

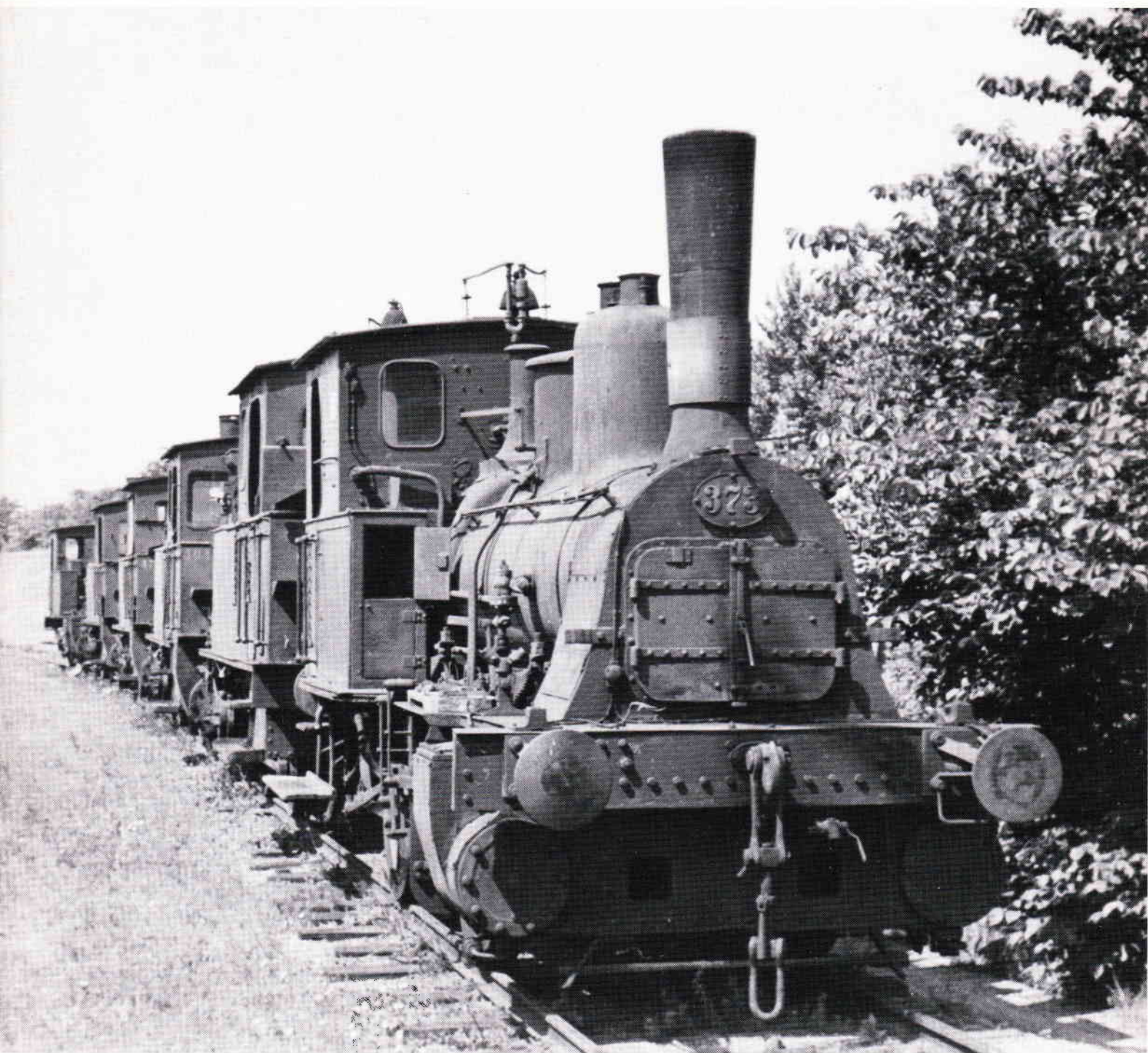


jernbanen

5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

OKTOBER 1992



32. ÅRGANG

LØSSALG KR. 40,00



Indhold

På flugt til Slaraffenland.....	132
Verden ifølge Chapelon	136
Et veteranbane-paradis?.....	142
Ved Bommen (4).....	145
Krigen optrappes	146
Renovering af HV 3.....	147
Eesti V.R. - Estiske Statsbaner.....	148
Jernbanenyt - kort fortalt	150
DSB	150
Færgenyt	154
Privatbanerne.....	155
Veteranbanerne	156
Bog anmeldelser	157
Foreningsnyt	158
Salgsafdelingen	158
Det sker i DJK	158
Sporhunden	160

Nr. 6 ventes afleveret til Postvæsenet medio december 1992.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 6/1992: 1. november 1992.
Sidste frist for stof til nr. 1/1993: 20. december 1992.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 28. oktober 1992.

Forsiden: Gamle, udslidte sager har altid øvet en magisk tiltrækning til jernbaneentusiaster. Hvordan var det ikke f.eks. med Godsbanegårdens »skrot-spor«? Læs mere om »Slaraffenland« for 30 år siden i Poul Thiesens artikel inde i bladet. Foto'et tog han juli 1963.

DSB er nu inde i sin »anden motorvogns-alder«. Motorvognssæt er tidens løsen, og det har det været også tidligere. Fra begyndelsen af 1930'erne og 20 år frem var dette køretøj drømmen på DSB, med nok så mange forskelligartede opgaver. Øverst regionaltoget: Mo 1835-Cl's i Viborg, foto: Erik Frikke, i midten Mo 1849 med internationalt tog i Skærbæk 24. juli 1978, foto: Erik Steen Jensen. Nederst slutstadiet - før det er helt slut: Mo 1951 i Sdr. Bjærge 25. juli 1990, foto: Jan Forslund.





jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

32. årgang nr. 5 oktober 1992

jernbanen
Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

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

Medarbejdere

Erik B. Jonsen (DSB)
Esthersvej 19, 2900 Hellerup
Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)
Holmevej 8, 4340 Tølløse

Jakob Stilling (Udland)
Svalevej 7, 2900 Hellerup
Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62, 2730 Herlev

Bladekspektion

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

Annonceekspektion

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

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør så vidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. Ellers indgår billederne i DJKs arkiv.

Oplag: 2.400 eksemplarer

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 26

ISSN 0107-3702

Klar - parat - kør!

Interessen for veteran tog blomstrer over det ganske land, hvis man skal tro avis-omtaler. Dels har flere af de etablerede veteranbaner haft rekordbesøg; dels kan det være svært at finde en ubenyttet stump spor, der ikke under en form tænkes anvendt til veteran-/turistkørsel.

Det synes, som om man her og der tror, at det at køre veteran tog - fordi man ser det udført som hobby - er en enkel sag i stil med frimærkesamling, korsstings-broderi og batik.

Det er - som de fleste medlemmer af DJK vil være vidende om - IKKE tilfældet. Og for mange fejlslagne projekter rundt om i Danmark kan nemt blive resultatet af den udbredte over-optimisme: Hvad med at bruge vor gamle bane som turist-attraktion...?

Inde i bladet giver Mogens Duus, der frem til november er driftsbestyrer ved MHVJ, en kommentar til denne udvikling - og jernbanen ser gerne en seriøs debat - også gerne med ikke-DJK-medlemmer som deltagere - udfolde sig i spalterne.

I de mere fantasifulde projekter tales der om lønnet arbejdskraft. Og hvis det bliver til virkelighed, er det i alle fald en total nyskabelse. Men før det kan ske, skal en pengekasse af solide dimensioner garantere underskuddet. Bare i et S-revideret damplokomotiv kan arbejdstimerne forsvinde som dug for solen: 10.000 mand-timer er et »slag på tasken«, redaktionen har hørt - og tror på.

En renoveret vognstamme vil formentlig koste nogenlunde den samme arbejdstid - og så er der lige banestrækningen, der skal gøres køreklar.

En sådan beregning vil i sagens natur være meget usikker, men skulle man efter de overslag omregne de arbejdstimer, der f.eks. er investeret i MHVJ de seneste 26 år, til dagens lønninger, rækker et to-cifret million-beløb ikke langt.

Dertil kommer den arbejdstid, der går med for blot at holde driften igang. For MHVJ ligger det, alt i alt, formentlig omkring 20-30 årsværk. Svarende til en »skjult løn-omkostning« på fire til seks millioner kroner årligt. Plus sporvedligeholdelse. Sammenlign det med MHVJs hjemmebane-omsætning på måske mellem 300.000 og 400.000 kroner.

God fornøjelse med arbejdet - og debatten!

Anders Riis

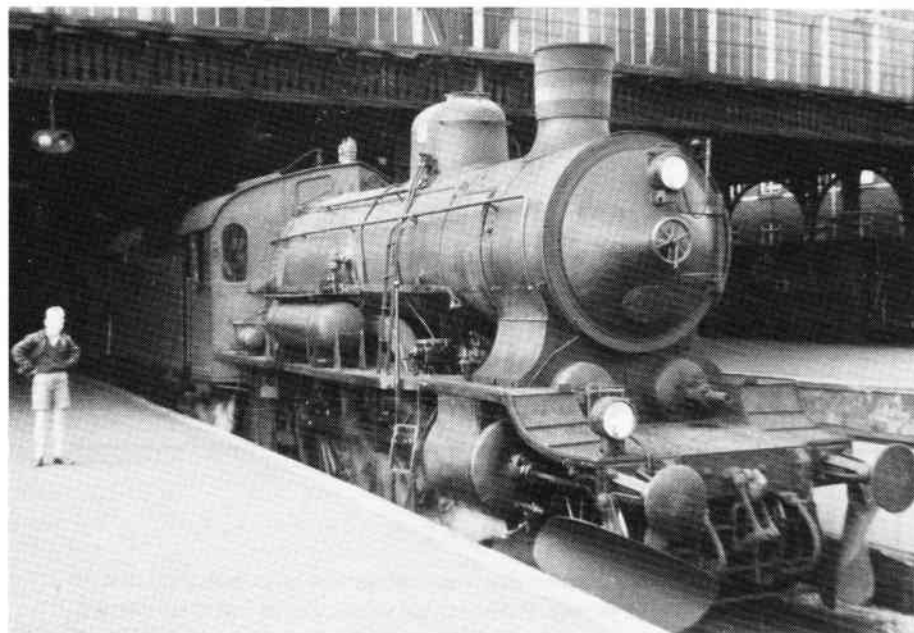
Medlemskontingentet for 1993

Med dette nummer af jernbanen udsendes girokort til kontingent 1993. Girokortet bedes udfyldt tydeligt med navn og adresse samt medlemsnummer. Deres medlemsnummer fremgår af trykket øverst på bagsiden af dette blad; tallet »2237« er avispostkontorets kode for »jernbanen«, derefter følger i midten Deres medlemsnummer - op til fem cifre - og yderst til højre står en to-cifret servicekode, der viser Deres evt. tilknytning til lokalafdeling m.v.

Kontingentets størrelse fremgår af girokortet.

Husk at udfylde bagsiden af girokortet.

Skulle girokortet være faldet ud af tidsskriftet, kan beløbet sendes på et almindeligt indbetalingskort.



På udflugt til Slaraffen- land

*Jernbane-Sjælland set med
en jydets øjne - anno 1961....*

*Et dejligt syn på Københavns Hovedbane-
gård i sommeren 1960. P 919 med tog mod
Kalundborg.*

Af Poul Thiesen

I det jyske, hvor jeg er født og opvokset, kørte der endnu først i 60'erne damptog. Men de kørte fortrinsvis godstog - og det var i hovedsagen de store og nyere dampmaskiner, som folk kunne se.

Anderledes var det »ovre i Slaraffenland«. I »Slaraffenland«, som var Sjælland, kørte der mange flere dampmaskiner. Når folk gik fra færgen i Korsør og skulle videre mod København, kunne de endog være så heldige at køre med damp, nemlig med et E-maskinetrukket tog.

Og sære vidundere som G-maskiner, K og G - ja endog de gamle H'sere - kunne jernbaneglade mennesker finde på Sjælland.

Ikke underligt, at jeg først i 60'erne ofte tog med toget til Sjælland - bevæbnet med køreplan, fotoapparat, notesblok, blyant, madpakke og en gul sodavand.

En sommerdag hoppede jeg på toget med afgang fra Fredericia mod København kl. 10.37 - og undtagelsesvis var der denne dag i 1961 damp forspændt. Det var R 936, der på strækningen Fredericia-Nyborg trak sriben af Cc-vogne - samt en enkelt Cd, den med børnekupeen.

Normalt var ekspressen kl. 10.37 et My-trukket tog, men jeg erindrer, at R 936 med kun få minutters forsinkelse klarede turen over det frodige fynske landskab.

Første stop var Middelfart. Her holdt ofte en af de gamle motorvogne tilhørende Nordvestfynske Jernbane. En tidligere statsbanemotorvogn - som i DSB-tiden hed MDF, nu MD.

De nordfynske jernbaner havde jo flere damplokomotiver. De kunne af og til ses i Middelfart med et godstog, men det var ikke særlig hyppigt.

Odense med sin store rundremise, der anvendtes til både DSB- og til privatbanelokomotiver, var også et besøg værd - og jeg hoppede af og til af toget.

Der var kun en enkelt togmaskine tilbage i drift først i 60'erne. Det var en D-maskine, nemlig nr. 874. Ellers var det F-maskinerne, der domierede, og der var rigtig mange dampmaskiner af denne type i sving hver dag. Den bestand af F-maskiner, som var stationeret i Odense, var i hovedsagen eksemplarer af den nyere type, nemlig F'erne fra 1949 i serien nr. 651-665.

Omme bag Odense remise holdt endnu i 1961 en gammel svend. Det var DF 129 - en gammel sydfyner. Den var hensat, urepareret og lignede en rustbunke til forveksling. DF 129 blev kort efter ophugget. Inden den hensattes, havde den i rigt mål kørt på de sydfynske baner, bl.a. Assens-banen, inden denne sidst i 50'erne sagde farvel til dampen og erstattede dampmaskinerne med Mo- og Mt-lokomotiver. I Odense kunne også - hvis man var heldig - ses et par af de nordfynske privatbaners damplokomotiver, bl.a. Kertemindebanens nr. 14 og 15. Plus alt andet privatbanemateriel af høj alder.

Livlig rangering i Nyborg

Nyborg H., lød det i højtaleren - medens

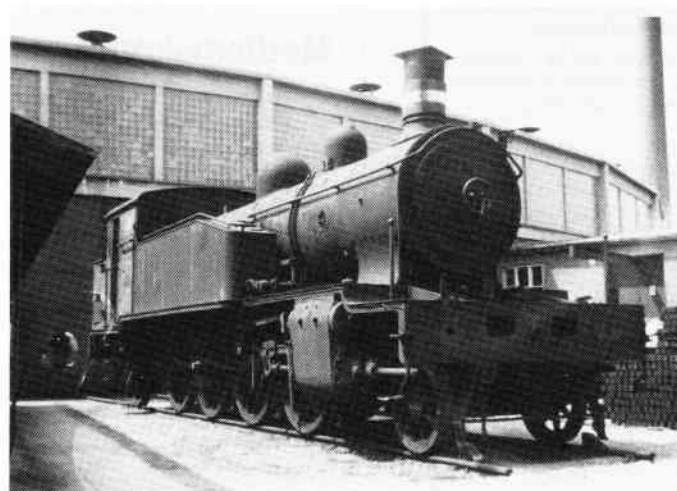
passagererne rastløse og trippende prøvede at bekæmpe rejserfeberen. For det var dengang, at alle skulle skifte få minutter efter ved færehavnen.

Der var mere liv på Nyborg H. dengang. Fra vinduet i Ce-vognen kunne ses et par MP-motorvogne med de uundgåelige CP-vogne. De var kort forinden kommet henholdsvis fra Fåborg over Ringe og fra Svendborg. MP'erne, CP'erne og banerne - ja, det er altsammen historie i dag.

I Nyborg var kun en enkelt tog-maskine stationeret. Det var R 936 - den som jeg tilfældigt kørte med i sommeren 1961 - men der var en mængde F-maskiner i gang.

Hele sporterrænet på Nyborg H. og på Nyborg Færehavn dampede - det osede rent ud sagt med F-maskiner. Ligesom i Odense var det fortrinsvis F-maskiner i den nye serie fra 1949, der rangerede i Nyborg i 1961.

Bl.a. mødte jeg F 661. Den var ved det nordligste færgeløje ved at rulle nogle vogne ind på jernbanefærgen »Sjælland«. Og der var en lille sensation imellem. Den ene af vognene var en specialvogn. Meget tydeligt var det en tidligere tender - en tre-akslet.



DF 129, en gammel sydfyner, holdt i 1961 hensat bag remisen i Odense. Den kommer aldrig mere ud at køre og ophuggedes kort efter.

Og jeg vil vædde på, at det var en tender fra en af de rigtig, gamle sjællandske maskiner - dengang hvor de sjællandske baner hed »Det sjællandske Jernbane-Driftsselskab«. Jeg fandt blot aldrig ud af, hvilket lokomotiv den stammede fra. Men måske nogle af læserne kan opklare mysteriet.

Til erindringen af københavner-turen hører også den lange ventetid på færgerne. De sejlede ikke omgående - som IC-færgerne gør i dag - næh, der var en rangeren frem og tilbage nærmest i en »evighed«.

Men afsted kom man da - og medens man fra promenadedækket, hvor der var koldt og blæsende (vinduerne var utætte), kunne se dampfærgerne »Christian IX« ligge uvirksom i det sydligste færgeleje, ja så stod man til søs med en af de gamle færger. Ofte »Korsør« eller »Nyborg« - hvis man da ikke var heldig at komme ud at sejle med det nyeste skrig på overfarten, »Prinsesse Benedikte«. Men ellers var alle færgerne rimelig aldrende.

Slaraffenland - endelig

Med Sprogø om bagbord - Danmarks mest kendte ø, skønt de færreste har været der - ankom jeg så til »Slaraffenland« - endelig: Sjælland, hvor alle de gamle maskiner kørte.

I lighed med Nyborg var der også en mængde rangerende dampmaskiner i Korsør. Det var alle F-maskiner, og det var fortrinsvis F-maskiner i nummerserien 480-500.

Fælles for de mange F-maskiner, der rangerede i Korsør var, at medens Nyborg-F'erne var de nyeste, så var Korsør-F'erne de ældste. Nogle af dem var endog fra 1890'erne.

De F-maskiner, der kørte i Korsør, havde høj kulkasse, så maskinerne kunne medtage mere kul. Men medens de nye F'ere på Fyn var født med den høje kulkasse, så var F'erne i Korsør senere blevet forsynet med den ændrede kulkasse.

Op og stå på tæer

Endelig - efter at diverse moster Anna'er og diverse provinsskolebørn var bænket - drog vi afsted.

Med My forspændt - for medens forløberen uden stop Korsør-København gerne havde en E-maskine foran - så var det efterfølgende, standsende eksprestog forspændt My. Årsagen var enkel: My'eren kunne efter hvert stop hurtigere komme op i fart igen.

Efter få sekunders kørsel var det bare med at komme op og stå på tåspidserne: Hvis man gjorde sig høj nok, kunne man skue hen over taget på diverse parkerede jernbanevogne, der til alle jernbaneentusiasternes store irritation altid var stillet direkte foran Korsør maskindepot. Så man næsten ikke kunne se, hvilke vidundere der holdt der.

Men den trænede jernbaneentusiast kan naturligvis - blot ved at se en skorsten -



På vej til »Slaraffenland« mødte jeg i Nyborg Færgehavn F 661. Bemærk den lave vogn foran lokomotivet. Det er en specialvogn. Med garanti er det en treakslet tender fra et af de rigtig gamle sjællandske lokomotiver. Men hvilket? Billedet er fra sommeren 1961.

en dome og taget af et førerhus - se, hvad der gemmer sig nedenunder.

Og, naturligvis, holdt der altid i Korsør en stribe E-maskiner fra den danske serie nr. 975-999, der i 1961 alle var stationeret i København, samt en enkelt P, eller to. En sjældnen gang har jeg i Korsør set en S-maskine. Gud ved, hvad den skulle der.

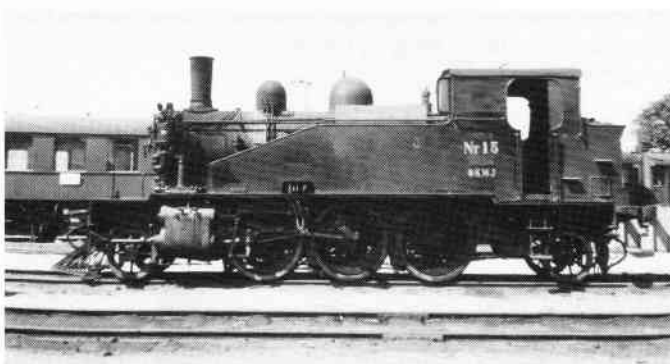
Over Sjælland - med sod i øjnene

Det gik raskt derud af, og naturligvis »hang«

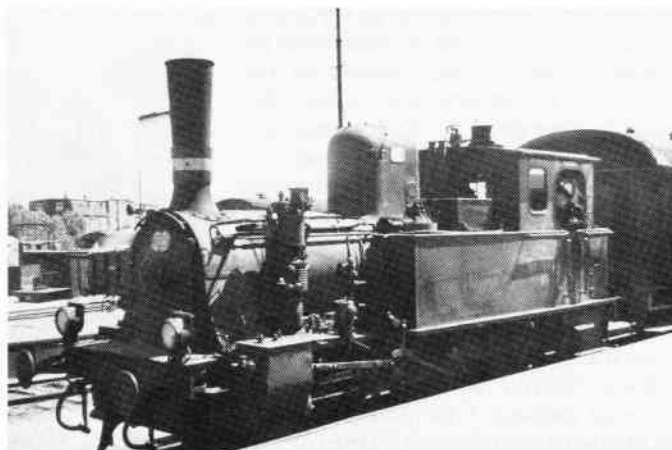
man ud af vinduet. Man skulle jo have det hele med.

Naturligvis fik man sod i øjnene, for flere af de tog, der passerede, var jo damptog. Denne »erhvervsrisiko« betød dog intet.

Første stop var Slagelse, og her hoppede jeg af en dag i 1960. Årsagen var, at her mødte jeg det første af »Slaraffenland«s vidundere, en G-maskine. Den holdt nydeligt, opfyret og dampede og pustede lidt en gang imellem, og det var C 717, som formentlig ventede på en opgave på strækningen til Næstved.



I Odense kunne jernbaneglade mennesker også studere privatbanemateriel. Her er det Kertemindebanens nummer 15, der puster ud efter endt tur.



F-maskinerne rangerede flittigt i Korsør. F 481 er her ved at hente vogne fra færgerne.



Turen over Sjælland kunne passende afbrydes i Slagelse, hvor C-maskiner ofte kunne beskues. Her er det C 717, som den 1. juli 1960 venter på tur.

Der var i 1960-61, da jeg ofte kørte til København, fire C-maskiner i drift på Sjælland. Det var nr. 708, 710, 712 og 717. Og skønt C-maskinerne var nogle aldrende svende fra først i 1900-tallet, så sås de meget hyppigt i drift. En hel fornøjelse.

Mærkværdige tog de sig ud - fordi gangtøj og cylindre lå indvendig. Men ellers var C-maskinerne jo K-maskinen op ad dage.

Sorø og Ringsted var korte og uinteressante stop set ud fra en jernbaneglad fyrs opfattelse.

Remisen i Roskilde passeredes i rimeligt tempo, inden toget standsede - men normalt kunne ses en eller flere F-maskiner »tit-tende« med forenden ud af de åbne remiseporte. Og dermed var det København næste gang.

De dejlige P-maskiner

I mange år har jeg følt, at noget »manglede«, når man som provinsbo gør sin entre i ankomsthallen på Københavns hovedbanegård.

I dag har jeg fundet ud af, hvad det er.

Det var den dejlige klokkeklemten, der lød ind gennem diverse døre til hovedbanegården. Nemlig sporvognene. De kørte i rigt mål i 1961, da jeg gæstede København - men det er en helt anden historie.

På Københavns Hovedbanegård skete der noget uafbrudt. Og dampmaskiner var der nok af. Medens de svensk-byggede E-maskiner, nr. 964-974, på det tidspunkt alle befandt sig i Jylland-Fyn, ja, så var alle de nye danske, som omtalt før, stationeret på Sjælland-Falster. De sås uafbrudt på Københavns Hovedbanegård. Enten forspændt ekspresttog til Korsør eller forspændt et internationalt tog til Gedser.

Flotte så de ud, E'erne, når de startede med et langt, broget tog bag sig. Det var røde danske, grønne franske og blå Waggon-Lits vogne. Jo, her kunne enhver føle rejsefeberen - mærke udlængslen ved synet af en sådan hidsigt pulserende livsåre, som Hovedbanegården var og er.

Både i 1960 og 1961 mødte jeg P-maskinerne på Sjælland. I det jyske var der kun tre tilbage på det tidspunkt, nemlig nr. 925

og 927, der stod i Skanderborg (var endnu ikke ophugget, skønt de var udrangeret i 1958), samt 931, der ræverød af rust stod indendøre i Lunderskov remise og var reserveret til Jernbanemuseet.

Men på Sjælland var der P-maskiner. Og der var endda i drift.

De P-maskiner, som i 1960-61 futede rundt på de sjællandske jernbanestrækninger, var nr. 909, 913, 916, 917, 919 og 928. Specielt husker jeg P 928, som endnu på det tidspunkt kørte rundt med Fa-skiltet på førerhuset. Det var aldrig blevet fjernet, skønt P 928 ikke siden 1957 havde været stationeret i Fredericia.

P 919 havde også et hjemstedsskilt på førerhuset. Det var dog ikke til at se, hvor den havde været hjemmehørende i det jysk-fynske.

P 919 var en af de maskiner, som en overgang blev forsynet med holdere til tyske slutsignaler beregnet til kørsel mellem Padborg og Flensburg.

Ud på Otto Bussesvej

Naturligvis skulle udflugten til København

også rumme et visit i jernbanens Mekka, nemlig hovedremisen på Otto Bussesvej. Det var jo herlighedsens højborg.

Jeg har altid været et utrolig lovlydigt menneske, og i mit liv har kørsel uden cykellygte hørt til nogle af de dristigste ting, jeg har foretaget mig. Men - på det jernbanemæssige område var der en undtagelse. Diverse skilte med »Adgang forbudt«, og lignende urimeligheder måtte konsekvent overses. Ellers var der ingen mulighed for at komme ind og se på dampmaskinerne.

Som sagt - så gjort. I 1961 fandtes der ingen G-maskiner i min hjemstavn, det jyske. Det var, som der næsten heller ingen erindring var om dem i Jylland-Fyn. Glemselen havde taget dem.

Stor var derfor min forbavselse, da det »tøffede« bag mig. Da jeg vendte mig om, kom i levende live G 602 - kørende for egen kraft.

Skønt bygget i 1896 var den stadig i drift. Og det var den absolut eneste G-maskine, der var i gang hos DSB. Den vendte sig en tur på drejeskiven - og så kørte Gerda ind i remisens mørke igen. Hvilken oplevelse.

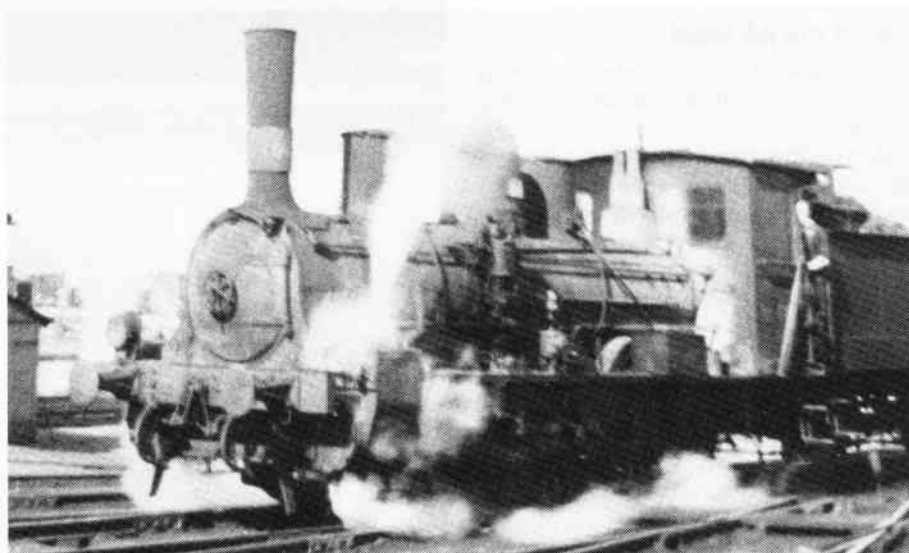
Kun formørket af, at jeg næppe før eller siden har set så beskidt et damplokomotiv. Nummerpladen på røgkamerdøren var så tilsvinet, at man ikke kunne se nummeret - og det skal såmænd ikke undre mig, om man heller ikke kunne føle nummeret med fingrene. Skidt og møg gik ud i ét.

Hvad remisen gemte

Inde i remisen holdt en mængde E-maskiner. Og S'ere. F-maskiner lige så. Samt nogle Q-maskiner i 340'erne.

Men der holdt også to K-maskiner i 1960-61. Den dag jeg kiggede ind, var de fyret op begge to. Men desværre vovede de sig ikke ud i lyset, så fotoapparatet kunne ikke komme i brug.

De to K-maskiner var nr. 539 og 582. Det var de eneste, der fandtes på Sjælland. I Jylland var K-maskinerne på det tidspunkt for-



Forbløffelsen var stor - i sommeren 1961 fangede jeg Danmarks absolut sidste G-maskine i drift, nr. 602, ved Københavns hovedremise. Den er her på vej fra drejeskiven og ind i selve remisen.

længst holdt op med at køre. Tilbage var kun hensatte, nemlig 511, 595 og 599 i Brande, 518 i Viborg, 523 i Padborg og K 577, der var udlånt til hjemmevernet i Nymindegab, K 563, der var reserveret Jernbanemuseet, stod i Skanderborg remise sammen med O 318, A 159 samt Mx'eren.

Det var - forståeligt nok - en stor fryd at se K 539 og 582 »in live«, som det hedder på dansk i dag, i Københavns hovedremise. Et rigtigt pust fra de gode, gamle dage.

Lokomotivkirkegården

Ethvert travlt maskindepot havde først i 60'erne en lokomotivkirkegård. Københavns hovedremise var ingen undtagelse.

Ved kulryggen holdt to rækker dampmaskiner. Og her var også interessant nyt at skue. Den største overraskelse var synet af A 147. Jeg troede næppe mine egne øjne. A 147, der var bygget i 1884, var udrangeret i 1936. Og nu holdt den - i 1961 - lige for øjnene af mig.

Det viste sig så, at den fra udrangeringen i 1936 og til 1959 havde været fast togforvarmingskedel. Og i 1960-61 var den ikke blevet ophugget endnu.

En anden interessant maskine var T-maskine nr. 297. Den var også omdannet til togforvarmingskedel. Som sådan fungerede den til 1965. Naturligvis holdt her også en række D-maskiner, der var hensat og ventede på skærebrænderen. Det var bl.a. D 824.

En enkelt P-maskine, uden tender, holdt på lokomotivkirkegården. Det var P 920. Den kom aldrig mere ud at køre.

Det gjorde til gengæld E 982, som var hensat og i jammerlig forfatning. Det var den eneste E-maskine, som ikke var i drift på Sjælland - men den kom senere på visit på Central værkstedet, hvorefter den som en nyslået toskilling - strålende og flot - fik nogle år mere i drift.

Der holdt også nogle Hs-maskiner.

I Jylland var der på det tidspunkt kun to Hs-maskiner i drift, nemlig 385 i Brande og 394 i Struer, men på Sjælland var der en del af dem i sving.

Ekstra bemærkelsesværdigt er, at flere af Hs'erne på Sjælland var af den oprindelige, gamle type, nemlig nogle af de 16, der var blevet bygget i årene fra 1873-93.

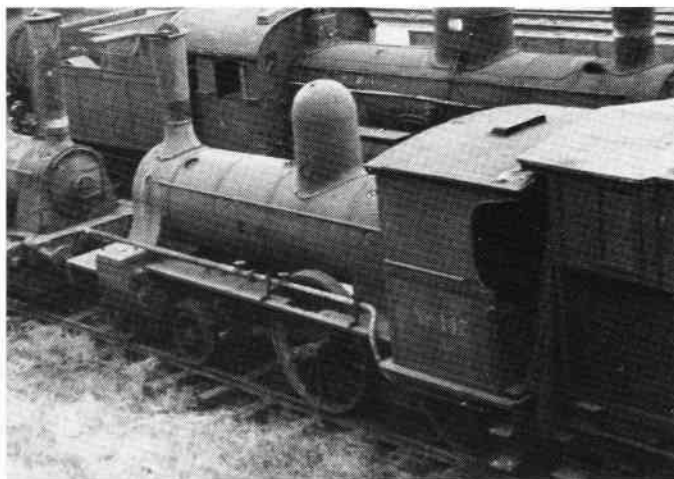
Et stænk fra de rigtig gamle dage syntes man at få blot ved synet af deres røgkammerdør. For det var ikke den spidse med håndhjul i midten - nej, det var den gamle røgkammerdør med låger.

Endnu i 1963, da jeg atter var på visit i København, så jeg en af de gamle Hs'ere, nemlig nr. 373, der holdt i en lang række af rangermaskiner, som havde tabt pusten og var gået til den evige pension.

På visit i Valby

Dagens sidste højdepunkt var et besøg i Valby, nemlig på Valby rangerstation. Her boede også et vidunder, nemlig en af de gamle N-maskiner.

A 147 var udrangeret i 1936. Stor var forbløffelsen i 1960 at finde den ved hovedremisen på Otto Bussesvej i København. Men forklaringen var, at den indtil 1959 havde været togforvarmingskedel.



Det var N 186. Lokomotivet var bygget til Kalvehavebanen, men i 1898 overgik den til DSB. Skønt bygget i 1889 var den først i 60'erne stadig i sving. N 186 var i 1937 blevet solgt til den privatejede Valby Rangerstation. Her var dens tilhørssted indtil 1965, da jernbaneklubben købte den.

N-maskinen rangerede hyppigt - og til de jernbaneglades store lettelse, lignede den såmænd sig selv fra DSB-dagene. Der var nummerplade på røgkammerdøren. Og på førerhuset stod Nr. 186, N - selv om et beskedent skilt med påskriften Valby Rangerstation tydeligt viste, at det ikke mere var noget DSB-lokomotiv.

Hjem med Sønderjyden

Til erindringen om turene til »Slaraffenland« hører naturligvis også et kig ud i Københavns strøggader - hvor de omtalte sporvogne »fandtes alle steder« i synsfeltet.

Den karakteristiske lyd ikke blot af klokken - men af sporvognenes nedbremsning - står endnu for mit indre øre.

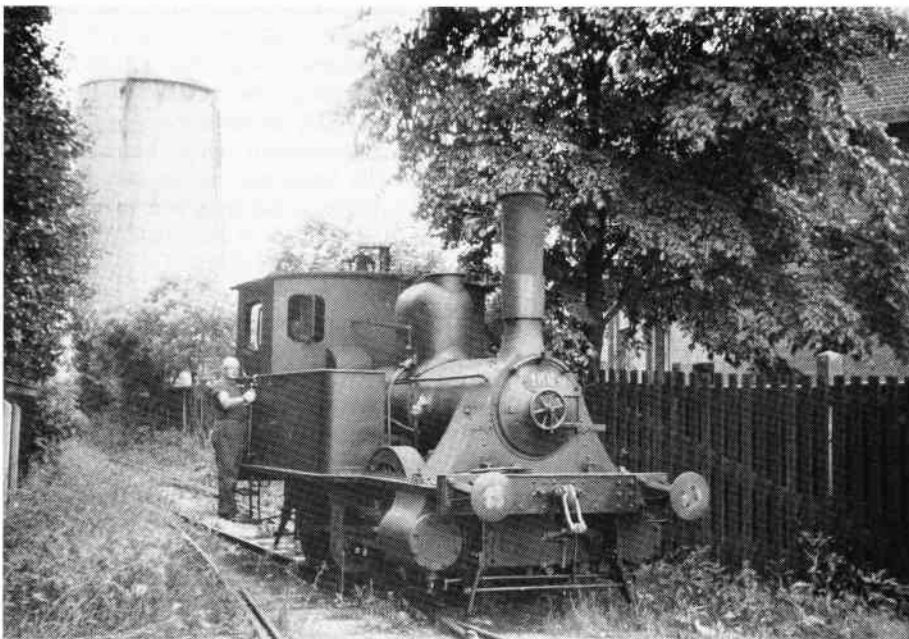
Hjemturen samme sag var som regel problematisk, for sidst på eftermiddagen

gik der i realiteten ikke flere eksprestog. Men ved 17-tiden kørte en mængde lyntog.

Som regel var det altid »Sønderjyden«, som min kærlighed faldt på. Ikke fordi der var to Mo-vogne i »Sønderjyden«, som var sort lyntog, men fordi de ene af de to personvogne mellem Mo'erne var det nyeste af det nyeste, nemlig en BL-vogn (nu BF), hvis hvilestole var vidunderlig til trætte ben, som i timevis havde krydset skinner og trådt svelterne mere flade, end de er.

Og med »Sønderjyden« gik turen så hjem til det jyske. Vel ankommet til Nyborg og med »Slaraffenland« bag sig, kunne man blot konstatere, at nu var man helt sikker på kun at se My- og Mx-maskiner. Og kun rimelig sjældent en dampmaskine.

Det var, i sandhed, beviset på, at der ikke blot på stormagtsplan var forskel på øst og vest. Også DSBs maskinafdelinger syntes på det tidspunkt at være som nat og dag, når det gjaldt damptogene. □



Til københavnerturen hørte også et visit på Valby Rangerstation. N 186 rangerede her i en høj alder. En rigtig sensation - set med en jernbaneglad fyrs øjne.



Når man berører emnet fransk damp, er det næsten ikke til at komme uden om en række strålende lærreder, som den impressionistiske maler Claude Monet udførte i 1877 på den nordlige af vestbanesystemets parisiske terminaler, Gare St. Lazare. Her er et af dem, men nødvendigvis gengivet uden farvenuancerne. De to maskiner i forgrunden er typiske repræsentanter for 1800-tallets europæiske ekspres- og persontogslokomotiver, med hjularrangement 1B eller B1. Det kan man selvfølgelig ikke se, hvis man ikke lige ved det. Men atmosfæren, stemningen, er det umuligt at tage fejl af.

på pension og blev æres-chefingeniør. Han avancerede trin for trin, men - tør man vel påstå - ikke til stillinger, der gjorde ham til beslutningstager i samme grad, som han var initiativtager. Og hans arbejde ændrede på intet tidspunkt karakter.

Det første resultat af Chapelon's udviklingsarbejde ved PO var Kylchap-udgangen, en forbedret udgave af det dampudgangsarrangement, som den finske ingeniør Kylälä tidligere havde opfundet, og som Chapelon havde afprøvet sammen med andre konstruktioner med henblik på at finde frem til den, der gav det gunstigste forhold mellem modtryk og skorstenstræk.

Derefter bad PO's cheffingeniør Maurice Lacoïn ham om at undersøge og vurdere alle muligheder for at forbedre PO's eksisterende eksprestogslokomotiver (locomotives a grande vitesse) med compound-maskineri og hjularrangement 2C1, på fransk 231. Det ældste af disse stammede fra 1907 og var endda den første Pacific i Europa (dog ikke den første europæisk-byggede; Kitson & Co. havde tidligere samme år leveret metersporede Pacifics til Malaya - og, for nu at få det hele med, kom fra Maffei i München de første 2C1-maskiner til Badische Staatseisenbahnen blot få måneder efter dette hjularrangements entré hos PO).

Det problem, man gerne ville afhjælpe, lå ikke direkte i maskinernes alder; de var efter forholdene stadigvæk af rimelig standard og i hvert fald ikke specielt dårlige. Men bl.a. overgangen fra træ- til stålvoagne betød større togvægte, og de eksisterende lokomotivers ydelse var ikke stor nok til fremførsel af tungere tog med de samme hastigheder som før krigen. (Lille repetitionskursus for læsere, som måtte være i tvivl: ydelse = arbejde pr. tidsenhed = kraft gange vej pr. tidsenhed = kraft gange hastighed. Kaldes også effekt og måles fx i HK = 75 kgm/sec eller i kW = 1,360 HK.)

Normalt ville man have løst et problem af denne art ved at anskaffe nye, større lokomotiver og overføre de hidtidige til mindre krævende opgaver, måske fulgt af udrangering nederst i hierarkiet. Det var der imidlertid ikke penge til, for den franske regerings politik gik ud på at udnytte landets egne energi-ressourcer, herunder Sydfrankrigs vandkraft, så meget som muligt, og PO måt-

Verden ifølge Chapelon

For en gangs skyld rettes blikket mod Frankrig, hvor en af damptidens største lokomotivkonstruktører blev født for 100 år siden.

Af Povl Wind Skadhauge

Ideen til denne artikel og ikke mindst dens overskrift kom ved læsning af André Chapelon's forord til Lucien Maurice Vilain's bog »Soixante Ans de Traction a Vapeur sur les Réseaux Français (1907-1967)«. Dette værk, hvis titel på dansk kunne være »60 års damptraktion på de franske jernbaner...«, udkom i Paris 1974. Chapelon kunne da både underskrive sig som vicepræsident for Stephenson Locomotive Society og med den i danske ører lidt pudsigt klingende titel Ingénieur en Chef Honoraire (æres-chefingeniør) ved SNCF.

Det nævnte forord (der er temmelig langt af et forord at være) former sig som et resumé af udviklingen i den af bogen omhandlede periode, men Chapelon nævner ikke direkte sig selv. Imidlertid bruger han udtrykkene damplokomotivets 2. og 3. generation om visse stadier i den udvikling, han havde været den drivende kraft i, og 4. generation om, hvad man sandsynligvis kunne have nået ved at fortsætte arbejdet, som det var begyndt. Heraf følger ved simpel logik, at hele damplokomotivets udvikling før Chapelon's tid må være sammenfattet i begrebet 1. generation. Den geniale ingeniør, der ellers fra mange sider beskrives som en beskeden og tilbageholdende natur, satte altså alligevel ikke sit lys under en skæppe. Han kendte udmærket sit eget værd - vel at mærke, når dette forstås som værdien af det livsværk, der i grove - meget grove - træk skitseres i nærværende artikel.

André Chapelon blev født 26. oktober 1892 i St. Paul en Cornillon, som ligger sydvest for Lyon ved floden Loire i det franske centralmassivs skovområde. Egnen var »PLM-land« og PLM's strækning mellem St. Étienne og Le Puy hans barndoms jernbane, hvor begejstringen for tog og i særdeleshed damplokomotiver tidligt blev grundlagt. Chapelon's egentlige ingeniøruddannelse fandt sted på École Centrale i Paris. Men militærtjeneste fra 1913 til 1919, hvor han under krigen 1914-18 gjorde karriere som officer med diverse tekniske specialer, førte til, at han først i 1921 som 28-årig fik sin afgangseksamen. Snart efter tiltrådte han en aspirant-stilling i den maskintekniske afdeling ved PLM, det jernbanesystem, han siden barndommen havde betragtet som »sit«. Her lærte han en hel del, bl.a. om, hvad man ikke skal gøre, fx at køre med regulatoren kun delvis åben hele tiden, hvorved kedeltrykket faktisk ikke udnyttes og følgen bliver forringet ydelse og brændselsøkonomi. Imidlertid forlod han i 1924 igen PLM, hvor der ikke syntes at være mulighed for advancement, og hvor han heller ikke fandt tilstrækkeligt råderum for sin virke-trang. Chapelon kom så ind i en helt anden branche: produktion af telefoner. Det gik godt, og han blev hurtigt afdelingsleder.

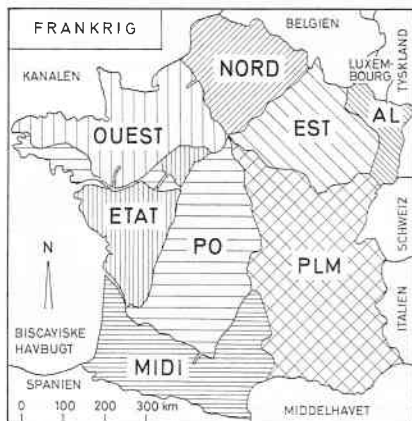
Men med egne ord havde han »hjemme efter damplokomotivet«, og efter kun et halvt års tid som telefoningeniør kom han i januar 1925 til forsknings- og udviklingsafdelingen ved PO. Her blev han - og han fortsatte efter nationaliseringen i 1938 som SNCF-medarbejder indtil 1953, da han gik

te sætte næsten alle sine økonomiske ressourcer ind på elektrificering.

André Chapelon beskæftigede sig indgående med sagen, gik strengt metodisk til værks og fik i 1926 sine overordnede tilslutning til at prøve en drastisk ombygning, i hvilken følgende ændringer må regnes som de vigtigste:

1. Fordobling af tværsnittet i alle dampbåninger og passager fra regulator til udgangshætte og flerdobling af volumenet i de fordelende hulrum.
2. Strømliniet føring af dampprørene.
3. Brug af ventiler i stedet for glidere for at sikre hurtigere ind- og udstrømning af dampen i cylindrene (hvad der bl.a. viser sig i bedre indikatorgrammer).
4. Kraftigere overhedning, dvs. øgning af temperaturen fra 300° C til mindst 400° C, for at undgå for lav damptemperatur ved indstrømning i lavtryks cylindrene.
5. Indbygning af termosifoner (type Nicholson) i fyrkassen for at øge dennes hede flade og virkningsgrad.
6. Anvendelse af dobbelt Kylchap-arrangement og stort røggasrum.
7. Montering af fødevandsforvarmer (type ACFI).

Som følge af personskitte blandt Chapelon's foresatte blev projektet uheldigvis stærkt forsinket, og den ombyggede maskine, nr. 3566, senere omdøbt til nr. 3701, kom først ud at køre 19. november 1929. Men succesen var straks hjemme; alle de gennem lang tid og under forskellige forhold gennemførte prøvekørsler viste samstemmende, at maskinen var forbedret i en grad, der måtte forekomme de fleste fagfolk både i Frankrig og andetsteds helt utrolig, og der var vel blandt dem adskillige, som ikke mente at kunne tage de ved prøvekørslerne opnåede måleresultater for gode varer. Trækraft og vedvarende ydelse var kraftigt forøget og brændselsforbruget i forhold til



Frankrigs jernbaner

Som baggrund for artiklen om Chapelon's arbejde og synspunkter bringes her en kort orientering om franske jernbaneforhold.

De gamle franske selskabers og systemers fuldstændige navne er lange og forekommer i utallige varianter; følgende liste rummer blot en nødtørftig og langt fra udtømmende forklaring på de vigtigste blandt de sædvanligt benyttede forkortelser:

- AL = jernbaner i den (store) del af Alsace-Lorraine (tysk: Elsass-Lothringen), som var under tysk styre 1871-1919.
- Est = østbanesystemet (Est = øst)
- État = det gamle statsbanesystem (État = stat)
- Midi = sydbanesystemet (Midi = syd)
- Nord = nordbanesystemet (fransk ligner vel nok dansk!)
- Ouest = vestbanesystemet (fra 1909 del af statsbanesystemet)
- PLM = Middelhavsbanen (Paris à Lyon et à la Méditerranée)
- PO = Orléansbanen (Paris à Orléans)

Frankrig var et af de første jernbanelande i Europa og havde allerede i 1850 over 3000 km i samlet linjelængde. Frankrig har også hele tiden været et af kontinentets mest fremtrædende jernbanelande; det franske net nåede, da det i 1927 var på sit højeste,

næsten 62000 km linjelængde. Heraf var langt den største part normalspor, men meterspor fandtes dengang også i en ikke helt ringe udstrækning. Et hele nationen omfattende fransk jernbaneselskab, Société Nationale des Chemins de Fer Français, forkortet SNCF, trådte først i virksomhed i 1938, men der var egentlig lagt op til nationaliseringen og den dermed følgende sammenlægning i mange år.

Med den bemærkning tænkes ikke så meget på, at banerne ifølge koncessionsbetingelserne skulle ende med at blive offentlig ejendom, men mere på den historiske udvikling, som den faktisk var forløbet. Allerede i 1859, altså i det 2. kejserdømmes tid, da Napoleon 3 var landets overhoved, blev der underskrevet regulerende aftaler mellem staten og de seks gamle, mere eller mindre ved fusioner dannede selskaber med hver sit territorium: Nord, Est, PLO, Midi, PO og Ouest. Med undtagelse af Midi havde de alle berøring med Paris, der var og er ikke bare landets hovedstad, men også jernbanenettets centrum.

I årene efter 1859 blev det franske net for øvrigt kraftigt udviklet, og i 1870 var langt de fleste hovedlinier færdige; et kort over datidens net ligner i høj grad nutidens, hvor ligesom i andre europæiske lande og herhjemme en betragtelig del af de i mellemtiden tilføjede sekundær- og tertiærbaner igen er væk. I Frankrig skete net-udfyldningen, ligeledes på samme måde som i en række andre lande, dels i de store selskabers regie og dels ved dannelsen af et ikke ringe antal selvstændige lokalbaneselskaber. En særlig stilling har de kraftigt trafikerede parisiske ringbaner (Petite Ceinture og Grande Ceinture), som nok i en vis forstand kan siges at være lokalbaner, men med helt særegne funktioner.

Man havde langt fra fået løst alle problemer i 1859, og i 1878 så den franske regering sig nødsaget til at samle en række mindre linier og selskaber i det sydvestlige Frankrig i et statsbaneforetagende (État), som formelt var provisorisk indtil 1895. État var ikke noget særlig sammenhængende system; navnlig manglede der en klar af-

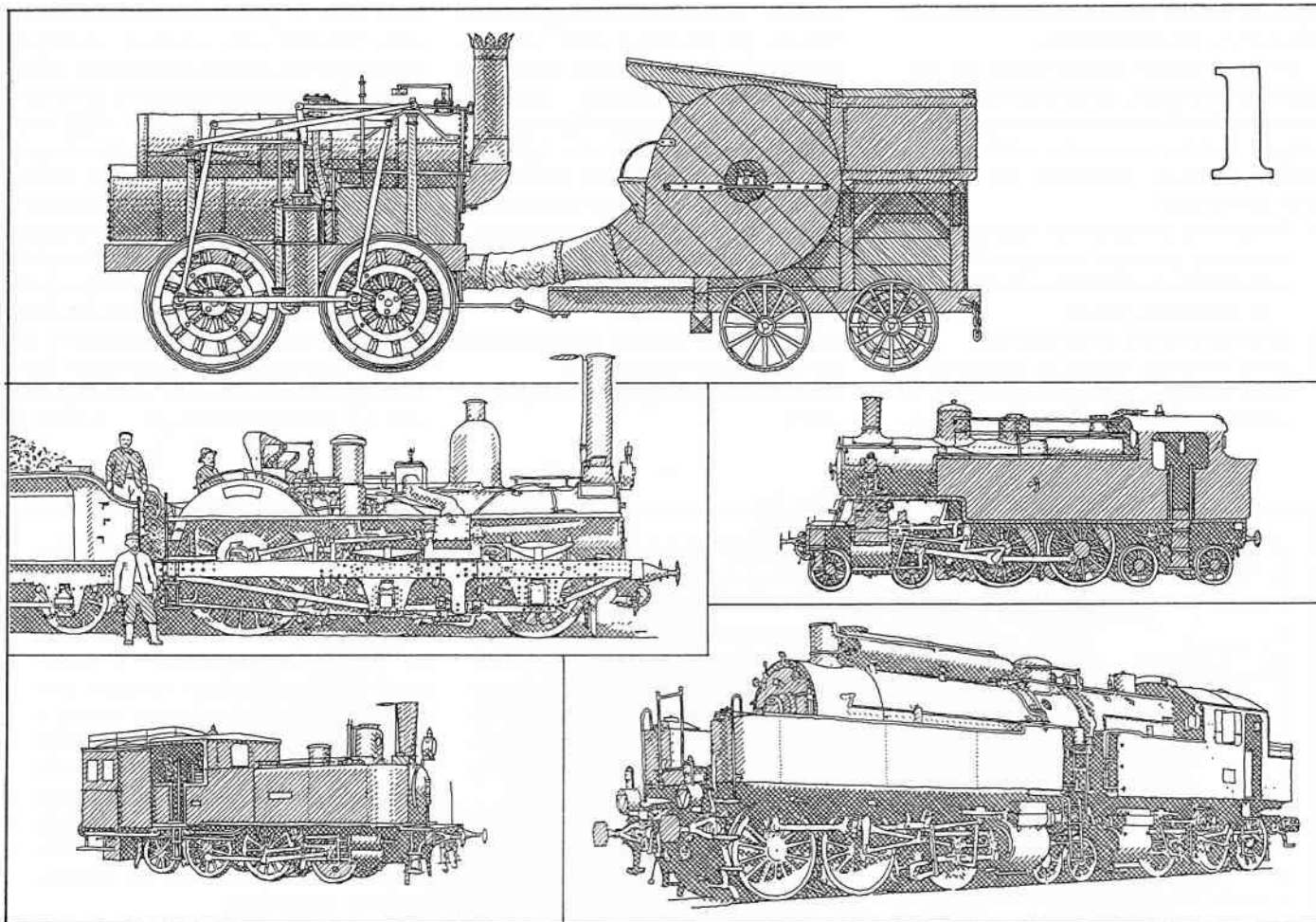
grænsning mod PO. Men i 1883 blev der gjort ende på det hidtidige virvar; visse af PO's linier blev overtaget af État og omvendt, således at de to systemer hver for sig blev mere sammenhængende. Det varede dog til 1934, før PO's linier i Bretagne blev overført til État. Længe før det, nemlig i 1909, var Ouest af økonomiske grunde lagt ind under statsbanesystemet (som derefter i nogle år blev betegnet Ouest-État), og de pågældende PO-linier, specielt den mellem Tours og Nantes, skar i et kvart århundrede på generede måde gennem det således udvidede statsbanenet.

Ligesom i Storbritannien og Tyskland blev der i Frankrig inden for de nærmeste år efter 1. verdenskrig påny lovgivet for jernbanerne. I 1921 måtte de store selskaber samt État indgå en samarbejdsaftale, hvis nøgleord var solidaritet, og som både gjaldt det driftsmæssige, det administrative og det økonomiske område. Med i kredsen kom i 1923 jernbanerne i de dele af Alsace og Lorraine, som havde været under tysk herredømme siden den fransk-tyske krig og efter verdenskrigen var vendt tilbage til Frankrig. Siden fredsslutningen havde deres forhold været ordnet provisorisk, men nu blev de en selvstyrende enhed, som kunne indgå i samarbejdet.

Som sidste skridt på vejen til fuldstændig sammenlægning fusionerede PO og Midi i 1934, og dermed opstod betegnelsen PO-Midi.

Kortskitsen illustrerer foranstående summariske redegørelse ved at vise de forskellige gamle forvaltningsområder (som de efter nationaliseringen oprettede regioner for øvrigt minder meget om). Skitsen viser principielt tilstanden mellem 1883 og 1909, men Alsace-Lorraine er dog tilføjet. I flere tilfælde dannedes grænsen mellem områderne af en hovedlinie, som tilhørte det ene af de hosliggende selskaber, men som de begge havde fødelinier til.

Måske en overflødig bemærkning, men man får det bedste udbytte af kortskitsen ved at sammenholde den med et rigtigt Frankrigskort, hvor de store byer er vist og de overordnede jernbanelinier indtegnet.



Nogle franske eksempler på den rigdom af arter, Chapelon indirekte sammenfattede som damplokomotivets 1. generation. Sortimentet er ikke på nogen måde repræsentativt; tværtimod belyser det nogle yderpunkter i udviklingen.

Øverst Marc Seguin's bekendte konstruktion fra 1829, efter alt at dømme det ældste franskbyggede lokomotiv. Udgangspunktet var nogle importerede maskiner af Stephenson's fabrikat, en variant af Locomotion-typen. Men Seguin forsynede sit produkt med røgrørskedel og mente det derfor nødvendigt at skaffe skorstenstræk med en på tenderen monteret ventilator med remtræk fra en af hjulakserne. Den viste sig dog snart overflødig.

I midten til venstre et Crampton-lokomotiv af den klassiske type fra 1850'erne, sådan som det efter diverse modifikationer tog sig ud omkring år 1900. Det tilhørte Est, der næsten helt frem til begyndelsen af 1. verdenskrig endnu havde enkelte i drift.

Nederst til venstre et pakrumslokomotiv - med vindkløverførerhus! Det blev bygget 1898 i 10 eksemplarer for État, som benyttede

typen på svagt trafikerede linier og allerede i 1885 havde anskaffet 10 noget mindre maskiner med pakrum; disse havde end ikke løbehjul bagtil.

I midten til højre et af Nord's tenderlokomotiver til den parisiske forstadstrafik. 75 stk. blev bygget i 1901 og de nærmest følgende år. Modellen, der meget betegnende fik tilnavnet »Révolver«, var fuldt ud beregnet for kørsel i begge retninger; der var et dobbelt sæt betjeningsgreb. Typen, hvis hjullarrangement hører til de forholdsvis sjældne, blev konstrueret i Gaston du Bousquet's tid som Nord's maskinchef.

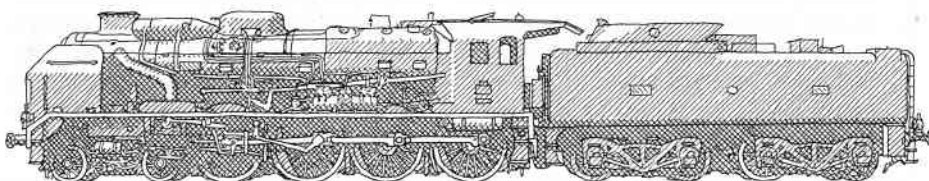
I hans »regeringstid« fremkom i 1905 også det nederst til højre viste stykke trækraft, et magtfuldt, leddelt tenderlokomotiv med compound-maskineri. Typen betegnes sædvanligvis du Bousquet-Meyer, idet der var tale om en variant af det princip, som Jean-Jacques Meyer og hans søn fik patent på i 1861. Frem til 1912 anskaffede Nord, Est og Paris' ydre ringbane tilsammen henved 100 af disse (C1') (1'C) n4v maskiner med 90 tons adhæsiensvægt.

ydelsen mærkbart nedsat - og det alene ved velovervejede anvendelse af kendte teknikker. I direkte oversættelse var Chapelon's egne ord: »... ved rationel og punktlig anvendelse af i sig selv enkle midler«. Principielt havde Chapelon nemlig båret sig ad på ganske samme måde som den engelske Great Western Railway's maskinchef George Jackson Churchward nogle årtier tidligere.

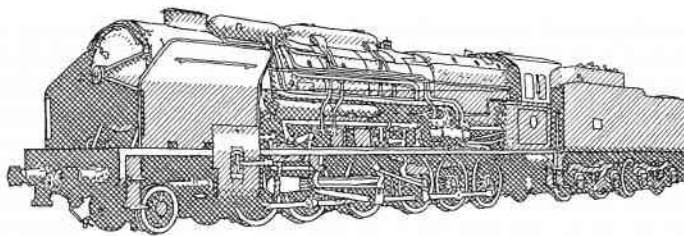
Resultatet var, at en lang række maskiner fra PO's serie 3500 derefter blev ombygget lige så gennemgribende på værkstederne i Tours. Som følge af den tiltagende elektrificering fandt disse dog ikke alle anvendelse hos PO; 20 maskiner var sat i ordre af Nord (der yderligere lod 28 helt nye maskiner bygge andetsteds med de ombyggede som forbillede!), og 23 stk. var bestilt af Est. Serierne var ikke helt ens, men følgende tal

illustrerer et typisk tilfælde: Ved hastigheden 100 km/h steg den effektive maksimalydelse (effektiv ydelse = ydelse ved tenderens trækkrog) fra 1450 HK for den i 1912 byggede og med overheder forsynede udgave af 3500-maskinerne til 2700 HK for den ombyggede maskine samtidig med, at brændselsforbruget ved en ydelse på 1450 HK faldt fra 2,40 kg til 1,10 kg pr. præsteret hestekrafttime. Eller sagt på en anden må-

Lokomotivførerens side af den ved ombygning af 2C1-maskiner (fra PO serie 4500) til 2D-maskiner (PO serie 4700) fremkomne type. Den store tender er en af Nord udviklet model.



SNCF nr. 160 A 1, der blev færdiggjort 1940, var et supergodstogslokomotiv af en i mange henseender helt usædvanlig konstruktion. Det lyder næsten utroligt, men som de forudgående Chapelon-lokomotiver var også det fremkommet ved ombygning af et lokomotiv, der stammede fra århundredets første årti.



de: en ydelsesforøgelse på 85% og en relativ besparelse på 54%.

På denne baggrund er det ikke mærkeligt, at Chapelon bragte udtrykket »2. generation« i anvendelse. Det er heller ikke sært, at de forskellige franske forvaltninger inden for ret få år lod store antal af deres forhåndenværende damplokomotiver ombygge efter Chapelon's principper, omend mindre gennemgribende. Og det undrer ikke, at man også fra andre lande interesserede sig for Chapelon's metoder og søgte hans råd. Udviklingen af LNER's Pacific-lokomotiver, kronet med A4-maskinen »Mallard«'s hastighedsrekord i 1938, er fx næppe tænkelig uden den indflydelse, Chapelon's arbejde havde på (Sir) Herbert Nigel Gresley's dispositioner.

Imidlertid fulgte en endnu mere overraskende PO-ombygning efter projekt af Chapelon allerede i 1932. En ikke-overhededet 2C1 af serie 4500 (hvis drivhjul af hensyn til anvendelse på mere stigningsrige strækninger var mindre end i serie 3500), den amerikanskbyggede nr. 4521 fra 1908, blev ombygget til hjularrangement 2D. På hovedlinien til Toulouse var der nemlig med de aktuelle togvægte og det forekommende længdeprofil behov for større adhæsi-

vægt, end det var muligt at opnå med 3 koblede aksler.

Ombygningen af nr. 4521 var virkelig radikal. Måske er det mere korrekt at tale om nybygning med genbrug. 2D-lokomotiver har sædvanligvis ikke haft drivhjul med eksprestogsdiameter, og det var nødvendigt at udforme en helt ny kedel med en lang, smal fyrkasse, som kunne ligge mellem hjulene. Den havde sit forbillede på en af Nord udviklet 2C1-type, den såkaldte Super-Pacific, men ristefladen blev indskrænket til kun 3,76 m². Den lange fyrkasse medførte kort afstand mellem rørvæggene, og der blev for at undgå for stor nedgang i hedefladen benyttet Serve-rør (kedelrør med indvendige ribber). Kedeltrykket blev sat til hele 20 kg/cm².

Den ombyggede maskine, hvis driftsnummer blev ændret til 4701, havde en indikeret ydelse på over 4000 HK (4172 HK udviklet ved 134 km/h). Det var dengang uhørt i Europa, men - selvfølgelig - en størrelse, man kendte fra USA; her blev den dog præsteret af maskiner, der var 50% tungere! I 1934 fulgte tilsvarende ombygning af elleve maskiner, og med dem som udgangspunkt blev senere 25 maskiner ombygget på bestilling af PLM til hovedstrækningen mellem Paris og Lyon. De blev først færdige efter

dannelsen af SNCF og fik betegnelsen 240 P. De var endnu lidt kraftigere end deres forbillede, havde større lavtrykscylindre og mekanisk indfyring (stoker). Efter elektrificering blev de i 1952 arbejdsløse; trods god brændselsøkonomi var disse maskiners totale driftsomkostninger meget høje (man får sjældent noget for ingenting).

Flere år før overgangen til SNCF havde Chapelon begyndt et ombygningsprojekt af en noget anden art: ændring af en 1E-godstogsmaskine fra 1909, PO serie 6000, til sekscylindret 1F, en sofistikeret konstruktion. Målet var dels større trækraft og dels forbedret brændselsøkonomi ved lave hastigheder. Her gjaldt det ikke som ved eksprestogslokomotiverne først og fremmest om at undgå skadeligt (unyttigt) tab af damptryk, men om at udnytte dampens ekspansionsevne fuldtud. Der var to højtrykscylindre indvendigt mellem 2. og 3. aksel i den koblede hjulgruppe og fire lavtrykscylindre fortil, to udvendige og to indvendige. Det mest specielle var, at dampen efter at have virket i højtrykscylindrene blev overhededet endnu en gang, og at cylindrene var »indhyllet« i en dampkappe. Maskinen, som fik betegnelsen 160 A 1, blev efter færdiggørelsen i 1940 straks gemt af vejen i Brive



Det - stadig ved ombygning fremkomne - 3-cylindrede compound-lokomotiv SNCF nr. 242 A 1 fra 1946, der var så vellykket, at det burde have fået efterkommere. Men det var, så vidt man kan forstå, simpelt hen for godt! Foto SNCF, der anfører følgende tekniske data på billedets bagside: Tilladt hastighed 130 km/h. Kedeltryk 20 kg/

cm². Risteflade 5 m². Hedeflade 252,70 m². Overheder 120,22 m². 1 stk. 600 × 720 mm indv. højtrykscylinder og 2 stk. 680 × 760 mm udv. lavtrykscylindre. Drivhjulsdiameter 1950 mm. Tjenestevægt 148 t. Adhæsiøsvægt 84 t. Vand 34 m³. Kul 11,4 t. Tenders tjenestevægt 76,9 t. Mekanisk indfyring.

og på grund af krigen først prøvet i praksis så sent som 1948 og de følgende år, hvor der blev eksperimenteret i stor stil. Med Chapelon's ord var dette lokomotiv et »rullende laboratorium«, fra hvilket man fik megen ny viden - viden, der imidlertid vanskeligt kunne bruges til noget, idet dampdriften var på vej ud. Det viste sig fx, at man ved kun at overhede lavtryksdampen, men bruge dampindhylning af højtryksdelen, kunne opnå samme virkningsgrad som ved overhedning til meget høje temperaturer. Og når de høje temperaturer ikke var nødvendige, ville man være fri for en del af de derfra stammende vanskeligheder med hensyn til smøring og materialepåvirkninger - og således få en enklere og billigere vedligeholdelse. Men tiden for at drage nytte af den lære var altså forpasset.

Af pladshensyn gås her let hen over den i 318 eksemplarer byggede universalmaskine 141 P fra 1940'erne, der var baseret på en ældre PLM-klasse med hjularrangement 1D1, men overalt forsynet med Chapelon's fingeraftryk; disse lokomotiver var præget af de samme ideer som de ombyggede PO-Pacifics. Af en eller anden grund er de ikke nær så berømte (læs: ikke så hyppigt forekommende i lokomotivhistoriske oversigtsværker) som de øvrige Chapelon-konstruktioner eller som den fra Amerika i årene nærmest efter krigen importerede 141 R. Men konstruktionen var på mange punkter den sidstnævnte klasse overlegen - og i virkeligheden et nærmere studium værd.

Chapelon's mesterstykke har man kaldt SNCF's storslåede 2D2-eksprestoglokomotiv nr. 242 A 1 fra 1946. Hvor paradoksalt det end kan lyde, var også denne maskine resultatet af en ombygning, nemlig af et 2D1-lokomotiv, som État havde anskaffet i 1932. Det havde vist sig så nær en fiasko, man kan komme, og været henstillet i de fleste af sine hidtidige leveår. Maskinens indi-

kerede ydelse steg ved ombygningen fra 2800 til 5500 HK, og en effektiv ydelse i området mellem 4000 og 4300 HK viste sig let opnåelig. Køreegenskaberne, der oprindeligt havde været under al kritik, blev også radikalt forbedret; nr. 242 A 1 kunne uden beskadigelse af sporet køre op til 150 km/h og var desuden i stand til problemfrit at passere de skarpeste kurver ved depoterne. Maskinen blev intensivt afprøvet rundt omkring i Frankrig med de mest positive resultater, og den var faktisk så god, at SNCF's ledelse blev bekymret og gjorde den i nogen grad til et tystys-emne. Den fjernede jo nogle af argumenterne for den planlagte elektrificering.

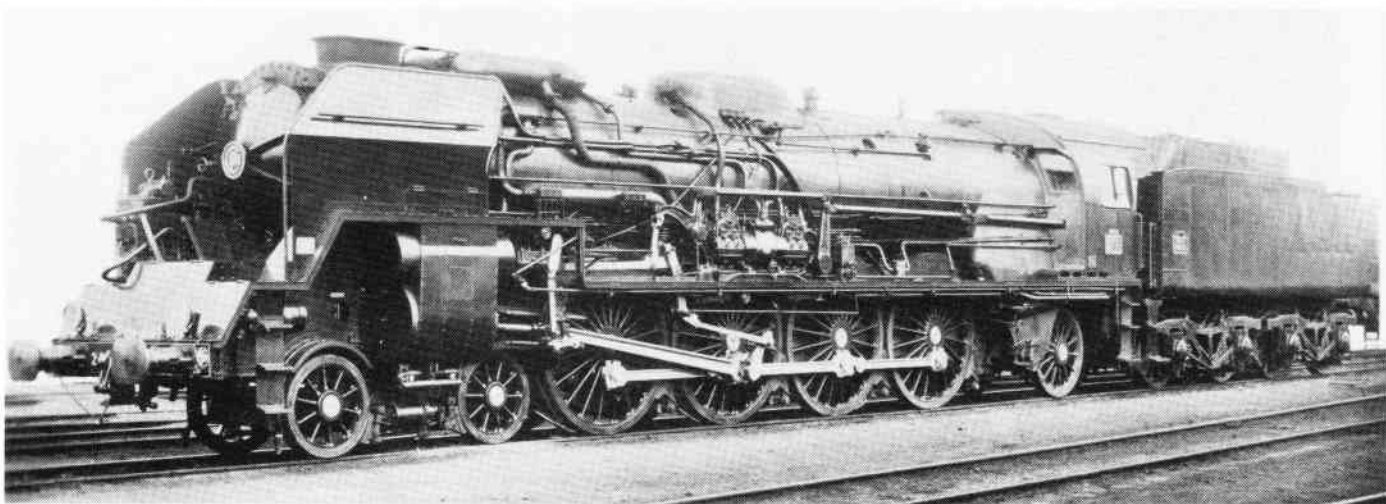
Dette lokomotivs compound-maskineri var trecylindret, og det viste sig, at systemet, hvis fordel bl.a. ligger i den enklere og dermed stivere krumtapaksel, var velegnet og så ved så kraftige lokomotiver. Blandt andet derfor var det en skuffelse for Chapelon, at der ikke blev bygget flere lokomotiver af samme art. Men da det blev besluttet at bygge 35 maskiner som supplement til og afløsning af 240 P, forelå alle de mange gode resultater af prøvekørslerne endnu ikke, og valget faldt uden forandring af akslernes antal på en efter Chapelon's principper så vidt muligt ajourført version af en ældre 2D1-type fra PLM med firecylindret compound-maskineri. Dette kompromis var prægtigt at skue, men bød tilsyneladende ikke på stort andre fordele frem for 240 P end en væsentlig større rist og de dermed forbundne muligheder i valg af brændsel.

Ligesom Chapelon med sin 242 A 1 ufor skyldt var for sent ude, blev tiden forpasset for de i forskellige versioner foreliggende 2C2-maskiner til meget hurtige eksprestog, som hans ingeniørkollega de Caso fra Nord i årevis havde beskæftiget sig med. Den bedste og mest berømte, i 1949 færdiggjorte nr. 232 U 1, af hvilken et billede ledsager artiklen - og som er bevaret - ligner umiddel-

bart slet ikke et Chapelon-lokomotiv og er det i en vis forstand heller ikke, men bag det strømliniede ydre gemmer der sig alligevel meget, som kan sættes i forbindelse med Chapelons arbejde.

Og der er set under bestemte vinkler noget lidt tragisk ved den omstændighed, at de i 1945-47 leverede amerikansk-byggede lokomotiver af klasse 141 R - tocylindrede 1D1-maskiner med enkelt ekspansion - kom til at præge billedet af fransk dampdrift efter 2. verdenskrig, som tilfældet var. Men der er flere gode forklaringer - ud over den, at fransk industri ikke selv magtede at erstatte de mange lokomotiver, som var gået tabt under krigen. For det første var antallet af disse amerikanske Mikados stort: 1323 stk. (der var sat 1340 i ordre, men 17 endte på Atlanterhavets bund). For det andet lå de samlede driftsomkostninger ved sådanne enkle og robuste maskiner trods deres væsentlig dårligere brændselsøkonomi lavere end for franske maskiner med lignende ydeevne (det bidrog bl.a., at kedeltrykket kun var 15,5 kg/cm² mod de af franske konstruktører hyppigt foretrukne 20 kg/cm²). Og for det tredje kunne man med disse maskiner gå bort fra det i Frankrig hævdevundne princip at tildele hvert lokomotiv sin(e) faste besætning(er); frigjort fra en sådan afhængighed kunne hver enkelt maskine udnyttes i flest mulige af døgnets timer. Det må i denne forbindelse nævnes, at den omfattende brug af compound-maskineri tidligere havde stillet store uddannelsesmæssige krav; i mange år skulle en fransk lokomotivmand være ikke så lidt af både en mekaniker og en ingeniør.

Når ordet tragisk foran blev brugt, hænger det sammen med, at der for længst var lagt planer for nybygning af store højtydende franske lokomotiver. Det nævnte arbejde af de Caso stod ikke isoleret. Chapelon havde allerede i sin PO-tid opstillet et program for fremtidens lokomotivtyper og skitseprojekteret nogle af dem, og senere, efter over-



Sidste seriebyggede franske eksprestoglokomotiv var den imponerende type 241 P med vindkløver-førerhus i den fra PLM kendte model. Den blev bygget i 35 eksemplarer fra 1948, men fik et ret kort aktivt liv; efter 1970 var det slut. Heldigvis er dog flere af disse maskiner bevaret. Foto SNCF, der anfører følgende tekniske data på billedets bagside:

Tilladt hastighed 120 km/h. Kedeltryk 20 kg/cm². Risteflade 5,05 m². Hedeflade 244,57 m². Overheder 108,38 m². 2 stk. 446 x 650 mm indv. højtryks cylindre og 2 stk. 674 x 700 mm udv. lavtryks cylindre. Drivhjuls diameter 2000 mm. Tjenestevægt 131,4 t. Adhæsiøns vægt 81,6 t. Vand 34 m³. Kul 12 t. Tenders tjenestevægt 83,6 t. Mekanisk indfyring.



Den strømlinieformede prototypemaskine nr. 232 U 1, der endelig blev færdig 1949, var som forventet et lyn, men også et forsinket lyn. Den igangværende elektrificering havde i mellemtiden sat en stopper for produktion af sådanne lokomotiver til brug på franske jernbaner. Foto SNCF, der anfører følgende tekniske data på billedets bagside:

Tilladt hastighed 140 km/h. Kedeltryk 20 kg/cm². Risteflade 5,2 m². Hedeflade 195 m². Overheder 64 m². 2 stk. 455 × 700 mm indv. højtrykscylindre og 2 stk. 680 × 700 mm udv. lavtrykscylindre. Drivhjulsdiameter 2000 mm. Tjenestevægt 130,7 t. Adhæensionsvægt 69 t. Vand 36 m³. Kul 9,8 t. Tenders tjenestevægt 82 t. Mekanisk indfy- ring.

gangen til SNCF, tog han fat på en revision af planerne. Der var til forskellige formål varierende hjularrangementer og drivhjulsdiametre. Men der var samtidig tale om en typefamilie; flest mulige dele skulle være fælles, og alle hovedbane-lokomotiverne skulle have mekanisk indfyring, høj overhedning, trecylindret compound-maskineri og principielt samme høje ydelse: 6000 HK »ved cylindrene«, svarende til mellem 4000 og 4500 HK »ved krogen«. Det var utvetydigt påvist med nr. 242 A 1, at denne størrelsesorden ikke ville volde problemer. Og når man kombinerede disse høje ydelser og den gode brændselsøkonomi med visse nyere, vedligeholdelsesbesparende amerikanske konstruktionstræk som stålstøtte rammer og rullelejer, ville man efter Chapelon's mening være nået frem til en damplokomotivets »3. generation«. Det kom ikke helt så langt; som prototype var en 1E2-maskine ganske vist givet i ordre til stålværkerne i Saint-Chamond, men efter beslutninger om udvidet elektrificering og dieseldrift blev bestillingen (mod klækkelig erstatning) annulleret, og der blev, med endnu et Chapelon-citat, »således sat endeligt punktum for enhver mulighed for objektiv sammenligning mellem moderne damptraktion og de konkurrerende systemer«. (Aner man en vis bitterhed bag disse noget tørt konstaterende ord?).

Det ville måske endda i tidens løb have været muligt at nå endnu længere; Chapelon tænkte sig en »4. generation«, hvor man satte kedeltrykket op til 40 kg/cm² og brug-

te maskineri med tredobbelt ekspansion, overhedning og mellemoverhedning samt dampindhylning. Det skulle på den måde være muligt inden for de i Frankrig givne rammer (konstruktionsprofil, akseltryk osv.) at nå en indikeret ydelse på næsten 8000 HK. Med maskinerne i 4. generation ville »meget betydelige forøgelse i hastigheder og belastninger« være mulige.

Det meste af hans professionelle arbejde var, som det er fremgået, præget af ombygninger og forbedringer af eksisterende klasser samt luftkasteller. Men Chapelon kom dog endelig engang til at projektere helt nye konstruktioner, der faktisk blev til noget. Allerede inden sin afgang fra SNCF blev han leder af projekteringskontoret under Groupement d'Exportation des Locomotives en Sud-Amérique (GELSA), og denne stilling forlod han først med udgangen af 1967. Fire franske producenter skulle inden for denne fælles organisations rammer levere metersporede 2D2- og 1D2-lokomotiver til Brasilien. Blandt de af køberen opstillede forudsætninger var, at maskineriet skulle være almindelig tocylindret med enkelt ekspansion. Det kan ikke lige have været Chapelon's kop te; han havde ved enhver lejlighed vist sig som en trofast som tilhænger af compound-princippet. Alligevel lagde han - som altid - sin sjæl i arbejdet og høstede på ny succes gennem sine anstrengelser. Det viste sig klart allerede inden leveringen, idet det var muligt at prøvekøre de nye ma-

skiner på SNCF's metersporede linier i Bretagne.

I sammenhæng med sit arbejde for GELSA kom Chapelon for øvrigt i forbindelse med den argentinske ingeniør L.D. Porta, der kan betragtes som Chapelons elev og tydeligvis var hans åndsbeslægtede, og med hvem han fik et omfattende samarbejde vedrørende ombygning af argentinske lokomotiver - et arbejde, der i princippet var en gentagelse af det, han i sine unge dage havde udført for PO. Chapelon sluttede, som han var begyndt.

Skønt han reelt fik indflydelse på lokomotivbygning og udviklingsarbejde i adskillige lande, kan man gang på gang møde den opfattelse, at Chapelon's konstruktioner havde fortjent langt større udbredelse, end de fik, ikke mindst i hjemlandet. Og den ene forfatter efter den anden forfægter det standpunkt, at André Chapelon var sin tids største autoritet på damplokomotivets område, og at hans navn bør være at finde på selv den korteste af korte lister over betydelige konstruktører af damplokomotiver. Denne holdning er også udtrykt af H.C.B. Rogers, hvis bog »Chapelon - Genius of French Steam« (Shepperton 1972) i sin tyske version »Französische Dampflokomotiven des 20. Jahrhunderts - Das Lebenswerk André Chapelons« (Stuttgart 1974) sammen med Vilain's i indledningen nævnte oversigtsværk har været til mere nytte end noget andet ved udarbejdelsen af denne artikel. □



Flaget stryges på Nørre Nebel station af MHVJ-personale efter endt dagsværk, 1992. Der skal meget forarbejde til, før det overhovedet bliver muligt at sætte flaget!

Danmark - et veteranbaneparadis?

Debatoplæg af Mogens Duus

Lad mig indledningsvis gøre opmærksom på, at nærværende indlæg udelukkende repræsenterer en personlig stillingtagen og ikke kan tages som udtryk for hverken DJK's eller MHVJ's holdning til de behandlede spørgsmål. Som driftsbestyrer ved MHVJ kan det ikke undgås, at jeg bruger netop Mariagerbanen som eksempel flere steder i indlægget. Holdningerne er strengt mine egne, og jeg vil gerne præcisere, at de med hensyn til MHVJ beskrevne forhold findes på mange andre af de »etablerede« baner.

De veteranbaneklubber, der i dag dækker landet, og som må betragtes som »etab-

rede«, opstod i flere tilfælde som følge af personlige stridsspørgsmål, og i mange år var foreningerne præget af disse problemfyldte relationer. I de senere år er der sket udskiftninger i personkredsene i de danske veteranbaneklubber, og efter flere tilløb er det sågar lykkedes at skabe et - foreløbigt - fungerende samarbejdsorgan foreningerne imellem. Så vidt så godt. Der er ingen tvivl om, at jernbaneinteressen som helhed kan høste fordele af et udbygget fællesskab og gensidig hjælpssomhed baner og foreninger imellem.

Ny veteranbanebølge

I de sidste par år er yderligere klubber og projekter skudt op, men denne gang sjældent som udtryk for stridigheder. Nej, nu er

det snarere drømmen om »eget tog på eget spor«, der gør sig gældende. Sandsynligvis også båret af en spirende - men endnu næppe erkendt - interesse fra turistorganisationer og visse kommuner for at etablere tilbud til den voksende turistmængde i Danmark. Der er næppe et ubrugt sporstykke tilbage, hvorpå der ikke arbejdes med veteranbaneplaner - eller har været det. Som eksempler kunne nævnes Skjern-Videbæk, Løgstør-Vindblæs, Ryomgårdbanen (såvel fra Allingåbro som Ryomgaard), Grenå Havnepane, Tinglev-Tønder, samt på Bornholm.

I mange tilfælde er man endog meget optimistiske - og det er en fundamental nødvendighed, hvis man vil beskæftige sig med veteranbaner. Man råder ikke over materiel, men ser ingen hindring i at genopbygge noget. Man råder ikke over økonomiske midler, men ser ingen hindring i at finde donatorer. Og man råder måske ikke over et egnet spor, men ser ingen hindring i at bygge fra bunden eller renovere adskillige kilometer nedslidt banelegeme. Og man forventer i hvert fald pr. automatik, at de nødvendige tilladelser kommer af sig selv. Det at køre med veteran tog er jo ikke videre kompliceret, vel?

Optimismen var også en nødvendighed, da eksempelvis Mariagerbanen skulle etableres - en ukuelig tro på, at det umulige viser sig at være muligt. Måske noget endog er en kende lettere i dag, idet veteranbanetanken og værdien for turismen forlængst er dokumenteret - og derved er det lettere at få forståelse for sit projekt.

Der er imidlertid et par forskelle fra dengang i 60'erne og til i dag i 1992. For det første var det muligt at skaffe rullende materiel i en acceptabel stand på en enkel måde, idet de talrige privatbanenedlæggelser gav et glimrende udbud af egnet materiel til lave priser. Det fås ikke i dag! Dengang i 60'erne fandtes et rigt udbud af mennesker, der kunne såvel køre som ikke mindst reparere damplokomotiver, og de lærte gerne fra sig. I dag er kundskaberne koncentreret i de bestående foreninger, og man går ikke ud og finder eksempelvis en fører af et damplokomotiv - eller et diesellokomotiv for den sags skyld - fra dag til dag. Dem skal man selv lære op! Det samme gør sig gældende indenfor trafikafviklingen, hvor der også stilles store krav til eksempelvis personalets sikkerhedsmæssige kunnen. Endelig har de eksisterende baner arbejdet i op til 30 år på at skabe de resultater, der med rettelig stolthed kan præsenteres rundt omkring i dag.

Disse forskelle begrundes, hvorfor det er min opfattelse, at alle disse nye projekter i virkeligheden står over for en opgave, der er langt større end de selv er klar over. MHVJ - og andre af de »etablerede« - har i dag op til

25-30 års erfaring, og der er ofte tale om en viden, der kun opbygges gennem dét arbejde, som man typisk glemmer til fordel for en rosarød blomstring af drømmen om at vinke ud af vinduerne fra førerrummet til passagererne på perronerne. Veteranbaner 'er rigtigt meget andet end det!

Dermed når vi frem til sagens kerne. Dét, jeg ikke forstår, og som jeg gerne vil diskutere, er, hvorfor disse mennesker absolut vil bygge noget nyt fra bunden selv? Hvad er der galt med de bestående organisationer, uanset om det er indenfor DJK's kreds, Lokomotivklubben, DSB museumstog, Skælskørbanen eller andre?

Hvad skal de eksisterende foreninger tilbyde?

Vi kan i dag konstatere, at eksempelvis MHVJ nyder en stor - og tvingende nødvendig - velvilje hos DSB, privatbaner, offentlige instanser m.v. i forbindelse med vor »virksomhed«. Uden forståelse og tillid fås ingen veteranbanedrift. Tilliden har vi opbygget gennem 25 år, og vi tager os den frihed at bilde os ind, at vi i dag opfattes som en troværdig og markedsanerkendt »samarbejdspartner«, når det gælder veteranog.

MHVJ har opbygget systemer og rutiner omkring alt fundamentalt og mere til - det være eksempelvis forsikringsforhold, tilsynsforhold, ekspertise omkring damplokomotiver og dieselmotorer m.v., sikkerhedsuddannelse (foregår med egne instruktører), har ganske velfungerende bygnings- og værkstedsfaciliteter, ligesom det administrative er på plads.

Tillad et par ord mere om de administrative opgaver på MHVJ, som i dag udføres af ca. 6 »heltids«-personer. Dvs. 6 personer, der udelukkende løser papirrelaterede opgaver (særtogsbestilling, uddannelse, reglementer, forhandlinger osv. osv.) Men apparatet fungerer, og det betyder, at enhver nyttilkommen nu om dage kan beskæftige

sig med præcis det, han/hun har lyst til. Opgaverne på »nye« baner er langt mere bundne, fordi der skal et mindre antal personer løfte opgaver i en langt mere bunden rækkefølge.

Vil man køre lokomotiv eller motorvogn på Mariagerbanen, er det med den rette indstilling muligt kort efter indmeldelsen. Der skal ikke først repareres i årevis. Og med vor kørselsmængde er der rig lejlighed til at prøve kræfterne af - også i en grad, så man indimellem er ganske træt af »ekstrajobbet« på veteranbanen. Sædvanligvis læres nye op i trafikafdelingen, således at alle kender »rummelen«, før et egentligt uddannelsesforløb påbegyndes. Essensen er imidlertid, at jeg mener, at alle tilbuddene allerede er klar til de interesserede. Alt er muligt. Spørgsmålet er om tilbudene formidles godt nok, dels om der ligger andre årsager bag, at nye selv vil starte op på eget spor?

Hvad gør de nye forkert?

For det første har man ikke gjort sig klart, hvilken opgave man står overfor. Det dokumenteres i rigt mål gennem et par eksempler, idet nogle forventer at kunne ansætte - og lønne! - en fører af et damplokomotiv, andre at man uden videre kan begynde at køre stort set dagligt hele sommeren igennem, uden tanke for økonomi og personaleforbrug, og det har også været fremme, at betalingen til drift af togene kunne komme ind i form af de beløb, passagererne selv måtte være villige til at betale i »drikkepenge«.

For det andet forventer man, at det hele kommer rullende af sig selv - især de økonomiske midler. Intet er mere problematisk hvad angår veteranog. Penge er uhyre vanskelige at støve op, og alle arbejder - såvel som kul og andet »godt« - er særdeles bekosteligt. Der skal mange passagerer til, for at få det til at løbe rundt.

For det tredje tror man, at alle og enhver

blot kan sætte sig ind og køre løs. Hvilket er forkert. Den sikkerhedsuddannelse samt skoling til betjening af trækraftenheder som kræves, bl.a. på baggrund af dét ansvar, der er at køre med passagerer, tager lang tid. Og det tager også sin tid at knytte kontakter til tilsynsførende, censorer, undervisere m.v.

For det fjerde forventer man, at »nye« indenfor faget automatisk opnår samme velvilje rundt omkring som de foreninger og baner, der har arbejdet i mange år. Det kan man desværre ikke uden videre påregne - og på den anden side er de etablerede næppe heller uden videre interesseret i, at enhver jernbaneinteresseret lukrerer på - og måske ødelægger - den gennem mange år oparbejdede good-will. Måske fordi man på grund af manglende erfaring ikke udviser den omtanke og ansvarlighed, der forventes fra veteranbanehold i dag.

Det gør det ikke nemmere for de »nye«, at mange foregiver at bakke op om idéerne. Lokale organisationer såvel som Danmarks Turistråd har eksempelvis markeret sig i disse sammenhænge. Ofte en lidt bevidstløs opbakning, idet det jo er så nemt at mene, at det vil være så vidunderligt med et damptog i nabolaget når man ikke er forpligtet arbejds-mæssigt eller økonomisk.

Hvad gør vi selv forkert?

Når »nye« har kontaktet MHVJ for en snak, har det altid været på baggrund af en allerede truffet beslutning om at køre et andet sted. Aldrig om mulighederne for deltagelse hos os - eller om oprettelse af et nyt arbejds-hold. (MHVJ har som måske bekendt p.t. arbejds-hold i Århus, Viborg og Frederikshavn - og vil hellere end gerne oprette flere).

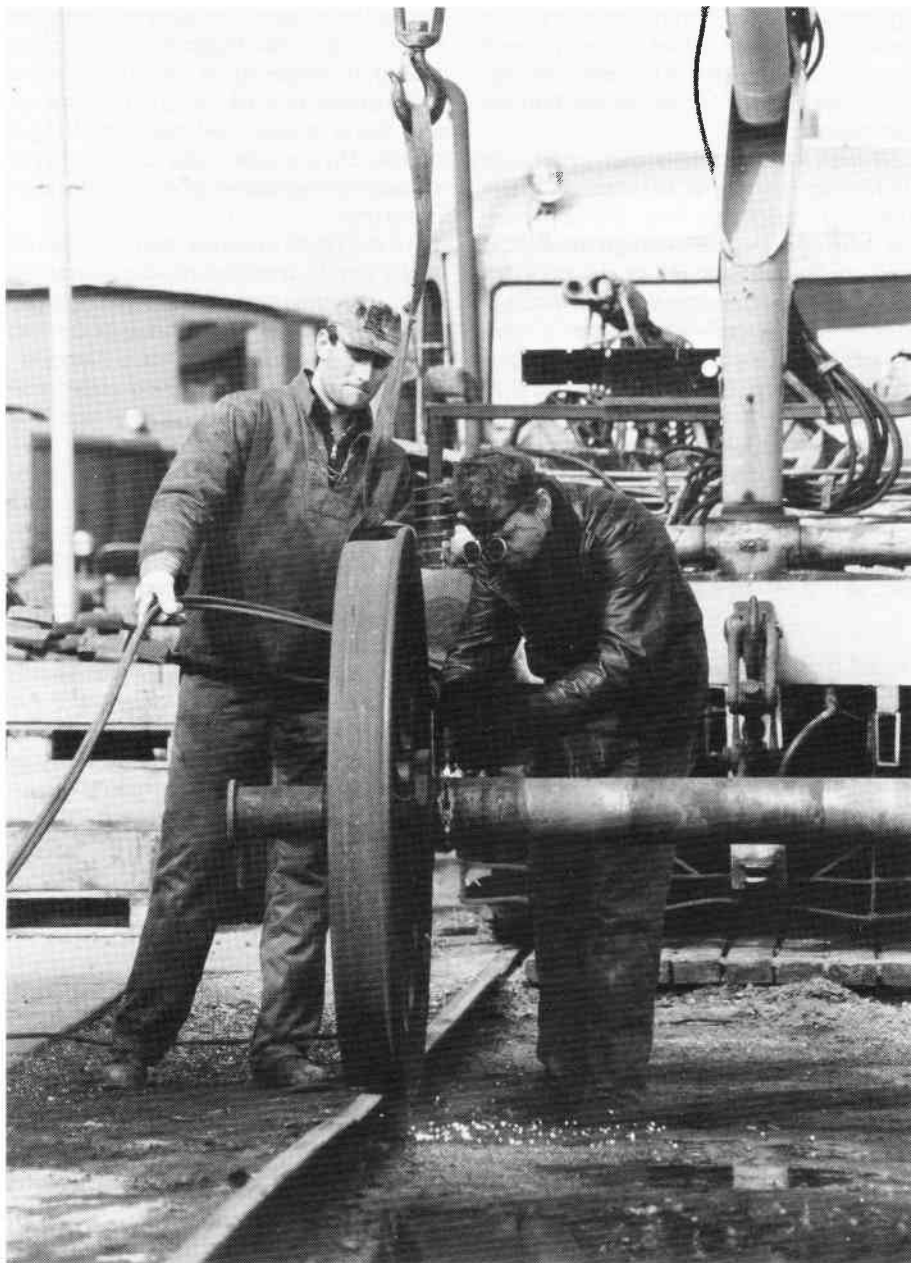
Jeg selv tror imidlertid, at humlen ligger i, at man ikke formidler de mange tilbud godt nok. Dels tager det tid - og der er mange andre opgaver, der skal løses, dels risikerer det at koste penge, og dem har vi ej heller nogen af. Måske det bare ikke er her, der skal spares? MHVJ har vi ofte oplevet, at interesserede passagerer knapt tør nærme sig remise og værksted, fordi det plejer man jo ikke at gøre på »rigtige« jernbaner. Nu er der opsat orienterende skiltning, der byder enhver velkommen.

Er der da for lang afstand til de etablerede baner? Nej, i dag køres mange 50-100 kilometer om dagen for at komme til og fra arbejde, så transporttid betyder næppe noget som helst i den store sammenhæng. MHVJ har meget apropos medlemmer i både Frederikshavn, Hurup og Esbjerg.

Tro nu ikke, at alle de bestående foreninger er åhl, så perfekte! Det er de ikke! Og der er meget, der stadig skal gøres. Men er



Dæmningsskred mellem Lunddalen og Mariager på MHVJ, foråret 1992. 800 kbm jord måtte i hast flyttes for ikke at hindre toggangen. Arbejdet kom til at tage otte dage!



Det har umiddelbart ikke meget at gøre med det at køre veteran tog - men er også en del af helheden: Opskæring af defekte hjulsæt i Mariager, foråret 1992.

det alligevel ikke nemmere og mere konstruktivt, at medvirke til en udbygning heraf, fremfor en opbygning fra bunden af?

Hvad kan der gøres?

Som udgangspunkt vil jeg inderligt opfordre de »nye«, til at vurdere mulighederne for at deltage i en af de bestående foreninger - sammenlign de arbejdsmaessige konsekvenser med det at starte for jer selv. Det er naturligvis mit håb, at så mange af I »nye« som muligt vil søge hen til de »etablerede« og muliggøre en udbygning, ikke i kvantitativ sammenhæng, men kvalitativ.

Tænk blandt andet på, at de eksisterende foreninger/baner råder over en glimrende materielpark. Dels en mængde køreklart, dels en mængde, der med få midler kan sættes i stand - ofte meget lettere end de lidt »fantasifulde« projekter, som findes flere steder i dag. Var det ikke bedre at hjælpe med

istandsættelsen heraf, gerne lokalt, og så komme og køre med det på en etableret bane, hvor man ikke skal tænke på administration, godkendelser, kulindkøb - kort sagt, hvor alt det »kedelige« fungerer i forvejen? Målet er vel at komme ud at køre med tog - selvom det administrative på en stor veteranjernbane også kan være en særdeles interessant opgave.

Konkret trækraftmæssigt arbejder vi på MHVJ med RHJ M 4 og HV 3, ligesom HBS Sm 210 og SB M 4 er i stald. Altså opgaver nok. Når de engang er køreklare - og når medlemsskaren er lidt større (måske med tilgang fra de »nye« foreninger?) er der rigeligt med ressourcer til at binde an med flere kørsler, også uden for hjemmebane. Og dét arbejde, der skal gøres hos os for at nå dette mål, er tusindfold mindre end det arbejde, der skal gøres for at starte op helt fra bunden af.

Derudover må de »gamle« markedsføre

deres tilbud langt bedre end tilfældet er i dag. Eventuelt ved gennem det eksisterende samarbejdsorgan at kontakte nye interesserede, og orientere om såvel de enkelte foreninger som de muligheder, de kan byde på.

Bemærkelsesværdigt er det, at alle veteranbaner i dag drives efter et idealistisk princip. Alt arbejde udføres ulønnet, i modsætning til forholdene i udlandet, hvor dele af visse baner er ganske kommercielt drevne. Jeg tror det er vigtigt, at bibeholde dette frivillighedsprincip; alene fordi det økonomisk ellers ikke kan løbe rundt. Ikke før den dag, hvor veteranbanerne bliver en anerkendt del af det danske museumsvesen, og som sådan bliver berettigede til nogle yderst retfærdige tilskud - i hvert fald set i relation til, hvad kulturstøtten ellers fordeles til i dagens Danmark. Imidlertid kunne man i højere grad gøre opmærksom på, at det er idealistisk arbejde. Når en kunde i dag kan komme ud at køre i eget tog for en tusindekroneseddel eller derunder, forledes man let til at tro, at det er en ganske omkostningsfri opgave at drive en veteranbane eller et veteran tog.

For det tredje burde de etablerede baner søge at fremstille en fælles målsætning. Hvad vil de forskellige baner, og hvordan kan man støtte såvel interessen som hinanden. Skal vi eksempelvis satse på at restaurere danske køretøjer, eller gribe til nemme løsninger og købe udelandsk?

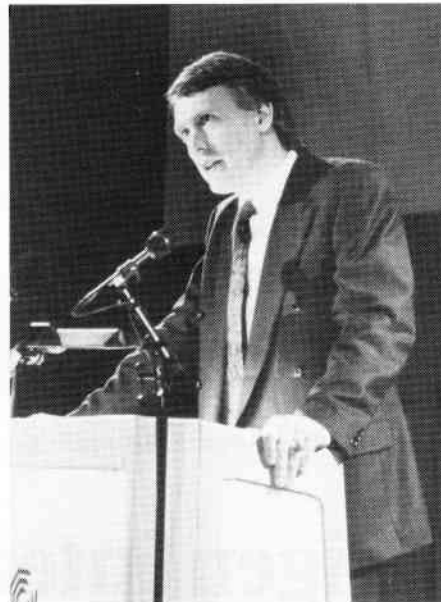
Vær med i debatten!

Lad mig præcisere, at jeg på ingen måde ønsker at nedgøre de nye tiltag, og ej heller at fremhæve foreninger på bekostning af andre. Og at mit primære ærinde er en styrkelse af samarbejdet. Med en baggrund i Lokomotivklubben KKK, Veteranbanen Bryrup-Vrads og nu DJK/MHVJ mener jeg imidlertid at have fået nogle indtryk af, hvilket arbejde, de »nyetablerede« står overfor - og følgelig også står med en række spørgsmål om hvorfor udviklingen går den vej, den gør? Det er mit ønske at få en debat herom - helst med det resultat, at vi kan øge det spirende samarbejde. □





IC3 tog i flere etaper på Scandia 28/7 92. Foto: Jan Forslund.



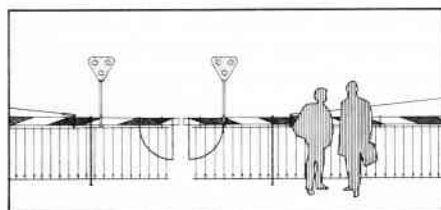
Adm. direktør Henning Balle Kristensen.
Foto: Jens Munk.

Ved bommen (4)

- Den nye aktuelle artikelserie, hvor redaktionen interviewer en person med tilknytning til jernbanens væsen.

Denne gang talte vi med adm. direktør Henning Balle Kristensen, ABB Scandia A/S i Randers sidst i juli måned.

Samtalen drejede hurtigt hen på IC3-togets eksportmuligheder og togfabrikkens synlige succes.



Interviewer: Jan Forslund

I dagspressen har man i de seneste måneder kunnet læse mangt og meget om en sandsynlig ordre af IC3-tog til Iran. Hvor meget er der om snakken?

- Der har vel rettere stået begge dele, nemlig det sandsynlige og det usandsynlige. Særligt det sidste har været oppe at vende grundet de vanskeligheder ABB Scandia har haft med at få et forhåndstilsagn fra Eksport-kreditrådet om garanti ved finansiering.

Da Danmark set fra Iran i forvejen ikke er et lavprisområde, er det mere end svært for vore mulige kunder at forstå, at et rigt land som Danmark ikke kan stille med en sådan garanti, når de ikke møder de samme problemer hos vore asiatiske konkurrenter.

Men vi fortsætter ufortrødent; med yderst behersket optimisme.

Hvordan har svenskerne modtaget den netop afleverede serie af syv IC3 togsæt?

- For Blekinge Länstrafik har indsættelsen af »Kustpiilen«, som IC3-toget er døbt, blevet en kæmpe succes.

Og dermed også for ABB Scandia. Antallet af rejsende er blevet fordoblet, så man i Sverige nu taler om Blekinge-modellen, når der tales om, hvad der effektivt kan gøres for at forbedre lokal- og regionstrafikken.

I er vel også i gang med eksportordren til Israel - er der mandskab og kapacitet til også at indfri DSBs tidsterminer om IC3 og IR4 giver successen problemer?

- Leverancen af togsættene til Israel foregår planmæssigt, og når dette læses er de første togsæt i daglig drift. Og vi vil selvsagt gøre alt for, at den svenske succes også får en tvillingebror i Mellemosten.

Selvfølgelig har du ret i, at vi med vores nuværende projekter trækker hårdt på de garvede og erfarne medarbejdere. Når det er sagt, vil jeg gerne understrege, at vi på intet tidspunkt i min tid som direktør har skovlet projekter ind uden hensyn til vores egne ressourcer. Vi vil levere tog til tiden! Det giver succes.

ABB Scandia A/S havde et bemærkelsesværdigt fint regnskab i 1991. Skal resultatet bruges til konsolidering eller udvikling?

- ABB er ikke just kendt for at lave en rugkasse af mulige overskud. Det gør vi heller ikke på ABB Scandia. Vi er i fuld gang med at forberede næste generation af IC3, vi udvikler IC4, altså intercity-udgaven af IR4, vi deltager i udviklingsprojekter indenfor ABB Transportation o.s.v. Og vi konsoliderer samtidigt.

ABB Scandia A/S bliver tilsyneladende sorteper i spillet om den store S-togs-

ordre. Hvordan ser du mulighederne for Scandia i dette kæmpeprojekt, og hvorfor »gik det galt«?

- Hvor galt det er gået, ved vi ikke i skrivende stund. Jeg føler ingen trang til at gå ind i en lang analyse af årsagsforløbet, men vil gerne fremhæve, at offentlige danske virksomheder og private bør kunne finde sammen i et frugtbart samarbejde, specielt hvor der er tale om at udvikle ny teknologi. De danske ressourcer er små, så det gælder om at køre parløb der, hvor der er gennemslagskraft.

Er det danske marked ikke for lille til at holde ABB Scandia i live?

- I længden jo: Det er netop derfor eksporten har så høj en prioritering, så vi får andre referencer end DSB. Men nu må det ikke glemmes, at denne aktivitet er meget ny, vi er selv ude at hente nye erfaringer. For DSB er eksportpotentialet også en garanti for, at det rullende materiel har høj international standard og kvalitet. Til for DSB's mange kunder.

Har Danmark også en togfabrik ved århundredskiftet?

- Naturligvis. Med fornuft og omtanke endda Europas bedste og mest effektive. ABB har produkterne og medarbejderne. □



»Søløven« i Århus Havn, 16. juli. Fotos: Torben Bay Johansen.

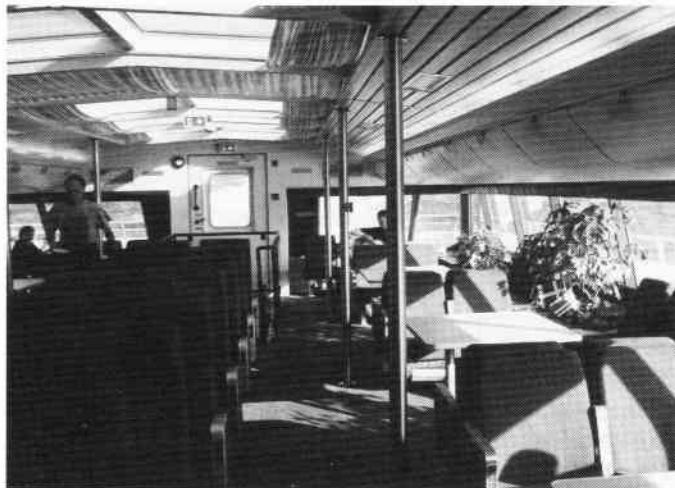
Krigen intensiveres

Et kik på en af de hårdeste »konkurrenter« til Ask, Urd - og IC3.....

Nej, det er ikke krigen i Jugoslavien der hentydes til, men krigen om passagererne på Kattegat. Onsdag den 15. juli startede nemlig den tredje rute mellem Århus og Kalundborg. De to andre er henholdsvis DSB, med Ask og Urd, og det italienskejede Citti-Ships, der sejler med hydrofoilmådene San Cristobal og May W. Craig, der begge er hjemskrevet i Panama. Det nye rederi, KatExpress, er et datterselskab af Norges tredjestørste industrikoncern Kværner-Fjellstrand, der bl.a. er eksperter i bygning og drift af katamaranfærger. Ved navngivningen fortalte direktøren, at rederidivisionen på årsbasis transporterer ca. 10 mill. passagerer med katamaranfærger. Det er netop en nyudviklet katamarantype rederiet har indsat på ruten.

Med 3 dobbeltture om hverdagen, og 2 dobbeltture lørdag og søndag lægges der hårdt ud. Det har allerede betydet, at konkurrenten CittiShips har udvidet deres fartplan tilsvarende. De har dog valgt/været nødt til at bruge 2 fartøjer, for at opfylde fartplanen, hvor KatExpress klarer hele sejladsen med blot et fartøj. Fartplanen er lagt sådan, at der er forbindelse med DSB's regionaltog Kalundbog-København og omvendt. Det betyder at man kan tage fra Århus kl. 07.10 og være hjemme i Århus igen kl. 21.35 samme dag, og alligevel have ca. 8 timer i København.

Lad os først se lidt på de tekniske specifikationer: Fartøjets typebetegnelse er M-40 »Flying Cat«. Det er opbygget som en toskrogs båd i aluminium, med fælles overbygning. Længden er 40 meter, bredden 10,10 meter og dybgangen 1,50 meter. Fartøjet er på 478 bruttoregistertons. Det drives frem ved hjælp af 2 vandjetstråler, der skabes af 2 dieselmotorer, med tilsammen 5.500 HK. Dette arrangement giver en top-



Interiør i Business Class på »Søløven«. Bemærk redningsveste under sæderne.

fart på ca. 40 knob (74 km/t) og en normal marchfart på 36 knob (67 km/t). Der er plads til 296 passagerer ombord, fordelt med 70 på business-class på øvre dæk, hvor sæderne langs skibets sider er anbragt i grupper på 7 omkring et bord, samt en række flystole i midten, og 226 på tourist-class på nedre dæk, hvor hovedvægten er lagt på flystolearrangementet, men hvor der også er enkelte siddegrupper hvor man dels sidder rundt om et bord og dels overfor

resten af turen til Århus ganske begivenhedsløs.

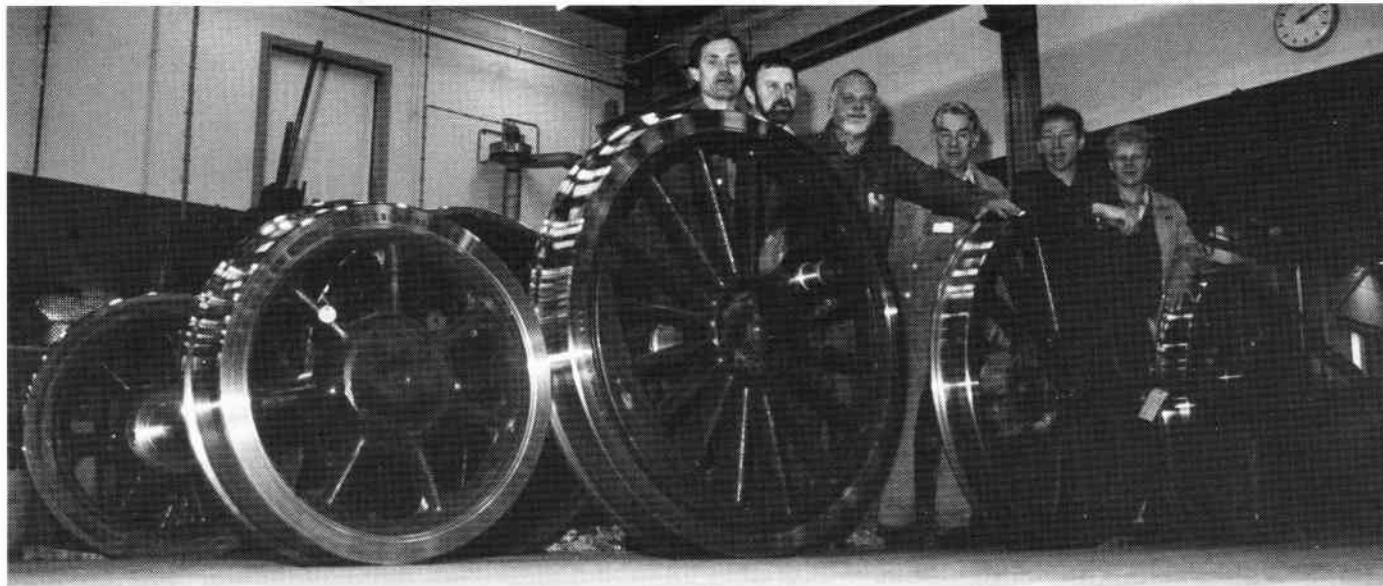
Så hvis man skal til eller fra København, og kan man undvære bilen, er det bestemt et anbefalelsesværdigt alternativ.

P.S. En endnu større katamaran er på vej, til indsætning mellem Århus og København. Forventet sejltid 2 1/2 time.

Torben Bay-Johansen



På vej ud på Århusbugten 16. juli 1992.



En stor mundfuld (2):

HV3s nyafdrejede hjul. Foto: Chr. Hingelberg.

S - Revision af damplokomotiv HV 3

120.000 kr. fra Knud Højgaards Fond faldt på et tørt sted, fortælles det i den anden situationsrapport fra arbejds holdet bag HV 3

Af Jens Chr. Bilde

Der er nu gået ca. et år siden jeg skrev den første situationsberetning om restaureringsarbejdet på damplokomotiv HV 3, som foregår i den gamle lokomotivremise i Viborg. Da jeg skrev den første artikel havde vi fra Augustinusfonden modtaget et beløb på 20.000 kr. til projektet. Dem var og er vi naturligvis glade for, men vi måtte også erkende, at efter det, vi havde set på lokomotivet, ville disse midler »forstå som skrædder i helvede«. Derfor troede jeg ikke rigtig mine egne ører, da jeg fik at vide at vi hen på sommeren 91 fik, (ja den er go' nok) 120.000 kr. fra Knud Højgaards Fond. Dette fik jo tingene til at se noget anderledes ud, og der er nu et mere solidt økonomisk fundament at arbejde ud fra.

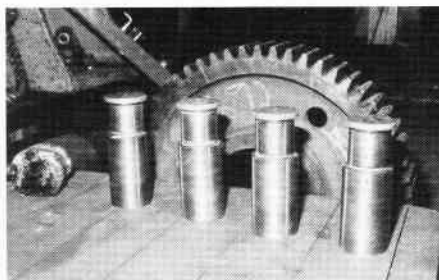
Hvad er der sket?

I løbet af efteråret løftede vi lokomotivrammen fri af hjulene. Hjulene rengjorde vi, og afsendte disse til en større virksomhed i Århus, hvor disse skulle afdrejes. Dette har man gjort, og gør til stadighed dagligt på virksomheden. Udover afdrejningen vidste vi også, at to af kobbeltappene skulle udpresses og rundslibes, da disse var svagt ovale. For en sikkerheds skyld udpressede vi alle kobbeltappene for kontrol. Dette viste sig at være en klog disposition, idet alle tappene var skæve. Dette skyldes muligvis en

afsporing. Eller hvad ved jeg. Nu var gode råd dyre, men det endte lykkeligt: Virksomheden havde nogle næsten lignende komponenter, og efter en tilpasning til HV 3^s hjul blev disse forsynet med helt nye tappe. De gamle var istemplet 1928, og har altså aldrig været skiftet. Hjulafdrejningen fandt sted midt i januar 1992, og det gik bare over alt forventning. Hjuldiameteren er nu nede på 1263 mm, imod de oprindelige 1300 mm.

Maskinen

Glider og cylindre er også totalt adskilt. Til gliderne har vi fået støbt nye stempler på Fa. Sabroe's støberi i Århus. Disse skal nu bearbejdes, og senere skal der fremstilles nye gliderringe. Selve gliderstokkene er renoveret, og gliderdækslerne er blevet forsynet med nye bronzestyr.



Nyfremstillede kobbeltappe. Foto: Chr. Hingelberg.

Gliderfangerne er blevet udboret, takket være »rejseholdet« fra Helsingør Jernbaneklub v/ Jakob Freisleben og Peter Roland, og ikke mindst Erik Rothmanns fikse udboringsapparat. Cylindrene er i god stand, men stemplerne? Uha, oh skræk! Disse ser ud til helt at skulle fornyes, da de »kaster« på stempelstokkene.

Stempelringene på 380 mm, som vi efterlyste, fandt vi ved vor gode ven Finn Madsen i Maribo, som også hjalp os med nogle bundragsnagler til bundrammen. Tusind tak til jer dernede i Maribo.

Krydshovedlinialerne er blevet planslebte på alle sider, og vi har fået støbt nye krydshovedsko, som er bearbejdet og klar til montage.

Kedlen

Udboringen af støtteboltene er i fuld gang, og i efteråret skal vi også have udtaget kedelrørene og dampsamlekassen. Det gamle røggasrør skal væk, og et nyt genopbygges.

Her skal det lige nævnes, at vi for symbolsk betaling har fået fremstillet en ny røggasrørdør ved Fa. Almindværk i Viborg.

Undervogn

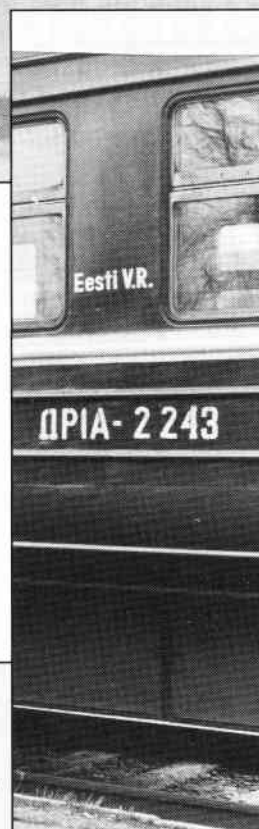
Efter en grundig rengøring af undervognen er denne i skrivende stund sendt til sandblæsning og maling ved Fa. Gardit i Viborg. Senere skal maskinens sidevandskasser have samme tur, så vores fondsmidler skal nok »få ben at gå på«.

Alt i alt er der altså lavet et stort stykke arbejde i Viborg, men som alle andre steder ved MHVJ kunne vi godt bruge nogle friske kræfter.

Skulle der blandt bladets læsere være interesserede, kan vi kontaktes på telefon 98 54 18 64, 86 21 30 68 eller 86 61 44 02.



Eesti V.R. 1992



Ommærkning af materiel.

Efter Estlands uafhængighed er der overført 300 enheder (lokomotiver, togsæt og personvogne) til det ny-etablerede estiske jernbaneselskab. De mærker materiellet EVR eller (lige som i tiden mellem de to verdenskrige, hvor de også havde eget jernbaneselskab) Eesti VR. Den russiske lit-rering er dog bibeholdt.

Fotos: Eigil de Neergaard.





Damplokomotiver.

I det tidligere USSR bliver mange damplokomotiver anvendt som varmemaskiner på stationerne. Ved kedelrevision kører de ved egen kraft til værkstedet. De er derfor i driftsklar stand. L-maskinen, der her er vist i Tartu/Dorpat, er eksempel på en meget almindeligt forekommende SZD-maskine, fremstillet i kolossale antal.

★

Stationsbygninger.

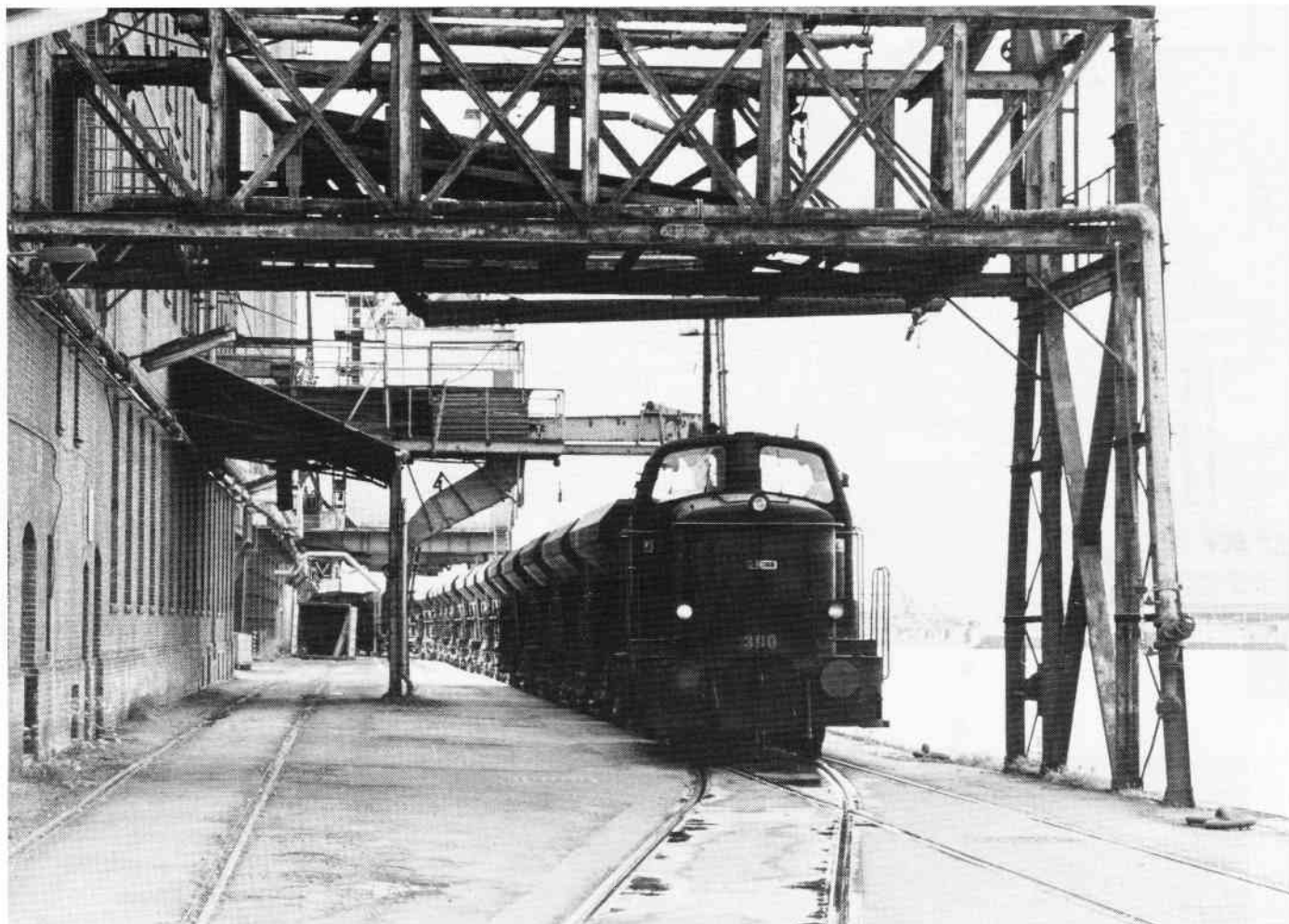
Medens Tallinn har fået en ny stationsbygning efter krigen er der gamle (oprindelige?) stationsbygninger i blandt andet Tartu (træbygning, omst. side øverst) og Viljandi (hvor der tidligere var smalspor. Nu er Viljandi endestation for en bredsporet bane). Stationen ses t.v. Nedenfor ex. 52D DR1A 2.243 i Viljandi 2. maj 92.



Smalspor. Efter 1975 er der ingen smalsporbaner med persontrafik tilbage, kun museumsbanen ved Lavassaare, hvor et mosebrug holder et stort smalsporsnet (750 mm) i drift til tørvetransport, men hvor der er samlet en del lokomotiver og vogne fra de tidligere personbaner, samt en mængde materiel fra industribaner, inklusive tyske 600 mm feltbanelokomotiver. Museumsforeningen kører i sommerhalvåret museumstog for interesserede.



På billedet ses et udflugtstog, hvor lokomotivet og vogne er eksempler på materiel fra de personførende smalsporsbaners sidste tid.



Havnesporene ved Islands Brygge slides fortsat blanke af rangertræk. Her MH 390, 1. juni 1992. Foto: John Hansen.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgernyt, Privatbanerne og Veteranbanerne

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 30. juni 1992 rådede DSB over følgende antal trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. marts 1992 i parentes):

1. Elektriske lokomotiver (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver 10 (10)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver 161 (161)
 2.2 Rangerlokomotiver .. 99 (99)
 2.3 Traktorer 40 (40)
 2.4 Motorvogne 335 (321)
 2.5 Bivogne 72 (65)

3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

3.1 Motorvogne 299 (299)
 3.2 Bivogne 299 (299)

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne 636 (636)
 4.2 Liggevogne 25 (25)
 4.3 Sovevogne 17 (17)
 4.4 Specialvogne 5 (5)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk. godsvogne 2.597 (2.614)
 5.2 Åbne godsvogne 1.769 (1.770)
 5.3 Tjeneste- og
 tjenestegodsvogne ... 1.140 (1.142)
 5.4 Privatejede vogne 359 (361)

I januar kvartal er følgende enheder tilgået driftsmaterielbeholdningen:

Ad 2.4/2.5: MFA/FF/MFB 5061/5461/5261-5067/5467/5267.

Ad 5.3: 99-89 003 (»Ledsagevogn for målevogn« - ombygget fra Pbm 90-44 752).

4 stk. Bn 20-84, 706, 719, 724, 725 er ombygget til BDn 82-76 (samme løbenumre - 32 siddepladser og rejsegodsrum til cykler).

Nye trækraftenheder

DSB overtog den 1. september det første af

de 12 nye elektriske lokomotiver. Leveringen var blevet lidt forsinket, men tre uger senere fulgte det næste, og så var forsinkelsen stort set indhentet. DSB har kontrakt med ABB Mannheim om levering af de 12 lokomotiver, litra EA 3011-3022, som samles på ABB Scandia i Randers, jf. »jernbanen«, nr. 4/92, side 110/111.

De første af de nye el-lokomotiver indsættes i regionaltrafikken mellem Østerport og Korsør i begyndelsen af 1993. De efterfølgende skal anvendes enten til godstransport eller til yderligere passagerforbindelser. Det afhænger af, hvor stor en del af Korsør gamle station, som skal elektrificeres. Foreløbig har DSB besluttet at elektrificere persontogssporrene helt ind til Korsør. I november tages der stilling til, om der skal elektrificeres yderligere spor i sporgruppen for godstog.

CMI prototype MJ 500

DSB har nu haft det radiofjernstyret rangerlokomotiv, litra MJ i prøvedrift siden sidst i april, og det har givet idelige problemer.

Udgangen på sagen kan i yderste konsekvens blive, at DSB afbryder samarbejdet med den belgiske leverandør CMI og ser sig om på markedet efter en anden leverandør.

DSBs ledelse lægger ikke skjul på, at det vil kunne koste virksomheden et to-cifret millionbeløb at afbryde samarbejdet med CMI. Samtidig kommer DSB til at betale næsten det dobbelte pr. styk for andre lokomotiver. Tidsmæssigt vil det betyde en forsinkelse på yderligere mindst et halvt år.

Sandingsanlæg på IC3

IC3 bliver nu udstyret med sandkasser, se også »jernbanen«, nr. 4/92, side 111/112. I oktober starter ABB Scandia i Randers med at montere sandkasser på de første togsæt. DSB og passagererne når derfor ikke at få glæde af sandkasserne, når løvet falder i dette efterår. Desuden skal togets traktion, gear og hjul forbedres, så hjulene ikke snurrer rundt, når toget skal accelerere i fedtet føre. Det koster DSB omkring 22 mio. kr. at udstyre de 85 IC3 togsæt med sandkasser.

Værksteder nedlægges

DSBs vedligeholdelsesdepot i Kalundborg er under afvikling, og de 18 medarbejdere tilbydes andre job inden for virksomheden. DSB regner med at spare 2,2 mio. kr. årligt ved at lukke depotet i Kalundborg. Det materiel - mest regionaltogsvogne - som hidtil er blevet vedligeholdt i Kalundborg, skal fremover vedligeholdes på Helgoland i København. Værkstedet i Kalundborg ventes at være helt afviklet til juni 1993.

Samtidig er der nu sat dato på, hvornår vedligeholdelsesdepotet i Frederikshavn lukker. Det sker til nytår 1992/93. Lukningen har været planlagt længe og skyldes, at antallet af passagervogne, som kører nord for Århus, reduceres. Vedligeholdelsen skal fremover ske i Århus og på Helgoland.

De nuværende 11 medarbejdere i Frederikshavn vil blive flyttet til vedligeholdelsesdepotet i Aalborg, hvor de skal være med til at montere ATC-anlæg i MR-togsæt. De 11 skal sideløbende passe den uddannelse, som er sat i gang, så de med tiden kan overtage stillinger hos Søværnet i Frederikshavn.

Faste anlæg

Automatic Train Control

Prøveperioden med ATC er indtil videre forløbet planmæssigt, men der er for få tog, som kører med ATC i funktion. DSBs styregruppe bag ATC-projektet har aftalt, at nu skal fremdriften på materielsiden sikres, så DSB får flere erfaringer med ATC i drift. I øjeblikket (1. september) kører i alt 25 lokomotiver, styrevogne og togsæt med ATC i drift. I løbet af kort tid vil yderligere en række IC3 togsæt indgå i prøvekørslen mellem Roskilde og Korsør.

Samtidig går Elektrotjenesten, som er en-

treprenør for Projektjenesten, i gang med at færdiggøre ATC-installationerne mellem København og Roskilde samt mellem Nyborg og Århus. I alt skal omkring 100 mand ud langs sporet mellem København og Roskilde og fra Nyborg til Århus. En del er DSB-medarbejdere, andre kommer fra »Simemens« og »Semco«. ATC på hele strækningen København-Århus ventes færdig lige først i 1993 og skal derefter testes i et halvt år, inden farten kan øges ud over de nuværende 140 km/h.

ATC har været i prøvedrift på strækningen Roskilde-Korsør siden 21. april. Ifølge Projektjenesten har der siden prøvekørslen start i april været fem mindre fejl, som alle er rettet.

Nye anlæg

Forenklete HKT-anlæg (af typen første gang anvendt på Frederikssundsbanen) blev taget i brug på strækningen Holte (ekskl.) - Hillerød (ekskl.) den 8. august 1992.

Køreledningsanlæggene på Københavns Godsbane og på strækningen Københavns Godsbane - Vigerslev blev sat under spænding den 14. september 1992.

2. sporet forsinkes

Ifølge aftalen mellem den danske og tyske trafikminister skal strækningen Odense-Padborg-Flensburg-Hamburg være klar til elektrisk drift i foråret 1995. Aftalen går også ud på at øge kapaciteten, og det vil på dansk side sige et ekstra spor mellem Vamdrup og Padborg. Nu viser det sig, at anlægsloven for 2. sporet først kan fremsættes i folketingssamlingen 1992/93. Det hænger sammen med, at der forinden skal ske en miljøbehandling, bl.a. fordi flere og hurtigere tog kan betyde øget støjbelastning (el-tog skulle ellers støje mindre!).

Konsekvensen af denne udsættelse bliver, at man først elektrificerer på det bestående enkeltspor og må vente med 2. sporet i takt med, at det kan anlægges. Det betyder flere gener for trafikafviklingen, som kunne være undgået, hvis anlæg af spor og elektrificering var foretaget i samme tidsrum.

*DSB's »arbejdshest«
er stadig i høj grad
MZ'eren, omend
den nu får flere
godstrafik-opgaver
end tidligere.
Foto 26. september
1992: Joen Jensen.*



I øvrigt tyder en del på, at 2. sporet må anlægges i to etaper af økonomiske grunde - med strækningen Vojens-Tinglev som første etape - hvis ikke regering og Folketing tilfældigvis benytter anlægget som et beskæftigelsesprojekt.

Nyt standsningssted

Da vinterkøreplanen trådte i kraft søndag den 27. september, fik DSB et nyt standsningssted. Det er Ølby nordvest for Køge. Hidtil har Ølby været en S-togsstation, men nu stopper også regionaltogene mellem Næstved og Køge til Roskilde her. DSB har etableret perroner ved regionaltogssporerne, og anlægget har kostet ca. 1,2 mio. kr. DSB og Køge kommune betaler hver halvdelen. Ølby station betjener bl.a. Roskilde Amts sygehus i Køge (RASK). Det nye ubetjente standsningssted i Ølby ligger i km 51,0 - stationsforkortelse: Ølb.

Station nr. 80 på S-banen

Hvis det står til S-togsdivisionen kommer vi i sommeren 1993 til at få S-togsstation nummer 80. Det er nemlig planen, at etablere en station mellem Nørrebro og Ryparken - ved Tagensvej, tæt på Bispebjerg Hospital.

Der har længe været arbejdet med planerne om den nye station. Det er tanken, at Bispebjerg skal være ubetjent. Den skal anlægges med ø-perron, og der skal være nedgang fra begge sider af Tagensvej.

Der kører som bekendt allerede S-tog på strækningen (Ydre bybane). Linie F og M vil således give 6 tog i timen i hver retning fra Bispebjerg.

Idéen med den station, er naturligvis først og fremmest at give en bedre betjening af de mange beboere i området, der vil få Bispebjerg som nærmeste station. Men der er naturligvis også begrundede forventninger om at kunne tiltrække nye kunder. DSB har også et stort areal ved den nye station, som man er i færd med at sælge. Det planlægges at etablere et større kontorbyggeri på området.

Bispebjerg station ventes at få ca. 2.500 daglige afrejsende kunder. Dermed placerer den sig som en mellemstor S-togsstation. Og stationen bliver en rigtig god forretning.



Køf'erne er efterhånden også ved at komme op i årene - de ældste har rundet 25 år - men alle er fortsat aktive, dog ikke så eksotiske steder som »i gamle dage«, da f.eks. Nykøbing Mors var udstyret med en sådan. Her Köf 274 i Vordingborg 29. januar 1992. Foto: John Hansen.

viser beregningerne. Bispebjerg vil bidrage med en merindtægt til S-togsdivisionen - og dermed DSB - på ca. 3 millioner kroner om året.

Trafik og administration

K92 vinter

Vinterkøreplanen der trådte i kraft den 27. september, bragte i år flere fornyelser og forbedringer end sædvanlig. Det skyldes, at DSB ved vinterkøreplanens start råder over godt 70 IC3 sæt. Denne udvidelse af kapaciteten får især virkning for strækningen Århus-Aalborg. Her fjernes visse *Re-* tog og *IR*-tog - bortset fra tidspunkter med stort rejsepres, og det vil sige fredag og søndag eftermiddag/aften samt i myldretiden på hverdage. Samtidig med nedskæringen i tog-antallet Ar-Ab (5-6 tog færre dagligt i hver retning) afskaffes pladsbillettvangen for de lokale rejsende, fredag og søndag dog undtaget.

Dermed får de lokale passagerer i Nordjylland bedre komfort og kortere rejsetid i form af IC3. Dertil kommer kortere ventetid, hvis de skal fortsætte syd/nord for Aalborg. Hidtil har der været 21 minutters overgang samt togsift i Aalborg - fremover bliver der fem minutters ventetid, og hver anden time undgås skift.

Fakta om Høje Taastrup

DSB har længe savnet tal for, hvor mange passagerer der benytter fjerntog i Høje Taastrup. Derfor blev de rejsende talt en fredag i februar i år.

Hver ottende passager til/fra Hovedstadsområdet står af/på fjerntog i Høje Taastrup. De øvrige starter/slutter rejsen på Københavns Hovedbanegård. Godt 16.000

ankom eller rejste med regional- og fjerntog til/fra Høje Taastrup. Deraf var 1.600 fjerntogspassagerer.

Tallene kan ikke direkte sammenlignes med Østtællingen, som blev afviklet en torsdag i oktober. Regional- og fjerntrafikken er ca. 50 procent højere fredag end torsdag - og i øvrigt lavere i februar end i oktober. Ved Østtællingen blev der talt godt 11.000 regional- og fjernrejsende på Høje Taastrup station. Dertil kommer 7.500 S-togspassagerer.

Prøver med IC3 togsæt

DSB har nu fået en fast prøvestrækning for hastighedsprøver med IC3 togsæt. Prøvekørslerne vil fremover ske mellem Horsens og Vejle, hvor der kan køres op til 190 km/h.

Strækningen er valgt, fordi der ikke er overkørsler i niveau, den ligger forholdsvis tæt på ABB Scandia i Randers, og prøvekørslen på strækningen berører kun en fjernstyringscentral: Skanderborg. Samtidig er det blevet lettere at få tilladelse til hastighedskørsler. Den fås nu spontant ved kontakt til Driftscentralen i København.

★

Søndag den 30. august var et IC3 togsæt på prøvetur fra Puttgarden til Hamburg. Prøvekørslen skulle vise, om det gav anledning til tekniske problemer at køre med IC3 fra København til Hamburg.

Hvis DSB og Deutsche Bundesbahn bliver enige om at køre med IC3 til Hamburg, skal et antal IC3 togsæt (i K93: 3 togsæt) understøttes med det tyske togkontrollsystem »Indusi« og med tysk strækknings- og ranger radio. Det bliver danske lokomotivførere, som skal føre toget, der på strækningen Puttgarden-Hamburg får tysk lods om bord.

Indsættelsen af IC3 i EC-tog til/fra Hamburg sker for at forkorte rejsetiden - gevinsten er ca. 30 minutter - og for at forbedre komforten.

★

Omkring 140 medarbejdere fra DSB agerede forsøgspersoner, da der den 16. og 17. september arrangeredes såkaldte komfortkørsler mellem Fredericia og Århus. Formålet var at teste komforten for passagererne, når et IC3-tog kører med 180 km/h, en hastighed som kan opnås på en stor del af denne strækning.

Det er første gang, et forsøg af denne art er foretaget. Til det specielle ved en sådan afprøvning hører, at der ved hvert sæde installeres en trykknop. Den bruges til at markere, hvordan man opfatter turen, f.eks. med hensyn til støj og rystelser. Desuden medvirkede togpersonele og togstewardesser, og meningen var, at de skal give udtryk for, hvordan de opfatter deres arbejdsbetingelser, når der køres med den kommende topfart for IC3.

★

IC3 navngivningen holdt pause hele sommeren, men tog revanche i august måned med hele fem byer.

Hirtshals døbte (1. august) togsæt 57 »Jørgen Fibiger« efter den vandbygningsinspektør (1867-1936), der bl.a. var ledende ingeniør for byens havneanlæg. Seppo Mattinen har udsmykket toget.

Nykøbing Falster kaldte (7. august) togsæt 58 »Peter Freuchen«, fordi den verdensberømte arktisk rejsende og forfatter blev født i byen 1886. Toget er udsmykket af Adolf Hallman.

Flensborg afveg fra reglerne om navngivning - som er kendte afdøde personer med tilknytning til byen - og gav (8. august) toget *byens navn*. Axel Salto har udsmykket togsæt 59.

Køges tog fik (8. august) navnet »Ivar Huitfeldt« efter krigshelten, som røg i luften med hele sin besætning på 500 mand under slaget mod svenskerne i Køge Bugt 4. oktober 1710. Henning Damgaard Sørensen har stået for togsæt 60's kunstneriske udsmykning.

Jelling navngav (15. august) togsæt 61 »Thyra Danebod« til ære for Kong Gorm den Gamles dronning (i 900-tallet). Toget er udsmykket af Inger Lut Debois.

Ny stykgodsterminal

Inden for det næste par år ventes DSBs stykgodsterminal i Kolding at skifte adresse til Taulov. Stykgodsterminalen placeres tæt ved den nuværende kombiterminal, og i samme område vil Fredericia havn opføre et lager, beregnet til udlejning. Dermed bliver Taulovs rolle som transportcenter væsentligt styrket.

Når det er blevet aktuelt med en udflytning fra Kolding, skyldes det Kolding kommunes beslutning om en vejomlægning, som vanskeliggør den fortsatte drift af termi-

nalen. Hertil kommer, at den er nedslidt, og at det ikke har været muligt at finde en anden tilfredsstillende placering i Kolding. Derfor prøver Godsdivisionen at finde midler til flytningen til Taulov. Der regnes med en investering på 20-30 mio. kr. til bl.a. et pakhusanlæg på mellem 3.000 og 5.000 m². Flytningen berører ikke kombiterminalen i Kolding. Her er der foreløbig ikke regnet med ændringer.

Det er to år siden, DSB indviede kombiterminalen i Taulov, og benyttelsen har været tilfredsstillende, ikke mindst på grund af de direkte heltog til Frankrig og Italien. I næste omgang vil det gavne Taulovs position, at omfartsbanen uden om Fredericia tages i brug. Det sker som bekendt i foråret 1993.

Gods med natfærge

Fra søndag den 27. september, da vinterkøreplanen trådte i kraft, vil alle godsvogne mellem Gedser og Warnemünde blive samlet og ført over med natfærgerne. Passagertrafikken fortsætter derimod som hidtil. Omlægningen giver en årlig besparelse på 1,2 mio. kr. Seks stillinger falder bort. Med i besparelsen er, at Gedser fremover kan klare sig uden MH-lokomotiv. I stedet benyttes togmaskinerne til rangering og ombordkørsel.

Samlet »infrastruktur-tjeneste«

Med nogen forsinkelse vil den planlagte sammenlægning af Banetjenesten og Elektrotjenesten træde i kraft pr. 1. januar 1993. En af virkningerne er, at de fire hidtidige Baneregioner og Elregioner lægges sammen. Chefstillingerne for de fire nye infrastrukturregioner er opslået ledige til besættelse 1. november.

Med sammenlægningen sigtes der mod, at produktionsenhederne inden for de to tidligere tjenester får fælles grænser, men antallet af produktionsenheder ændres ikke i denne omgang. Derimod stiles der efter en snarlig fælles planlægning, som de enkelte baneingeniørstrækninger skal stå for.

Kvindelige lokomotivførere

DSB, Dansk Metal og to tekniske skoler går

*Lars Rønnow
Larsen var med til
Berlin, da det første
MA-sæt leveredes
til Polen 15. marts
1992. Tog nr. Pt 28
679, hed det - og
det ankommer her
til Rostock.*



*Et kik fra førerrummet på den tyske strækning. I snefoget kommer D 922, Dresden-Rostock-Bad Doberan, i møde.
Foto: Lars Rønnow Larsen.*

nu sammen om at uddanne flere kvinder inden for jern- og metalområdet. Mindst 36 kvinder skal starte 1. januar 1993 i Århus og Ballerup, og de skal på forhånd sikres praktikplads. Projektet støttes af EF-kommissionens NOW - New Opportunities for Women - og undervejs kan de kvindelige lærlinge komme på udvekslingsophold i et andet EF-land.

DSB har gode erfaringer med at integrere kvinder og mænd på DSB-værksteder, hvor der de seneste år har været en del kvindelige lærlinge. De gode erfaringer skal bruges i projektet, som for DSB på langt sigt

har det perspektiv, at virksomheden kan få flere kvinder ansat som lokomotivførere. Det kræver først en metaluddannelse og derefter en særlig DSB-uddannelse.

DSB har i dag 31 kvindelige lokomotivførere ud af i alt 2.046 (inkl. S-banen).

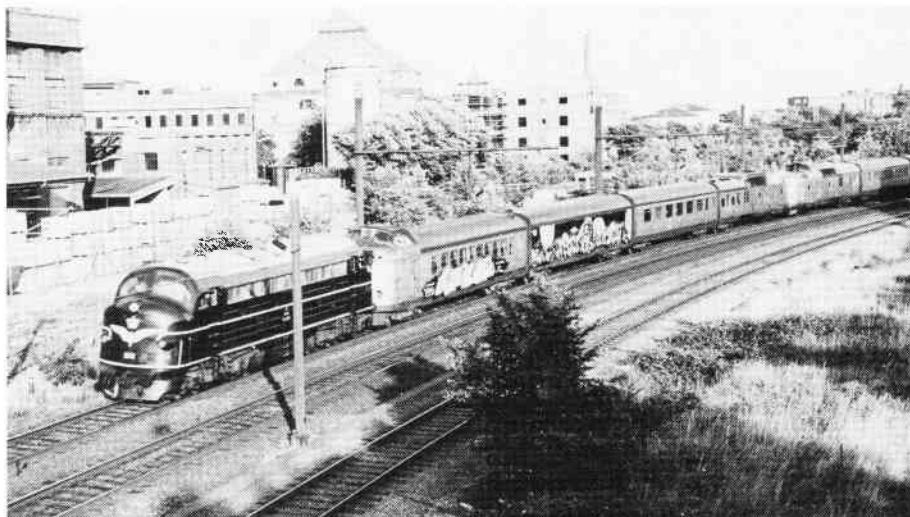
Graffitiboom

Antallet af graffititilfælde uden på S-togsvogne er eksploderet i sommervarmen. I juli blev 427 vogne afrenset for graffiti på værkstedet i Taastrup. Timeforbrug: 533¹/₂.

Til sammenligning blev der i februar afrenset 67 vogne, svarende til et timeforbrug på 81.

I alt 2.436 vogne har i årets første syv måneder været til afrensning. Det er 30% mere end i de hidtil værste år. Den samlede pris til graffitirensning for hele 1991 var seks millioner kroner.

Efter at DSB satte ind over for graffitimaleren Roar m.fl., har virksomheden oplevet en kraftig stigning i graffiti. De unge forcerer vagtberedskabet på depoterne og overmåler hele vogne. Men der er også gået mode



*Ikke alle togsæt var lige selvhjulpne. Her hjælper DSB Museumstog med transport af to MA-sæt i »ny design« (!) Det eksploderede graffiti-svineri ramte ikke kun S-togene!
Foto august 1992: Joen Jensen.*



Design kan være mange ting. F.eks. om et vingehjul er lavet i streg eller udfyldt gul, når man skal lave »museal bemaling«. Sådan så MX 1035 - nu opstillet i Struer - ud foran Joen Jensens kamera ved Herning, 25. juni 1969. Sammenlign med foto af den »nye gamle« bemaling i »jernbanen« nr. 4, p. 126!

til rensning. S-togsdivisionen har en målsætning om, at al graffiti på S-tog skal være fjernet inden 48 timer.

Selv om rengøringsmidlerne bliver mere miljøvenlige og skåner vognene, har den effektive rengøring af S-tog en afledt pris. Vognenes lak bliver mat, når vognene har fået fjernet maling 20-25 gange. De vogne, som ikke har været igennem den almindelige renovering (Reno 2), skal måske have ny lak, og det koster 40.000 kroner pr. vogn.

★

i den såkaldte farvebombe. En ballon, eller pose med maling, der dumpes ned fra en bro på et kørende tog. Den type hærværk er svær at fjerne, fordi malingen spreder sig

meget mere end ved spray-malings svine-riet.

Kunderne oplever ikke graffiti i så høj grad, fordi vognene meget hurtigt tages ud

- I juli blev en graffiti-mager idømt 20 dages hæfte for en første gangs forseelse. Sagen er ganske vist anket til Landsretten, men der er tale om en stramning i strafudmålingen.

Færgenyt



»Ny færge« på Fugleflugtslinien

DSBs rederidivision og FBV - Fährbetriebe Vogelfluglinie - har vedtaget at udvide kapaciteten og indsætte en 8. færge mellem Rødby og Puttgarden. Det bliver den tidligere Deutsche Reichsbahn-færge M/F Rü- gen, som har sejlet på Trelleborg-Sassnitz overfarten (i de senere år som reservefær- ge) og på sæsonruten mellem Rønne og Sassnitz. M/F Rü- gen er valgt til fordel for M/S Westertal (»jernbanen«, nr. 2/92, side 52), der viste sig at være mindre egnet end først antaget.

M/F Rü- gen ventes indsat mellem Rødby og Puttgarden i foråret 1993. Inden indsæt- telsen på overfarten skal den bygges om for ca. 20 mio. kr. Fær- gen skal benytte de sam- me lejer som den danske færge M/F Lod- brog. Rü- gen skal fortrinsvis sejle med last- biler - har plads til 40-45 lastbiler på to dæk - men kan medtage maks. 1.000 passag- erer. M/F Rü- gen er bygget af VEB Schiffs- werft Neptun, Rostock (byggenr. 1291) i 1972. Hoveddata er:

Længde overalt.....	152,7 m
Bredde over fender.....	18,8 m
Byfgang.....	5,5 m
Bruttoregister.....	6.465 t
Nettoregister.....	2.132 t
Maks. fart.....	21,0 kn
Antal spor: 4 /samlet længde:.....	480 m

Rü- gen er chartret for fire år. Efter indsæt- telsen vil DSB og Deutsche Bundesbahn hver sejle med fire færges på overfarten.

Rødby-Puttgarden må i øvrigt notere et fald i antallet af personbiler og lastbiler i som- mermånederne, hvorimod antallet af land- gangspassagerer - typisk én-dags turister - er steget.

Ekstra bilfærge gav bonus

På Halsskov-Knudshoved overfarten har DSB i denne sommer haft seks færges til at klare trafikken. Det har tyndet ud i venteti- den for passagererne, men det har også gi- vet flere kunder. I juni havde overfarten en til- bagegang i forhold til sidste år på 4.000 per- sonbiler, men en fremgang på 3.000 lastbilenheder. I juli er der overført 5.500 fle- re personbiler og godt 3.000 flere lastbilen- heder end året før. Det er DSBs faste aflø- serfærge Knudshoved, der har sejlet som

ekstra færge på ruten siden den 15. juni og frem til den 15. september. Samtidig med fremgangen for biler og lastbiler kan over- farten notere, at stadig flere reserverer plads til bilen, og det betyder merindtægter.

Sejlende udstilling

»Overfartsmuseet« i Korsør har sendt en ud- stilling til søs. På M/F Sprogø udstilles tolv antikke modeller af skibe, gammelt færge- porcelæn, uniformer, gamle søfartsrekvisit- ter og søfartspapirer, som omhandler over- fartens historie. Udstillingen fortsætter året ud og er indrettet i en salon, hvor der serve- res skipperlabskovs til de rejsende.

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



M/F »Aurora af Helsingborg« på indvielsesdagen 21. marts 1992. Foto: Thomas N. Olesen.

Privatbanerne



Således er der tænkt på privatbanerne i finanslovsforslaget for 1993.

Til dækning af privatbanernes forventede driftsunderskud er der i finanslovsforslaget afsat 85,9 mio. kr.

Investeringsstilsuddene er i forslaget sat til 55,3 mio. kr. fra statens side. Dette beløb svarer til 70% af det samlede investeringsbeløb, idet amtskommunerne og primærkommunerne skal bidrage med de resterende 30%. Statsmidlerne forudsættes fordelt således:

Ny sikringsanlæg	
på Hellebæk, HHGB:	1.410 mio. kr.
Spormodernisering	
i Frederiksværk, HFHJ:	3.067 mio. kr.
Spormodernisering, LNJ:	8.472 mio. kr.
Spormodernisering, OHJ:	6.377 mio. kr.
Fortsat modernisering	
af sikringsanlæg, ØSJS:	2.238 mio. kr.
Nye sikringsanlæg, HTJ:	3.656 mio. kr.
Nye sikringsanlæg, LJ:	3.728 mio. kr.
Ny krydsningsst. +	
nye sikringslæg, SB:	1.888 mio. kr.
Forenklet drift, div. baner:	24.464 mio. kr.

For at opnå besparelser på driften af privatbanerne samt for at udskyde de planlagte indkøb af nyt materiel, vil man - som det også var anført i rapporten fra arbejdsgruppen vedrørende privatbanernes økonomi fra februar 1992 - indføres forenklet drift ved en række privatbaner. Samtidig ønskes gennemført en levetidsforlængelse foreløbig af de første fem serier af Y-togene, anskaffet i årene 1965-74.

Der er ved privatbanerne nedsat en arbejdsgruppe, som skal opstille kravene til en sådan levetidsforlængelse af Y-togene, samtidig med at de ombygges til den foreslåede forenklede drift, hvilket bl.a. vil betyde ombygning af togene, så indstigning for passagerer også kan ske gennem pakrummene. Vi vil senere vende tilbage med en detaljeret beskrivelse af denne renovering af privatbanernes tog.

I 1993 tænkes investeringsmidlerne vedr. forenklet drift og levetidsforlængelse af Y-togene fordelt mellem alle privatbanerne undtagen Nærumbanen, Lemvigbanen og Vestbanen.

Høng-Tølløse Jernbane

Onsdag den 23. september blev det nye sikringsanlæg på Skelleværk station taget i brug. Krydsningsstationen er udstyret med både ind- og udkørselssignaler. Passagersignalet, der betjenes af passagerer, der skal med toget, er bevaret, men fungerer uafhængigt af sikringsanlægget. På den måde er der skabt mulighed for sikkerhedsmæssigt at give togene signal til gennemkørsel, mens passagersignalet kan give melding om udveksling af passagerer. Såfremt der ikke er passagerer kan togene så undgå unødige standsninger.



VLTJs Y-tog er i forvejen bygget til forenklet drift - så her er ikke brug for ombygninger. Foto: OCMP 17. juli 1992 i Lemvig.

Odsherreds Jernbane

Personvognene OHJ Bg 294 og 295 (ex DSB Bg 29 44 198-3 og 002-7), der har været hensat i Mårsø, er udrangeret og ophugget i sommeren 1992.

Fra DSB har OHJ i august 1992 købt personvognen Bn 20 84 704-8, og i september har man købt Bn 20 84 702. Vognene vil ved OHJ blive sat i drift som OHJ Bdn 296 og 297. På værkstedet i Holbæk ombygges vognene med egenvarme (vandvarmeanlæg med olieforbrænding) og kupéen i den ene vognende ryddes og forsynes med klapsæder, således at rummet også kan bruges til transport af cykler. OHJ Bdn 296 er allerede under ombygning og forventes indsat i driften sidst på året.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Den 1. september 1992 blev havnebanen i Lemvig 100 år, og den fejredes lørdag den 5. september med ekstraordinær kørsel på banen med den svenske skinnebus VLTJ YBM 17, der de sidste to år har kørt på havnebanen i sommerperioden. Kørslen på havnebanen har været en del af tilbuddet i en turistbillet, der har været gældende til VLTJ, »Lemvig Bjergbane« samt en sejltur med fiskekutteren »Anne Hviid«.

I anledning af jubilæet spillede KFUM-spejderne på havnen, og i det gamle pakhus på Lemvig station åbnedes en udstilling om VLTJ med hovedvægten lagt på havnebanens historie.

Det er meningen, at udstillingen skal blive stående på pakhuset, således at den kan være åben i forbindelse med kørslen på Lemvig Bjergbane mellem Lemvig station og havnen i 1992.

Stationsbygningen i Bækmarksbro er solgt

til privat beboelse, og banen ønsker også at afhænde stationsbygningen i Harboøre.

★

Godstransporterne på Lemvigbanen er steget i løbet af sommeren 1992, idet man har fået øgede transporter ikke blot af fiskemel, mens også af fiskeolie fra fiskeindustrien i Thyborøn.

Banens største godskunde, Cheminova på Rønland, sender også meget gods med banen, og i forbindelse med opførelsen af en ny fabriksshal på området, er det planen at udbygge spornettet på fabriksområdet med henblik på en forøgelse af godstransporterne med bane.

★

På stationen i Lemvig har banen i juli/august 1992 fået installeret en ROSA-terminal, og dermed kan banen yde en bedre service overfor kunderne med hensyn til reservation, oplysning og billetsalg.

Trafikskabet Ringkøbing Amt har på hverdage forskellige telefonnumre i området, hvor man kan få information om bus- og togaftage, men lørdage, søn- og helligdage foregår al information i TRA fra Lemvig station, hvortil der er omstilling fra de øvrige telefonnumre.

Fra den 1. oktober 1992 føres endnu en aktivitet til stationen i Lemvig, idet postekspeditionen for den højest beliggende del af Lemvig flyttes til stationen, hvor jernbanens personale herefter skal udføre arbejdet for P&T. I billetkontoret vil der i forbindelse hermed blive opsat de moderne postekspeditionsskranker med EDB-terminaler.

★

Privatbanerne redigeres af
Ole-Chr. M. Plum.



Nr. 20 har været »trotjener« i denne sæson. Her et motiv fra »jernbanedage« i Maribo, 20. juni 1992. LJ nr. 20-HHGB D 1-HHJ S 135-ØSJS D 11-HHJ D 32 ved remisen i Maribo. Foto: Ole Chr. M. Plum, Tølløse.

Veteranbanerne

Museumsbanen

Fra dagbogen på Bandholm station, 16. august 1992

Det er søndag. Tog 51 kommer ud af skoven og kører ind i spor 1. Forrest damplokomotivet LJ nr. 20, derefter pakvogn og 3 personvogne. Nr. 20 har været i gang på alle køredage, så Museumsbanen er nok den eneste bane, der har gennemført alle damptog i den tørre sommer. Med det adstadige tempo på Bandholmbanen har der dog ikke været tilløb til brandfare. Bagest i toget ses C 40 fra Gribskovbanen. Den rullede ud af vognværkstedet først på sommeren, og vognen er næppe til at genkende i sin nye brunrøde bemaling. Indvendig er panelerne udskiftet, og endelig er der konstrueret en helt ny kakkellovn til brug om vinteren.

Toget er godt besat, og hurtigt fyldes stationen af interesserede mennesker, der udbyder »se den gamle telefon«, »Toll!«, »marvellous« og andet udenlandsk. Blitzlamper glimter, og videoerne snurrer, så man næsten føler sig hensat til en amerikansk præsidentvalgkampagne. Billetter snurres gennem billettromlen. Is og souvenirs langes over disken.

Efter et kvarter har lokomotivet fået vand, de rejsende har set sig mætte, klokker bimler, og toget fortsætter til havnen. Begivenhederne noteres i journalen. Toget kommer tilbage fra havnen, omløber og kører endelig mod Maribo.

Søndagsmiddagen bestilles på grillen, der er nabo til stationen. Knap er maden fortæret, før motortoget - tog 753 - kommer fra Maribo. Det er en nyskabelse på banen med 2 togstammer på en søndag.

Ja, ja, der sker noget på Bandholmbanen. Først på måneden startede en sporfor-

nyelse inde i Maribo. Det er et beskæftigelsesarbejde, der ledes af Lollandsbanen. Både sveller og skinner udskiftes med materialer, som blev indvundet ved hvedestrækningens modernisering, og de kan holde til vores brug i mange år.

De kan også bedre holde til de godstog, Lollandsbanen lejlighedsvis kører. I fredags var »marcipanbrødet« M 32 nede på havnen med 10 gødningsvogne og havde en tom godsvogn med hjem fra maskinfabrikken.

I går var KIØGE på prøvetur efter at den har fået ny kedel fra FAXE. Den nåede ikke helt til Bandholm, for et par hovedlejer var mede. Det er selvfølgelig for at konstatere den slags, at der køres prøvetur. Efter en intens indsats vinteren og foråret igennem er det lidt ærgerligt, men tingene skal være i orden, så nu skal maskinen løftes, for at lejerne kan kigges efter.

Næste tog nærmer sig. En større gruppe - tyskere - venter på perronen. En samtale påbegyndes, men spørgsmålet »Haben

Sie Fahrkarten?« får uventet effekt, 3 mand springer straks op og iler til billetlugen for at købe de fornødne rejsehjemler.

De næste gæster på bænken - medlemmer af klubben - fortæller, at de lige er kommet til Maribo med et bomanlæg - håndrullede bomme forstås. De 6 meter lange bomme og tilbehør har de tidligere på ugen taget op - efter aftale med DSB - ved kirkestenen i Holme-Olstrup.

Tog 55 vender i Bandholm. En samtale med stationens beboer om ungdommens aktiviteter i Bandholm følger, og de unge mennesker synes at være ganske livlige. Efter samtalen konstateres det, at tjenestecyklen er væk! Selvom cykler bortkommer på de bedste stationer, så er det dog for galt. Inden en efterlysning når at blive udsendt, løses mysteriet, da en listig pakmester i tog 57 spørger, om stationen ønsker en rejsegodscykel udleveret.

Idyllen er atter fuldendt på Museumsbanen.

Carsten Buhl



»Jernbanedage« i Maribo: LJ M 32, LJ M 14, LJ Ys 84-Ym 63 og LJ M 1 ved remisen i Maribo. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Boganmeldelser



Jernbanen på spil

Data-alderen har forlængst holdt sit indtog på mange af »de store« jernbaner, og nu begynder den også at indfinde sig i entusiasternes rækker. Blandt andet i form af til tider særdeles livagtige simulationer af dagligdagen på en jernbane. »spil« kan man kalde det - men de eksempler - red., man nu har set, hæver sig bestemt op over »spille-niveauet«.

Det er vort medlem Jens Vestergaard, Esbjerg, der under firmanavnet »Rail Soft« bl.a. er begyndt at importere en række underholdende simulationer. Man kan sætte sig til rette i toglederens stol på en række engelske banestrækninger og styre signalgivning, krydsningsforlægninger m.v. ud fra et bestemt køreplansoplæg.

Computer-programmet finder selv på små »ekstra-opgaver« i form af forsinkede tog, ekstratog, sporarbejder, måske et lille »hyggeligt« ranger-uheld, der blokerer en banegård en tid - og hvad der nu kan ske på jernbanen.

Eller - har du nogensinde drømt om at være chef for en stor banegårds toggang - bare for en dag? Styre sporbenyttelse, tilkalde lokomotiver på det rigtige tidspunkt, få »tomme« togstammer rangeret bort øjeblikkeligt, servicere lokomotiver m.v.?

Eller hvad med en alt for lille krydsningsstation på en overbelastet enkeltsporet hovedbane? Eller et hektisk maskindepot i dampens dage. Eller....?

Mulighederne er utallige, og Rail Soft kan levere talrige varianter - især over britiske forbilleder.

Redaktionen har haft to »smagsprøver« til anmeldelse.

West Highland 1984 tager, som navnet antyder, udgangspunkt i BRs 1984-køreplan for de lange strækninger gennem det øde, nordvestlige Skotland. Her sidder man ved fjernstyrings-centralens skærm og skal lede op til syv tog på én gang, og selv for én, der ikke har besøgt stederne, får by- og stednavne som Oban, Rannoch og Fort William helt nye og personlige dimensioner. Krydsninger skal planlægges, og forlægges, når forsinkelser opstår. Hvilket tog kan man bedst holde tilbage? Programmet hører til i den lettere sværhedsgrad, men giver fra begyndelsen rimelige udfordringer til en »amatør« som red.: Nok har man bestået sikkerhedsprøve og forrettet togledertjeneste ved MHVJ - men trods alt gi'r det højst tre tog at holde styr på ad gangen.

Er dette program for begyndere, kan man til gengæld få afløb for de mest afsindige fantasier om en hektisk myretue af en banegård i »King's Cross 1954«. En kæmpe-mæssig »sækbanegård« til persontrafik, med 15 perronspor, otte ind- og udkørsels-togvejsspor og eget lokalt maskindepot skal styres med signalgivning, sporbenyt-

telse (til korte og lange tog), lokomotivbenyttelse og -servicering etc. Her kan selv den mest øvede få kam til sit hår! Damptogene »banker på« i stribet, og pludselig har man glemt at sikre fri togvej til udkørsel for eksprestotog til Edinburgh. Eller endnu værre: Lokaltog til Cambridge mangler en maskine - der først kan rekvireres fra »topshed« maskindepotet om en halv time....!

På skærmen har man en oversigt over sporplanen og -benyttelsen, og alt skal klappe - uden nogen form for ranger- og sporbenyttelsesplan. Blot har man en oversigt over de næste par timers afgående tog....

Også denne simulation er bygget op på originale BR-køreplan, og man får ligesom i det andet program »karakter« for, hvor godt man klarer sagerne.

Begge virker realistiske til et vist punkt - men også kun dertil. F.eks. virker det ikke jernbanemæssigt, at West Highland-banen helt savner en sikkerhedsmæssig mulighed for overhaling og dermed ændret togfølge. Tilsvarende vil det være urealistisk at tænke sig en stor banegård som King's Cross uden et fælles »partitur« i form af en ranger-, loko- og sporbenyttelses-plan, der er toglederen bekendt. Og som skal følges, indtil det uforudsete i form af forsinkelser og uheld indtræffer. Spændende, men nok en vel dramatiseret virkelighed....

Når det er sagt, kan spillene i øvrigt anbefales til folk med svaghed for at være »der hvor det sker«. Især det sidstnævnte giver så rigeligt en fornemmelse af dette, og kan give mange timers fornøjelig underholdning.

Spillene koster fra nogle få hundrede kroner og opefter, alt efter sværhedsgrad. Og - sammenlignet med alskens bip-bip spil må man sige, at man får noget for pengene.

At undertegnede så i øvrigt gætter på, at det først bliver en rigtig bragende succes, når man har danske forbilleder, er en anden sag. Titler som »Fredericia 16. maj 1935« (dagen efter stationens ibrugtagning og broens åbning - alt var kaos), »Århus 1921«, »Københavns Anden Hovedbanegård« eller »Roskilde-Holbæk en dag i myldretiden 1982« ville nok få det til at krible i fingrene hos endnu flere!

Men - allerede som engelske spil er der betydelig underholdningsværdi for penge. En oplagt julegave til jernbane-entusiastene med pc'er! Blot skal gaveren være forberedt på, at den glade modtager af f.eks. »King's Cross 1954« vil være utilgængelig for sine omgivelser, klistret fast til skærmen både 1. og 2. juledag - i seks-syv gange de tre-fire timer, en omgang »King's Cross« varer....!

Spillene - og yderligere oplysninger - kan fås hos: »Rail Soft«, Jens Vestergaard, Grønvangsvej 7, 6700 Esbjerg.

Anders Riis

Foreningsnyt



Kommende møder i København

Medlemsmøder på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Onsdag den 21. oktober 1992 kl. 19.30:

»Er der en fremtid for bybaner/letbaner i Københavns-området?« DSB's planlægningschef, Anne-Grethe Foss vil give sit bud på, hvordan den kollektive skinnébårne trafik kan komme til at foregå.

Onsdag den 18. november 1992

kl. 19.30:

»Privatbanerne lige nu«. Direktør Kurt Steenberg, Privatbanernes Fællesrepræsentation, vil fortælle om, hvordan privatbanerne ser på fremtiden og hvad Fællesrepræsentationen varetager af opgaver for banerne.

Onsdag den 9. december 1992 kl. 19.30:

Julemøde med bankospil, lotteri og mange fine præmier. Tag familie og venner med til en hyggelig aften.

Vogn-Ex: Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.:

Åbent hus i biblioteket og salgsafdelingen hver sidste tirsdag i måneden fra kl. 19 til kl. 22. Vi holder dog lukket i december. BJ.

Sydjysk afd.

Hvad er A.T.C., og hvilken betydning har det for veteranbanerne?

Henning Jansen fra D.S.B. kommer og fortæller om dette meget spændende emne **torsdag den 29. oktober kl. 19.30** i mødelokalet på Bramming remise. Øl og vand kan købes. Henning Møller

Blovstrød afdeling/ Blovstrød banen

Der indkaldes til GENERALFORSAMLING, i velfærdslokalet i Blovstrød **lørdag d. 21. november 1992 kl. 11.00.**

Adgang kun mod forevisning af gyldigt medlemskort til DJK (girokvittring). Dagsorden ifølge afdelingens vedtægter. Husk - at forslag til pkt. 4 (valg) og pkt. 5 (forslag) skal være afdelingsbestyrelsen i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen.

p.b.v. Ebbe Makholm

Nordjysk afdeling

Nordjysk afdeling afholder medlemsaftener flg. onsdage:

Onsdag den 28. oktober 1992

Onsdag den 27. januar 1993

Onsdag den 24. februar 1993

Møderne afholdes i lokalerne på Forchamersvej 7 i Aalborg. Møderne starter kl. 19.00.

Onsdag den 28. oktober vil der være lejlighed til at gense den forgangne sæson vha. private videooptagelser, billeder mv. Har du evt. et bidrag, kontakt Frank Sørensen.

Ove Thomsen

Lolland-Falster afdeling

Tirsdag d. 10. nov. - kl. 19.00 møde.

Tirsdag d. 8. dec. - kl. 19.00 julemøde.

Alle møder afholdes i mødelokalet på Nykøbing F. station.

Ole Jansen

Salgsafdelingen

Julen nærmer sig med hastige skridt, og erfaringer har belært os om, at det betyder indkøb af gaver til venner og bekendte, heldigvis også gennem DJK's Salgsafdeling.

I »Jernbanen«, nr. 4/92 bragtes som indlæg en liste over de fleste DJK-bøger, der endnu kan fås, samt omtale af forlaget Holsunds »På sporet af 1992 - en årbog om danske jernbaner«. Der er tilbud på denne bog indtil 1. december 1992, nemlig kr. 99,- porto og forsendelse. Benyt evt. bestillingsskortet, der fulgte med.

Med det nummer af tidsskriftet følger en omtale af forlaget banebøgers nyeste udgivelser samt omtale af dette forlags »På sporet af 1992«. Også her vil man kunne bestille hos DJK ved indsendelse af bestillingskort.

Varer, der ønskes leveret inden jul må bestilles senest fredag den 4. december 1992.

NYHEDER

Nordens Jarnvagar 1987. Så foreligger der endnu en udgave af denne meget populære

re bogserie om jernbanerne i Norden fra Frank Stenvalls Forlag i Sverige. Bogen er på 128 sider, rigt illustreret og 32 farvebilleder.

Endnu en gang er det lykkedes at samle en række aktuelle billeder, der fortæller om dette og hint ved jernbanerne Norden.

Når man ved, hvorledes disse nordiske årbøger er efterspurgt af mange jernbaneentusiaster, er det beklageligt, at årbøgerne for årene 1982, 1983 og 1984 mangler. Hvis der fortsat er tale om en serie af bøger om de nordiske jernbaner, må man håbe, at forlaget snart får udsendt disse samt årbøgerne for årene 1988-1991.

Pris: 178,- kr. (inkl. forsendelse).

★

Privatbanernes årsberetning 1991.

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation har taget initiativet til udgivelsen af en fælles årsberetning for de 13 privatbaner, og det er blevet til et fornem hæfte på 32 sider i format A4. Beretningen, der er rigt illustreret, bl.a. med 31 farvebilleder, indeholder afsnit om privatbanernes passager-, gods- og busstrafik samt om banernes infrastruktur m.m.

Et virkelig godt initiativ i bestræbelserne på at markedsføre privatbanerne, og hæftet kan anbefales til jernbaneentusiasten, der gerne vil have overblik over privatbanernes aktiviteter i 1991.

Pris: 50,- (inkl. forsendelse).

★

Ældre årgange af tidsskriftet »Jernbanen«.

Er du læser af »Jernbanen«, og har du opdaget, at meget af bladets indhold også har interesse mere end en gang? Er du tilmed først blevet medlem af DJK i de seneste år, så har du nu mulighed for at erhverve nogle af

de ældre årgange af tidsskriftet. Salgsafdelingen kan p.t. tilbyde følgende årgange af »Jernbanen«:

21. årgang, 1981	kr. 35,00
22. årgang, 1982	kr. 40,00
23. årgang, 1983	kr. 50,00
24. årgang, 1984	kr. 60,00
25. årgang, 1985	kr. 75,00
26. årgang, 1986	kr. 75,00
27. årgang, 1987	kr. 80,00
28. årgang, 1988	kr. 80,00
29. årgang, 1989	kr. 90,00
30. årgang, 1990	kr. 90,00
31. årgang, 1991	kr. 90,00

Ved bestilling skal der tillægges porto, der for en årgang udgør 15,00 kr. Ved samtidig bestilling af to eller flere årgange er portogebytet højest 24,00 kr.

Tilbud: Køb Jernbanen, 21.-26. årgang (1981-1986) for kun kr. 270,00 eller Jernbanen, 27.-31. årgang (1987-1991) for kun 350,00 kr. Begge tilbud er inkl. forsendelse.

★

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

postgirokonto 3 17 91 76,

Dansk Jernbane Klub,

Salgsafdelingen,

Kalvebod Brygge 40,

1560 København V.

Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

HCH og OCMP.

Det sker i DJK

Tid	Sted/Sag	Omtalt s.
10/11	Møde i Nykøbing F	157
18/11	Møde i København	157
20/11	Julemøde i Randers	125
21/11	Generalfors. Bloustrød	157
24/11	Vogn-ex. aften	157
8/12	Møde i Nykøbing F	157
9/12	Julemøde i København	157
27/1	Møde i Aalborg	157

Under »Det sker i DJK« samler redaktionen superkort de DJK-aktiviteter, der sker i jernbanens »møde-dækningsperiode« for det pågældende nr., nemlig fra den 1. i den følgende måned og tre måneder frem. Her altså perioden 1. november 1992 til 31. januar 1993. Redaktionen gør afdelinger m.v. opmærksom på, at oplysning om møder, der afholdes i dækningsperioden for nr. 6, nemlig primært månederne februar og marts, af hensyn til rimelig varsling bør være redaktionen i hænde SENEST 1. NOVEMBER 1992. Indkaldelse af møder i april og maj - altså til nr. 1/1993 - bør være redaktionen i hænde SENEST 20. DECEMBER 1992.

AR.

Dansk Veteran Jernbane Platte

ANNONCE

Platte nr. 20 - 1993, DSB litra Hs 363.

De første år brugte banerne ikke egentlige rangermaskiner, men i 1874 fik Det sjællandske Jernbaneselskab leveret sin første tendermaskine fra Esslingen. Det blev starten på leveringen af ialt 61 Hs-maskiner, som de blev literet ved DSB, i årene 1873-1902. De fleste Hs-maskiner blev først udbragt i 1950'erne og 1960'erne. De første 16, hvortil Hs 363 hører, byggedes af Esslingen og Hartmann, og Hs 363 leveredes af Hartmann i 1888. Nu er lokomotivet bevaret på Jernbanemuseet i Odense.

Røgkammeret på de første Hs-maskiner var Esslingens todelte fordør. Forråds vandet lå i en rammevandkasse, der nødvendiggjorde anbringelsen af styringen udvendigt, mens kullene lå i kulkassen foran førerhuset.

Platten fremstilles i det kendte smukke blå underglasur design.

Denne eksklusive platteserie er fremstillet i dansk kunsthåndværk og tegnet af anerkendt kunstner. Platterne sælges til støtte for bl.a. »Dansk Jernbane-Klub«s arbejde med indkøb og bevarelse af historisk jernbanemateriel.

Denne års platte, der leveres i smuk gaveæske, koster 260,- kr. pr. stk. Af de tidligere platter haves endnu enkelte på lager.

En virkelig flot gaveidé til dig selv, din familie, venner og bekendte, som et samlerobjekt.

Næste års platte

I november 1993 udsendes Dansk Veteran Jernbane Platte nr. 21, og motivet vil være damplokomotivet B 45 fra De jydsk-fynske Statsbaner. Lokomotivet er bevaret af DSB, Jernbanemuseet.

De kendte danske jernbanepletter bestilles hos:

Dansk Jernbane Platte, Vinkelvej 10, 3520 Farum. Tlf. 42 95 68 44



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

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

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

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

Medlemskontingent 1992 og indbetaling

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

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

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.
- **Næstformand:** Hans Meyer, Limfjordsbanen
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen
Solbærvangen 39, 2765 Smørum. Tlf. 42 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakielski
Islevbrovej 4 D, 2610 Rødovre. Tlf. 42 91 04 28.
- Birger Bruun
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Carsten Buhl, Museumsbanen
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.
- Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Jan Eriksen
Østergade 22 D, 6520 Tøftlund. Tlf. 74 83 04 36.
- Anders Færch Hansen, Mariagerbanen
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager.
Tlf. 86 47 80 80.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen
Høgholtvej 5 A, 2720 Vanløse. Tlf. 31 74 70 32.
- Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- Michael Damgaard (suppleant)
Tietgensgade 20, 1704 Kbh. V. Tlf. 33 93 23 18.
- Ebbe Makholm (suppleant)
Uglevang 16, 2. - 3450 Allerød. Tlf. 42 27 54 53.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- betyder valgt af banerne.

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen

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

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

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

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

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

DJKs midtjyske afdeling

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

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

Bent Andersen
Kærhaven 4, st. 19, 5320 Agedrup. Tlf. 66 10 79 51.

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 53 88 00 04 (kl. 8-16).

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog, arbejdsbold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

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

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise

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

Odense remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

ERIK HÆSELDAM

HAGBARDSVEJ 71
3650 ØLSTYKKE

7	B	U	S	I	R	A	B	M	G	E	R	G						
S	I	G	N	A	L	R	E	G	L	E	M	E	N	T	E	R	N	E
A	L	L	E	N	A	G	Ø	S	T	A	R	E	G	E	L			
A	F	A	D	G	A	N	G	→	F	O	R	B	U	D	T	L		
G	Æ	R	E	N	E	↓	O	N	O	O	U	T						
P	E	R	R	O	N	D	O	D	S	K	A	R	A	T	E			
L	G	D	I	G	E	G	→	G	O	K	K	E	B	A	R	N		
S	E	L	E	T	R	O	K	Ø	R	A	N	N	I	E	D			
G	E	K	N	O	S	P	R	O	G	Ø	T	L	P	E				
A	F	S	K	U	E	O	E	E	R	O	L	I	E	R				
B	Ø	R	G	E	S	E	N	E	N	B	R	A	N	D	E	E		
D	I	G	E	R	B	R	Å	B	Y	L	Y	T	A	R	A			

UNDERGRUNDSBANESTATIONSKIOSKER

7



Sporhunden

Sporhunden er denne gang draget - ja, hvorhen? Nok er damploko'et i fotograferende stund ikke længere i daglig drift, men omgivelserne er korrekte nok.

Et tip: Kun på denne station kunne disse to køretøjer mødes, mens begge er på »hjemmebane«.

Gæt løsningen - og send den inden 10. november til Jernbanens adresse....(Foto: Per Bjørn Pedersen).