegning: Peer Lauritzen

Af Erik Cletus Petersen

I de 25 år jeg har gjort tjeneste på Veterantoget, har jeg altid passet på, at min kasket ikke fløj af. Efter at jeg som ung aspirant så adskellige kollegers kasketter tage turen ud over endeperonnen, når toget i »høj« hastighed blev ramt af en kraftig sidevind, har jeg altid lagt min kasket, når vi kørte tom materiel transport.

Skærtorsdag gik det imidlertid galt. Årets første køredag, stor aktivitet. Toget skulle først køres ind fra Græsted til København. Som togfører havde jeg naturligvis travlt. Der var lige et askebæger, som skulle tømmes og nogle sæder der skulle tørres af. Lige ud på den åbne endeperon og så videre til den næste vogn. Ved Allerød lettede kasketten, og inden jeg nåede at reagere, så jeg den svæve ude over det nordgående spor, og så var vi væk. Jeg mærkede mig stedet, så jeg senere kunne finde tilbage. Stor moro på maskinen, da jeg fortalte, at togføreren i dag ville optræde uden kasket. Sidst på eftermiddagen var jeg tilbage på stedet, og korrekt, iført sikkerhedsvest, begav jeg mig ud langs sporet. Ingen kasket. Efter halvanden times søgen gav jeg op. En uge senere ringede jeg til både Allerød station samt til hittegodskontoret på Hovedbanegården. Desværre. Jeg begyndte at vende mig til tanken om, at min gode gamle kasket nok alligevel snart skulle have været udskiftet, og at det var skæbnen, som havde hjulpet lidt på vej. Men en aften jeg kom hjem, så hang der pludselig en togførerkasket på min hoveddør. Godt at der var navn og adresse i kasketten. ❑

Veteranbanerne



Rungsted

Af Anders Dørge

Det er højsommer og det har været nogle særdeles hektiske måneder for den desværre alt for lille skare medlemmer, der fandt vej til Rungsted i dette forår.

På vort svenske lokomotiv Sb 1307 skulle der påmonteres en ny askekasse. Selve »rå-askekassen« var bukket og sammensvejst, men tilpasning og montage af luftklapper, bundtømning og trækstænger mv. tager mindst lige så lang tid. Askekassens opgave er jo at opsamle aske og smågløder, der rasler ned gennem fyrristen, således at lokomotivet ikke laver ildspåsættelse samt at regulere lufttilførslen til fyret under kørslen. Askekassen er udsat for en voldsom strålevarme fra fyret med deraf følgende risiko for at askekassen slår sig. For at undgå dette skal der laves en del kraftige afstivninger. Denne opgave var større end som så. Vi blev ikke færdige til den planlagte kørsel i St. Bededagene på Farumbanen. Forsinkelsen betød ekstra arbejdsstress på trafikafdelingens særtogsplanlægning, idet OKMJ Nr. 14 ikke kan køre så langt på en »optankning« og derfor oftere må have vand og kul. Ved denne lejlighed fik HFHJ M8 sin debut som veterantogslokomotiv, idet den måtte hjælpe Nr.14 med de største tog.

Sb 1307 er nu endelig køreklar efter en betydelig indsats fra især Henning, Kenneth og undertegnede bistået af klubmedlemmer samt et par hjælpende hænder fra Industribaneklubben - tak for det!

Desværre gik der ikke længe før vi fik nye problemer; Nr.14 brændte et hovedleje af under en særtogskørsel på GDS. Særtogskunden syntes det var så synd for os, at man betalte et rundhåndet ekstrabeløb til reparationen. Det viste sig at et smørestel i underlejet var knækket. Smørestellet er den fjedermekanisme, der holder smørepuden trykket på plads oppe under akselsølen.

Lokomotivet står i Græsted og er netop ved at blive løftet, så vi kan få istøbt nyt lejemetal. Som følge heraf må Sb 1307 køre de fleste af søndagsturene på Hornbækbanen.

Fra engang i 70'erne havde vi en lille søjleboremaskine stående på den ene filebænk. Den var egentlig for lille til at bore huller i damplokomotiver og den var bestemt ikke af nyere årgang. Bad man den om at bore, klagede den sin nød og gjorde hvad der stod i dens magt for at besværliggøre processen mest muligt. Forleden dag havde vi den udsøgte fornøjelse af bære »kræ'et« ud af værkstedet og over i historiebøgerne. Helsingør Erhvervsskole har doneret os en masse dejlige værkstedsmaskiner og inventar som nu kan nyde sit otium hos os. Af de mange gode sager kan nævnes drejebænke, søjleboremaskiner, rørbukkere, hydraulisk presse samt diverse stålskabe og reoler. Forhåbentlig kan dette lette vort arbejde med lokomotiverne. Det kan måske bidrage til at nogle flere medlemmer finder vej til Rungsted og bliver hængende! Det rigtige værktøj er som bekendt det halve arbejde.

I Rungsted remise begyndte vi sidste år en istandsættelse af bagtrappen. Dette arbejde er gået i stå på grund af travlhed andetsteds. Skulle der blandt læserne være nogen, der havde mod på at opmale vort trapperum, skal de være så hjerteligt velkomne.

Taget på remisen trænger igen til en kærlig hånd. Selv om vi brugte ca. 40.000 kr. for nogle år siden, er der igen store huller i taget. Det er en glæde, når en henvendelse til det blikkenslagerfirma, der reparerede taget sidst, munder ud i, at de foretager tagreparationen for os helt uden beregning. Vi siger tak for hjælpen til E. Berendt og Co.

Græsted

Af Erik Cletus Petersen

HFHJ M 8 gjorde stor lykke til Frederiksværksbanens 100 års jubilæum 31. maj. Stempeltryk på cylinder 3 var desværre ikke tilstrækkeligt. Motor 2 ryger stadig ganske meget. Problemer med at styre ladestrømmen har bevirket, at man enten koger vandet af akkumulatoren eller får ladet alt for lidt. Endvidere er banemotor 3 begyndt at gøre knuder, så inden lokomotivet atter kommer ud at køre, så er der en del ting, som M 8-holdet nok skal have set på.

Det var alle tiders store succes. Ikke alene var vejret med os, men ca. 1500 glade mennesker aflagde i dagens løb deres vej forbi den gamle Græsted Station hvor der dagen igennem var optræden/underholdning på den interimistiske palle-scene, ØG 1 kørte børn og barnlige sjæle fra forpladsen gennem vognhallen ud til den sydlige ende og tilbage igen. Der var byggekonkurrence med legoklodser, salg af Thomas-legetøj, is, pølser og koldt fadøl i stride strømme. Ud over de mange aktiviteter på Græsted Station var der timedrift med damptoget til Gilleleje og retur.

Alle syntes, ideen med ansigter på lokomotiver og vogne var sjovt, så en ting er helt sikkert, det er ikke sidste gang, vi har holdt »Thomas the tank engine day« i Græsted. ❑

Foto: Peer Lauritzen

Blovstrødbanen
af Kenneth Dam

Da det er et stykke tid siden, vi sidst har læst noget om Blovstrødbanen, syntes jeg, at det var på tide, at læserne få lidt kort nyt fra DJKs smalsporsafdeling. Her er man bl.a færdig med udgravningen til den nye strækning fra Storkevad Trinbræt og op til Blovstrød Hallen med stor hjælp fra entreprenør Klingenberg. I øjeblikket er man ved at søge midler til indkøb af ballast, så banebørsterne kan komme igang med at få lagt sveller og skinner. Også kablet til banens linie-telefon har man fået gravet ned og gjort færdigt.

På hovedstationen Blovstrød Teglværk har man i den sydøstlige ende fået udvidet udtrækssporet med 12 meter. Det vil sige, at der nu er plads til to lokomotiver og fire vogne. Det udvidet udtrækspor, er det, der løber til højre for Blovstrødbanes dobbeltsporede rødstens remise og DSB´s S-tog strækning imellem Birkerød og Allerød.

Udvidelsen af Blovstrødbanens strækning på den anden side af den ovennævnte DSB strækning i det område, der hedder Allerød Sø, går også fremad. Her har man fået lagt ballasten og de 75 meter spor, der er givet tilladelse til. Så nu mangler man kun at stoppe sporet under. Og det vil sige, at når dette arbejde er gjort, går man igang med at bygge et nyt trinbræt, der skal hedde Allerød Sø Trinbræt.

GM-gruppen
Af Jørgen Gade

Siden GM-gruppen under DJK formelt blev stiftet lørdag den 15. april 1997, er forberedelserne til at køre GM-tog fortsat. Vi har således indgået en kontrakt med DSB-Bygning om leje af sporplads i Holstebro remise. På materielsiden har vi overtaget postvogn P 817 og Bn-x 746, så vi nu råder over ialt fire stålvogne, nemlig foruden omtalte P og Bn-x også BD 026 og BD 029.

Under Blovstrødbanens 15 års jubilæum i 1996 var begge banens maskiner ude at rulle. Her ses de under festivitas ved remisen 1. september 1996. Foto: Jan Forslund.

Desuden har vi erhvervet en Gs vogn, der allerede er ved at være fyldt godt op med reservedele.

De økonomiske midler vi er stillet i udsigt ad DJK, vil først og fremmest blive brugt til anskaffelse af værktøj. De fysiske rammer for opstart af en arbejdsgruppe skulle hermed være på plads. Vi håber naturligvis at mange af DJKs medlemmer vil slutte op om det store praktiske arbejde der er en nødvendighed, hvis vi i klubben skal holde vores eget GM tog kørende.

Der skal oprettes en medlemliste, hvorfor alle interesserede DJKere opfordres til at kontakte en af bestyrelsens medlemmer for at blive registreret. Vi forventer efter sommerferien at starte et lille nyhedsbrev op.

Noget lokomotiv kan vi endnu ikke fremvise. Dette skyldes blandt andet, at det ligger ud over vores økonomisk formåen at opkøbe lokomotiver i konkurrence med forskellige inden- og udenlandske shortlines. I stedet kan vi jo så glæde os over, at disse fantastiske maskiner tilsyneladende er sikret mange års aktiv tjenste endnu. Vi har dog et begrundet håb om, at kunne overtage en MY indenfor en overskuelig fremtid.

NYT Arbejdshold i Hvalsø
Af Kristian Sørensen.

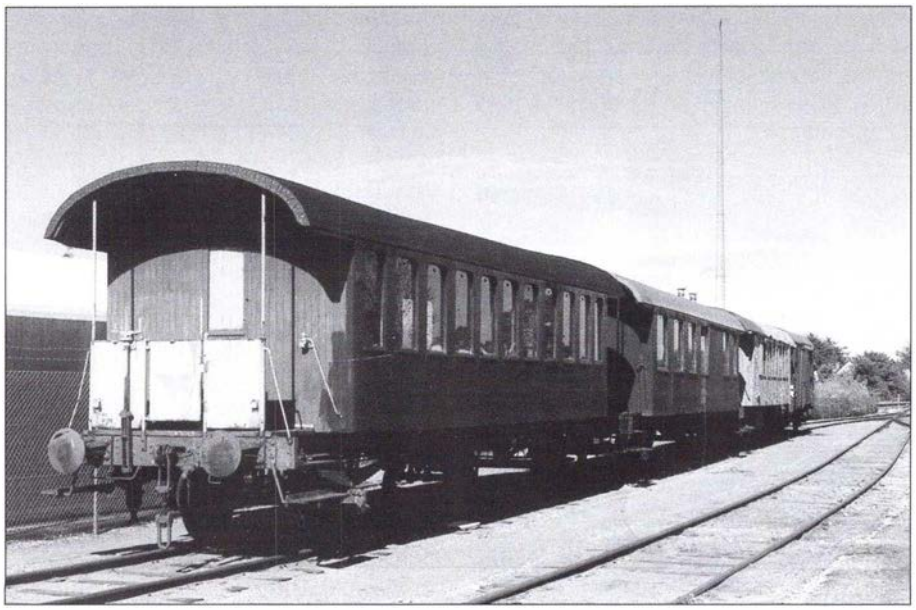
Hvordan opstår et nyt arbejdshold?

Forhistorien er, at D-maskinegruppen havde et arbejdshold på Flintholm st., der primært vedligeholdte rystevogne og forestod D-maskinegruppens kørsler »rundt om husene«. De to sidespor samt en banekolonnehytte havde i 8 år været rammen om istandsættelse af CY 4640, CU 4160, CU 4130 og senest CU 4626. Idyllen varede ikke evigt, for finansministeriet ville bygge sin egen minimetro. Da sidesporet skulle fjernes pr. 1. novmeber 1996, blev vi bedt om at forlade stedet.

Gode råd var dyre, og vi søgte med lys og lygte efter et roligt sidespor i hovedstadsområdet. Vi fik tilbudt Lersøen, men området kunne ikke karakteriseres som et grafitti-sikkert sted. Viby Sj. var en overgang på tale, men til trods for at det var år siden, at sidesporene havde været i brug, fik vi afslag. Derimod fik vi tilbudt Hvalsø, og i oktober blev materiellet flyttet i to omgange. Det var med blødende hjerter, vi skulle sige farvel til vores oase på Flintholm.

Da D-maskinegruppens værksted i Fredericia blev nedlagt som følge af etablering af depotstpor for ER-stammer var værkstedsvognen CU 4009 ledig. Samtidig var lejemålet i Marslev og i Vejle opsagt og i den forbindelse blev det besluttet at flytte CU 4009, CP 3244 og et par godsvogne til Hvalsø. Transporterne fandt sted 5. april 1997, hvor vognene blev overført med færge 164 (M/F Prins Joachim). 6. april afhentede Museumsbanens LJ nr. 9 stammen og kørte den til Hvalsø, som mod levering af overtallige CP-boggier som beskrevet i **jernbanen** nr. 3.

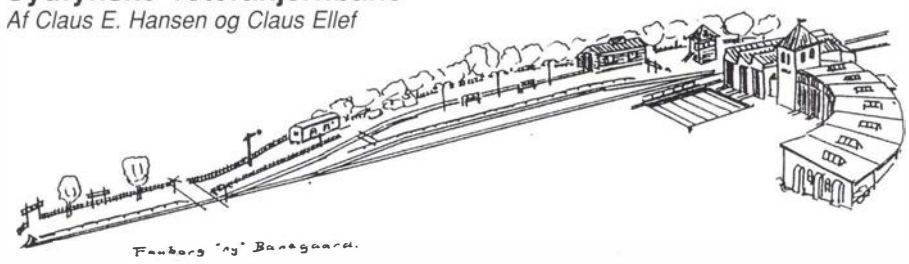
Indtil nu har brugt tiden på at pakke vores værksted ud og etablere os i Hvalsø. CU 4009 og CX 4515 udgør et udmærket værksted/velfærdslokale og nu skal arbejdet med CY 4626 genoptages. Der er kommet et par nye lokale medlemmer, men vi kan sagtens bruge nogle flere hænder. Bemærk den nye kontakt-adresse i bladet. ❑



Det nye værkstedshold i Hvalsø. Hele vognkaravanen CU 4626+CU 4009+CY 4632+HD 38121 ses her holdende på stationen den 28/5-97. Foto: Keld Haandbæk

Sydfynske Veteranjernbane

Af Claus E. Hansen og Claus Ellef



Hermed lidt nyt fra SFvJ i Faaborg. I den senere tid er sket en del ting hos os. Sidste år blev trinbrættet »Lucienhøj« lavet og behørigt indviet, hvorfra der er en flot udsigt over Faaborg Fjord og øerne. Kristihimmelfartsdag blev det meste af »Katterød« trinbræt lavet, skråt overfor den gamle stationsbygning, der idag er beboelse.

I begyndelsen af året indgik SFvJ et samarbejde med Sommerspillene i Faaborg. Mod at vi stillede den gamle remise til rådighed for Sommerspillenes forestillinger, reparerede de til gengæld en del af det noget faldefærdige remisetag. En aftale som begge parter er meget tilfredse med og forhåbentligt fortsætter sambejdet i fremtiden. I den forbindelse har Sommerspillene købt en lukket godsvogn af DSB (Gbs 1500027-2), der skal bruges til opbevaring af kulisser og står nu på den nye banegård i Faaborg.

Det første spadetstik til den nye banegård blev taget i starten af 1995, og der blev gjort en meget stor indsats fra medlemmernes side. Denne nye station ligger mellem Svendborgvej, den gamle remise og Skako. Som det ses på ovenstående tegning forestiler vi os en banegård med skydebro, omløbs- og et stikspor. Indgangssporskiftet til den gamle station, blev fjernet 20. maj 1995, for at blive brugt på den nye banegård. Siden er det gået fremad med både den øvrige sporlægning, perronbygning m.m. Således er alle sporene i dag lagt. Som nævnt har Sommerspillene lånt en del af remisen. I remisen holder veteranbanens stolthed F 657, som et fast team af SFvJ´ere er i fuld gang med at lægge sidste hånd på. Lokomotivet er nu meget tæt på at være køreklart. nden vi overtog dette lokomotiv, som en gave fra den gamle Grev Claus i 1988, havde det stået ved Egeskov Slot, men som vi alle vel ved restaurere man ikke et damplokomotiv fra den ene dag til den anden.

En anden af veteranbanens stoltheder er VLTJ M 6, en af de sidste store Triangelmotorvogne, der er blevet bevaret for eftertiden. Den er der også blevet brugt store resourcer på, bl.a. er der lagt en MH-motor i den. Der er noget at se frem til, når den snart kommer ud at køre igen, sandsynligvis i løbet af 1997.

Ellers er det specielt særtogene vi i SFvJ markere os med, mest mellem Faaborg og Korinth, men mange gange kører vi også ud på de lange stræk, som f.eks. til Ringe, Odense og Nyborg. De to trofaste marcipanbrød - VLTJ ML 12 og OHJ DL 39 - har sammen med veteranbanens fire stålvogne, vist sig helt uvurderlige til at køre disse tog og maskinafdelingen går her en meget stor indsats for at holde de gamle FRICHS´ ere kørende.

Østsjællands Jernbaneklub

Af Jan Jørgensen

Som det har været bekendt i jernbanekredse, har ØSJK haft krise her i foråret, hvilke bl.a. har resulteret i, at bestyrelsen er blevet mindre. Ved et møde i slutningen af maj måned gav de aktive medlemmer håndslag på at arbejde for klubbens videre eksistens.

På driftssiden har vi fået ØSJS nr. 8 gjort klar, malet i kirsebærrød og den skal være trækkraft på Havheksen fra juli måned. Vi har fået synet og godkendt materiel til årets kørsler. Vort aktivitetsniveau har måttet skæres lidt ned for ikke at slide hårdt på de aktive. Vi har dog fået en håndfuld nye aktive medlemmer.

Kørsel af særtog i foråret har været pænt og har givet en del positive tilbagemeldinger. Klubben SR kurses ved Torben Eklund fra Østbanen, har igen været en succes og næsten alle kursusdeltagere bestod.

Bestyrelsen regner med i løbet af efteråret at have bearbejdet forårets problemer. De aktive bakker op om bestyrelsen.

Det er lykkedes ØSJK at få fremstillet DSB-askebægere til Cu- og Cy-vogne. Hvis andre klubber er interesseret kan henvendelse ske til ØSJK´s bestyrelse. ❑

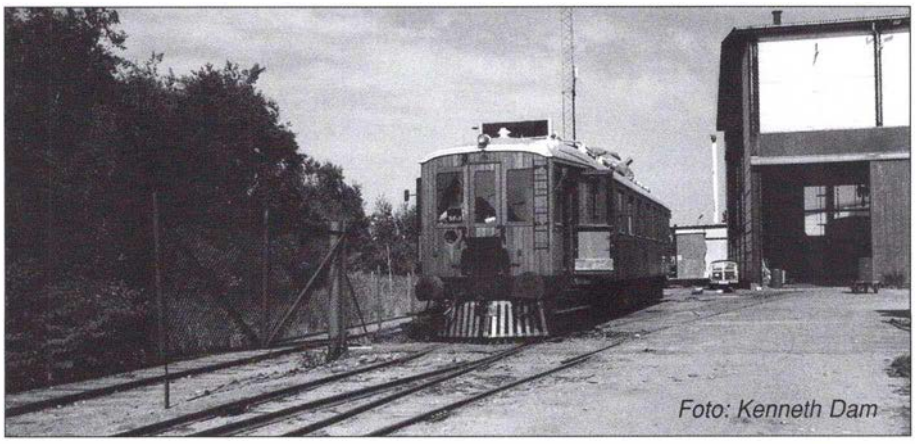


Foto: Kenneth Dam

Udland

Af René St. Olsen

Tyskland

Nu da de fleste Interregional-tog mellem Hamborg og Flensborg videreføres til Padborg, er det også blevet muligt at opleve den klassiske type 103 på danske skinner. Dette fænomen forventes dog at ophøre fra sommerkøreplanen 1998, da DB her planlægger at erstatte samtlige 103 løb nord for Hamborg med lokomotiver af typen 120 og det nye flagskib 101, der er på hastigt indtog overalt i Tyskland. Samtidig er alle større reparationer af type 103 indstillet, da DB i takt med leveringen af nye el-lokomotiver forventer at udfase disse inden for en kort årrække.

Udland - AJOUR

Rumænien

CFF. Covasna/Comandau

Noget nær en katastrofe hændte i midten af maj ved skovbanen i Covasna/Comandau, da der her opstod skovbrand på ca. 20 km².

Branden udslettede store dele af det øvre system inkl. det meste af Inclinataen med tilhørende wirebremse-hus. Det må anses for usandsynligt, at trafikken vil kunne genoptages, så det sidste kapitel i historien om denne den første skovbane fra 1886 og samtidig et fantastisk stykke »dansk« ingeniør-arbejde er hermed skrevet.

CFF. Tismana.

Ulykker kommer jo sjældent alene, så i samme periode indløb meldinger om, at det nu også var definitivt slut med trafikken ved dette system, da al trafik nu var overgået til lastbiler.

Tilbage er nu kun **Viseu de Sus** og **Cimpul Cetatii**, der stadig trafikeres som omtalt i **jernbanen** nr. 3. Hvor længe trafikken kan opretholdes på sidstnævnte, er dog et godt spørgsmål. På **Moldovita** køres der nu tre gange ugentligt og ved særlige lejligheder også med Krauss-maskinen fra 1921. ❑

★ Russerbrøl i Bøhmen ★

Mellem de to kroer ved overkørslen i Vojkovice nad Ohri rasler en traktor medflere anhængere over sporene. Op ad ledvogterhytten står stationens samling af standsignaler, og ved siden af skraldebøtten bagved ledvogterens cykel. Røgen fra kakkelovnen stiger lodret op i den stille morgen. Fungerende inde på stationen, som ligger usynligt rundt i kurven, linie-ringer, og bommene bliver rullet ned foran en af de efterhånden sjældne, klassiske østeuropa-lysegrønne Skodaer med hækmotor. Så ruller et 781-er forspand mod vest ind og holder for stop, og bommene går op. Kort efter er skydemaskinen sat på, bommene sænkes påny, og 6.000 forenede russiske heste lægger med en lyd, som ikke er til at tage fejl af og med tilhørende jordrystelser, kræfterne i med et langt tog med talrige flader på hjulene. Han kommer ikke rigtigt op i fart for ved l-signalet ude bag bjergknolden, og da er bommene forlængst hævet, og roen faldet over landstationen. Gennem S-kurverne kæmper de tre 781-ere sig op mod Ostrov, og kan høres i flere minutter efter at vognenes skramlen har fortaget sig...

Foto: Jakob Stilling

Af Jakob Stilling

Lige syd for bjergkammen, som danner grænsen mellem det tidligere DDR og Tjekkiet ,ligger et overset område, som endnu ikke er blevet ramt af den moderniseringsbølge, som i både øst og vest har »ødelagt« så mange klassiske jernbanemiljøer.

På sidebanerne omkring Chomutov og Karlovy Vary (Karlsbad) kan man endnu i persontogene opleve aldrende motorvogne, dels en slags Mo-vogne, type 820/830, dels små to-akslede Triangelvognslignende typer. På den dobbeltsporede hovedstrækning mellern de to byer finder man stadig al den klassiske staffage i form af telegrafmaster mellem de små, mekaniske poster, håndbetjente bomme og østrigske armsignaler. Undervejs er de flere flotte forløb, med højbroen i Klasterec og dæmningerne langs floden efter Kotvina som et par af mange højdepunkter. Banen kan lettest følges til fods, ad skovstier og eller i ballasten. Man skal blot passe ekstra på, for der er venstresporskørsel!

I dag dominerer moderne trækkraft selvfølgelig billedet. De personførende tog er fremført af dieselelektriske Skodalokomotiver, bl. a. type 753 (»Brilleslanger«) og godstogene fremføres, ofte i forspand, af CDs (Ceske Drahy, de tjekkiske statsbaners) sidste aldrende type 781, med kælenavnet »Sergej«. Disse produkter fra lokomotivfabrikken i Woroschilowgrad er kendt overalt i den tidligere socialistiske verde, men er blevet en »truet race«. Hos DR hed de 120 (»TaigaTrommel«, og er alle udrangeret, i Polen ST 44, i Ungarn M 62, og de findes også i stort tal i Baltikum, og så eksotiske steder som Nordkorea og Cuba!

Fra rangerbanegården Kadan ved det kilometer store brunkulsleje vest for Chomutou til Karlovy Vary mangler der endnu køreledningsmaster, på trods af, at der er tale om en meget trafikeret strækning med betydelige stigninger i begge køreretninger. Dielsellokomotiverne er derfor på kraftigt arbejde. Banen løber først nord for floden og krydser denne på en højbro et par kilometer vest for Klasterec. Herfra løber den parallelt med floden, meget af vejen med en lav støttemur ud til det brusende vand, og til stadighed i stigning. Der er kort mellem stationerne, og en stadigt vekslende udsigt over vandet til små træsommerhuse langs klippevæggene på den anden side. Floden krydses på ny vest for Straz. I Vojkovice holder de flesle godstog for at optage skydemaskine og for overhaling. I det videre forløb, op ad rampen mod industribyen Ostrov forlader banen Ohrefloden og benytter i stedet en smal sidedal. Her løber banen helt isoleret fra vejtrafik over næsten seks kilometer og krydser bifloden 4-5 gange i lange bløde kurver gennem enge, skovstykker og små gennemskæringer i bakkerne.

Denne rampe er nok en af de mest fotogene hovedbaner i Europa, med i hundredevis af fotosteder og 2-3 tog pr. time i hver retning, herunder tomme skydemaskiner på vej for at hjælpe endnu et godstog over bjerget. Et par kilometer efter Ostrov løber banen gennem en stor 180-graders kurve, hvor det højeste punkt er beliggende, omkring 48 km fra Chomutov. Herfra falder det kraftigt ned mod Karlovy Vary, 59 km fra Chomutov. Stationen er beliggende højt over Ohrefloden i nordenden af byen. Her tilkobles der igen ellokomotiver på de fleste tog. En del godstog fortsætter dog med diesel mod Sokolov, hvor 781´erne er stationeret. Der er standsende persontog ca. hver anden time i hver retning, og mellemliggende iltog, som kun holder på de større stationer, og det er derfor let at bevæge sig rundt. I alle byer er der enten en banegårdsrestaurant eller en kro, der serverer solid, landlig kost med knedeliky (Knödel) og friskskænket fadøl. Her kan ventetiden mellem to tog eller under en byge hurtigt slås ihjel. Der er hotelpensioner til yderst rimelige priser i bl.a. Ostrov og Perstein, mens den klassiske, mondæne kurby Karlovy Vary har hoteller i international standard og til tilsvarende priser. ❑

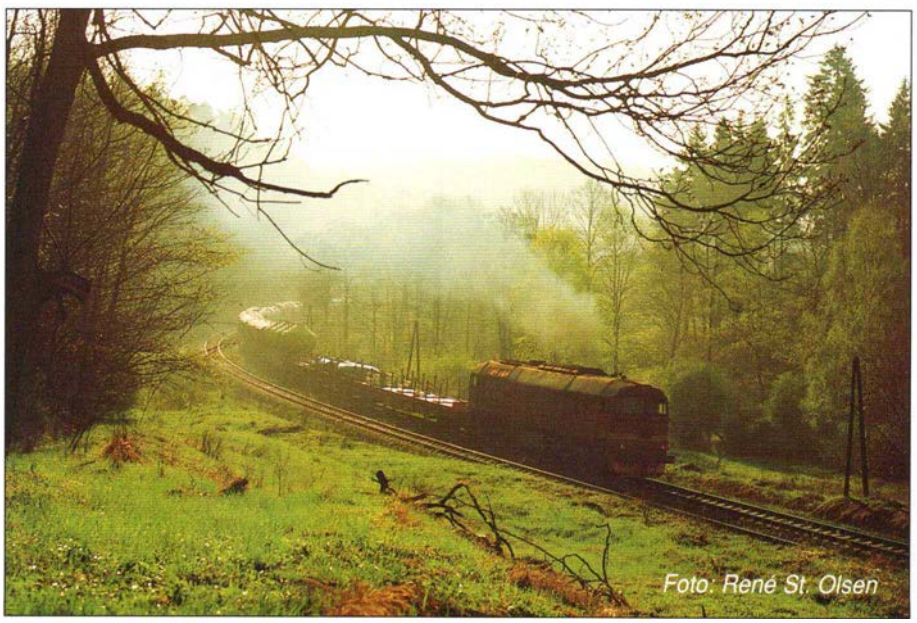


Foto: René St. Olsen

JERNBANE BØGER

Nyt katalog og nye priser

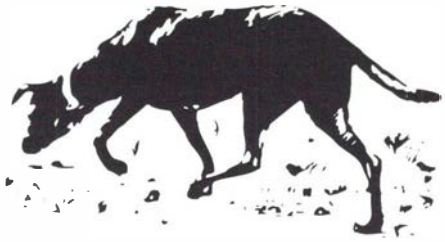
Det er nu 3 år siden, priserne sidst er hævet på bøger fra bane bøger og DJK. I mellemtiden er prisniveauet steget med ialt næsten 10%. Derfor vil der pr. 1. oktober (med udgivelsen af det nye katalog) komme en prisstigning i denne størrelsesorden. Prisstigningen gælder for følgende bøger.

Bestnr.	Titel	Pris*
0038	Nærumbanen 1900-1975	99,-
0040	Høng-Tølløse Jernbane 1901 -1976	99,-
0042#	Østbanen 1879-1979	179,-
0043	Gribskovbanen 1880-1980	179,-
0044	Æ Kringelbahn	189,-
0045	Skagensbanen gennem 100 år	179,-
0046	Med tog til Hundested gennem 75 år	155,-
0047	Med Caroline fra Hørve til Værslev	160,-
0108	Slangerupbanen og dens materiel	70,-
0110	Jernbanefærger på Øresund og Strelasund	85,-
0120	Batteritoget	55,-
0200	Damptog til Dragør	199,-
0202	DSB driftsmateriel I - 1941	149,-
0203	Forsvundne stationer	184,-
0204	Fra Hvide mølle til Scandia	89,-
0206	Københavns banegårde	199,-
0210	Aarhus-Randers elektriske jernbane	75,-
0214	Kultog til gasværket	159,-
0215	Trafikken til Møn	219,-
0216	Toget går via Dalmose	199,-
0217	Danske kongevogne	145,-
0219	MM3 - Skinnebusser	299,-
0221	Godsvognsmateriellets historie	199,-
0222	MM4 - Letbyggede motortog fra Uerdingen	299,-
0223	MM0 - De blev aldrig til noget	100,-
0224	Køreplaner før og efter Lillebæltsbroen	129,-
0225	Flere forsvundne stationer	189,-
0226	Den transsibiriske jernbane	169,-
0227	Jernbanen i Aalborg gennem 125 år	219,-
0228	Vi mødes under uret	179,-
0229	Jul på hjul	159,-
0230	Jernbaneliv I - S. A. Guldvang	199,-
0231	Godstog	239,-
0232	Styrevognstog	159,-
0233	DSB stationsforkortelser	64,-
0234#	Hammelbanen	249,-
0235	Rystevogne	179,-
0236#	Damp gennem Danmark	249,-
0237	Privatbanerne gennem 150 år	395,-
0238	Vestegnen og jernbanen gennem 150 år	348,-
0239	Byens baner gennem 150 år	395,-
0250	Jernbanehistorisk årbog '89	149,-
0251	Jernbanehistorisk årbog '90	149,-
0252	Jernbanehistorisk årbog '91	149,-
0253	Jernbanehistorisk årbog '92	149,-
0254	Jernbanehistorisk årbog '93	149,-
0255	Jernbanehistorisk årbog '94	149,-
0256	Jernbanehistorisk årbog '95	149,-
0257	Jernbanehistorisk årbog '96	149,-
0258	Jernbanehistorisk årbog '97	149,-
0275	På sporet af 1989 (bane bøger)	124,-
0276	På sporet af 1990 (bane bøger)	124,-
0277	På sporet af 1991 (bane bøger)	124,-
0278	På sporet af 1992 (bane bøger)	124,-
0279	På sporet af 1993 (bane bøger)	124,-

* - prisen gælder ved bestilling inden 1. oktober
\# - snart udsolgt

Bestilling

Bestilling kan ske ved at benytte bestillingskortet som er vedlagt dette nummer af **jernbanen** som indstik - eller du kan indbetale beløbet direkte på girokonto
317-9176
Jernbanebøger
Kalvebod Brygge 40
1560 København V
Husk kr. 20,- til porto og eksp. (DJK-medlemmer bosat i Danmark skal ikke betale porto og eksp.).



Sporhunden

Blandt de tilsendte løsninger på Ordhunden i nr. 1 var **Jens Bruun Petersen,** Ribe, den heldige vinder; en bogpakke er afsendt.

Vinderen af Ordhunden i nummer 3/97 blev **Hans Andersen**, Frederiksberg - en bogpakke er afsendt.

Dette nummers sporhund har atter forvildet sig i det danske jernbanelandskab, og befinder sig ganske godt i en lille DSB stationsby med DSB logo, lidt øde måske, men med et par butikker i behold. Engang kørte her også Triangler...

Send dit svar på stationens navn til **jernbanen**, Vasevej 19 A, 2840 Holte, inden 15. september, og du er med i næste lodtrækning.

Jan Forslund

jernbanen

UDGIVET AF DANSK JERNBANE-KLUB SIDEN 1961

Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V, 33 33 86 97

Medlemsblad for
Dansk Jernbane-Klub (DJK)
Nordsjællands Jernbaneklub (NSJK)

Redaktion
For DJK: **Anders Riis** (ansvarshavende)
Klostergade 3, 9550 Mariager, 98 54 23 24
For NSJK: **Birgitte Sølling-Andersen**,
Sv. Trøsts Vej 6[4], 1912 Frederiksberg, 31 31 69 80

Medarbejdere
Generelt:
Henrik Sørensen **Rene St. Olsen**
Kenneth Dam **Jan Forslund**

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

Ole-Chr M. Plum (Privatbaner)
Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj

Bent Jacobsen (DJK-nyt)
Lillegårds Allé 18, 2730 Herlev

Thomas N. Olesen (Færgenyt)
H. P. Christensensv.18, 3300 Fr.værk

René St Olsen (udland)
Vendersgade 8 2. tv., 1363 Kbh. K
Tlf.: 40 84 38 66

Henvendelse vedr. bladekspedition
DJK, sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,
1560 Kbh. V. 33 33 86 97

Henvendelse vedr. annoncer
jernbanen, annonceafd., Vasevej 19A, 2840 Holte
v. Jan Forslund, 42 42 04 52. Giro 5 55 38 30

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 hentil.

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde.

jernbanen er medlemsblad for foreningerne **Nordsjællands Jernbaneklub** og **Dansk Jernbane-Klub**. Bladet dækker aktuelle og historiske jernbaneforhold. **jernbanen** udsendes seks gange årligt, sidst i hver af månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Indsendelse af stof og fotos
Arbejdet med skrivning og redigering af **jernbanen** foregår som alt andet arbejde i DJK og NSJK udelukkende på frivillig og ulønnet basis. Tilsendelse eller overdragelse af fotos og manus samt øvrigt materiale til jernbanen er derfor ensbetydende med, at indsenderen samtykker i at det sendte uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale.

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrevne, gerne fulgt af diskette. Manus/diskette kan ikke påregnes returneret. 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 arkiv.

Indlæg, der ikke er signeret af et eller flere bestyrelsesedlemmer, tegner ikke nødvendigvis foreningernes holdning.

Oplag: 2.700 eksemplarer
Sats, montage samt scan af tegninger:
Forlaget Iriis Mariager.
Scan af fotos samt tryk:
Central tryk Hobro, 98 52 01 99
ISSN 0107-3702

NORDSJÆLLANDS JERNBANEKLUB
VETERANTOGET

Klubbens officielle adresse:
Jan Pehrsson
Kastanie Allé 2G, 3. th.
2720 Vanløse
Telefon: 38 79 40 18

Internet: http://www2.dk-online.dk/users/nsjv/

Vedr. medlemsskab:
Henvendelse til kassereren.

Kasserer:
Lars Peter Jensen, 38 71 80 71
Giro: 7 13 03 68

Formand:
Anders Dørge, 49 70 01 77

Sekretær:
Jørn Larsen, 48 70 89 35

Vedr. særtog med Nordsjællands Veterantog:
Henvendelse til sekretæren.

Bestyrelsesmedlemmer:
Bert Hansen, 31 31 69 80
Henning Pedersen, 31 16 62 77
Søren Lindkilde, 48 39 19 34

Bladredaktion vedr. NSJK:
Birgitte Sølling-Andersen 31 31 69 80

Medarbejdere:
Anders Dørge 49 70 01 77
Peter Roland Hansen 45 85 22 18
Jan Hein Hedegaard 49 13 19 59
Peer Lauritzen 42 86 50 46
Erik Cletus Petersen 49 13 25 52

Arbejdssteder:

Græsted remise
Græsted Stationsvej 84
3230 Græsted
Telefon 48 39 25 54
Her arbejdes hver lørdag fra kl. 12.00.
Kontakt: Erik Cletus Petersen 49 13 25 52

Nøl remise
Tagensvej 147, 2200 København N
Telefon: 35 82 00 63
Her arbejdes med vogne om lørdagen efter aftale.
Kontakt: Jørn Larsen 48 70 89 35

Rungsted remise
Ø. Stationsvej 27, 2960 Rungsted Kyst
Telefon: 42 57 12 69
Her arbejdes med lokomotiver hver onsdag fra ac. kl. 19.00 samt hver lørdag fra ca. kl. 11.00.
Kontakt: Henning Pedersen 31 16 62 77.

Dansk Jernbane-Klub

Generel adresse
Dansk Jernbane-Klub,
sekretariatet,
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
Tlf. 33 33 86 97. Fax: 33 93 20 02
E-mail: vogn-ex@internet.dk
Internet:
http://www.pip.dknet.dk/~pip803/djk.htm

DJKs telefonavis: 86 75 20 98
Med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.
(Ansv.: Ole-Chr. Munk Plum)

Medlemskontingent i DJK 1997

Ordinære medlemmer	~~kr. 275,00~~
Særtilbud - resten af 1997 for	**kr. 150,00**
Seniormedlemmer (67 år pr 1.1.1997)	~~kr. 225,00~~
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1997)	~~kr. 190,00~~
Husstandsmedlemmer	~~kr. 190,00~~
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 s.)	kr. 2500,00

Henvendelse vedr. medlemsskab:
Dansk Jernbane-Klub, kassereren,
Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V
Girokonto 5 55 38 30
Norsk giro **0806 190 4833** - Svensk giro **547137-0**

Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse:
- **Formand: Bent Jacobsen,**
Lillegårds Alle 18, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07
- **Næstformand: Ole-Christian Munk Plum,**
Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj. Tlf. 86 75 25 40
- **Kasserer: Gunnar W Christensen,**
Solbærvangen 39, 2765 Smørum. Tlf. 44 65 73 13
- **Sekretær: Thomas Nørgaard Olesen** (suppl.),
H. P. Christensensvej 18, 3300 Frederiksværk, 47 72 55 39
- **Tommy O. Jensen**, Langebjergv. 534, 3050 Humlebæk, 49 19 42 35
° **Carsten Buhl**, MBJ, Refshalevej 8, 4930 Maribo, 53 88 43 54
- **Lars Henning Jensen**, Enebærvej 12, 8800 Viborg, 86 61 38 39
° **Keld Haandbæk**, D-gr., Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse, 38 74 70 32
° **Hans Meyer**, LFB, Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. 98 38 31 27
° **John Rasmussen**, MHVJ, Trøjborgvej 2C, 8200 Århus N. 86 16 03 08
- **Poul Kaspersen**, Østergade 24, 3200 Helsinge
- **Klaus S. Jørgensen**, Durosvej 4, 2 tv., 2800 Lyngby. 45 88 43 04
- **Søren Bay** (suppl.), Koldinggade 17, 3.tv., 2100 København Ø. 31 38 46 79

• betyder valgt af generalforsamlingen, ° betyder valgt af banerne

Jernbanebøger, salgsafdelingen i DJK
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
Tlf. & fax 33 93 20 02, Giro 3 17 91 76
Ved: Klaus S. Jørgensen.

DJK Udflugt
Søren Bay og Tommy O. Jensen.
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Giro 8 11 10 06

Kontaktpersoner i lokalafdelingerne
DJKs nordjyske afdeling: Hans Meyer,
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. 98 38 31 27.
DJKs midtjyske afdeling: Troels Lenchler Poulsen,
Bygaden 15, Torrild, 8300 Odder. 86 53 13 21.
DJKs sydjyske afdeling: Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. 75 86 21 20.
DJKs fynske afdeling: Jørgen W. Møller,
Skovkrogen 6, 5560 Årup. 64 43 22 70.

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

Dansk Jernbane-Klubs baner og tog
Information, bestilling af særtog, arbejdshold.

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

Mariager-Handest Veteranjernbane
Ny Havnevej 3, 9550 Mariager. 98 54 18 64
Lars Henning Jensen,
Enebærvej 12, 8800 Viborg. 86 61 38 39
Arbejdshold i Mariager, Århus og Viborg

Bloustrødbanen (DJKs afd. for smalsporsmateriel)
Bloustrød Teglværksvej 10-20, 3450 Allerød. 48 17 08 18
Oscar Meyer,
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. 48 70 75 07

Limfjordsbanen
Michael Martens,
Lindev. 38, Ø. Brønderslev, 9700 Brønderslev, 98 81 10 46
Information: Frank Sørensen, 98 24 00 54

D-maskine gruppen
Keld Haandbæk,
Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse, 38 74 70 32

DJKs øvrige arbejdssteder

Bramming remise
Henning Møller, T. Tonnesensvej 7, 6740 Bramming. 75 17 23 91

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

Hvalsø station
Kristian Sørensen, Sortedam Dossering 59 K, 2.
2100 København Ø. 45 83 17 75

Farvel & Tak...