

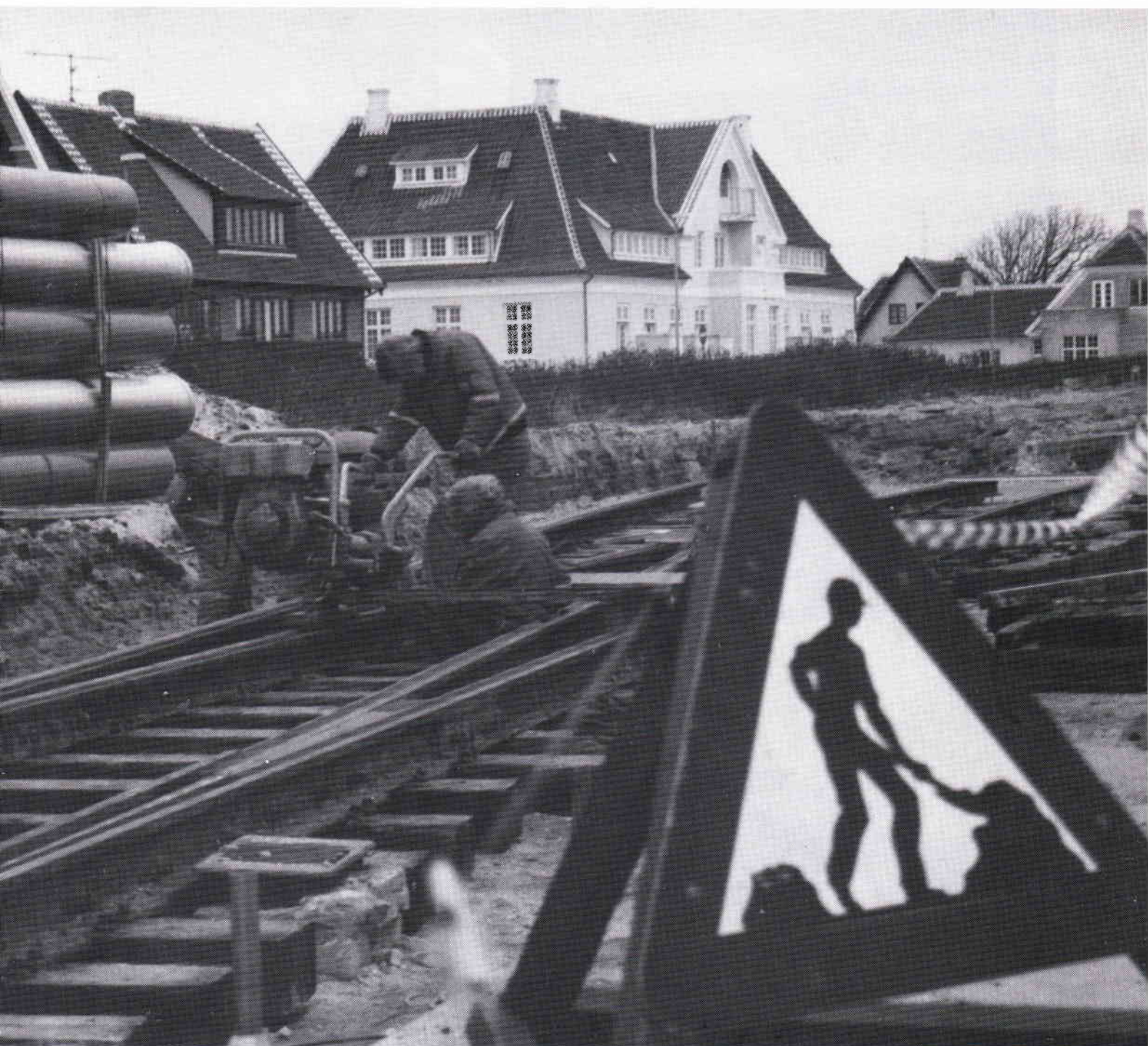


jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

1

MARTS 1993



*Et ord på tre bogstaver. Kategori: Natur. Forekommer i Danmark om vinteren. Nej, så gætter De det ikke: Ordet er *sne*, og det er vist ved at blive et fremmedord i Danmark. På banerne er der imidlertid mange, der IKKE savner sneen, selv om det giver dekorative og usædvanlige fotos. Som nedenfor, hvor Erik Steen Jensen har fanget en situation med OHJ 38 og 39 under snerydning syd for Tølløse, 17. februar 1979. Samme vinter gav også Odderbanens folk grå hår i hovedet: De havde end ikke materiellet til at forsøge sig. Hovedsporet så ud som vist nedenfor i dagevis... (Foto: Anders Riis).*

Forsiden:

Nyanlæg af privatbane-havnespor. Det er hverdagen i Skagen, hvor Anders Riis hentede dette motiv tirsdag 15. december 1992. Læs mere om hverdagen i Skagen i »Ved Bommen«, der i dette nummer er en snak med Skagensbanens stationsforstander Bent Ravnild.



Indhold

Det gamle fotografi	3
Redaktørens hjørne	3
Ved bommen (5) i Skagen	4
DJK - et mødested	7
Veterantog på Videbækbanen	8
Når jernbanen udgør motivet	10
Mindeord - Erling Beyer	11
Nymindesgab-sporet (2. del)	12
Litauen/Polen	17
Jernbanenyt - kort fortalt	20
DSB	20
Privatbanerne	29
Veteranbanerne	29
Bogammeldelser	30
Læserne skriver	32
Foreningsnyt	31/32

Nr. 2 ventes afleveret til Postvæsenet medio april 1993.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 2/1993: Fristen er udløbet.

Sidste frist for stof til nr. 3/1993: 1. maj 1993.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Postvæsenet den 20. marts 1993.



Redaktørernes hjørne

På sporet af rabat-billetter

Da DJK for et års tid siden tilbød sine medlemmer en fælles rabat-ordning hos DSB, var der en del, der benyttede sig af tilbuddet. Resultatet er, at ordningen idag giver rabat til glæde for mange, men flere er velkomne: Jo større rabatordningen er, des bedre, understreger Birger Bruun, der administrerer ordningen.

Så hvis du vil ud at køre med tog lidt billigere, end du er vant til, er der ingen tid at spilde: Tilmeld dig rabat-ordningen, få de nærmere oplysninger hos DJKs sekretariat, hellere i dag end i morgen.

Det skal ikke skjules her, at det er en ordning, der er til gavn for både medlemmernes økonomi og DJKs - så her er en enestående chance for dels selv at spare penge, og dels at støtte DJK - på én gang!

Kom på sporet af rabat-billetterne. Mange har allerede fundet fidusen, og jo hurtigere du er med, desto mere sparer du....

★

Redaktionen opfordrede for nogle numre siden medlemmerne og andre jernbaneinteresserede til at ytre sig i debatten om flere veteranbaner, ja eller nej - hvorfor, og om hvorvidt det er en styrkelse eller svækkelse

af hobbyen. Det er glædeligt at se så mange komme »ud af busken« - og vi vil herfra understrege, at debatten kører videre, så længe redaktionen kan se nye argumenter i indlæggen. I dette nummer kan man bl.a. læse om de store planer, vestjyderne har med Skjern-Videbækbanen, der i første omgang som Danmarks første er åbnet for skinnecykeltrafik. Måske var idéen med skinnecyklerne endnu mere oplagt mellem Pindstrup og Randers, hvor banen gennemløber naturskønne områder ned til Randers fjord og over midtdjurs'ske hedeområder.

Desværre synes det, som om der for denne bane på Djursland er en tendens til, at jo mere vidtløftige og verdensfjerne veteranbane-projekter, der kommer frem, des mere genlyd giver det! Hvorfor skal vi i Danmark lade svenskerne ene om at leje skinnecykler ud til horder af turister? I Dalsland står kunderne i kø, Stena Line gi'r sine danske turistgæster slagtilbud på skinnecykler: Kun godt 200 dask pr. døgn på banen.

Berlingske Tidendes medarbejder tog turen Pindstrup-Randers, og fik fem siders magasin-tillæg med glimrende turist-reklame for egnen ud af det.

Hvorfor gøre noget, alle andre gør? Læg da Ryomgaard-Randersbanen i mælpose og lad så skinnecyklerne trille, så hjulene og kasseapparaterne synger.

Den melodi kender man da forhåbentlig også i Århus Amt og Rougsø, Midtdjurs og Sønderhald kommuner?

Anders Riis

jernbanen
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

33. årgang nr. 1 marts 1993

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

Vi gør alt, vi kan, for at undgå det - men alligevel: Dette blad 1 er blevet kraftigt forsinket i udsendelsen i forhold til det planlagte. En hel række mindre sygdomstilfælde ramte mig selv og min familie i løbet af en måned, og det har givet en tilsvarende forsinkelse af bladet. Jeg beklager. Og konstaterer blot, at tilfældighedernes spil næppe én gang mere kan forme sig så drillende for bladets rettidighed.

I alle fald ser nr. 2 ud til at blive fuldstændigt rettidigt: Aflevering til postvæsenet medio april.

Anders Riis

Det gamle fotografi (4)

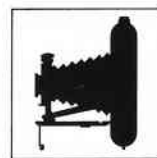
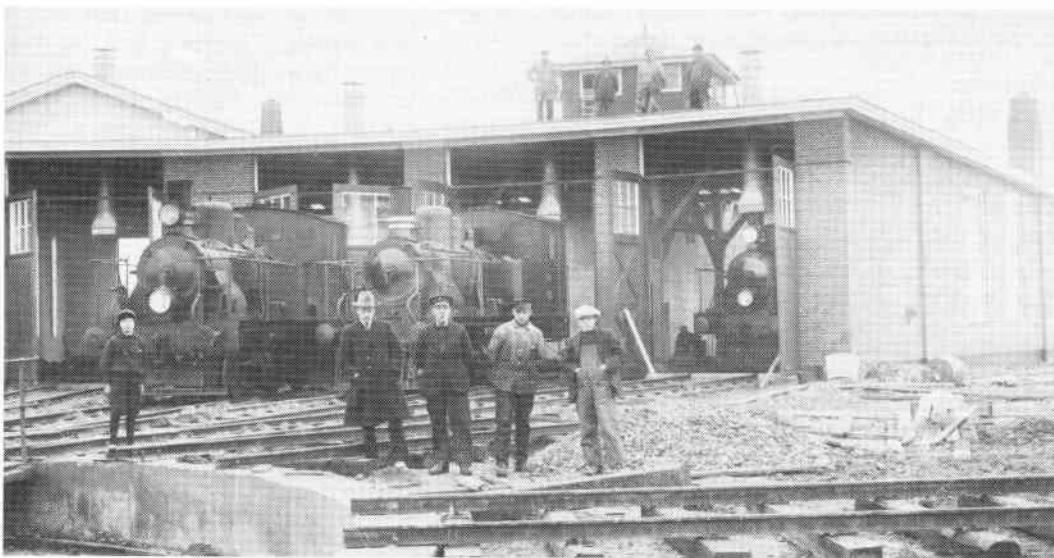
Klar til damp

1924 var året, da Skive-Vestsalling Jernbane begyndte trafikken mellem Skive og Spøttrup. Dette foto viser banens endnu ikke færdige - men dog ibrugtagne - remi-

se, SVJ var blandt landets yngste private baner, og de tre damploks på fotoet - SVJ No. 1, 2 og 3 - fik aldrig flere »søsken« på banen, der hurtigt bekendte sig til motorkøretøjerne. For at drille »nummermændene« findes to køretøjer bevaret med SVJ No. 1 - nemlig det ene af de her viste damplokomotiver og banens første og lige så gamle motorvogn. Siden 1966

har damploko'et været i Helsingør Jernbaneklubs varetægt, dog uden at have gjort den store nytte i mange år: Lokomotivet har »kun« vakuumbremse og kan derfor ikke køre med veteranogtogene, der i mange år udelukkende har benyttet trykluftbremse. Fotoet skyldes Harald Nielsen, Mariager, der i 1924 blev ansat ved SVJ til bl.a. at tage fyrbøder-tjansen. Efter

en kort periode at have bygget H-maskiner hos Frichs i Århus havnede han i Mariager, hvor han med titel af motorfører var med frem til MFVJs sidste år. 90-års dagen blev for nylig - med TV2's medvirken - fejret med bl.a. IC3-togtur...





Skagen station har altid været en »stor« station i privatbane-sammenhæng - og det er ikke blevet mindre, efter at både person- og godstrafik i 1992 nåede rekord-højder. Der er nok at tage fat på for Bent Ravnild, stationsforstander i Skagen.

Ved bommen (5):

»Stander« lever i bedste velgående - på privatbanerne

Da DSBs stationsforstander i Ryomgaard for nogen tid siden gik på pension som DSBs sidste, blev titlen af mange rubriceret som »uddød«. Men det var en forhastet konklusion. På privatbanerne findes funktionen i bedste velgående, omend begrænset antal. Jernbanen har været på besøg hos landets nordligste, Bent Ravnild i Skagen. Og lige nu er Skagensbanen bestemt ikke den kedeligste arbejdsplads - hør blot....

Tekst og fotos: Anders Riis

Der er kommet en ny lyd på Skagen bane-gård. Jeg hører det straks: Den rolige brummen af en mange-cylindret GM-diesel i tomgang er ikke til at tage fejl af. Hverdag på DSB i mange, mange år - men et frisk indslag i den salte Skagens-luft.

Mx 1041 har netop afsluttet dagens dont med et langt godstog Frederikshavn-Ska-

gen, bestående af containervogne med tomme containere til læsning hos Fiskernes Fiskeindustri i Skagen.

En virksomhed i stærk vækst

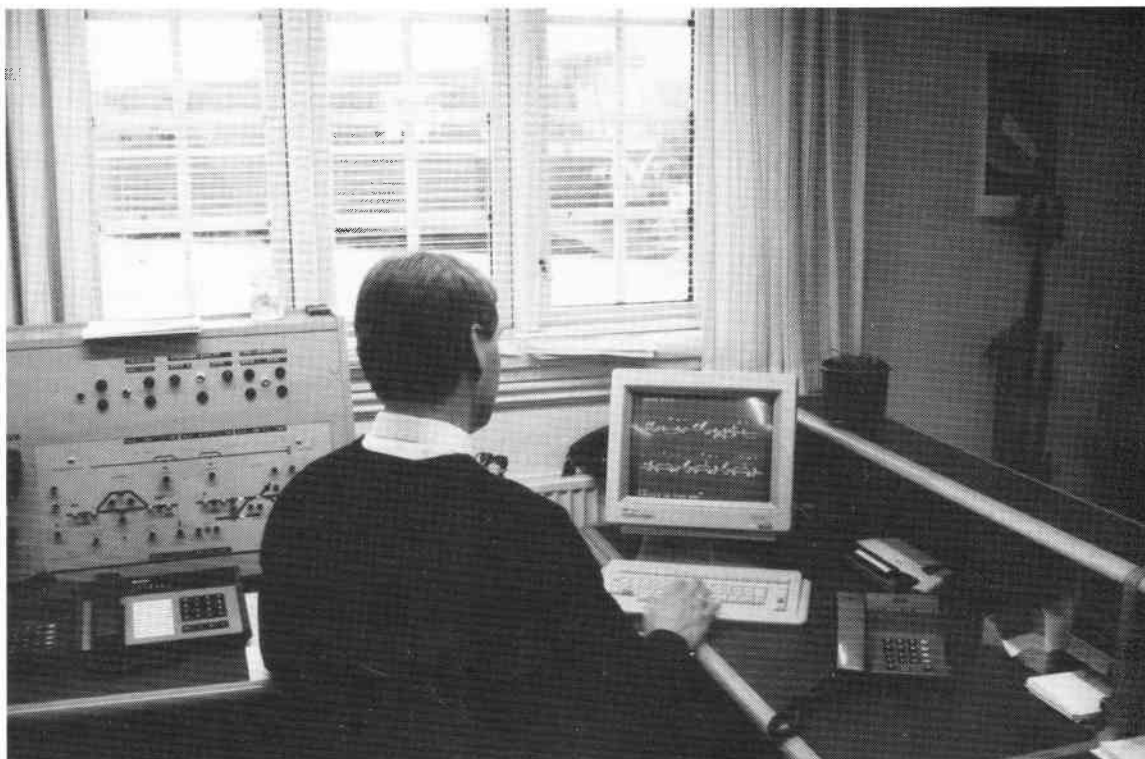
- Da jeg kom herop i 1978, var der nogen godstrafik tilbage. Det var øl, fisk og fiske-mel, der transporteredes dengang. Og som årene gik, troede vi ærlig talt ikke, at udsigterne for godstrafikken var de lyseste, konstaterer Bent Ravnild.

I 1978 transporterede banen ca. 13.000 tons gods, og de beskedne udsigter siden

Havnebanen har fået en renæssance, og Skagen stations rangertraktor, SB T 3 af »Köf-typen«, har nok at gøre med at trække containerbærevogne frem og tilbage mellem de gulmalede huse.



Den nyeste teknik indenfor sikringsanlæg har holdt sit indtog med skærmterminalen til højre, mens det gamle kontrolpanel til venstre er på vej ud.



da illustreres bedst af tallene for 1981 til 1990, som vist:

1981:	13.083 t
1982:	11.580 t
1983:	10.605 t
1984:	10.905 t
1985:	11.425 t
1986:	10.751 t
1987:	8.320 t
1988:	9.145 t
1989:	2.423 t
1990:	2.005 t

Det kom derfor som en glædelig overraskelse, da Fiskernes Fiskeindustri i 1991 meldte sig som ny kunde hos SB, hvilket dette år fik godstrafikken til at stige til 6.877 tons, og godsmængden i 1992 nåede op på ca. 28.000 tons - et godsmængde, SB ikke har haft i umindelige tider!

Hvor man for ikke så mange år siden indskrænkede spornettet på Skagen havn, er man nu ved at færdiggøre en nybygget forlængelse af havnebanen mod nord, så banens nye godskunde kan betjenes direkte på sporet.

Også på persontrafik-siden kan SB melde om nye rekorder: Antallet af tog-rejsende er steget fra 387.455 i 1990 til 443.461 i 1991 og 462.480 i 1992.

Tallene viser noget om Skagensbanen og Skagen station: Efter en del år, hvor hverdagen ikke har budt på de store omvæltninger i trafik-mængden, er Skagensbanen trafikmæssigt blevet til en virksomhed i stærk vækst. Og så skader det ikke, at banen er den lille organisation, hvor gamle dages stive skel mellem de forskellige funktioner er blødt op.

Det laver Skagens stationsforstander

Til daglig indebærer jobbet som stationsfor-

stander på Skagen station ansvaret for den daglige ledelse af stationen, hvilket også vil sige trafikafviklingen på banen, idet Skagen er toglederstation. Stationsforstanderen har ansvaret for salg og service, og deltager i planlægningen af trafikken på banen i form af køreplanlægning, tjenestefordeling for trafik-personalet samt i uddannelsen af per-



Ny lyd over Skagen - Mx 1041 brummer roligt efter veludført arbejde.

sonalet. Gamle dages service på banegården er udvidet, efter at Skagens turist-information har fået til huse i et af banegårdens lokaler, og i billetsalget er det naturligt, at man tildels også fungerer som rejsebutik i videre forstand. Det overordnede ansvar for de mange opgaver forhindrer ikke Bent Ravnild i at tage del i stationens daglige tra-

fik-opgaver, når det behøves: - Jeg hopper ind ved sygdom i flere forskellige funktioner, og i en snæver vending har jeg da også været med til at rangere på havnen, konstaterer han.

Jobbet som hobby

Bent Ravnild hører til den kategori af jernbanefolk, der har jobbet som sin hobby.

- For mange år siden var jeg selv aktiv medarbejder ved Mariager-Handest Veteranjernbane, og jeg har altid interesseret mig for historie og jernbanehistorie. Det har blandt andet resulteret i lokalhistoriske foredrag.

I dag kommer Bent Ravnild stadig af og til til Mariager - men nu i egenskaben af sikkerhedsmæssig tilsynsførende for banen. Det indebærer blandt andet et uanmeldt visit i MHVJs tog af og til, ligesom Bent Ravnild fungerer som »censor« på MHVJs sikkerhedskurser.

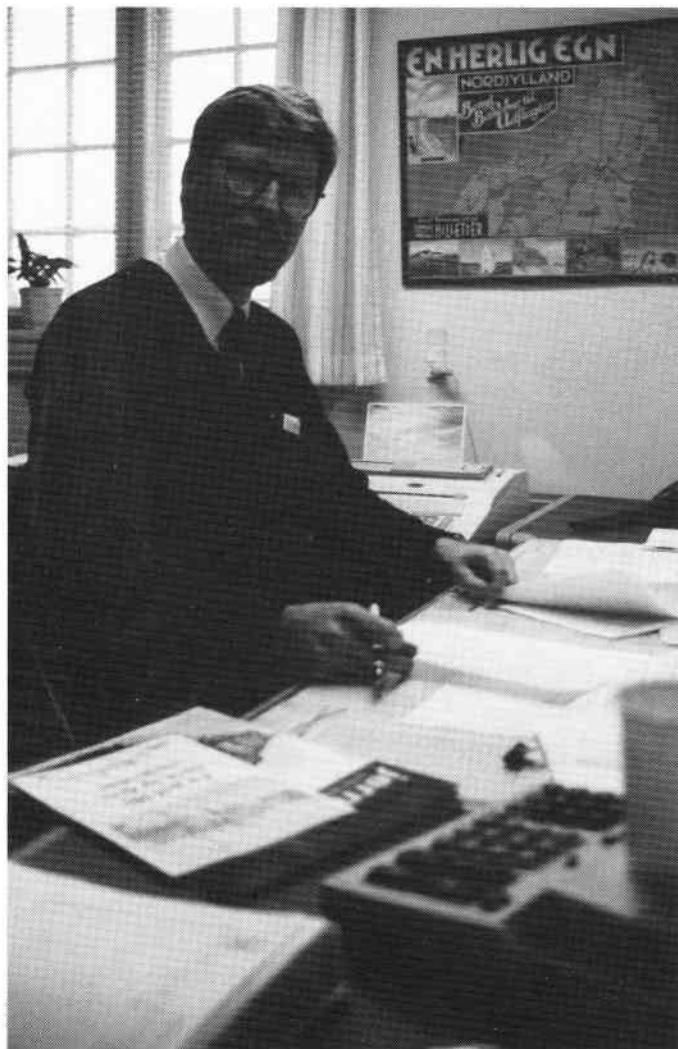
- Det er uhyre sjældent, der er noget at påtale. Jeg tror, at veteranbanefolk sætter en ekstra stor ære i at »køre efter bogen« - at man ikke skal kunne sætte en finger på det sikkerhedsmæssige, fortæller Bent Ravnild om sine erfaringer som tilsynsførende.

Også i Skagen har han som sagt med uddannelse at gøre: Han fungerer som lokal instruktør, og er i den sammenhæng den forlængede arm for Privatbanernes Jernbaneskole.

T-shirts i Skagen: »14 øre pr. personkm«

Et andet arbejdsfelt har også betydet en horisont ud over Skagen:

- I de seneste 12 år har jeg været med i Danske Privatbaners Kontorforening og i den forbindelse arbejdet med privatbaner-



Stationsforstander-kontoret i Skagen vidner tydeligt om Bent Ravnilds mere end blot erhvervsmæssige interesse for jernbaneforhold og historie. Plakaten på væggen reklamerer med slogans som »Benyt Banerne til Udflugter« og »Benyt Banernes Billige Billetter« - og har i hvert fald det meste af 50 år på bagen. Men selv om den flotte og pompøse stationsbygning godt kan henlede tankerne på forne dage, er det ikke nostalgien, der hersker på Skagen station. Den er der forståelse for, blandt andet har SB i årevis gemt på musealt materiel, som nu er kommet veteranbaner til gode. Men jernbanen er i første række nutidens og fremtidens transportmiddel.

delse med IC3 til København om sommeren, gav det øget interesse for banen, men sådan et arrangement overvejes nøje fra år til år, fortæller Bent Ravnild:

- Vi skal hele tiden tænke på økonomien, og hvis DSB skruer prisen for toget i vejret, er vi nødt til at overveje sådan et arrangement en ekstra gang.

Virtuoser på Y-tog

Hvor man i andre egne af landet sukker efter nyt persontogs-materiel til privatbanerne, er det ikke et udpræget ønske i Skagen. Her udnytter man Y-togenes fordele til virtuositet: - Vi er utrolig glade for Y-togs konceptet. Om morgenen har vi alle mellemvogne med i ét seksvogns tog, og vi benytter os meget af den fleksibilitet, der ligger i at sætte mellemvogne ind og ud i løbet af dagen, fortæller stationsforstanderen.

Han løfter også lidt af sløret for, hvad de kommende år vil byde på hos SB: Her er det især de faste anlæg, man er i færd med at modernisere. Et nyt fjernstyringsanlæg er under indkøring, og to nye krydsningsstationer, Strandby og Hulsig, vil i 1993 gøre trafikafviklingen mere fleksibel.

280 meter for lidt

Den uventede og eksplosive stigning i godstrafikken betyder også, at Skagen station er ved at være for lille til trafikken: Hvor man for kort tid siden overvejede at frasælge arealer, har man nu til tider brug for al disponibel plads til oplagring af tomme containere til senere brug, og stationens længste togvejsspor på 280 meter er blevet for kort!

- Vi har flere gange set længere tog, og derfor står en ombygning, så vi fremover råder over et togvejsspor på 450 meter, på ønskesedlen. En anden af fremtids-idéerne er anlæg af et trinbræt i den nordlige ende af Frederikshavn, i stil med, hvad DSB har gjort i udkanten af flere byer. Jo, der er mange bolde i luften omkring Skagen for tiden. Danmarks nordligste stationsforstander sidder nok ved en endestation, men bestemt ikke den kedeligste af slagsen! □

nes forhold. Det har været en væsentlig del af min hverdag hele tiden at hjælpe med at få spredt seriøs information om privatbanerne og det arbejde, de udfører.

Således viste en nyligt udarbejdet rapport med al tydelighed den styrke, der kan ligge i privatbanernes decentrale struktur og fleksibilitet.

På Skagensbanen synes man godt, man kunne være stolte af resultaterne: - Vi fik fremstillet T-shirts til personalet med teksten: 14 øre pr. personkilometer. Det er, hvad Ska-

gensbanen skal ha' for at flytte en passager en kilometer, konstaterer Bent Ravnild.

Og derfor har man også bl.a. haft besøg af udenlandske folk, der gerne ville lure SB kunsten af.

IC3 og reklame

I det moderne samfund er det vigtigt, at jernbanerne - og ikke mindst privatbanerne - hele tiden henleder opmærksomheden på den nytte, de gør. Da SB fik direkte forbin-

For få år siden kunne SB oftest klare sig med den mulighed for godsbeholdning, Y-togene bød på - som her, hvor et trevogns Y-tog YM-YP-YM er på vej mod Frederikshavn med blandetog; 2 Hbis'ere. Foto 1988; Anders Riis.



DJK - et mødested

Året rundt afholdes over en snes medlemsmøder landet over

Af Jan Forslund

Mennesker mødes - og sød musik opstår, siger man. Og det skal såmænd nok passe. Men der opstår også kammeratlige forbindelser, udveksling af oplevelser, jernbanetips, fotos m.m. ved de mange medlemsmøder DJK's afdelinger arrangerer.

Vi var til et tilfældigt møde i København den 18. november hvor Kurt Steenberg fra Privatbanernes Fællesrepræsentation var gæstetaler. Og i følge arrangørerne fra bestyrelsen, formand Bent Jacobsen, Ole Plum og Flemming Jakielski var det den



stabile skare på 100 DJK'ere der mødte frem - og så var der endda fodboldlandskamp i fjernsynet.

Kurt Steenberg gav et fyrrigt foredrag om Fællesrepræsentationens arbejde med speciel vægt på de mange bremseklodser fra regering og udvalg som privatbanerne

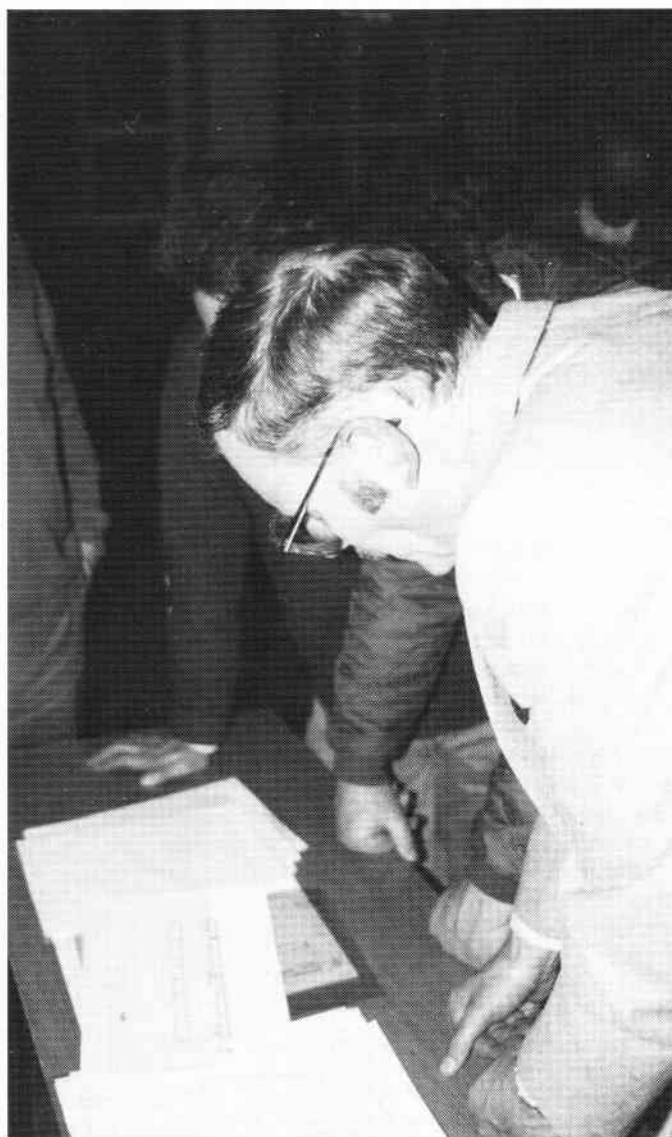
**Kom til DJKs møder
og udflugter med rabat
- benyt DJKs rabat
på DSB-billetter**



Mødestemning i »Englesalen«, Niels Steensens Gymnasium.

har været udsat for de seneste år. Til sidst fortalte Steenberg om de aktuelle forhandlinger som sandsynligvis munder ud i nye privatbanetog allerede om et par år, leveret af ABB Scandia - og det var jo lidt af en nyhed at få serveret på et alm. medlemsmøde.

Hvis du vil have mere ud af dit medlemskab af DJK end »blot« bladet »jernbanen«, er medlemsmøderne en oplagt ting. Dato og sted kan du finde under Foreningsnyt sidst i bladet. □



DJKs formand Bent Jacobsen studerer med interesse skitserne til Scandias »bud« på Y-togenes arvtagere, »IC-2«.

*Alle fotos:
Jan Forslund*



På vej derud'a.
Foto: Thorbjørn B. Sund.

På sporet af et stykke Vestjylland

»Når solen skinner fra en skyfri august-himmel, bliver der ganske lunt på de lyngklædte skrænter langs den gamle Skjern - Videbæk jernbane. I foråret legede røveungerne uden for gravkomplekset midt på skråningen. Nu lyser rønnebærrene om kap med hinanden, mens gederamsens frøflok flyver gennem luften.....«

....skriver Thorbjørn B. Sund, Lem, blandt andet i sin beretning om aktiviteterne omkring den 1981-nedlagte Skjern-Videbæk bane og den optimistiske klub bag det nye veteranogsprojekt...

Af Thorbjørn B. Sund

En gang var Danmark gennemvævet af et omfattende jernbanenet, der forbandt næsten alle landsdele. Selv den mindste station eller det mest beskedne trinbræt fungerede som »lillestedets« livline til omverdenen. Men udbygningen af de danske landeveje betød ofte døden for de små baner. Mange steder er de blevet sløjet eller omdannet til naturskønne cykelstier. Enkelte udfylder fortsat deres oprindelige mission som sporveje for fløjtende damplokomotiver og knirkende veteranog i turistsæsonen.

Nu er en gruppe togentusiaster ved at bane vej for en vestjysk veteranrute på Herborg - Kongsholm - banestrækningen, der ikke har været benyttet til persontransport siden 1955.

VSW (VIDEBÆK SKJERN VETERAN

JERNBANE) står allerede malet på siden af det køreklare 23 tons modificerede dieselmotorkøretøj, som er den hurtigt ekspanderende jernbaneklubs første erhvervelse. Jakob Bechsgaard, Videbæk, der hører til blandt projektets drivende kræfter, har nu



Ex Stålvalseværket 216 ex 1/2 KSB. Nu i Vestjylland. Foto: Stig Sund.

fået liv i den gamle maskine, men må foreløbig holde sig til en få meter lang tur på stationsarealet, indtil overkørsler og sidespor er blevet bragt i orden. I det hele taget gør klubbens medlemmer et enestående stykke frivilligt arbejde, der på længere sigt skal muliggøre oprettelsen og vedligeholdelsen af en velfungerende veteranjernbane. Med støtte fra tipsmidlerne og kommunale myndigheder krydser klubmedlemmerne nu sporskifter for, at de endelige tilladelser og den fornødne støtte vil blive givet. Hvis alt går efter planen, kan byerne langs banen om 1-2 år være blevet tilført en ny givtig og tiltrængt turistattraktion, der kan kombineres med andre seværdigheder undervejs.

Men allerede i denne sommer har den gamle jernbane været rammen om en stor succes: *Banecykling!* Det gamle rullende transportmiddel kan på en let og fleksibel måde bringe turisterne en oplevelse af et landskab, som man ellers kun fanger flygtigt fra bilvinduerne.

Cyklerne er tilgængelige for alle, der melder sig ind i veteranklubben VSWJ. Sognepræst Egon Weber Paulsen, Nr. Vium, der er sekretær i klubben, fortæller, at man nu lader fremstille et helt nyt sæt trehjulede banecykler på Teknisk Skole, så mange flere kan prøve en tur ud af skinnesporene. Fra 1. juni 1993 er det meningen, at man vil sætte udlejningen af cykler i system. (Som første bruger i Danmark af denne idé, der er blevet en stor succes i Sverige, med en lille halv snes strækninger af slagsen, red.bem.)

På en varm eftersommerdag forlægger vi familieudflugten til en »cykeltur« med udgangspunkt i Herborg gamle Station, hvor en del af cyklerne er staldet op. Når disse køretøjer først er sat på skinner, ruller de viligt ud af de gamle spor.

Vores mål i dag er at nå frem til det andet

cykeldepot langs ruten - Rækker Mølle Planteskole.

Banen fører gennem et landskab med marker og lidt skov så langt øjet rækker. Nu er høstmaskinerne i gang alle vegne, og enkelte steder har landmændene påbegyndt efterårssåningen.

Men i et få meter bredt bælte på begge sider af banelegemet fører naturen »det store ord«. Det fungerer som en korridor - et fristed for mange vilde vækster og dyr. Netop i denne eftersommer lyser rønnebærrene rødt. Torskemunden repræsenterer den gule del af farvespektret, og den lilla nuance tegner lyngen sig for. Hyldebærrenes klaser er tunge af modenhed, og de vilde æbler hænger med deres indbydende rødgrønne ansigter.

En banecykel er ikke støjfri, men så tit vi har lyst, standser vi op og lytter i stilhed til vindens susen i de bornholmske røn eller lader de fritvoksende bævreasps dirrende blade give os et venligt klap på kinden.

Vi iagttager sangfuglene, der opholder sig i de tætte buske inden trækket sydpå. Stenpikkerne, som elsker de små markstensbunker, flytter sig konstant et par træ-længder foran os, og en musvåge sejler på stive vinger hen over det varme skinneparti. En gang imellem kan jeg sidde og falde i staver over et udgået træes krogede grene, der har fået lov til at stå på baneskråningen.

De flittige bier indfinder sig, når frokosten indtages i det grønne - siddende på ladet af de gule trehjule. Det primitive element understreger oplevelsen og hører med til en rigtig skovtur.

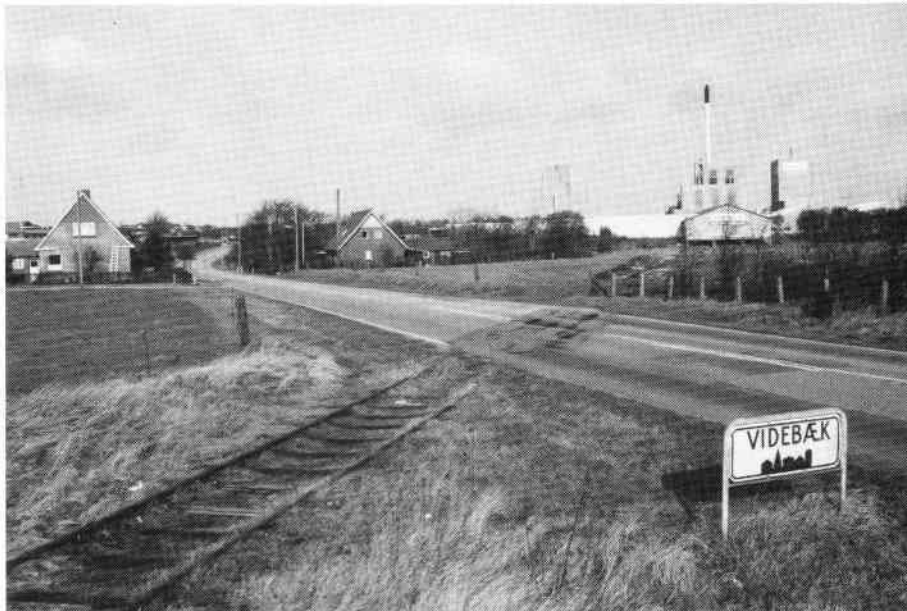
Nysgerrige kreaturer kommer hen til hegnet for at se gæsterne an, indtil de bliver drevet hjem over banen til aftenmalkningen. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, i hvor høj grad landmændene langs ruten har respekteret banens forløb og givet cyklisterne frie passagemuligheder.

Foruden sanseindtrykkene oplever man følelsen af at være alene i et lille hjørne af paradiset - langt væk fra trafiklarm og civilisationens mange støjkilder. Tempoet bestemmer man selv - og tilmed gives chancen for at møde venlige mennesker, der har deres daglige gang langs banen eller blot - som en selv - er ude for at opleve landskabet i al sin mangfoldighed.

Desuden er der mange gode chancer for at fastholde sine oplevelser på foto og video, mens man cykler. Banecyklerne er nemlig meget villige til selv at køre - og der er kun beskednen risiko for at køre af sporet, selvom man slipper cykelstyret!!!

En eftermiddag mellem græshopper, guldsmede og sangfugle langs veteranjernbanen - alt sammen set og sanset fra saddelen på en god gammel stålhest med udsigt til alle sider - har sikkert også fået træthed og solbrændthed til at indfinde sig. Men betaler man ikke gerne nogle ømme muskler for at kombinere motion, frisk luft og naturoplevelser i en cykeltur....

Den turistmæssige værdi af VSVJ behøver ikke at indskrænke sig til selve bane-strækningen. Jernbanens nærmiljø passer



Her - ganske umotiveret ca. 1 1/2 km syd for Videbæk gl. st. - slutter Videbækbanen i dag.
Foto marts 1992: Anders Riis.

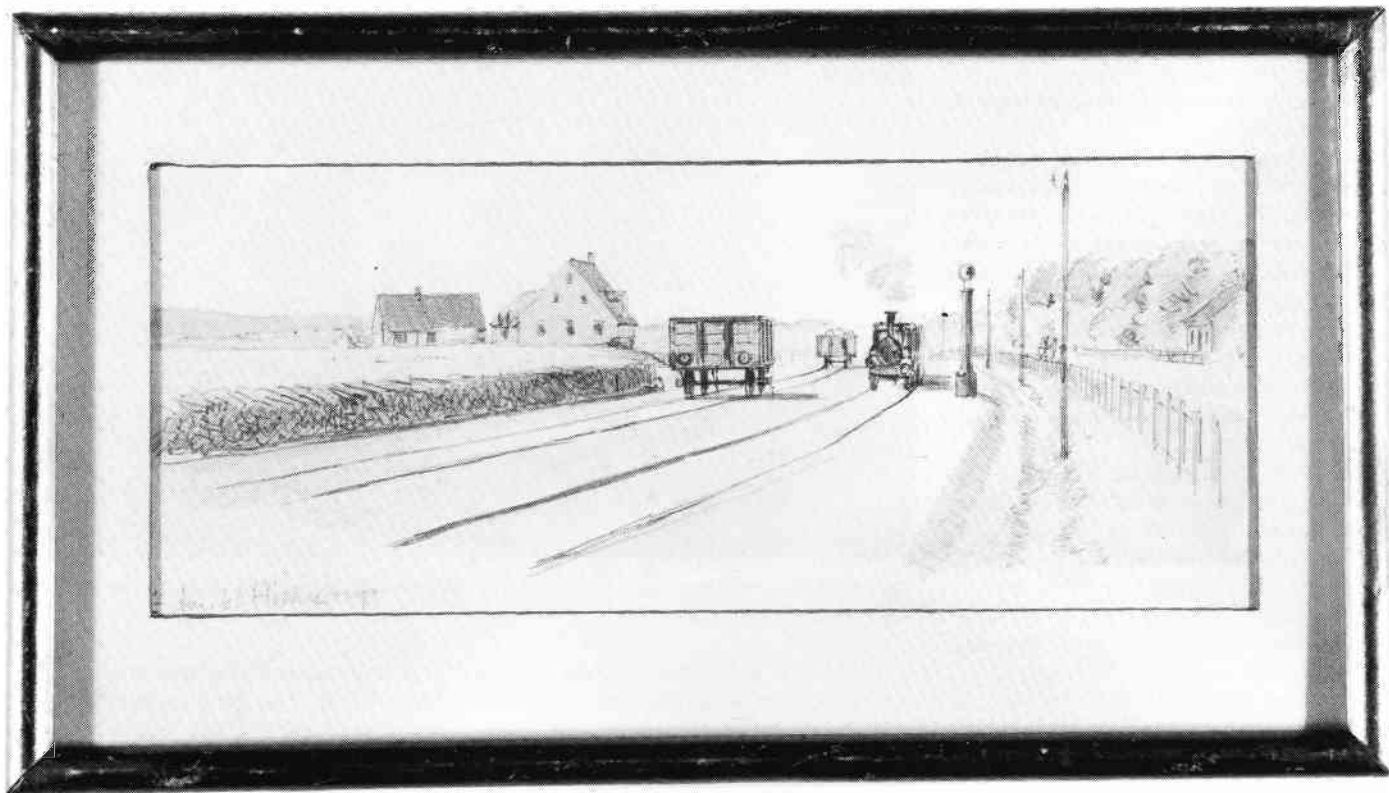
fint ind i den forhåndenværende idé om »Drivvejen« som et led i Økomuseets aktiviteter. Skjern ligger som kommende endestation for VSVJ, og byens museumstilbud kan naturligvis også benyttes af skinnecyklisterne. Bundsbæk Mølle vil fra Rækker Mølle være et overkommeligt udflugtsmål - specielt, hvis udlejningen af skinnecykler kan kombineres med almindelige cykler til ture i oplandet. På den måde kan det også blive muligt at nå nogle af omegnens smukke kirker i f.eks. Sædding og Bølling. Endnu et skud på Skjern Kommunes blomstrende museumsstamme kunne desuden blive et

jernbanemuseum på en station langs bane-strækningen med genstande, som har tilknytning til den gamle jernbanedrift og nærmiljøet.

Forhåbentlig vil VSVJ fortsat være en klub med fut i, hvor folk med både teknisk, turist- og natur-interesse kan mødes og arbejde på fælles mål. □



Foto: Thorbjørn B. Sund.



Når jernbanen udgør motivet

Er man samler eller ej, spørger DJK formand Bent Jacobsen i denne lille artikel.....

Af Bent Jacobsen

Det er vist ingen hemmelighed, at jernbaneentusiaster ofte også er ivrige samlere. Nogle samler på billetter, andre på køreplaner og jernbanebøger og de allerfleste samler på billeder med tog og jernbane som motiv. Selv udgør jeg ingen undtagelse fra denne regel. Henvend tusinde lysbilleder og ret så mange papirbilleder har jeg efterhånden fået samlet sammen tillige med adskillige jernbanebøger.

For en del år siden, da jeg på min daglige vandring gennem det indre København standsede op for at snuse til vinduerne hos en lille antikvitetshandler, faldt mit blik på en lille genstand af jernbanemæssig interesse - noget man ellers yderst sjældent finder hos antikvitetshandlere - nemlig et smukt håndkoloreret træsnit forestillende den første jernbanefærge »Lillebelt« afbilledet medens den ligger i færgelejet ved Fredericia. Et lokomotiv ses i færd med at rangere vogne ombord på færgen.

Jeg kendte godt motivet, der vist nok oprindeligt stammer fra »Illustreret Tidende«, men dette eksemplar var farvelagt og i meget fin stand. Jeg kunne ikke modstå fristel-

sen og spurgte antikvaren, hvad billedet mon skulle koste. 250 kr. lød svaret. Med en impulsivitet, der normalt ellers ligger mig fjært, greb jeg straks efter tegnebogen og kunne således stolt hjembringe mit første »kunstneriske« bidrag til min samling af jernbanebilleder.

Jeg besluttede, at jeg fra nu af ville afsøge hvert et antikvarvindu, jeg kom forbi, for enhver genstand der bare smagte af jernbane i håb om måske at kunne gøre andre interessante fund.

Det skulle imidlertid vise sig at være lettere sagt end gjort. Jernbanemotiver har åbenbart ikke været slet så attraktive for ældre tiders kunstnere, eller også er deres frembringelser af en eller anden grund kun sjældent kommet i handelen. De bedste ting, herunder rigtige malerier, hænger jo enten på museerne eller befinder sig i privateje.

Efter således troligt at have spejdet i byens mange antikvarvinduesudstillinger og sommetider også inden for i disse »Aladdin's Huler« men uden resultat, standsede jeg en dag tilfældigt ud for et lille udstillingsvindu med en mængde portrætter og topografiske prospekter. Pludselig fangede mit øje et meget lille billede - en farvelagt

tegning - som syntes at forestille et tog og nogle vogne, der holdt på en meget landligt udseende holdeplads.

Butikken var den dag lukket, men da jeg en måneds tid senere havde ærinde i samme gade, kiggede jeg for en ordens skyld igen på vinduet, og stor var min glæde, da jeg genså det lille billede i vinduet. Denne gang var jeg heldig at træffe den gamle herre, der ejede antikvariet, og som just var i færd med at lukke butikken. Jeg forklarede mit ærinde og han fiskede med noget besværligt billedet frem til mig.

Jeg vil her lige indskyde - af hensyn til de læsere, der ikke kender noget til antikvarier og lign. - at sådanne etableringer ofte bærer præg af en vis »pulterkammerlig« mangel på orden og ufremkommelighed, men at indehaverne desuagtet altid synes nøjagtigt at have overblik over, hvad de har liggende mellem stabler af gamle bøger, billeder, kasser og skuffedarier. Bare spørg og Du vil (som regel) få svar.

Da jeg endelig stod med det omhandlede lille billede i mine hænder, kunne jeg se, at det bar påskriften: »Aug. 63, Hinnerup« og at det således meget rigtigt måtte være en skildring af et lokomotiv og nogle åbne højsidede godsvogne på Hinnerup station,

tegnet to år efter at Jyllands første jernbane, Århus - Langå - Randers var åbnet i 1862.

Jeg vendte billedet om og så da, at det var prissat til et ganske pænt trecifret beløb + moms. Et kort øjeblik trængte min påholdne offentligt ansatte lønmodtagersjæl sig frem og manede mig til at holde mig fra slig en fristelse, men i det afgørende øjeblik vågnede samlermanien i mig og fik mig til at fejle alle gustne betænkeligheder af bordet. Er man samler eller ej?

»Jeg vil gerne købe dette billede« sagde jeg. »Jeg har ikke så mange penge på mig lige nu, men jeg kan erlægge et à conto beløb.« Det var også helt i orden. Jeg fik en kvittering og lovede at hente billedet i løbet af et par dage.

Jeg skulle lige til at forlade antikvarhulen, da jeg kastede endnu et blik på bagsiden af billedet. Her bemærkede jeg nok en påskrift ifølge hvilken tegningen skulle være gjort af Otto Bache, (1839 - 1927), den senere så kendte maler, hvis måske mest kendte værk er det store billede forestillende de sammensvorne, der rider fra Finderup Lade (efter mordet på Kong Erik Glipping i 1286), et billede der hænger på Fredriksborg.

At det var Otto Bache, der i sin pure ungdom havde tegnet denne nydelig lille skildring af jernbanen ved Hinnerup, gjorde bestemt ikke min interesse for sagen mindre og forklarede vel også i nogen grad prisen for billedet.

Nu er det jo ikke sådan at alt, hvad en senere kendt og værdsat kunstner har lavet, behøver at være rene mesterværker. Be-



tragter man tegningen fra Hinnerup, vil man nok give mig ret i, at Otto Bache - ligesom så mange andre af datidens mere eller mindre habile kunstnere - synes at have haft det lidt svært med jernbanen - dette nye og fremmedartede objekt for kunstnerisk afbildning. Det er ofte sådan på ældre billeder, at detaljerne på lokomotivet og vogne enten er misopfattet eller af nød og betryg helt udeladt. Eller også kniber det lidt med proportionerne. Det sidste synes at være tilfældet med denne lille tegning. Godsvognene forekommer at være alt for overdimensionerede, nærmest bredsporede, medens lokomotivet virker for klejnt i det, selvom det skal

forestille at holde kun et stykke længere borte end den foreste vogn.

Nuvel. Det er helheden, det kommer an på. Jeg synes, at tegningen på en meget fin måde gengiver den stilfærdige atmosfære, der sikkert har hvilet over en lille landstation som Hinnerup i jernbanens barndom. Det er i sig selv interessant at finde en tidstypisk autentisk skildring af et jernbanemotiv.

Min samling af »jernbanekunst« bliver nok aldrig særlig stor og repræsentativ, men jeg agter at fortsætte jagten. Måske gør jeg en skønne dag et andet spændende fund. □

Erling Beyer er ikke mere i de aktives rækker

I en alder af godt 75 år er et af foreningens ældre medlemmer gået bort. Erling Beyer var fra sine tidlige år meget interesseret i jernbaner, og såvel medlem af DJK som Dansk Model Jernbaneklub i København. Beyer var kendt for sin stilfærdige optræden, men var alligevel en mand med faste meninger.

Først i de senere år har vi haft den glæde at se ham på Blovstrødbanen, hvor han pludselig dukkede op, og siden da har været en meget trofast arbejdskraft. I de sidste år var kræfterne ikke så store, men han var *ALTID* villig til at give en hånd med, hvor det kneb. Trods sin beskedne levetid og indtægter var han ofte den, der satte kulør på eftermiddagskaffen med det medbragte brød.

Æret være hans minde.
Oscar G E Meyer

Fra Svend Jørgensens samling af jernbane-dias

kan der nu tilbydes følgende 2 dias-serier til 65,- kr./serie incl. forsendelse

Serie 1 - Sjælland:

1. 3 S-maskiner foran remisen i Helsingør, opfyrede til morgentrafikken den 21.04.1961.
2. K582 på drejeskiven i Roskilde.
3. S-er med gennemkørende persontog, Lyngby station 1964.
4. E-er med 6 personvogne i Klampenborg på vej nordpå. Sommeren 1963?
5. C 710 med hjælpevogn ved overskæringen Trekronersgade, Valby 1963.
6. Hs 415 med lave godsvogne ved industrikanalen, Hedehusene 1958.
7. P-er med sydgående persontog og F-er rangerende i Helsingør, 1960.
8. E-er med persontog under passage af Dybbølsbro, set fra broen, 1960.
9. E-er med persontog mod vest set fra førerhuset på modkørende E-er, Roskilde.
10. G-611 rangerer med SJ-vogne på Bellevare, 1959.

Serie 2 - Jylland

1. H 800 med godstog i Odense, en vinterdag 1968?
2. R 943 kører på drejeskiven i Nyborg remise, 1959.
3. N 203 med brunkulstog i Silkeborg, 1959.
4. Pr 921 med godstog i Brande, 1959.
5. N 207 med brunkulstog i snefog, Silkeborg 1959.
6. D 845 med tog 845, Skive 20.05.1960.
7. Df 132 i Fåborg, som selvkørende varmemaskine, 30.08.1958.
8. Mo-er eller Mp-er på Mommark station, 25.04.1960.
9. D 898 og anden D-er med godstog på vej østpå fra Silkeborg, 1958.
10. OKMJ-motorvogn med 2 personvogne, Odense.

Serierne vil kun blive fremstillet i det antal diaskopier der er modtaget forudbetalinger til inden den 01.04.1993. Forudbetaling af kr. 65,-/serie skal ske på giro 9 35 32 40, Jan Niemann, Edvard Munchsvej 9, 3000 Helsingør. Husk at skrive navn og adresse med BLOKBOGSTAVER på talonen (evt. stempel). Da udbredelsen af disse dias-serier sker i Svend Jørgensen's ånd vil evt. overskud fra salget gå til SDDV. Jeg regner med at kunne tilbyde 2 nye serier inden 1994, der er heldigvis meget godt materiale. Så I må gerne skrive jeres mening om serierne når I har modtaget dem - det kan være at evt. ønsker opfyldes vha. Svend Jørgensen's dias.

HUSK

DJKs billige DSB-billetter



Dansk militærtog passerer Nr. Nebel station gennem spor 1 for straks efter at køre ud på Nyminddegabsporet. Banens eget persontog bestående af to skinnebusser er blevet henvist til spor 2. Toget fremføres af et til lejligheden lånt DSB-loko Mx 1043. Foto: SAG 9.6.1964. Neg. 1617.

ikke videre i sagen, der var kraftigt fremme i forbindelse med kanontransporterne på Tirpitz-sporet (se denne), men her besluttede man sig muligvis for blokvojntransport fra Guldager til Blåvand - efter at Tirpitz-sporet var bygget?

Tyskerne ville gerne op på et akseltryk på 16 t, hvilket rakte til de fleste tyske transportere og var mere end rigeligt til VNJ. Det var næppe den krævede stålmenge på ca. 4000 t nye skinner, der rakte til ca. 50 km ny bane, eller prisen på 35 mill. kr., der afholdt tysken fra at stå fast på kravet. Prisen ville næppe have generet Værnemagten; thi beløbet ville de alligevel have trukket i vores nationalbank. Derimod afstod de fra kravet om større akseltryk, da de indså, at banen i ombygningsperioden ville blive lukket eller i bedste fald få indskrænket sin kapacitet!

Nyminddegab-sporet (2. del)

Om trækraft, sabotage og efterkrigstiden - artiklen påbegyndt i nr. 6/1992

Af Bent Hansen

Trækraft

Der foreligger ingen exakte oplysninger om trækraft, men mulighederne er følgende:

- 1) rigsbaneloko,
- 2) statsbaneloko,
- 3) privatbanens loko og endelig
- 4) Værnemagts egne loko.

Det er sandsynligt, at loko fra alle kategorier har været indsat. Rigsbaneloko, fordi de havde fremført toget fra Tyskland og på grund af lokomangel i Danmark ikke var blevet erstattet af danske loko ved grænsen eller af privatbaneloko i Varde. Rigsbanelokoene havde i så fald tysk besætning, men medførte dansk lods. Statsbaneloko ville være at foretrække, da privatbanens loko næppe altid har været kraftigt nok til de ofte store tog, men her var dog også andre hensyn at tage, hvilket vil fremgå af det efterfølgende. Oplysninger om Værnemagtslokoene er sparsomme, og specielt Danmark forbigås, da her ikke var krigstilstand.

Det forholder sig imidlertid sådan, at nazisterne straks efter magtovertagelsen i 1933 begyndte en kraftig oprustning. Det tredje Riges hær var fra starten fænklet fuldt motoriseret, hvorfor man blandt andet startede med det ret uskyldigt udseende anlæg af motorveje. Temmelig sent erkendte Værnemagten dog, at Rigsbanerne ikke kunne undværet, og så iværksattes et enormt program til udbygning af banerne og anskaffelse af bl.a. trækraft såvel til Rigsbanerne som til Værnemagten.

1. Rigsbaneloko. a) Enhedsloko.

Blandt rigsbanelokoene var den mest navn-

kundige anskaffelse type 50'eren, der over type 50 ÜK udviklede sig til type 52 og omfattede henved 10.000 eksemplarer. Den var som skabt til Nyminddegab-sporet: lavt akseltryk (15 t), stor trækraft (små 22 t på krogen svarende til 1625 hk), og så kørte den lige godt forlæns og baglæns, da Værnemagten ikke på Europas sidebaner turde forvente drejeskiver lange nok (20 m) til 50'eren.

På trods af hele dette målrettede forarbejde havde nazisterne dog ikke fuldt taget højde for netop Nr. Nebel-banen. Selv med et akseltryk på 15 t var 50'eren for tung, idet Værnemagten i 1939 kun havde banen noteret for et akseltryk på 11 t! Muligvis har man forstærket banen? I hvert fald banens svageste punkt, broen over Varde Å blev forstærket. Muligvis har man ignoreret det lave akseltryk? Dette ramte nemlig også det nedenfor omtalte Værnemagtsloko - og det har passeret Nr. Nebel-banen flere gange!

Det er ikke oplyst, hvorfor der var penge til dyre sidespor til Nyminddegab og til Blåvand, og der så ikke var penge til broen over Varde Å. Dette problem skulle alligevel før eller siden løses, og i 1951 måtte man bygge en ny bro. Vedligeholdelsen af broproblemerne kunne naturligvis betragtes som en form for passiv modstand mod besættelsesmagten!

Forskellige planer til løsning af broproblemet var fremme. Bl.a. var det foreslået at vende forbindelsen til VNJ i Varde, således at den udgik nord for broen. Togene til VNJ skulle så benytte DSB's bro over Varde Å og rebroussere ind på VNJ. Dette ville dog give Statsbanerne store sikringsmæssige problemer, så det modsatte DSB sig på det bestemteste.

Ud over broforstærkningerne skete der

1) Rigsbaneloko. b) Länderbaneloko.

Ifølge bogen »Lokomotivmænd i krig« var den hyppigste gæst i Danmark under krigen imidlertid de såkaldte länderbaneloko, der fandtes i preussiske, saksiske, württembergiske, badiske, bayerske osv. udgaver. Hyppigst her var nok de preussiske af typerne 55-58, der var firekoblede eller femkoblede med eller uden forløber.

Heller ikke länderbanelokoene kunne klare Nr. Nebel-banens 11 t akseltryk. Bedst var den preussiske G 7.1 (BR 55), hvis akseltryk lå omkring de 12 t på de tre aksler, mens den fjerde trykkede næsten 15 t. De øvrige typer trykkede alle omkring 20 t eller mere.

2) Statsbaneloko.

Der foreligger ikke nøjagtige oplysninger om, hvilke DSB-loko med tyske militærtransporter, Værnemagten i givet fald har ekspederet videre over VNJ, men det vides, at der på banen og måske også til Tirpitz og Nyminddegab har kørt lejede DSB J-maskiner og senere G-maskiner, således J nr. 8, 13, 14, 17, 19 (alle var 2. besættelse af nummeret) og G nr. 160, 166, 168, 622 og 625. VNJ lejede et loko - en overgang to som supplement til banens egen trækraft. J-maskinerne var meget små B1-koblede loko af Busse-konstruktion. De havde tender og var bygget af Borsig (8) og Henschel mellem 1886 og 1893. I 20'erne fik de nye, større kedler. G'erne var ligeledes af Busses konstruktion og bygget mellem 1884 og 1896 af forskellige leverandører. Disse maskiner var 3-koblede godstogsloko med tender.

Som følge af sabotage eller almindeligt nedbrud måtte lokoene jævnligt udskiftes. Derfor det store antal numre. Alle loko kørte altså ikke på samme tid.

3) Privatbanens loko.

Angående Nr. Nebelbanens trækraft henvises til f.eks. DJK's bog om Vestbanen. Vi kan dog her kort fastslå, at privatbanen ved krigsudbruddet besad tre nyere, gode damploko og et nyere dieselloko.

Af overenskomsten mellem Nr. Nebelbanen og Værnemagten (se under Tirpitz-sporet) fremgår, at privatbanens loko kun måtte beføre en lille del af Værnemagts side-spør, men det har man muligvis set stort på, hvis man stod og manglede trækraft. Det var jo ikke specielt danske loko, Værnemagten havde noget imod, men de danske lokoførere, der ikke måtte fristes med indsiget i militære hemmeligheder.

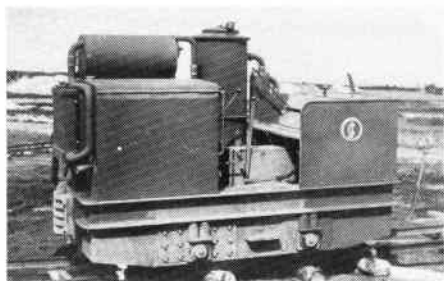
I dansk tid - altså efter befrielsen har Nr. Nebelbanen kørt på militærbanerne.

4) Værnemagts egne loko.

Værnemagts materiel bestod dels af smalspormateriel, der hurtigt kunne nedlægges i jernbanetomme områder, eller hvor fjenden inden tilbagerykningen havde fjernet normalsporene, dels af normalspormateriel, der kunne betjene værnemagtssidespor til flyvepladser, ammunitionsdepoter, kaserner osv. Dette materiel var normalt beregnet til dieseldrift. Materiel til betjening af erobrede ikke ødelagte baner påregnedes man, at Rigsbanerne stillede, hvis det da ikke forefandt på stedet. Smalsporet materiel til anlæg af befæstninger som de, der er talrige langs den jyske Vestkyst, påregnedes man at kunne fremskaffe fra lokale eller fra tyske entreprenører. Hvor anlæggene ikke måtte ses af udenforstående, stillede den såkaldte Organisation Todt (opkaldt efter grundlæggeren) materiel og mandskab.

4) Værnemagtsloko. a) V 36'eren.

Værnemagts flagskib var V 36'eren, et trekoblet dieselloko på 360 hk med indvendig blindaksel - altså et stift loko med ret stor akselafstand. Typen var så vellykket, at den viderebyggedes i de første år efter krigen til civil formål. Navnlig Sverige importerede



Et af de Carl-Jensen-byggede motorloko, men næppe nr. 8 eller 9, der formentlig kørte på anlægsbanen for batteriet i Nymindegab. Lokoet her har, som vanligt dengang, generator, og det er uden tvivl identisk med nr. 8 og 9. Det ses her som nyt lige ankommet til entreprenørfirmaet Knud & Thyge Lind, Varde, der havde bestilt det til deres brunkulsleje i Gejlbjerg ved Brande. Det vides desværre ikke, hvornår fotoet er optaget. Foto: Arkiv EE. Her BH 9.2.92. DJK besidder loko af samme type i Bloustrød!

I mange år henstod DSB-lokoet K 577 foran en remiseliggende bygning i Nymindegablejren. Lokoet anvendtes af Hjemmeværnet?

Foto: SAG 10.8.

1963.

Negativ 1556.



en del bl.a. til Trafikaktiebolaget Grängesberg - Oxelösund Järnväg (TGOJ). Et loko leveret til Degerfors Järnværk kom senere til Danmark, først til Trolldhedebanen (TKVJ) og senere til Lollandsbanen (LJ).

Det vides med sikkerhed, at et V 36 har befundet sig på Nymindegab-sporet, idet en sabotør har fotograferet det i Nr. Nebel på vej fra Nymindegab. Samme loko henstod formentlig ved Blåvand i 1945? (Se senere under Tirpitz-sporet.)

Ved krigsafslutningen henstod tre værnemagtsloko i Danmark - alle efter hidtidige oplysninger på Ålborg flyveplads. Tyske forskere har senere betvivlet værnemagtskonstruktionen for de to's vedkommende, uden dog så at kunne forklare, hvad det så var for loko. Ingen har vel heller påbudt Værnemagten ikke at købe civile loko!

DSB overtog dem alle tre og nummerede dem DSB 1-3. Nr. 1 var V 36'eren, og den indgik i DSB's driftsfortegnelse i 1947, skønt den formentlig allerede tidligere havde været i DSB's varetægt. (Se under Tirpitz-sporet.) Lokoet var som enkeltteksemplar ikke let at skaffe reservedele til, så det udrangeredes ret hurtigt og ophuggedes allerede i 1959, skønt det ikke fejlede noget alvorligt og for egen kraft kunne køre til ophug og oven i købet på vejen gøre sig nyttig ved at medtage vogne til ophuggeren.

Både nr. 2 og 3 er endnu i behold, hos henholdsvis en veteranbane og en privat fabrik, hvorfra det dog i skrivende stund er til salg. Mon ikke også det ender ved en veteranbane?

Disse tre loko kunne slet ikke dække de tyske anlæg i Danmark, og der er da også sporadiske oplysninger om flere andre værnemagtskøretøjer, men de er dels ikke fotograferet, dels trukket tilbage til Tyskland inden krigens afslutning, så de ikke blev solgt her, og derfor ikke er kendte her.

V 36'eren var bygget af Berliner Maschinenbau Aktien-Gesellschaft (BMAG). Fabrikken var tidligere kendt under navnet Schwartzkopff.

Selv V 36'eren var med sine 40 t tjenestevægt for tung til Nr. Nebel-banen, men ikke til Nymindegab-sporet. BMAGs udførelse betegnedes som Type WR 360 C 14, hvor WR står for Værnemagts-Rangerlokomotiv, 360 angiver hestekræfterne, C akselantallet (3 aksler) og 14 akseltrykket i t. Der fandtes

imidlertid også en C 12 udgave, men dens data kendes ikke.

Flere fabrikker (Deutz, DWK og MWM) leverede motorer, mens kraftoverføringen var fra Voith og var således en hydraulisk kraftoverføring. Der var to trin, et til strækingskørsel indtil 60 km/t med en trækraft på 850 kg, og et til rangerkørsel indtil 30 km/t, hvor trækraften var 2.200 kg. Ved laveste hastighed dog 13.300 kg.

Af nævnte type byggede BMAG mellem 1937 og 1941 ikke færre end 144 loko, mens Orenstein & Koppel byggede 81, og andre tyske lokomotivfabrikker mindre kontingenter. Ialt 292 stk.

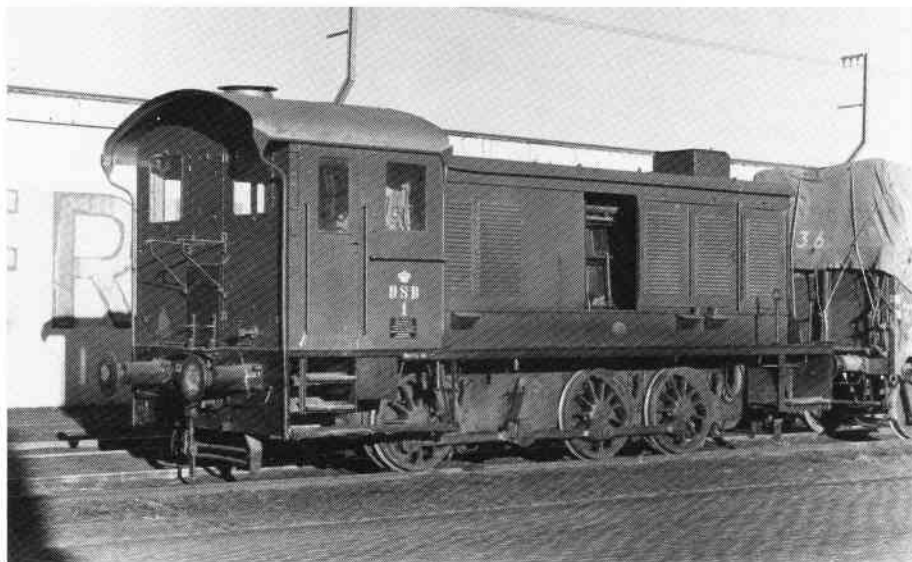
Foruden V 36'eren fandtes også en type 200 og en type 280, der begge var tokoblede. Disse var anskaffet i et antal af 129, mens den store firekoblede type 550 kun kom i 6 eksemplarer, inden produktionsanlægget blev bombet.

Vor V 36 havde fabriksnummer 11210 mens byggeåret er 1940. Lokoets modtager er ukendt, men i slutningen af 1943 hørte det under Luftforsvarsområde II, der havde hovedkvarter i Blankenese i Hamburg. Her havde det i øvrigt identifikationsnummeret 10058/3, et nummer det beholdt, da det i november 1943 overgik til Luftværnsskydepladsen i Nymindegab. Hvad lokoet bedrev på Hamborg-egnen er ligeledes uklart.

I Nymindegab-sporets første tid (1942-43) var V 36'eren således ikke trækraft, men hvad der var stationeret i stedet, er ikke oplyst. Noget tyder på, at lokoet også - i hvert fald i krigens sidste tid - har været på Tirpitz-sporet.

4) Værnemagtsloko. b) »Lånte« loko.

Også det trekoblede tenderloko, O&K 448/1899 har sandsynligvis betjent både Nymindegab-sporet og Tirpitz-sporet. Lokoet havde tilhørt Gribskovbanens Driftsselskab (GDS) som nr. 7, men stod i 1941 henstod i Hillerød. Her så entreprenør Mærsk Brodersen det og købte det, da det kunne istandsættes og blive til et rimeligt loko. Brodersen havde flere arbejder igang for Værnemagten, bl.a. anlæg af Vandel Flyveplads og Esbjerg Flyveplads ved Gjesing. (Ikke den nuværende Esbjerg Lufthavn mellem A1 (E20) og A11. Om Brodersen også var involveret i Oksbølområdet, er uklart,



Værnemagtslokoet V 36 ses her i DSB's bemaling. Lokoet er bygget hos BMAG tidligere Schwartzkopff i 1940 som nummer 11210. Hos Værnemagten havde det nr. 10058/3. Det kom først til Nymindegab i slutningen af 1943. I maj 1945 henstod det i Blåvand, hvor DSB fandt det, faldt for det og købte det. Efter en halv snes år hos DSB blev det udrangeret og kørte for egen kraft til ophugningsfirmaet Levin & Co. i Københavns Sydhavn, hvor det her ses. Foto: J. Steffensen 1959.

og nogle forskere betvivler endog, at lokoet overhovedet har arbejdet uden for Vandel. I Oksbølområdet var der flere steder for mange militære hemmeligheder, så Værnemagten af sikkerhedsgrunde selv udførte arbejderne gennem Organisation Todt med tyske entreprenører. Brodersen fik ikke meget glæde af sit loko, idet VNJ allerede i 1941 lejede det, formentlig fordi Org. Todt skulle bruge det. Hvilke ord, ejerforholdet skal beskrives med, er uklart. Org. Todt lånte/lejede/overtog/beslaglagde det. (Den samlede regning for alle disse ydelser løber op i 200 milliarder kroner, som for resten aldrig er blevet betalt.) Lokoet blev returneret, da arbejderne var så vidt fremskredne, at det kunne undværet. Det var kort inden krigsophøret. Ved befrielsen stod det angiveligt i Vandel. Brodersen prøvede i 1944 at få det fravristet Org. Todt, men uden resultat. Efter befrielsen havde Brodersen sandsynligvis ikke noget at bruge lokoet til, da de entreprenører, der havde arbejdet for Værnemagten, ikke stod i høj kurs. I 1948 solgtes lokoet til Stålvalseværket, der døbte det nr. 3. Forinden havde det muligvis en kort periode været i tørvæne i Åmosen på Sjælland for det danske entreprenørfirma Wright, Thomsen & Kier. Lokoet udrangeredes og ophuggedes på Stålvalseværket 1958.

Vognmateriel

Af vognmateriel brugtes, hvad der var for hånden. Næppe mange transporter var lokale, så egne vogne skal man ikke forvente. (Se dog afsnittet om »Piraten« overstående i afsnittet om driften.)

Sabotage

Sabotage hørte til dagens orden, navnlig i krigens sidste dage, hvor man fra dansk side gerne ville forpurre planerne om at indrette vestkyststillingerne som en sidste bastion også mod en fra landsiden kommende fjende.

Også englænderne deltog i angrebene på banen. Jernbanemateriel var generelt krigsmål, skønt man fra en engelsk jager

ikke kunne skelne »Piraten« fra skolebørnstoget eller fra et tysk troppetog. Der er dog ingen efterretninger om sabotager specielt på Nymindegab-sporet.

Sporet

Banen var ca. 12 km lang, hvoraf de 4 km var sidespor. Fra Nr. Nebel til Nymindegab-lejren var der godt 8 km, og de sidste 4 km må så tilskrives skydepladsbanen.

Banen var anlagt uindhegnet, hvorfor farten kun sattes til 10-15 km/t. Der var dog installeret linietelefon.

En undersøgelse af sporet omkring Lønne foretaget med henblik på en nøjagtig bestemmelse af anlægstidspunktet, gav ikke det ønskede resultat, selv om store dele af banen endnu ligger, som den blev lagt. Mange af svellerne er således formentlig endnu originale. Svellesømmene bærer følgende årstal: 1936, 1939, 1940, 1943 og 1944. De således stemplede sveller er alle længere og kraftigere end banens øvrige sveller, og skinnerne er her skruet på. Bortset fra, at 1943- og 1944-svellerne ikke er originale, kan man næppe slutte noget af undersøgelsen, ud over at de »tidlige« sveller må have haft en fortid et andet sted. Og så i øvrigt at selv krigssvellerne har været utroligt holdbare - tænk, at de ligger endnu 1990! Skinnerne giver måske lidt mere holdpunkt. De er mærket Krupp 8/G5, Osnabrück 1900 eller Klöckner 1942. Ikke umuligt, at sidstnævnte er nye skinner anskaffet til banebygningen. Hvorfra de øvrige stammer, er vanskeligt at finde ud af. Netop på den tid fik Vandbygningsvæsenet ordre til at optælle skinner mv. på lager - uden tvivl fordi Værnemagten her mente at kunne hente noget. Vandbygningsvæsenet havde da netop sikret sig adskillige af den netop nedlagte Nr. Nebel - Tarms Jernbanes skinner, men disse skulle have været mærket med de to Dortmund-stålværker Union og Phönix's stempler og året 1912. Vestbanen selv opgiver i 1983 sporet som lagt med gamle, skæve 33,4 kg/m skinner af årgang 1897-1914.

Der er også den mulighed, at skinnerne

stammer fra tyske baner, idet Det tredje Rige netop i disse år fjernede en del jernbaner for at gøre dem nyttige andre steder. I det nordlige Tyskland drejede det sig f.eks. om strækningerne Karolinenkoog-K., Eiderfähre, der nedlagdes 20.1.1940. Her hentedes 0,5 km bane. Fra Hemmerswurth-Karolinenkoog, der nedlagdes den 1.1.1942, hentedes 2,5 km. Begge baner tilhørte De tyske Rigsbaner (DRG). Fra Wohlde-Friedrichsstadt (en del af Amtsbanerne fra Slesvig) hentedes 17,4 km. Her er der uenighed om tidspunktet, men det menes dog, at sporet fjernedes 1942/43. Fra Neuhaus-Lütjenburg, der var en del af privatbanen Kirchbarkau-Preetz-Lütjenburg, som Luftvåbnet havde overtaget, fjernedes 6,3 km spor i 1943.

Endvidere nedlagdes Löwenstedt-Bredstedt 1.11.1942 og andetsporet Hattstedt-Bredstedt, men disse DRG-strækninger på henholdsvis 13,9 km og 11 km gik til Østfronten, bl.a. til Poltava i Ukraine. De fleste af de andre nævnte strækninger nedlagdes også for sent til at kunne nyttiggøres på Nymindegab-sporet, mens Tirpitz-sporet stadig er en mulighed?

Længere nede i Tyskland hentede man vel næppe overbygning?

Fra tid til anden udskifter Vestbanen enkelte af de dårligste sveller. Sidst i 70'erne væltede en vogn læsset med en kampvogn, da en skinne gav sig. Den var åbenbart skruet udelukkende i bortsmuldrede sveller.

Ballasten beskrives som dårlig, sine steder helt manglende.

En vandring på eller langs sporet på cykelstien mellem Lønne og Nymindegab er ikke så lidt af en naturoplevelse, navnlig hvis man hist og her gør et par afstikkere f.eks. til bunkeren ved Lønne Kirke, hvorfra der er en vid udsigt, eller til Kirkeflod, der i hvert fald om vinteren er en lavvandet hedesø, men pas på: glid ikke i vildtet!

Anlægsbanen

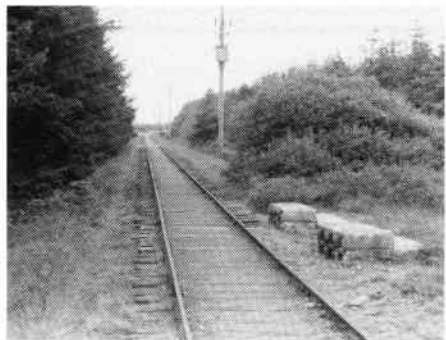
En lokal beboer fotograferede anlægsarbejderne midt i maj måned 1942. Omkring Lønne Kirke var planum da klart og ballast under udkørsel. Denne ser ud til at være grus, og udkørslen skete med tipvogne på smalsporbane. Trækkraft ses ikke, men tipvognene var mærket med hvide bogstaver, der vel angiver entreprenøren, men bogstaverne kan ikke læses. Muligvis står der ?CO samt et nummer. Sidstnævnte er sikkert

vognens nummer. Vi skal altså søge en større entreprenør med så mange vogne, at de er blevet nummereret, og orden i tingene så nummereringen virkelig er blevet gennemført. Langt fra alle billeder fra entreprenørarbejder viser nummerede vogne. Firmaet hed muligvis noget med Co. Altså kompagni, og denne betegnelse fandtes såvel i Danmark som - omend sjældnere - i Tyskland. En entreprenør med denne betegnelse i navnet har endnu ikke røbet sig ved f.eks. at søge arbejdskraft i avisen. Ballasten kom efter sigende med lastbil tilkørt fra øst og omlæssedes herfra til tipvogn på et lille sidespor, der lå, hvor den nye bane krydsede Gammelgabvej. Hvor gruset hentedes er ikke kendt. Egnene langs banen var yderst sandfulde, men Tarmbanens trache var naturligvis en mulighed, ligesom der ned mod Blåbjerg Plantage findes grusgrave. I følge de lokale kunne man også grave grus? overalt langs havstokken.

Smalsporbaner

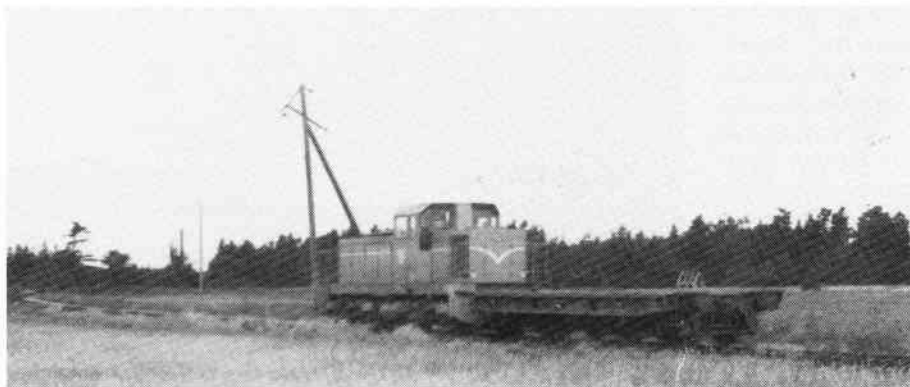
Smalsporbaner direkte i forbindelse med Nyminddegab-sporet bortset fra den smalsporede ballastbane, kendes ikke, men selv om smalspor af den grund ikke kan udelukkes, er eksistensen heraf dog yderst tvivlsom. I litteraturen, ja, endog på egnens museer kan man finde udstillede genstande (plancher), der udtrykker i hvert fald tyske ønsker om smalspor langs Vestkysten. (I afsnittet om Oksbølområdet vil nogle af projekterne blive omtalt nærmere.)

Mellem Nyminddegab og Lønne Strand havde Værnemagten et batteri bestående af fire styk 10,5 cm kanoner i betonbunkers. Der var tale om erobrede kanoner, sikkert fra franske stillinger (Magenot-linien). Batteriet var opført ret tidligt under krigen, idet det var klar allerede 1942. Det danske entreprenørfirma, Carl Jensen, der dengang boede i Næstved, stod for anlægsarbejderne her, og han anvendte smalspor i forbindelse med byggeriet. Som trækraft anvendte han diesellokomotiver af eget fabri-



Veteranbane på Nyminddegab-sporet? Det yderst enkle trinbræt ved Lønne Hedevej havde nu andet formål, men planerne var ægte nok og realiseredes året efter. Banen har her passeret sit første sommerhuseområde og passerer i baggrunden det næste samt optagelsesstedet for fig. 8. Originale og nyere sveller råber sig tydeligt ved deres forskellige længder.

Foto BH; 6.7.1990. Negativ 14.1.91.



I 1981 kørtes en del tog på banen til Nyminddegab. Her ses Nr. Nebelbanens lokomotiv DL 14 med en enkelt pansertransportvogn på vej mod Nyminddegab. Toget har lige passeret Houstrupvejen syd for Lønne Kirke og kører straks efter forbi den første bunkers. Et af egnens mange sommerhuse anes i baggrunden umiddelbart op til sporet. Foto: BH 7.8.1981, Negativ 6.2.81.

kat. Til anlægsarbejderne ved Næstved havn og kanal havde firmaet konstrueret et antal vellykkede motorloko, og senere byggede hans værksted yderligere eksemplarer, som solgtes »ud af huset«. Det menes, at lokoen i Nyminddegab var nr. 7 og 8. Der er imidlertid ingen data på disse loko ud over, at de formentlig er bygget 1941 sikkert til dette arbejde. Carl Jensens »egen« sporvidde var 785 mm, så det er tænkeligt, at lokoen havde den sporvidde. Imidlertid menes det, at reservedele leveret fra anden side til bl.a. de anvendte vogne var beregnet til 600 mm sporvidde - den sporvidde Værnemagten anvendte. Også et kig på de til lokobyggeriet leverede hjulsæt taler for 600 mm, idet Carl Jensen i 1941 modtog 600 mm hjul til fire loko og 785 mm hjul til kun to loko, men det kunne naturligvis netop være firmaets egne, nr. 7 og 8? Efter anlægget blev banen sikkert fjernet, idet der var bygget betonvej mellem de største bunkers. Forsyningerne til stillingen skete normalt med hest og vogn fra Nyminddegab.

Et øjeblik, der i krigens første år jævnligt færdedes på stranden ved Gammelgab bemærkede aldrig forsyningsbaner i området. Havde sådanne været der i større udstrækning, ville de skulle passeres for at komme til stranden ved Gammelgab, der dengang var tilgængelig. De allerfleste stillinger lå dog også nord for Gammelgabvej. Det var således blevet ved planerne om baner mellem Blåvand og Nyminddegab.

I 1943 arbejdede Carl Jensen stadig i Nyminddegab, idet han averterer efter arbejdskraft såvel til Nyminddegab som til Blåvand. Han arbejder nu sammen med Oksbøl-firmaet Kaj Hauer. I en tidligere annonce havde firmaet dog adresse i Varde.

Efter krigen

Tyskerne forlod ved krigsafslutningen hurtigt Nyminddegabområdet, og de allierede rykkede ind. Efter oprydning og især fjernelse af ammunitionen blev lejren anvendt til de såkaldt allierede flygtninge, som også i betydeligt tal var kommet til Danmark i krigens sidste tid. Det drejede sig bl.a. om folk fra de tysk besatte områder som Randsta-

terne, Polen og Rumænien, hvor russerne nu havde erstattet tyskerne som besættelsesmagt. Flere af disse flygtninge var slet ikke interesseret i at vende tilbage. I løbet af 1946 forlod de dog Nyminddegablejren, idet en del flyttede til lejren i Dragsbæk ved Thisted, hvor adskillige stadig i 60'erne opholdt sig. I 1946 rykkede den danske hær ind, men forlod lejren i 1970. Der findes dog stadig et kampvognsværksted i lejren, og skydepladsen benyttes stadig af hæren.

I stedet for hæren flyttede Hjemmeværnet ind i 1970. Særtog bestående af et skinnebussæt var ikke helt sjældne gæster på lejrbanegården i de første år af 70'erne, når de frivillige hjemmeværnsfolk var på weekend-kursus. Også i flygtningetiden sås særtog. Således beretter Vestkysten, at Røde Kors i september 1945 havde åbent hus i lejren, og at et særtog med 500 rejsende fra Varde kørte til lejrbanegården. Alle Nr. Nebelbanens disponible personvogne blev fundet frem i takt med tilstrømningen, og personalet fik helt minder om de gode gamle sommerdage.

Har læseren yderligere oplysninger enten til Nyminddegab-sporet eller til Oksbøl/Blåvand-delen, kontakt da venligst forfatteren (tlf. 75 56 50 31) eller Industribaneklubben, Forskningsafdelingen, Postbox 48, 2640 hedehusene. □

Kilder og supplerende litteratur til IV, del:

Generelt:

- Knud Hendriksen, Våben i Klitterne. Det kongelige Garnisonsbibl. m.v. 1983
- Carl Otto Petersen, De sorte log. Lokomotivmænd i krig. Hamlet 1979
- Klaus Gerlach, Fur unser Lokarchiv. Transpress, Berlin 1960
- Gottwald, Heeresfeldbahnen. Motorbuch Verlag, Stuttgart 1986
- Rapport vedrørende Vestbanens fremtidige investeringer og konsekvenser for de berørte kommuner. Arbejdsudvalget af 24. maj 1983 vedrørende Vestbanen. Ribe 1984
- Fakta om Vestbanen A/S. Udgiven nov. 1969
- Plum og Wilcke, Vestbanen 1903-1976. DJK 41. 1978
- Jernbanen 2. 1976
- Togfæltet 2. 1988
- 46. 4 Flygtningelejre i Ribe Amt i Fra Ribe Amt 1985. Historisk Samfund for Ribe Amt 1985
- Politimesteren i Varde

Nyminddegab-sporet:

- Sigurd Enggaard Poulsen, Nyminddegab - en vårens dal. Centraltrykkeriet K/S, Nr. Nebel 1981
- 65.98 P. Chr. Dahl, Strandinger og strandingsgods II. Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg 1973
- C. P. Jensen, Modstandskamp i Vestjylland. C. P. Jensen, Nr. Nebel 1985
- Vestkysten 17.9.1945
- Jernbanen 4.61
- 37.5 Gustav Jensen red., Skoler og skikkelser. Træk af Blåbjerg Kommunes skolehistorie 1737-1987. Blåbjerg Egnsmuseum 1987
- Sydvestjysk Ugeblad 15.3.1975
- Nyminddegablejren 1940-1945
- Udgiven af Hjemmeværnsskolen
- Museet i Nr. Nebel
- Lokalhistorisk Arkiv for Blåbjerg Kommune
- Oplysninger fra SAG, PA, PSE, CW, LK og AH foruden egen forskning

Et sjældent motiv anno 1992: Militærtog i Nymindegab. Samtidig årets sidste transport over strækningen. Toget holder i spor 2 hen til enderampen og er oprangeret VNJ DL 14 - Bn - Bn - BD - Bn. Toget er et sygetog, og læserne bedes bære over med foto'ets kvalitet (vejret var ikke til fotografering). Foto: Poul Andersen.



Trafikken på Nymindegabsporet i 1992

Fra »vor mand i Varde«, Poul Andersen, har vi modtaget en række oplysninger om de helt aktuelle forhold for Nymindegabsporet, som det ser ud lige nu....

Trafikken på Nymindegabsporet i 1992 har desværre ikke været så omfattende, som det kunne fremgå af artiklen i »jernbanen« nr. 6/1992. Nogen transporter af kampvogne til og fra renovering i Nymindegab har der ikke været - og bliver der efter de nuværende oplysninger - ikke tale om. Den mindre istandsættelse af sporet, der er sket, har især sigtet på dets anvendelse til veteran-tog, en benyttelse, der fortsætter i august 1993. Samarbejdet mellem Vestbanen og MHVJ har været i top, og kørslen mellem

Nørre Nebel og Nymindegab begynder mere og mere at tage karakter af en fast veteranbane - eller »filial«, om man vil.

Poul Andersen har også supplerende oplysninger, hvad angår banegården i Nymindegab, ligesom han vedlægger en plan over de aktuelt brugelige spor. Han skriver bl.a.:

- Jeg har konstateret, at den nuværende sporplan må stamme fra februar 1950, idet tegningen er underskrevet af VNJs overbæmester med måned og årstal.

Det kan tænkes, man på dette tidspunkt har afsluttet en evt. sporoptagning i lejr-området af overkomplette spor.

Tegningen er rettet igen i marts 1961, da sporene til remisen og kulgården ikke læn-

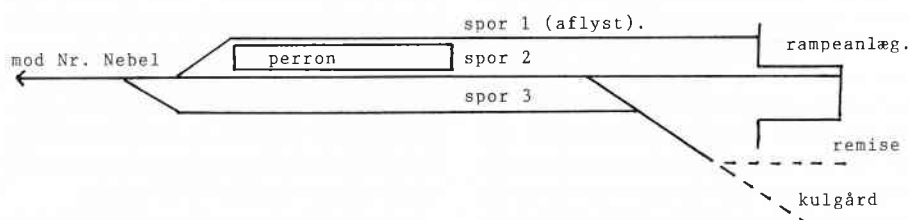
gere må befæres fra sporskiftet (se tegningen). Sporene er nu overgroet med græs.

Spor 1 er i 1992 blevet »aflyst« på grund af sporets tilstand. Om det bliver renoveret, er nok tvivlsomt med den beskedne trafik, der efterhånden er til og fra Nymindegab.

Sidst, vi (Vestbanen) har været i Nymindegab, var 28. oktober 1992, da det ikke var en godsvogn, men et sygetog, bestående af tre Bn og en BD, der var på besøg.

Sporet mellem Nr. Nebel og Nymindegab er anlagt med brugte tyske 33 kg/m skinner på 9 eller 11 meters længde. Strækningen er ca. 7 km. Togene fremføres som rangertræk med en hastighed på 20 km/t, orienterer Poul Andersen, Vestbanen, om de aktuelle forhold.

Anders Riis



Den aktuelle sporplan over Nymindegab st. ser således ud, idet kun spor 2 frem til rampeanlægget samt spor 3 (inkl. omløb) er i en stand, så sporene forsvarligt kan benyttes. Tegning: Poul Andersen.

Boganmeldelser



Ud og se med Rodevang
Redigeret af Morten Flindt
Larsen m.fl.

Forlaget Banebøger

For alle jernbanefotografer er Rodevang et indbefattet begreb af stil, stemning og akkuratess. Han var en af vore allerbedste jernbanefotografer, og fra de næsten 20 år han arbejdede for DSB har man nu samlet nogle af de bedste skud i en bog på 64 sider.

Rodevang er en mester i kontraster, komposition og udnyttelse af lysets spil, og havde tilmed en sjælden evne til i sine fotos at favne natur, teknik og »DSB som arbejdsplads« i et samspil. Der er således nok at hente for vore dages jernbanefotografer.

Tidsmæssigt er bogen koncentreret til perioden fra sidst i halvtredserne og ti år frem. Der er meget damp, lyntog, MY, MX, MO o.s.v., men man undres over ikke at finde et eneste billede af et gammelt S-tog, og et tidstypisk foto med passagerer.

De ca. 110 billeder i bogen kommenteres kort, og dygtigst er det gjort, når beskrivelsen kommenterer og uddyber billederne ud fra iagttagende og rent fototekniske synsvinkler.

Det er virkelig inspirerende læsning. Den ledsagende historiske tekst er god, men ikke dækkende og med en tendens til det klicheagtige.

Det er en flot stilren bog og det væsentlige - billederne - fremstår skarpt og kontrastrigt....Rodevang ville have nydt at læse den.

Pris kr. 149,- (fås i DJK's salgsafdeling).

Jan Forslund

SJK 47 Järnvägsdata

SJK / Svensk post-giro 60 65 77-5

En stor og omfangsrig bog på hele 375 sider i tillempet A5 format - et statistisk standardværk om alle nuværende og tidligere svenske jernbaner. Hver bane bliver udførligt historisk beskrevet....indvielse, strækning, omlægninger, evt. nedlægning, stationer m.m. Kort sagt en bibel man bør have, hvis man interesserer sig for svenske jernbaner, og dem er vi jo nogle stykker af.

Bogen er uden illustrationer og koster 225 Skr (for SJK medlemmer 150 Skr).

Jan Forslund

Ny grænseovergang mellem Litauen og Polen



»Den ringformedede bane«s historie gennem hundrede år

Sporvidden - og togenes nationalitet - mødes i Sestokai. T.v. tog fra Vilnius-Kaunas (bredspor), t.h. tog til Suwalki (Polen) (normalspor). 26. september 1992.

Tekst og fotos af Eigil de Neergaard

I de tre baltiske lande etableredes der, kort efter deres uafhængighed, selvstændige jernbaneselskaber. Hvert selskab overtog banenettet inden for det enkelte lands område og desuden rullende materiel i et omfang svarende til, hvad der er behov for til den daglige trafik. Ved samme lejlighed opstod der nogle nye grænsestationer, dels mellem de tre lande indbyrdes, dels ved grænserne til Rusland (både Storrusland og Kaliningradområdet) og til Hviderusland.

Køreplanen var derimod til en begyndelse ikke meget forandret. Dele af godstrafikken svandt noget ind, men persontrafikken var næsten uændret. På kortere strækninger anvendes motorvognssæt, i forstadstrafikken ved de store byer elektriske togsæt, mens trafikken over større afstande varetages af lokomotivtrukne tog. Det drejer sig typisk om lukkede omløb med uændrede togstammer, der ikke op- eller nedformes, deles eller samles undervejs, som typisk på de tidligere sovjetiske baner. Samme stamme kører dag ud og dag ind på samme strækning, bestandig i det samme togpar.

Karakteristisk for køreplanen er de mange forbindelser mellem de større byer i de baltiske lande samt Kaliningrad på den ene side og Moskva, Skt. Petersborg, Minsk,

Kiev, Lvov, og ned mod feriestederne i Sortehavsområdet, for eksempel Simferopol, på den anden side. Det er stadig den vej, de fleste skal rejse.

Men på et enkelt punkt er der dukket en nyhed op i køreplanen. Herom vil der blive berettet i det følgende.

Gennem Hviderusland

Hovedbanen fra Vilnius til Warszawa går på en kort strækning gennem Hviderusland. Hvis man rejser den vej, må man have transitvisum til dette land. Der var imidlertid ikke gået ret lang tid efter selvstændigheden, før det blev vanskeligt for borgerne i de tre lande at få visum til Rusland og Hviderusland, hvorimod rejse til Polen kunne ske relativt ukompliceret. Litauen har på en kort strækning fælles grænse med Polen. Der var før 1991 én grænseovergang for vejtrafik, der straks ved de baltiske landes selvstændighed blev stærkt overbelastet. Men grænsen mellem Litauen og Polen gennemskæres tillige af en bane, strækningen Sestokai-Suwalki, hvor persontrafikken ophørte i 1945. Det blev nu aktuelt at tage den i brug, og den blev i al hast sat i stand. Sporet blev helt renoveret, på den polske side med betonsveller i skærveballast, på den litauiske side med træsveller og grusballast. I Sestokai på den litauiske side blev der indrettet overgangsstation for rejsende mellem de to sporvidder. Både normalspor og bredspor

var allerede tilstede på stationen, da den i et vist omfang har været anvendt til godstrafik mellem de to lande. Man fjernede spor 4, anlagde en bred perron med perrontag mellem spor 3 (bredspor) og spor 5 (normalspor). Ved sommerkøreplanens ikrafttræden i 1992 var det hele klar til brug, og den første forbindelse, der kunne føre togrejsende direkte mellem Litauen og Polen var etableret. Der blev indsat et togpar dagligt, fremført af polsk materiel. For at benytte toget kræves pladsbillet (selvom det ikke fremgår af køreplanen). For rejsende fra Polen kan billet og pladsbillet fås i Suwalki uden større problemer, forudsat køen ved billetsalget ikke er alt for lang. For rejsende fra Litauen kan pladsbilletten kun fås i Sestokai, og skal betales i udenlandsk valuta.

Her kan der være problemer. De rejsende, der ønsker at købe i forsalg, må rejse til Sestokai, købe billetten og rejse hjem igen, men køreplanen er indrettet således, at der kun er kort tid til rådighed, før toget går tilbage, så voldsomme slagsmål ved billeshullet hører til dagens orden.

Tid til kontrol

Fra Suwalki afgår toget mod Sestokai tidligt om morgenen lige efter at nattoget fra Warszawa, med stop ved alle stationer, er ankommet. Diesellokomotiv og 5 sidegangsvogne kører af sted mod nordøst og efter en halv times kørsel nås Trakiszi, som er grænsesta-



Sestokai 26. september 1992.

der er genstand for en forrygende inflation. Sagerne sælges i Polen, hvorfra polsk valuta bringes med tilbage og veksles til rubler, der anvendes til nye indkøb. En del af de varer, der her er tale om, er importeret til Litauen for udenlandsk valuta. Derfor er denne grænsetrafik ufordelagtig for landet.

Som følge heraf har udrejsemyndighederne travlt med at konfiskere, hvad der betragtes som ulovlige eksportvarer, og for en del mennesker knuses drømmen om stor fortjeneste på grænsestationen i Mockava. Hver dag møder man her synet af stakkels ruinerede personer, der måske har sat hele formuen ind i håbet om en hurtig og udbytterig forretning. I Suwalki kører toget til en særlig perron. Der er ikke plads foran stationsbygningen til at »pakke ud«. I en periode efter ankomsten forvandles området omkring toget til noget, der nærmest ligner en godsbanegård.

Alt dette kan ikke læses i køreplanen. Både den polske og den litauiske plan giver indtrykket af en ganske almindelig international forbindelse. Der står ikke noget om pladsbillettvang, om problemer med at få den plads, man har reserveret, eller om korpørlige slagsmål ved billehullet.

De mange nyanlæg tyder imidlertid på, at man regner med at denne forbindelse skal

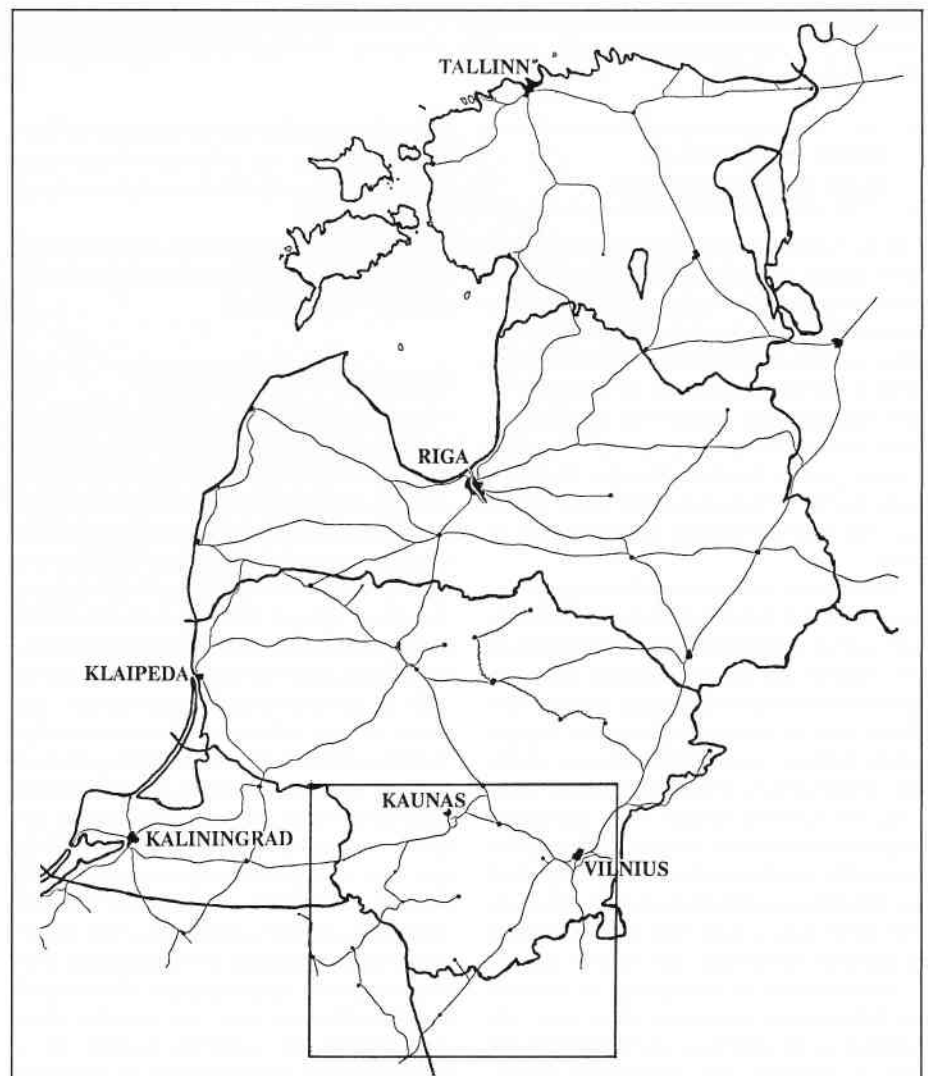
tion på den polske side. Det er en meget lille landstation, med en smuk lille stationsbygning, beliggende i åbent terræn uden bebyggelse omkring. Grænsepolitiet bor i et par jernbanevogne opstillet i læssespetet. Stationen har desuden to omløbsspor, der anvendes af to daglige persontogspår fra Suwalki, der ender her. Der går nu en rum tid med kontrol af de rejsende, inden toget langsomt kører videre. Selve grænsen er markeret med grænsepæle og 1 km længere mod nord stopper man helt.

Der er her et højt pigtrådshegn og heri en tofløjet låge, der åbnes af nogle soldater hvorpå toget kører igennem. Herefter lukkes lågen igen. Nogle af soldaterne tager opstilling på vogntrinene for at sikre at ingen hopper af og derved unddrager sig kontrol ved den litauiske grænsestation, Mockava, der nåes efter et par km.

Stationen, tilsyneladende nyanlagt, ligger helt øde, omgivet af nåleskov. Her er der en nyopført muret og gråpudset stationsbygning. Banegården har 7 spor, spor 1, 2 og 7 i den brede sporvidde og spor 3, 4, 5 og 6 er normalspor. Efter et ophold på en time kører toget videre, nu ad en 4-strengt strækning til Sestokai. Man fornemmer, at folk i arbejde på markerne kigger efter toget, der stadig har nyhedensinteresse. I Sestokai skifter man til det litauiske tog, et motorvognssæt, sært nok fremført af diesellokomotiv. I modsætning til andre tog på strækningen holder det kun få steder. Ved Kazlu Ruda kører man ud på hovedbanen fra Kaliningrad mod øst (den gamle forbindelse fra Berlin til Skt. Petersborg) og når Kaunas, hvorfra toget videreføres til Vilnius.

I modsat retning er der tilsyneladende hurtigtogsforbindelse fra Vilnius og Kaunas om morgenen til Sestokai, hvor man skifter til det polske tog og når Suwalki tidligt på eftermiddagen (her er endnu længere ophold ved grænsestationerne), tids nok til at man kan nå hurtigtoget til Warszawa. I Sestokai kommer man kun med toget, hvis

man har pladsbillet, og selv da kun med stor møje. Hovedparten af de rejsende er nemlig handels-rejsende, der medbringer så mange varer, at man får indtrykket af at befinde sig i et godstog. En hel del af det ret voluminøse gods, der står fra gulv til loft i alle kupeer, sidegange, endeperroner, overgange mellem vognene, toiletrum etc., er lovligt eksportvarer, men en del af de rejsende benytter lejligheden til at medbringe tobak, alkohol og andre varer, der købes billigt i Litauen, hvor de betales med rubler,



Jernbanerne i Baltikum 1992. Det indrammede område er gengivet på de tre små kort. Tegning: Forfatteren.

Sestokai. Ved perronen tog til Alytus.

få betydning i fremtiden, og det er interessant at se, om de kommende køreplansperioder indeholder flere forbindelser, hurtigere grænseekspektion, gennemgående tog udover Suwalki, samt om der bliver tale om udstedelse af direkte billetter.

Grænsestationer

Den nye ibrugtagne bane fra Sestokai til Suwalki er imidlertid interessant også af historiske grunde. I denne del af verden har grænserne ofte været flyttet i tidens løb, ikke mindst i de sidste hundrede år. Grænsestationer er opstået og igen forsvundet, baner har fået ændret forløb eller helt opgivet, når de efter nye grænsedragninger var kommet til at ligge på den forkerte side. Historien om denne bane indeholder eksempler på alt dette.

De to første baner i området er Skt. Petersborg - Vilnius - Warszawa, og Königsberg (nu Kaliningrad) - Kanunas - Vilnius. Sidstnævnte bane blev i 1862 taget i brug fra Vilnius til Virbalen, der ligger ved grænsen mellem Rusland og Preussen. I Virbalen opnåedes kontakt med de preussiske baner. Her var toldstation og man måtte skifte mellem tog på de to sporvidder. Banen fra Berlin via Königsberg nåede allerede i 1860 frem til Virbalen. I mere end et halvt århundrede var det den eneste grænsestation mellem de to lande.

Skt. Petersborg - Vilnius - Warszawa er anlagt bredsporet og åbnet i 1862. Den fik kort efter 1890 en ejendommelig ringformet sidebane, udgående i Orany (senere benævnt Varena) syd for Vilnius. Fra Orany gik den mod vest gennem Alytus og Sestokai, herfra i sydvestlig retning til Suwalki, videre mod sydøst gennem Augustow, og til sidst nåede den igen frem til hovedbanen fra Vilnius til Warszawa, idet den endte ved Grodno, der i dag er grænsestation ved grænsen til Polen, men på den hviderussiske side. Banen anlagdes af russerne, var bredsporet og gik gennem guvernementerne Vilnius og Suwalki. I litteraturen benævnes den fæstningsbanen, og den må især have været bygget af hensyn til Suwalki, hvor den rebrousserer, og hvor den oprindelige stationsbygning er i brug den dag i dag. Sestokai og Augustow har, endnu i vore dage, samme type stationsbygninger, og jeg gætter på, at de også stammer fra banens åbning.

1914-18 blev alle bredsporede baner syd for Riga, inklusive de her omtalte, bygget om til normalspor, og Litauen fik sin selvstændighed ved slutningen af verdenskrigen. I 1920 besatte Polen en stor del af det østlige Litauen, herunder hovedstaden Vilnius. Ny litauisk hovedstad blev Kaunas. Grænsen mellem den polsk besatte og den frie del af landet var én af de bedst bevogtede grænser i Europa, og for civilbefolkningen var der ingen mulighed for at krydse den nogetsteds. Alle baner, der passerede grænsen, blev afbrudt. Vilnius-Virbalen

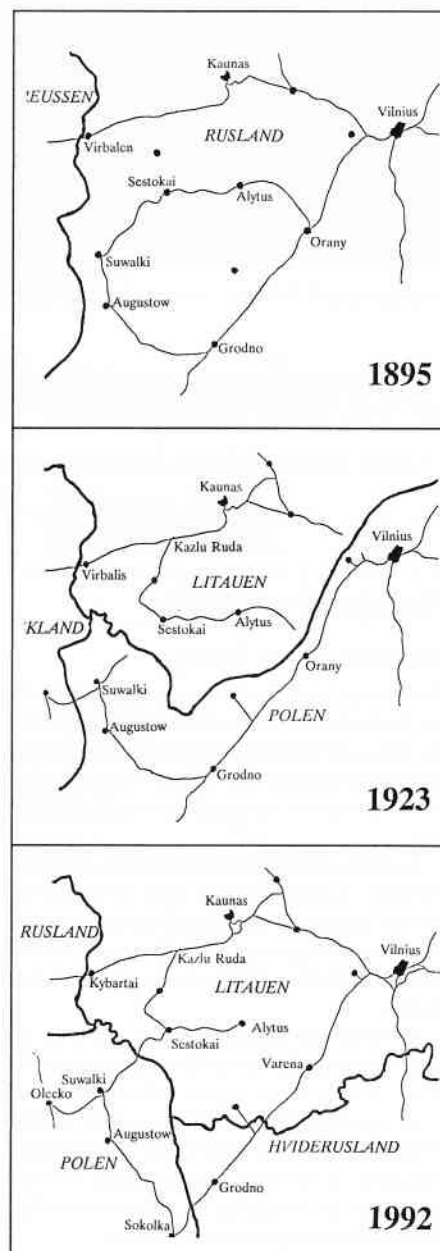


blev afbrudt mellem Vilnius og Kaunas, og den ringformede bane blev skåret over to steder, dels ved dens nordlige udgangspunkt, umiddelbart vest for Orany, dels mellem Sestokai og Suwalki. Det betød, at den tilbageværende strækning på litauisk grund var isoleret fra det øvrige jernbanelnet. Sporet blev efter nogle år taget op øst for Alytus, og fra hovedbanen vest for Kaunas byggedes i 1923 en ny forbindelse, Kazlu Ruda - Sestokai, delvis med materialer fra den nedlagte del af banen. Herved fik Alytus og andre sydlige dele af landet direkte forbindelse til Kaunas. I Sestokai ligger stationen i retningen nord-syd, og her måtte togene rebroussere. Der anlagdes dog et forbindelsesspor nord om stationen, hvorved der blev mulighed for at køre direkte Kazlu Ruda-Alytus.

Da den polske besættelse af Østlitauen ophørte, genetableres de afbrudte jernbanelinier i slutningen af trediverne, dog med undtagelse af den ringformede bane. Man overvejede ganske vist at genanlægge Orany-Alytus, men opgav at rekonstruere den i 1915 ødelagte jernbanebro vest for Orany.

Efter 2. verdenskrig ombyggedes banen atter til bredspor. Syd for Sestokai (mod Suwalki) forblev strækningen dog normalspor, men anvendtes kun til godstrafik. Denne har formentlig i perioder været af en vis betydning, eller også er det af strategiske grunde, at man anlagde forbindelsesspor uden om Suwalki, så man slap for at rebroussere. Dette forbindelsesspor er dog senere fjernet. Syd for Suwalki skete der også ændringer: Ved den nye grænsedragning mellem Polen og Sovjetunionen efter krigen kom Grodno til at ligge øst for grænsen. Syd for Augustow byggedes derfor en ny strækning til Sokolka (på strækningen Grodno-Warszawa), og sporet til Grodno blev fjernet.

I 1991 blev Litauen uafhængigt. Behovet for trafik mod Polen steg samtidig med at borgere fra de baltiske lande fik vanskeligheder med at rejse gennem Hviderusland. Som beskrevet overfor blev herved en del af den oprindelige ringformede bane taget i brug i 1992 til persontrafik.



Jernbanernes og grænsernes forløb i 1895, 1923 og 1992. Udsnit af området sydvest for Vilnius.



Dagligdag på Århus H. Foto: John Hansen, 29. oktober 1992.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Privatbanerne og Veteranbanerne.

DSB



Rullende materiel

Kontrakt på ny S-tog

DSB indgik den 15. december kontrakt med det tyske konsortium Linke-Hofmann-Busch/Siemens om levering af nye S-tog. Kontrakten omfatter levering af otte togsæt. Der er derudover aftalt option for levering af indtil 112 togsæt.

De første nye togsæt vil kunne ses på S-banenettet fra efteråret 1995, hvor de to først leverede togsæt vil gennemgå en grundig afprøvning af toget i normal drift i en ca. ni måneders periode, inden de næste togsæt leveres.

De første otte togsæt vil koste 480 mio. kr. (ekskl. moms). Optionsprisen for de følgende er ca. 51 mio. kr. pr. togsæt (ekskl. moms).

De nye togsæt er bredere end de nuværende, hvilket giver mulighed for en væsentlig forøgelse af siddepladskapaciteten. Et helt tog består af to togsæt og kan rumme 680 siddende passagerer mod 500 nu.

Et togsæt vil være 85 m langt og bestå af 8 vogne (med i alt 10 enkeltaksler), det er ca. halvt så lange som de nuværende. Højdeforskellen mellem perronen og gulvet i toget

vil blive reduceret. Der vil være brede overgange mellem togsættets vogne, hvilket betyder, at der er fuldt gennemsyn i hele togsættet, og at man kan gå gennem toget fra det ene førerrum til det andet.

Der vil blive indrettet flexrum i alle togsæt. Flexrummene er især til passagerer, der medbringer barnevogne, cykler eller anden større bagage. De er også velegnede for kørestolsbrugere.

Maksimalhastigheden øges fra 100 km/h til 120 km/h, og accelerationen bliver næsten fordoblet i de nye tog. Samtidigt vil den støj, som toget udsender, blive mindre. De nye tog vil få en vægt, der er 25% lavere end vægten af de nyeste eksisterende.

Den lave vægt gør, at energiforbruget kan holdes nede selv med større hastigheder. Ved bremsning frembringes strøm, som sendes tilbage til ledningsnettet, derved spares der energi. Togets tekniske dele er modulopbygget, således at det er hurtigt og billigt at vedligeholde.

Nye stykgodsvogne

Godsdivisionen har købt de 400 godsvogne, litra Hbikks/Hbis, der blev overtaget fra Statens Järnvägar i midten af 1992. Vognene, der hos DSB literes Hbikks 237 8 000 og flg.

samt 237 8 500 og flg. (afhængig af konstruktionen), skal erstatte 600 litra Hims, der benyttes i stykgodstrafikken.

Vognene koster efter renovering og en ny lakering omkring 60.000 kr. pr. styk. Men det er meget billigere end fabriksnye vogne, der koster mere end en halv million kroner stykket.

Godsvognene renoveres i Fredericia (vedligeholdelsesdepotet), inden de af en privat virksomhed i Rødekro bliver malet i Godsdivisionens kendte stykgodsdesign: Aluminiumsgrå med DSB-rødbrune tag og gavle. Ned over siden får vognene den karakteristiske røde skråstrib.

Godsdivisionen modtager omkring 15 nye vogne om ugen. De vil blive indsat løbende i driften. De gamle godsvogne udrangeres.

Værksted lukket

Vedligeholdelsesdepot Frederikshavn blev lukket med udgangen af december 1992 (se også »jernbanen«, nr. 5/92 - side 151).

Der er derfor ikke længere mulighed for at få udført reparationer og eftersyn på passagertogsmateriel på denne station. Mindre reparationer og eftersyn på passagervogne og MR-togsæt kan udføres af Vedligeholdelsesdepot Aalborg. Visse eftersyn og større repa-

rationsopgaver kan udføres i Århus (Mølleengen). For at kunne klare ad hoc opgaver i Frederikshavn på sove- og liggevogne etableres et mindre »satellitværksted«, som kan bemandes med tilkaldt mandskab fra Aalborg. Reserve-sovevognen, der har været stationeret i Frederikshavn, er flyttet til Aalborg.

Faste anlæg

Miljø og dobbeltspor

DSBs hidtil mest omfattende miljøundersøgelser ved udbygning af en jernbanestrækning foreligger nu som en rapport til Folketingets Trafikudvalg. Undersøgelserne gælder den 71 km lange strækning Vamdrup-Padborg. Den skal udvides med et 2. spor, og et lovforslag i december fremsat i Folketinget. Samtidig skal hastigheden kunne forøges fra de nuværende 120 km/h til 200 km/h.

Baggrunden for hele denne styrkelse af jernbanen gennem Sønderjylland er den faste forbindelse over Storebælt og dermed en forøgelse af trafikken via Fyn og Sønderjylland. Det ventes, at trafikken vil vokse med omkring 40 pct., og der bliver desuden tale om større tog. Resultatet bliver en fordobling af trafikbelastningen, og det får virkninger for miljøet. Men DSB har allerede under projekteringen lagt vægt på at begrænse disse påvirkninger.

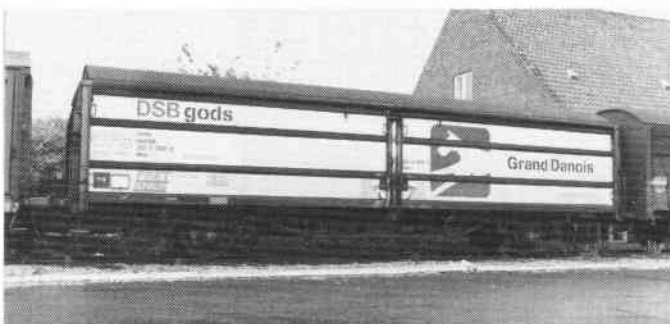
Flere og hurtigere tog vil medføre, at støjniveauet forøges. Men det er planen at foretage en støjdemping, bl.a. i form af støjskærme i Vamdrup, Vojens og Rødekro. Desuden skal omkring 670 boliger facadeisoleres.

Da der allerede for mange år siden er foretaget ekspropriationer til anlæg af et 2. spor, er det samlede nye arealforbrug begrænset. Ganske vist vil den kommende forøgelse af hastigheden til 200 km/h betyde, at nogle kurver skal rettes ud, men disse steder vil tilsvarende arealer kunne frigives.

Især virkningerne for flora og fauna er grundigt belyst, ikke mindst fordi en del af strækningen løber gennem moseområder. Nogle steder skal mosejord udskiftes med mere stabile fyldmaterialer. Lovforslaget beskriver nøje, hvordan de opgravede materialer skal deponeres. Der opereres også med såkaldte faunapassagerer, som et udtryk for det hensyn, man tager til dyrelivet.

Med den øgede trafik og højere hastigheder påvirkes også de nuværende overkørsler. I de fleste tilfælde bygges en bro eller tunnel til erstatning for overkørsler i niveau, og de lokale ønsker går som regel på, at det sker samme sted, men af pladsmæssige grunde vil det sjældent kunne lade sig gøre. Det vil sige, at et nyt vejanlæg med tunnel eller bro må etableres på et sted, hvor det er muligt, uden at man skal foretage nedrivninger i større omfang. I sådanne tilfælde vil der af hensyn til gående og cyklister blive bygget en stiforbindelse i nærheden af den hidtidige overkørsel.

Lovforslaget vedrører udbygningen med 2. spor på hele den 70 km lange strækning, men i realiteten bliver der tale om en etapedeling. 1. etape er Vojens-Tinglev. Til igangsætning af dette anlæg er der i finanslovsaftalen

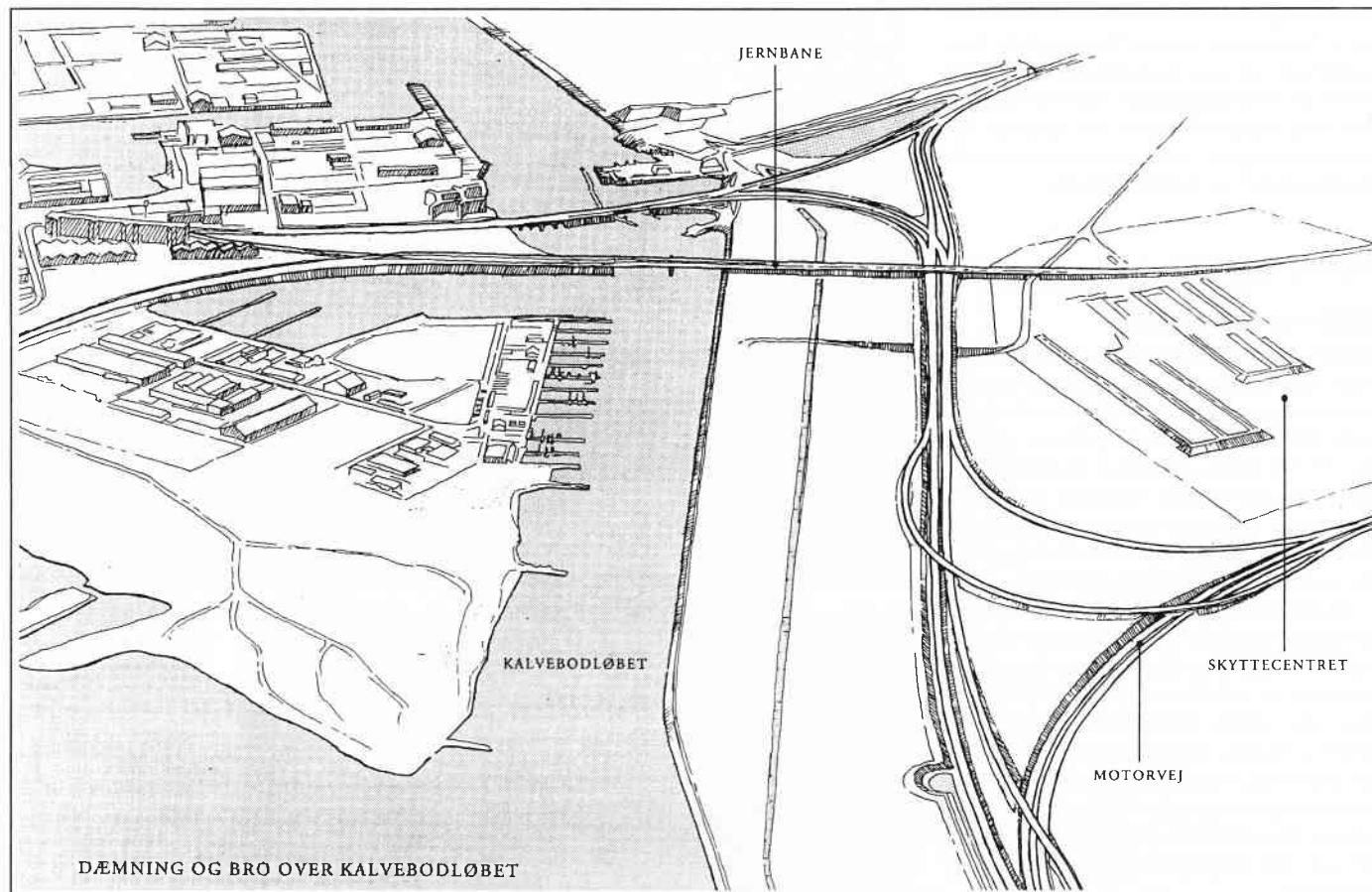


Mens vi venter på ... Højest uformelt er navnet »Godot« blevet sat i forbindelse med DSBs nye MJ-lokomotiver. »Vi venter på Godot«, er titlen på et teaterstykke - hvor Godot aldrig dukkede op. Her et MJ-foto fra dengang, man vidste mere end i dag, taget af Jan Forslund 31. maj 1992. Pt. intet nyt fra MJ-fronten...

Til gengæld sker der næsten hver dag noget nyt med de køretøjer, som man havde tænkt sig skulle trækkes af MJ'erene. En lille »gods-vogns-kavalkade« viser nogle af begivenhederne: Øverst har John Hansen fanget en Grand Danois med påskriften »FRET-SNCF« i Århus.

Den bærer yderligere påskriften »Forbeholdt stykgods indland. Må ikke benyttes til udland«. Vognen er Hbis 225 0 209-2, fotograferet 29. oktober 1992. Næste foto er taget fem dage tidligere i Nyborg af samme fotograf - en »anonym« Hbis'er i »graffiti-design«? Nummer: 225 0 527-2, og der er lidt »skæg og blå briller« over denne vogn. Mens Osvald Helmuhs sporhund hjælper med et glam, kan det afsløres, at påskriften »Forbeholdt DfB, Fa« og underlitra »ø« har en nøje sammenhæng, som må være op til den intelligente læser at gætte. Og red. kan IKKE udlove præmier svarende til indholdet...

De svenske Hbiks-vogne har i skrivende stund endnu ikke afløst alle Hims-vogne, men det hjælper. Her et glimt af 237 8 124-6 i nymalet stand. Endelig (nederst) et kik på tre Uss-vogne, der i samarbejde også kaldes »RoadRailers«. Foto: Oscar Meyer.



Kronløbet er set fra syd mod nord. Jernbaneliniens forløb mod øst (Amager) er i retning Københavns Lufthavn og Malmø - og mod vest (Sjælland) forgrener den sig mod København H (øverste linie) og mod Vigerslev (nederste linie). Tegning: A/S Øresundsforbindelsen.

for 1993 afsat 100 mio. kr. med henblik på at fremme beskæftigelsen. Samlet vil denne etape beløbe sig til ca. 500 mio. kr. Den resterende del af strækningen - Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg - forventes først udbygget med et 2. spor, når den faste Øresundsforbindelse er en realitet. I øvrigt fremhæves det i lovforslaget, at udbygningen først og fremmest tager sigte på godstrafikken. Der ventes ikke nogen væsentlig forøgelse af passagertrafikken.

Nyt sikringsanlæg i Skjern

Nye tider kom til Skjern, da det 60 år gamle sikringsanlæg den 1. december blev afløst af et nyt.

Dermed har et relæanlæg (DSB type 1954) erstattet det elektromekaniske anlæg fra begyndelsen af 1930'erne. Personalebesparelsen på årsplan bliver 1,5 mio. kr. Det tidligere anlæg var et såkaldt 3-post anlæg, hvor stationsbestyreren fra en hytte på perronen skulle foretage frigivning til de to blokposter, én i nordenden og én i sydenden af stationen.

I alt tre personer var involveret i ekspeditionen af togene. Det nye anlæg til knap ni mio. kr. er forberedt til fjernstyring af strækningen, men hvornår den modernisering sker er endnu ikke fastlagt.

Nye køreledningsanlæg

Køreledningsanlæggene på strækningen Københavns Godsbanegård - Vigerslev blev sat under spænding, den 26. oktober 1992

(og ikke den 14. september - som nævnt i »jernbanen«, nr. 5/92 - side 151), den 11. november 1992 fulgte strækningen Ringsted - Korsør (gl. station), og den 15. januar 1993 »spændingsattes« køreledningsanlægget på Helgoland maskindepot.

Øresundsforbindelsen

A/S Øresundsforbindelsen offentliggjorde den 30. november en indstilling vedrørende det samlede anlægs udformning. Grundlaget herfor er dels den siden anlægslovens vedtagelse gennemførte projektering og dels resultatet af den offentlige høring (august-oktober) på grundlag af rapporten »Miljø Øresund 1992«.

Af hensyn til miljøet foreslår A/S Øresundsforbindelsen i indstillingen en række ændringer af trafikanlægget på land. Det sker bl.a. på baggrund af den offentlige høring om anlæggets miljømæssige konsekvenser.

Fem ændringsforslag:

A/S Øresundsforbindelsen foreslår følgende ændringer af anlæggets linieføring og udformning:

Sydhavnsvej: For at sikre de fremtidige

muligheder for udvikling i området overdækkes anlægget. Jernbanen placeres i østsiden af Sydhavnsvej, fordi denne placering kræver færrest mulige ændringer af ledninger. Samtidig mindskes trafikomlægningerne i anlægsperioden.

Godsbanen på Sjælland: Flere boliger i »Haveforeningen Mozart« kan bevares ved at foretage en mindre justering af linieføringen. En formindsket risiko for at forurene grundvandet opnås ved at hæve godsbanen, således at anlægget langs haveforeningerne nu placeres ca. 3 til 4 meter under terræn, og ved Ellebjergvej ca. 6 meter under terræn. Det vil stadig være muligt at foretage den fornødne støjsikring af boligerne i området.

Krydsning af Kalvebodløbet: En kortere dæmning og en længere bro tættere på Sjællandsbroen medfører et mindre indgreb i Fiskerhavnen end oprindeligt planlagt. Med denne løsning opnås samtidig en bedre, æstetisk udformning af jernbaneforbindelsen over Kalvebodløbet, idet kysten på Vestamager bevarer sin nuværende udformning.

Vestamager og Skyttecentret: Ved at placere dæmning og bro tættere på Sjællandsbroen bliver Skyttecentret samtidig reddet, fordi der kun bliver skåret et lille hjørne af skydeba-



Detaljer af Road Railer - se også forr. side. Fotos: Oscar Meyer.



neområdet på Vestamager. Af hensyn til trafik-sikkerheden på den ny motorvej er udformningen af tilslutningsanlægget til Centrumforbindelsen justeret.

Amager: For at sikre grundvandet så effektivt som muligt hæves anlægget. Jernbanen foreslås nu placeres i ca. 4-7 meters dybde gennem Tårnby, mens motorvejen vil ligge ca. en meter højere. Denne ændring vil ikke medføre flere støjramte boliger, idet den nødvendige støjbeskyttelse fortsat vil kunne gennemføres.

Alternative forslag:

Den offentlige høring resulterede i omkring 25.000 indsigelser, hvoraf godt 20.000 var underskrifter til støtte for Tårnby Kommunes forslag om delvis overdækning af trafikanlægget i kommunen. En stor del af de øvrige 5.000 indsigelser støttede Københavns Kommunes forslag om en tunnel under Kalvebodløbet.

Ifølge selskabets foreløbige beregninger vil en tunnel under Kalvebodløbet kunne etableres for ca. 450 mio. kr. Overdækningen i Tårnby vil koste ca. 550 mio. kr. Gennemføres begge forslag vil færdiggørelsen af hele trafik-anlægget forsinkes med ét år. A/S Øresundsforbindelsen har ikke taget stilling til de to kommuners alternativer, fordi de ligger uden for anlægslovens rammer. Det er herefter en politisk beslutning, om selskabet skal arbejde videre med de to forslag.

I indstillingen nævnes dog, at Københavns og Tårnby Kommuner har forslået, at der foretages en revurdering af placeringen af stationen ved Lufthavnen med henblik på at opnå besparelser, der kan financiere kommunernes foregødede miljøkrav (tunnel under Kalvebodløbet - længere overdækning af jernbane og vej i Tårnby). Den foreslåede nye placering af stationen reducerer denne til et trinbræt på gods-omfarts-banen - i en enorm gangafstand fra Lufthavnens terminalbygninger.

Det videre forløb:

A/S Øresundsforbindelsen afventer nu den endelige beslutning om anlæggets udformning. Herefter kan den detaljerede projektering gå i gang, således at de første anlægsarbejder kan begynde i 1993.

Visse foto-steder går »lige i tårnet«. Her et eksempel - taget ved Solbjerg st. - til venstre har Joen Jensen fastholdt et IC-tog på »gale veje« 26. september (men så-dan var Storm P. - sæt 63), til højre hverdag illustreret af John Hansen 17. august.

Ifølge planen skal Øresundsforbindelsens trafik anlæg på land stå klar i 1997. Hvis kommunernes alternativer gennemføres, kan det dog først stå klar i 1998. Forbindelsen mellem den danske og den svenske kyst forventes klar omkring år 2000.

Tog til sygehus

Endnu et sygehus får nu sit »eget« standsningssted for regionaltoget. Det er Vejle Sygehus, som fra sommerkøreplansskiftet 1993 dels skal betjenes af Re-tog mellem Vejle og Herning, dels af tog, som alene kører mellem Fredericia og Vejle, men som i fremtiden fortsætter ud til Vejle Sygehus.

Standsningsstedet placeres tæt ved sygehusets hovedindgang. Der regnes med ca. 42.000 passagerer årlig, hvoraf 10 pct. vil være nye. Der sigtes både på besøgende, patienter og sygehuspersonale.

Det er en halv snes år siden, et lignende standsningssted blev oprettet ved Odense Sygehus på Svendborg-banen og i 1992 fik Re-togene mellem Roskilde og Køge stop i Ølby specielt af hensyn til Roskilde Amts Sygehus i Køge.

Trafik og administration

El-tog til Korsør

Frem til køreplansskiftet i maj 1993 fordobler DSB antallet af elektriske lokomotiver, og det sætter naturligvis sit præg på K93.

Men allerede den 2. februar blev de første el-lokomotiver sat ind mellem Østerport og Korsør i tre persontogspår i den eksisterende køreplan. Derved bliver der i første omgang ingen rejsetidsgevinst. Først fra sommerkø-

replanen udnyttes el-lokomotivernes ekstra trækraft.

DSB har som bekendt haft 10 el-lokomotiver i drift, men vil den 1. juli råde over 22 stk. Det betyder, at der skal køres med el-lokomotiver i nye systemtog mellem Østerport og Roskilde, på Kystbanen og mellem Østerport og Korsør.

I slutningen af 1993 har DSB fået leveret i alt 10 af de nye elektriske regionaltogetssæt, litra ER, fra ABB Traction i Västerås, og de forventes indsat i december mellem Østerport og Korsør. De el-lokomotiver, som derved frigøres, vil blive anvendt til godstog mellem Godsbangården og Korsør samt til yderligere persontog på Kystbanen og København-Korsør.

K93 - sommer

Så er plangrundlaget for K93 på plads. De største ændringer vil ske i regionaltrafikken på Sjælland, hvor køreplanen deles op i behovsbestemte myldridstog mandag-fredag kl. 6-9 og 15-18 og systemtog på alle øvrige tidspunkter. Formålet er bl.a. kortere rejsetider mellem de store sjællandske byer og København.

Ændringerne i Intercity-trafikken er begrænsede. På grund af elektrificering i Sønderjylland og arbejdet med 2. spor mellem Vojens og Tinglev forlænges rejsetiden til/fra Sønderborg og Flensburg med 6-8 minutter. Desuden vil IC-tog, som noget nyt standse i Lunderskov for i højere grad at tjene som regionaltoget og give bedre skiftemuligheder.

DSB vil fra K93 sommer disponere over 85 MF-togsæt (IC3), og dermed vil IC-systemet være fuldt opformet. Behovet for Interregionaltoget reduceres, ligesom antallet af aflastningstog Nyborg-Århus reduceres. IC3 vil - som tidligere omtalt i »jernbanen« - blive sat

ind mellem København og Hamburg. I sommerkøreplanen vil to tog i hver retning blive kørt med IC3 - fra vinterkøreplanen tre togpar.

DSB vil desuden bruge et MF-togsæt til kørsel mellem København og Kalundborg - som forbindelse til CittiShips. (Derimod bortfalder de nuværende bådtoget til Kalundborg). Rejsetiden mellem København og Århus med tog og flyvebåd bliver dermed på tre timer eller en reduktion på et kvarter. Forbindelserne til »Ask« og »Urd« udføres med *Re*-tog, og hvad angår disse tog, bliver der også skåret nogle minutter af. Mellem Holbæk og København drejer det sig om seks minutter.

★

DSB indsatte allerede den 1. december IC3-materiel som *Re*-tog mellem København og Kalundborg. Der er tale om en daglig dobbeltur med fire togsæt, der skal hæve komforten for de mange morgenrejsende fra Nordvestsjælland til København. Toget udgår fra Østerport kl. 04.55 og kører mandag til fredag fra Kalundborg mod København kl. 06.53. Med dette morgenpendlertog er der typisk mere end 400 passagerer.

Lyntog måske - i K93 vinter

De hidtidige planer om at køre lyntog med 180 km/h i løbet af 1993 er forladt blandt andet som følge af forsinkelsen af ATC-installationsarbejderne. I stedet planlægger DSB nu et lyntogssystem baseret på 140 km/h mellem København og Århus. Lyntogene vil tidligst køre fra K93 vinter. Den endelige beslutning om eventuel iværksættelse af planen træffes i foråret 1993.

Lyntogene skal køre mandag til fredag og vil bestå af to IC3-togsæt. Fra København bliver afgang kl. 8.05 og kl. 15.05 *eller* 16.05. Fra Århus skal lyntogene afgå kl. 6.47 og kl. 15.47. Rejsetiden mellem landets to største byer bliver tre timer og 49 minutter - det vil sige 31 minutter hurtigere end *IC*-tog. Lyntogene skal kun standse i Høje Taastrup og Odense.

Det er samtidig passagerdivisionens tanke, at passagerer i lyntogene skal have ekstra service.

Det nye lyntogssystem vil under alle omstændigheder blive introduceret med 140 km/h. Af hensyn til andre tog kan køreplanen for lyntog ikke ændres i K93-perioden, uanset om prøveperioden på ATC kan afsluttes og hastigheden kan øges ud over de 140 km/h. Tidligst fra K94 sommer kan lyntogene køreplanmæssigt udnytte den højere hastighed. De 160/180 km/h vil i stedet blive brugt til at indhente forsinkelser.

DSB og finansloven

Forliget om finansloven for 1993 rummer en række initiativer, som skal skabe beskæftigelse. DSB har »på den konto« fået 500 mio. kr., som er øremærket til tre projekter.

- elektrificeringen af strækningen Odense-Padborg fortsættes,
- første etape af dobbeltsporarbejdet mellem Vojens og Tinglev sættes i gang,
- der anskaffes yderligere »et antal« elektriske

DSB togsæt pr 01.01.1993

Litra	Antal ialt	Bygge-år	Værkstedsområde Øst		Værkstedsområde Vest	
			Antal	Numre	Antal	Numre
MFA	75	1990 1989 1990 1991 1992			75	5001,5002 5003-5010 5011-5031 5032-5053 5054-5075
MFB	75	1990 1989 1990 1991 1992			75	5201,5202 5203-5210 5211-5231 5232-5253 5254-5275
FF	75	1990 1989 1990 1991 1992			75	5401,5402 5403-5410 5411-5431 5432-5453 5454-5475
ML	7	1984	7	4901-4907		
FL	5	1984	5	7901-7905		
MR	97	1978 1979 1983 1984 1985			97	4001-4026,4028-4040 4041-4062 4063,4064 4065-4083,4085-4088 4089-4099
MRD	97	1981 1982 1983 1982 1985			97	4201,4202 4203-4226,4228-4245 4246-4282 4283 4285-4299

MFA/MFB	5001/5201	Prins Buris	MFA/MFB	5043/5243	Ole Bendix
MFA/MFB	5002/5202	Mine Nielsen	MFA/MFB	5044/5244	Peter Lassen
MFA/MFB	5003/5203	H C Andersen	MFA/MFB	5045/5245	Johannes Schou
MFA/MFB	5004/5204	Niels Ebbesen	MFA/MFB	5046/5246	Glob
MFA/MFB	5005/5205	Hans Gram	MFA/MFB	5047/5247	Søren Kanne
MFA/MFB	5006/5206	(ikke navngivet)	MFA/MFB	5048/5248	Dronning Dorothea
MFA/MFB	5007/5207	Jomfru Ane	MFA/MFB	5049/5249	Liden Kirsten
MFA/MFB	5008/5208	Absalon	MFA/MFB	5050/5250	Poul Due Jensen
MFA/MFB	5009/5209	Torsten	MFA/MFB	5051/5251	Niels Kjeldsen
MFA/MFB	5010/5210	Roar	MFA/MFB	5052/5252	Stygge Krumpen
MFA/MFB	5011/5211	Mylius-Erichsen	MFA/MFB	5053/5253	N. Hansen Jacobsen
MFA/MFB	5012/5212	Dronning Dagmar	MFA/MFB	5054/5254	Carl Nielsen
MFA/MFB	5013/5213	Johannes Buchholtz	MFA/MFB	5055/5255	Kirsten Piil
MFA/MFB	5014/5214	Herluf Trolle	MFA/MFB	5056/5256	Jørgen Fibiger
MFA/MFB	5015/5215	Jens Baggesen	MFA/MFB	5057/5257	Peter Freuchen
MFA/MFB	5016/5216	Hellig Anders	MFA/MFB	5058/5258	Flensborg
MFA/MFB	5017/5217	Vitus Bering	MFA/MFB	5059/5259	Ivar Huitfeldt
MFA/MFB	5018/5218	Jacob Gade	MFA/MFB	5060/5260	Thyra Danebod
MFA/MFB	5019/5219	Jeppe Aakjær	MFA/MFB	5061/5261	Steen Steensen Blicher
MFA/MFB	5020/5220	Olaf Rye	MFA/MFB	5062/5262	Matilde Fibiger
MFA/MFB	5021/5221	Hærfulf	MFA/MFB	5063/5263	Storm P.
MFA/MFB	5022/5222	Peter Sabroe	MFA/MFB	5064/5264	C. W. Obel
MFA/MFB	5023/5223	Kaj Lykke	MFA/MFB	5065/5265	Peder Syv
MFA/MFB	5024/5224	Ketil Urne	MFA/MFB	5066/5266	
MFA/MFB	5025/5225	Christian II	MFA/MFB	5067/5267	
MFA/MFB	5026/5226	Sct Catharina	MFA/MFB	5068/5268	
MFA/MFB	5027/5227	Peter Tordenskiold	MFA/MFB	5069/5269	
MFA/MFB	5028/5228	Peder Nielsen	MFA/MFB	5070/5270	
MFA/MFB	5029/5229	Jens Vejmand	MFA/MFB	5071/5271	
MFA/MFB	5030/5230	Kong Frederik IX	MFA/MFB	5072/5272	
MFA/MFB	5031/5231	Erik Klipping	MFA/MFB	5073/5273	
MFA/MFB	5032/5232	Carl af Rise	MFA/MFB	5074/5274	
MFA/MFB	5033/5233	Claus Sørensen	MFA/MFB	5075/5275	
MFA/MFB	5034/5234	Niels Bugge			
MFA/MFB	5035/5235	Harald Blåtand			
MFA/MFB	5036/5236	Top-Karen			
MFA/MFB	5037/5237	Doktor Larsen			
MFA/MFB	5038/5238	Christen Kold			
MFA/MFB	5039/5239	Enrico Dalgas			
MFA/MFB	5040/5240	Lars Kruse			
MFA/MFB	5041/5241	Line Luplau			
MFA/MFB	5042/5242	Peder Nordsten			

Hermed DSBs loko-, togsæt- og personvogns-/m.m. - fortegnelse. Udarbejdet i DSB af vort medlem, Jan Valeur

regionaltogsæt IR4, litra ER.

Finanslovsforliget betyder desuden, at DSB for 1993 får tilført 114 mio. kr. for at videreføre Kalundborg-Århus overfarten. Samtidig forudsætter partierne bag finansloven, at »overfarten effektiviseres kraftigst muligt«.

Forligspartierne er samtidig enige om, at man vil indgå en ny fire-årssafte for DSB. Aftalen skal gælde årene 1993-96. I løbet af 1995 skal hele strækningen fra Odense til Padborg være elektrificeret - og videre til Hamburg på tysk side.

DSB lokomotiver og rangertraktorer pr 01.01.1993

Litra	Antal ialt	Bygge-år	Værkstedssområde Øst		Værkstedssområde Vest	
			Antal	Numre	Antal	Numre
EA	14	1984 1985 1986 1992	14	3001,3002 3003-3007 3008-3010 3011-3014		
ME	37	1981 1983 1985	37	1501-1516 1517-1530 1531-1537		
MX	8	1961	8	1012-1016,1024,1025, 1028		
MY	45	1955 1956 1957 1958 1964 1965	11	 1147,1148 1151-1159	34	1105,1107 1108,1110-1116,1118- 1124 1125-1129,1131,1132, 1134,1135,1137 1138,1142,1143 1145,1146 1149,1150
MZ	61	1967 1968 1969 1970 1972 1973 1974 1977 1978	29	 1432-1442 1443,1445,1446 1447-1456 1457-1461	32	1401 1402-1408 1409,1410 1411-1426 1427,1428 1429-1431 1444
MH	83	1958 1960 1961 1962 1963 1964 1965	38	201 351,352,354 355-359,364-366,368, 372-374,376,378,381, 384-386,389,390 401-408,411,413-416, 419	45	302-305,307,308 309-312,314-316,319- 326,329 333,335-348 367,391 392-396,400
MT	16	1958 1959 1960	16	152 153-158 159-167		
"Køf"	40	1966 1968 1969	18	258,263-269 271-274,276,277,279, 280 287,288	22	251-257,259-262,270 275,278,281-283 284-286,289,290

MH 201, 403 og 404 er hensat for udrangering.

JAN 05.01.1993

EA 3001	H C Ørsted	EA 3012
EA 3002	Niels Bohr	EA 3013
EA 3003	Heinrich Wenck	EA 3014
EA 3004	Ole Rømer	
EA 3005	William Radford	
EA 3006	Valdemar Poulsen	
EA 3007	Kirstine Møyer	
EA 3008	Otto Busse	
EA 3009	Anker Englund	
EA 3010	Søren Hjort	
EA 3011	Thomas B Thrige	

DSB har som bekendt allerede 17 IR4-tog i ordre hos ABB Traction, og det første sæt har været prøvekørt i Sverige. DSB har option på yderligere 12 IR4 togsæt.

Afsporing i Roskilde

Tog 594 (»Natteravnen«) afsporede mandag den 28. december kl. 6.09 på Roskilde station i et sporskifte ved kørsel fra spor 4 (det gennemgående hovedspor) til spor 5 (sidespor), som FC Roskilde havde valgt at tage toget ind i denne morgen, da lokomotivføreren over radioen havde meldt lokomotivet »dårligt træk-kende«.

Afsporingen medførte, at lokomotivet (MZ 1437) kørte ind i betonfundamentet til en portalkonstruktion for de elektriske køreledninger og væltede, med den tragiske følgevirkning, at den 55-årige lokomotivfører dræbtes på stedet. 84 passagerer slap med skrækken, medens tre måtte på skadestuen med lettere skader.

Af togets seks vogne afsporede de tre (BD 82-80 027, Bcm-o 51-40 413 og 414), de øvrige vogne (Bcm 51-40 411, B 20-83 516 og Bcm 51-40 402) forblev på sporet. De er alle indgået i værksted for større og mindre reparationer, BD-vognen udrangeres dog. Loko-

motivet er svært beskadiget (det ene førerhus knust og vognkassen delvist ødelagt), men kan antagelig komme i drift igen - DSB har dermed fire strækingslokomotiver i værksted som følge af stort havari, hvorfor træk-kraftssituationen er mere end anstrengt.

Ulykken viste, hvor følsom el-drift er ved større uheld. Roskilde station blev på det nærmeste lammet, idet den væltede maste-konstruktion - i bogstaveligste forstand havde en dominoeffekt på stationens ledningsanlæg. Re-togene mellem København H. og Ringsted måtte i en længere periode køres med diesel.

Årsagen til ulykken var for høj hastighed. Havarilokken (»den sorte boks«) viste, at hastigheden i ulykkesøjeblikket var 99 km/h - mod de 40 km/h, som I-signalets hastighedsviser angav.

Pris for togrejser uændret

Gennem den sidste halve snes år er der sket en skæv udvikling, når man sammenligner takststigninger i togtrafikken med benzinpriserne udvikling, og det har været til skade for den kollektive trafik. Nu søger DSB i nogen grad at råde bod på dette gennem en beslutning om at holde priserne i passagertrafikken uændrede i 1993. Tidligere har princippet været at lade taksterne følge de årlige løn- og prisstigninger. Også på anden måde skal det være mere attraktivt at rejse med tog, f.eks. ved at gøre det lettere at bruge IC-tog. Der arbejdes med planer om at indføre et IC-tillæg, som giver sikkerhed for, at man kan komme med et IC-tog uden at bestille plads i forvejen, dog bortset fra fredag og søndag eftermiddag, hvor presset i forvejen er stort. Et IC-tillæg, svarende til hvad en pladsbillet koster, vil ikke give fuld sikkerhed for, at der er en siddeplads, men det er meningen at installere et antal klapsæder i MF-togsættene, der kan anvendes af sådanne passagerer, indtil der bliver en almindelig siddeplads ledig.

Nordisk pladsreservering

Efter en længere evalueringssperiode har Statens Järnvägar (SJ) besluttet sig for at basere deres nye pladsreserveringssystem på DSBs system - PLADS 90. SJ installerer systemet på egen computer i Stockholm: DSB har en tilsvarende aftale med NSB, så nu har de tre baner etableret en fælles skandinavisk strategisk platform på pladsreserveringsområdet.

Med salget til SJ er det lykkedes DSB inden for et år at etablere aftaler med ikke kun SJ, men også med ScandLines/SweFerry og DB, som alle bidrager til DSBs udviklings- og/eller driftsomkostninger.

Omfartsbanen

Den fem km lange omfartsbane Snoghøj-Taarlov er klar til brug i april, men i første omgang vil den alene blive trafikeret af godstog. Det drejer sig pr. døgn om ca. 15 tog. Godstogs-køreplanerne vil blive præget af, at der kan spares omkring en halv time, når man kører

uden om Fredericia. Eksempelvis vil det have stor betydning i forhold til kunderne, at man kan afsende et godstog fra Esbjerg en halv time senere end nu og bevare den samme ankomsttid til København.

Når passagertogene ikke kommer i betragtning i første omgang, skyldes det, at der ville opstå store ekstra omkostninger, hvis man skulle undgå forringelser af den nord-sydgående trafik i Jylland. Forudsætningen ville være et ekstra togsystem mellem Kolding og Fredericia af hensyn til passagerer mellem Esbjerg/Sønderjylland og det nordlige Jylland.

Da man i sin tid planlagde omfartsbanen og lagde vægt på 1993 som starttidspunkt, var det ud fra hensynet til, at den kunne tages i brug samtidig med den faste Storebæltsforbindelse, og så er der blot tilbage at konstatere, at i hvert fald arbejdet med omfartsbanen nøje har fulgt tidsplanen.

Forenklet grænsepassage

DSB og Deutsche Bundesbahn har underskrevet en aftale om grænsepassage for godstrafik mellem Danmark og Tyskland. Aftalen sikrer, at ventetiden for jernbanegods reduceres fra to-tre timer til ca. 15 minutter. Senest ved køreplansskiftet den 23. maj 1993 er den fulde effekt af forenklingerne opnået.

Tidsbesparelsen skyldes, at de to baner gensidigt godkender hinandens kontrol af godstog og de medfølgende papirer. Desuden forbindes de to baners EDB-systemer.

Når den faste Storebæltsforbindelse tages i brug i 1996, vil transittog mellem Sverige og Tyskland, oprangeret i København eller Maschen, kun få et ophold i Padborg på 15 minutter til lokomotivskifte. Selv om transitvejen København-Maschen via Padborg er ca. 180 km længere end vejen via Rødby, bliver transittiden fire-fem timer kortere. Effekten af de fire-fem timer er imidlertid større, idet mange tog mellem Sverige og Tyskland vil være fremme et døgn hurtigere.

For trafikken til og fra Jylland/Fyn får den forenklede grænsepassage kun fuld effekt for tog, der ikke skal behandles i Padborg. Det er i dag f.eks. heltog med kunstgødning fra Tyskland og containere fra Tinglev.

I 1991 passerede 100.000 godsvogne den dansk-tyske grænse.

Ny organisation - ny ledelse

DSB opdeltes den 1. januar 1993 i seks virksomheder. De omfatter infrastruktur, passagertrafik, gods, rederi, busser og rejsebureauer. Den nye struktur bygger altså på produkterne. Derved sikres, at DSB til stadighed er kundeorienteret i planlægning og beslutninger.

Virksomhederne er en del af statsvirksomheden DSB, der ledes af generaldirektøren bistået af en central stab. I staben placeres ansvaret på de områder, hvor der føres fælles koncernpolitik. Sikkerhedsområdet udgør en selvstændig enhed under generaldirektøren.

Det nye DSB vil fortsat udgøre et fælles sættelsesområde. Det medfører fleksibilitet og

DSB personvogne pr 01.01.1993

1

Bogstav-litra	Ciffer-litra	Antal vogne	Pladser 1. 2.	Bygge-år	Vognnumre
A (RIC)	18-80	5	48 --	1966	000-004
AB (RIC)	39-80	13	24 30	1969 1970	006-013, 015-017 018, 019
ABns	39-74	29	18 12	1972 1973 1976 1983	500, 502, 509 512, 517, 522, 523, 526, 528, 529 534, 536-538, 544 554-567
ADns	80-74	20	31 --	1972 1973 1976	501, 503-508, 510 513, 514, 516, 518-520, 524, 527 539, 541-543
ADns-e	80-74	15	31 --	1976 1979 1980 1981 1983	530-533, 535, 540 545, 546 547-551 552 553
B	20-83	159	-- 60	1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1981 1982 1983 1986 1967 1968 1969 1964 1967 1969 1972 1982	000-007, 009 023, 035-057 058-072, 074-106, 109, 111-113 115, 119 127, 128, 130-133 136, 138, 140, 142 145, 146 147-154 155-170 171-187, 189 188 507, 508, 514 516-518, 520, 521 522-525 535, 537, 539, 541, 543 300-309 310-316, 318, 319 320 321-339 340
Ba (RIC)	28-70	3	-- 48	1966	005-007
Ba	28-76	7	-- 48	1966	008-014
Ba-x	28-76	10	-- 48	1974	015-024
Bab	29-70	5	-- 54	1969	000-004
Bcm	51-40	12	-- 60	1955	400-411
Bcm (RIC)	51-40	9	-- 60	1957 1958 1953 1954	420, 421, 428 422-425 426 427

mulighed for jobskifte på tværs af organisationen - bl.a. via en central jobbørs.

DSBs hovedopgave er passagertransport på skinner, og det afspejler sig i den nye organisation. Den nye virksomhed: *DSB passager* vil omfatte alle togprodukter - regionalrejser og fjernrejser, S-tog og internationale tog. Passagervirksomheden vil komme til at råde over såvel materiel som stationsbygninger.

DSB gods fortsætter som selvstændig enhed. Sammen med konsulentfirmaet McKinsey er iværksat en analyse af økonomi og udviklingsmuligheder. Målet er at få mere af godstransporten, også den internationale, overført fra vej til bane.

Infrastruktur eller nu banevirksomheden: *DSB bane* får til opgave at vedligeholde og forny skinner, el-ledninger, signaler osv. Fra 1. juni 1993 vil også ansvaret for den daglige trafikstyring blive placeret her.

Drift og infrastruktur bliver altså inden for DSBs organisation adskilt - i overensstemmelse med ideen i EFs jernbanepolitik.

Rederiet, rutebildektionen og rejsebureauerne skal yderligere selvstændiggøres, så disse områder bliver i stand til at tage den øgede konkurrence op. Hvorvidt »DSB rederi«, »DSB bus« og »DSB rejsebureau« skal omdannes til aktieselskaber - sådan som DSBs ledelse har foreslået - er et spørgsmål, der afgøres politisk, d.v.s. af regering og folketing.

★

Den ny struktur betyder, at der 1. januar 1993 er sket ændringer i DSBs ledelse.

Peter Elming bliver direktør for passagervirksomheden og *Erik Elsborg* direktør for banevirksomheden. *Hans Winther* bliver forretningsdirektør, hvortil rederichef *Jesper Hansen*, rutebilschef *Jørgen Hansen* og rejsebureauudirektør *Finn Andersen* refererer. Godschef *Søren Rasmussen* vil referere direkte til generaldirektør *Peter Langager*. *Søren Tengvad* bliver ny stabschef og *Flemming Lund* fortsætter som sikkerhedschef.

De næste skridt tages så i løbet af 1993,

Bogstav-litra	Ciffer-litra	Antal vogne	Pladser 1. 2.	Bygge-år	Vognnumre
Bcm-o	51-40	4	-- 60	1956	412-415
Bk	85-83	28	-- 48	1965 1968	010-022, 024-034 035-038
Bk-x	85-83	5	-- 42	1968	039-043
Bn	20-84	60	-- 80	1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978	703, 710, 714, 720, 721, 722, 727 736, 739, 741 747-764 765-774, 789 793, 795, 801, 804, 807, 811 819-821, 831 849, 852, 857, 861-864 868-871
Bn-o	20-84	67	-- 80	1974 1975 1976 1977	775-788 790-792, 794, 796-800, 802, 803, 805, 806, 808-810, 812-817 818, 822-830, 833 834-840, 842-848, 850, 851, 853, 856, 860, 866
Bn-v	20-84	100	-- 80	1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983	832 854, 859, 865, 867 872-880 881-887 888-913 914-919 920-963 964-966
Bn-x	20-84	2	-- 48	1973	745, 746
BD	82-83	6	-- 36	1968 1969	005 010, 013-015, 018
BD (RIC)	82-80	9	-- 36	1970	020-022, 024-029
BDan	82-76	14	-- 48	1972	600-613
BDdk (RIC)	82-70	2	-- 18	1969	012, 017
BDk (RIC)	82-70	2	-- 18	1969	011, 019
BDn	82-76	4	-- 32	1971	706, 719, 724, 725
S (RIC)	89-70	1		1937	001
WLABm	75-70	2	34 sove	1975	460, 461
WLABmh	71-30	5	33 sove	1958 1959 1960	801 805, 818, 819 807
WLABr	75-72	10	26 sove	1983	021, 064, 067, 069, 076, 077, 081, 094, 095, 098
WRm (RIC)	88-90	3	-- 46	1987	601-603

Samtlige 651 personvogne vedligeholdes af VO P-vogne, vk-Kh.

hvor opgaverne tilpasses den nye organisation. Eksempelvis får de nye DSB-virksomheder til opgave at indrette den mest hensigtsmæssige struktur på det regionale og lokale område. Den nye organisation betyder, at en række centrale funktioner flyttes ud i de seks virksomheder, der får et selvstændigt ansvar for penge og personale. Decentraliseringen føres videre ud i de yderste led - til produktionssenhederne, der skal styrkes yderligere.

Mere herom i kommende numre af »jernbanen«.

Unge ledige istandsætter veteran S-tog

Ni unge ledige i alderen 18-25 år fra Høje Taastrup Kommune startede den 7. december på DSBs S-togsværksted i Taastrup. De deltager i projekt »Renovering af veteran S-tog«, som har til formål at styrke de unges arbejds-

og uddannelses kvalifikationer. De skal have mulighed for personlig udvikling, og de skal drage nytte af samarbejdet med ældre tidligere medarbejdere fra DSB.

De unge skal give en hånd med istandsættelsen af 3 stk. veteran S-togsvogne (MM 7182 - FM 874 - MM 732), som skal være køreklar til 60-års dagen for anskaffelsen af de første S-tog, den 24. juni 1993. Arbejdet består i total renovering af veteran S-togsvognene, som er blandt de først leverede til DSB. Opgaverne er mangeartede: Mekaniske dele skal istandsættes, elektriske installationer efterses og reparerer, træværk skal sættes i stand, og de gamle vogne skal males. For at bare at nævne nogle eksempler. Når det brune tre-vognstog har deltaget i 60-årsjubelæet, er det meningen, at det skal anvendes som kørende museumstog.

Siden 1989 har en veteranklub bestående af ældre - og for fleres vedkommende pensio-

nerede - håndværkere arbejdet på at istandsætte vognene. Nu får klubben altså hjælp af unge ledige.

Høje-Taastrup Kommune og DSB S-togsdivision samarbejder om projekt »Renovering af veteran S-tog«. Det sker efter Lov om kommunal beskæftigelsesindsats under Arbejdsmarkeds- og erhvervssekretariatet. De unge aflønnes af Høje-Taastrup Kommune. En langtidsledig - ligeledes fra Høje Taastrup - tilknyttes projektet som de unges daglige leder og aflønnes af DSB. DSB stiller endvidere en supervisor til rådighed for projektet. Efter de 7 måneder, som projektet skal vare, vil de unge få en vurdering af deres arbejdsindsats. Det sker som hjælp og vejledning til deres videre uddannelse eller til en ansættelse hos en privat arbejdsgiver.

DSB busser

DSB tog pr. 1. januar 1993 afsked med rutebilerne, således at forstå, at ordet »bus« nu er accepteret i DSB-terminologien. Da (den gang) statsbanerne påbegyndte rutebilsdrift i 1932, skete det på samme enkle måde, som private rutebilejere praktiserede. Først i 1954 nødvendiggjorde udviklingen, at »Rutebilvæsenet« oprettedes med en rutebilchef og en samling af de forskellige funktioner »under én hat«. I takt med »organisationstilpasninger« har man været turen rundt via »Rutebilstjenesten« og »Rutebilsdivisionen« til nu »DSB busser«. Rutebilchefen (forkortelse: Ruc) ses ikke at skifte navn til Buschefen (det ville også medføre en uheldig forkortelse).

DSB har i løbet af efteråret 1992 indsat lavgulvsbusser i fire af de syv byer, hvor »DSB busser« har bybusstrafikken i entreprise: Holbæk (tre busser), Næstved (to), Horsens (fire) og Rønne (to) - Vejle, Kolding og Sønderborg må således vente til senere.

Busserne har en meget lav ind- og udstigning, så passagererne kan gå direkte ind i bussen. Der er ingen trin. Gulvet er kun 34 cm over vejen, og busserne kan endda »knæle«, så gulvniveauet kommer helt »ned på jorden«. Størsteparten af stolene er op hængt i loftet. Det giver bedre adgangsforhold. I busserne er der god plads til barnevogne, og kørestole kan også nemt tages med ved hjælp af en indbygget rampe.

DSB har i øvrigt valgt tre forskellige fabrikater/typer, bl.a. for at finde ud af, hvilket indretningsskoncept der er det bedste. Ved udvælgelsen blandt de mange typer på markedet er der lagt vægt på kvalitet og pris. De 11 busser er alle udstyret med fabrikernes mest miljøvenlige motorer og har katalysator for yderligere at medvirke til et bedre bymiljø.

DAB citybus (bus nr. 327-332): De seks busser til Næstved og Horsens er de første busser af en dansk udviklet og dansk bygget bus, DABs nye citybus. Busserne har plads til 31 siddende og 40 stående passagerer og er udført med nyeste design.

Scania/Lahti (bus nr. 333-335): De tre busser til Holbæk er bygget på det nyeste Scania chassis (undervogn). De er forsynet med en miljømotor, der vil kunne godkendes efter de EF-krav, der indføres i 1996. Busserne har



plads til 35 siddende og ca. 35 stående passagerer.

Busserne er bygget i Finland hos Lahden Autokori (Lahti). Indretningen af disse busser er i et meget fint lavguldskoncept. I modsætning til de danske busser, er der dog valgt en anden opbygning, så de passagerer, der vælger at sidde bagest i bussen, får et udsyn som i en »normal« bybus.

Rønne lavguldskbusser (bus nr. 336 og 337): I Rønne udskiftedes de hidtidige bybusser med to lidt kortere lavguldskbusser, som også er bygget hos DAB i Silkeborg. Konceptet til disse to busser er kendt, idet der er tale om samme indretning som i de servicebusser, der efterhånden er i drift i mange byer i Danmark.

★

Internationalt busområde under »DSB busser« ændrede køreplanen for Prag-ruterne den 1. november 1992. Pan Bus A/S, der hidtil har trafikeret linie 992 Aalborg-Prag, er udtrådt af kørselssamarbejdet, og det tjekkiske selskab CSAD har overtaget denne linie, der trafikeres med to ugentlige dobbeltture. DSB/Internationalt område udfører herefter alene kørslen på linie 991 København-Prag. Linierne markedsføres nu under navnet »EuroExpress«.

Kørselsomfanget af linie 994 Kastrup-Kristianstad (»C4 Linien«) og 998 Kastrup-Halmstad (»Kystlinien«) har måttet reduceres kraftigt med virkning fr.o.m. 11. januar på grund af for ringe kapacitetsudnyttelse i lavsæsonen. DSB/Internationalt område »holder dog stort set skansen« gennem øget andel af kørslen (50% mod tidligere ca. 40%). DSB har tre busser i omløb (og kører nu også til Kristianstad - kørslen til Åhus er bortfaldet), medens Swebus/Kristianstad og Swebus/Helsingborg hver indsætter to busser i omløbebe; Swebus/Halmstad deltager ikke længere i denne trafik.

Internationalt busområde har udskiftet sin oprindelige langtursbus Setra 216 HDS (bus nr. 111) med to Scania 113 med Lahti-karosseri, en brugt (nr. 300) og en fabriksny (nr. 301). Busområdet har endvidere ansvaret for driften af en Scania 113, ligeledes med Lahti-karosseri (nr. 340), indkøbt af A/S Dampskibsselskabet Øresund til brug på linie 106: Havnegade (»Flyvebådene«) - Lufthavnen i Kastrup.

★

DSB busser rådede pr. 31. december 1992 over 603 busser. I 1992 er anskaffet 57 busser - og der er samtidig afmeldt 46.

Af de 57 leverede busser er 16 komfortbusser (bl.a. til E-busruter), 6 komfort-ledbusser,

19 landevejsbusser, 11 lavguldsk-bybusser, 2 servicebusser (ældre kørsel o.lign.) og 3 busser til international trafik.

Chassis-fabrikaterne fordeler sig på 41 stk. Volvo, 10 stk. DAB og 6 stk. Scania; karrosserierne leveredes af Aabenraa Karrosserifabrik (32), DAB-Silkeborg (19) og finske Lahti (6).

HT afprøver duobusser

I perioden juni 1993 til maj 1994 afprøver HT to såkaldte duobusser på strækningen Hovedbanegården - Rådhuspladsen - Hans Knudsens Plads. Duobussen kan både køre på el og på diesel (tysk: Diesel- und Oberleitungsbuss), og det, at den kan køre på el, gør den miljøvenlig over for det forureningsbelastede indre København.

Duobussen er en 18 m lang ledbus. Den har dels en dieselmotor, der kører på såkaldt ultralet dieselolie, og en elmotor, som henter strømmen ned fra køreledninger.

Duobussen har en række fordele for passagererne ud over de miljømæssige. Når bussen kører på el, har den en jævn acceleration, fordi der ikke er gearskift. Samtidig er accelerationen hurtigere, så køretiden kan nedsættes. Elmotoren kører næsten uden støj.

Men der er også ulemper. Der skal nemlig hænges køreledninger op på den elektrificerede strækning. Og det kræver omfattende installationer, som vil sætte sit præg på bybilledet. Bl.a. skal der sættes ca. 150 nye master op på strækningen.

Forøget koster 45 mio. kr. Pengene kommer fra HT, Trafikministeriet, Københavns Kommune, NESA og EF. Endvidere bidrager Mercedes Benz, som skal levere busserne og AEG, som leverer det elektriske trækssystem og dele til det elektriske forsyningssystem.

HT vil af forsøget få et grundigt indblik i teknologien. En nyttig viden, når planerne om blandet sporvogns- og duobusdrift i tunnel under Københavns city eventuelt realiseres.

★

Over 400.000 mennesker køber dagligt én mio. rejser hos HT: Hovedstadsområdets Trafikskelskab. De benytter et enestående kollektiv trafik-system, hvor man bruger samme billet/kort til bus og tog.

HT opererer i »Danmarks travle hjørne«, hvor hver tredje dansker bor. HT har ansvaret for - i samarbejde med DSB - at den kollektive trafik i hovedstadsområdet fungerer - at køreplanerne for de 250 buslinier, de 12 S-togslinier og fem privatbaner hænger sammen.

I 1991 fik HT igen flere passagerer i busserne og solgte for 100 mio. kr. flere billetter end budgetteret. De fem kommunale enheder

Fra præsentationen af DSBs tre nye Scania/Lahti miljølavguldskbusser til bybustrafikken i Holbæk, gusserne er orange/hvide, som fastsat af »Vestsjællands Trafikskelskab« som standard for lavguldsk- og servicebusser. Foto: Scania Danmark A/S.

(Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner) ydede et tilskud på 882 mio. kr. til selskabet, svarende til knap halvdelen af HTs indtægter, som i 1991 var 1.869 mio. kr.

HTs forbedrede økonomi giver nu plads til nødvendige investeringer i busparken. I perioden 1992-1995 vil HTs »Busdivisionen« disponere over i alt 320 mio. kr. til både at renovere gamle busser (230 stk.) samt købe helt nye (foreløbig leveret og bestilt i 1992/93: 41 stk.) Samtidig har HTs privat entreprenør (pt. 11 selskaber) investeret i nye busser til en værdi af mere end 100 mio. kr.

Den 1. oktober 1990 blev den daglige drift skilt ud i en særlig busdivision, og selv om der juridisk fortsat er tale om én virksomhed, arbejder man i praksis efter hver sin logik. Resten af virksomheden, A-divisionen - har udviklet sig til et markedsorienteret trafikskelskab, der køber kollektiv trafik til kunderne, har ansvaret for økonomi, planlægning, udvikling og kommunikation, ganske som de amtskommunale trafikskelskaber i øvrigt.

HT-loven af 1989 pålægger selskabet at privatisere mindst 45% af busdriften senest den 1. april 1994. Siden 1. april 1990 har private selskabers andel udgjort 20% - og siden 1. april 1992 er tallet 30%. HTs egen »Busdivisionen« kører helt på samme vilkår og helt til samme priser som de private entreprenører, men indtil loven bliver ændret, må Busdivisionen ikke (- og ikke ganske retfærdigt) byde på kørslen.

Den nye administrerende direktør for HT hedder Johannes Sloth. Han er 50 år og kommer fra Vejdirektoratet, hvor han har været vicedirektør siden 1988. Han tiltrådte sin nye stilling den 2. januar 1993.

I »jernbanen« vil vi skænke HT fornyet opmærksomhed, ikke mindst da selskabet antagelig i 90-erne bliver et »skinnetrifikskelskab« ved etablering af den såkaldte »CityLinien«, det ambitiøse projekt, hvor sporvogne/duobusser i tunnel under Københavns city skal forbinde Vanløse/Frederiksberg med Amager (Lufthavnen/Ørestaden).

»DSB« redigeres af

Erik B. Jonsen og Jens Ole Christensen

DJKs rejserabat med DSB - vær med

Få yderligere oplysning om, hvordan du bliver medlem af rabatordningen ved sekretariatet - se adressen på s. 31.

Privatbanerne



Hillerød-Hundested-Frederiksværk Jernbane (HFHJ)

Natten mellem den 12. og 13. november 1991 blev det vestlige skifte lagt på plads ved det nye overhalingsspor ved Skævinge station. Det færdige spor er hele 600 meter langt, og er primært lavet for at få en mere flydende trafik, når dagens normalt lange godstog kører fra Frederiksværk mod Godsbanegården. Krydsningssporet er taget i drift tidligt i år.

I Hundested har HFHJ i løbet af efteråret opført et nyt malerværksted i den gamle lokomotivremise. Værkstedet er forsynet med udsugning i både gulv og loft med en kapacitet på 70.000 m³ luft i timen. Første opgave til det nye malerværksted er HFHJ MX 16 (ex DSB MX 1045), som blot mangler den sidste gang lak, efter grundig reparation og pladearbejde sidste sommer.

Frederiksværkbanen holder fortsat sine seks indkøbte DSB-personvogne vedlige, således at de i en evt. snedig vinter kan indgå i lokomotivtrukne persontog.



HFHJ Mx 16 ex Mx 1045, Hundested 10. okt. 1992. Foto: Thomas Nørgaard Olesen.

Gribskovbanen (GDS)

Fredag den 27. november indviedes den nye stationsbygning i Helsingør. Den nye station, der er opført i røde mursten, ligger umiddelbart op til sporet og indeholder udover normale stationsfaciliteter også velfærdslokaler for HT's chauffører.

Helsingør gamle station blev straks efter nedrevet, og det eneste, der skønnedes bevarelsesværdigt vareekspeditionslokalets væg, som nu hænger i den nye station.

Odsherreds Jernbane

Fra DSB har OHJ i oktober 1992 købt personvognene Bf 27-65 321-7, 323-3 og 326-6. Vognene vil blive ommaledede i OHJ-HTJ design, forsynet med egenvarme (oliefyrt) og indsat i driften som OHJ 285-287. Bf 321 er allerede inden nytår ombygget og ommalet, og vognen er litereret OHJ Bf 285.

Stoppemaskinen OHJ 67 er i januar indtaget på værkstedet til revision og opmaling i forbindelse med klargøringen af banens sporvedligeholdelsesmaskiner, inden dette års spormoderniseringer på henholdsvis Odsherreds Jernbane og Lyngby-Nærum Jernbane starter.

Privatbanenyt redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Afsnittene om de nordsjællandske baner er skrevet af Jan Forslund.

Veteranbanerne

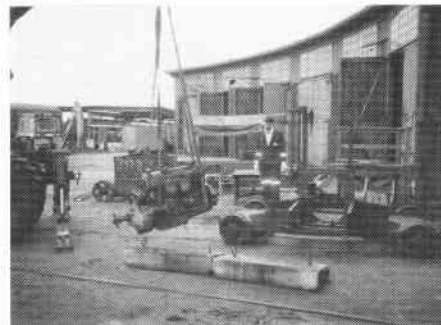
Generalforsamling i Nordjydsk Afdeling 25. november 1992

Mogens, der med vanlig klædelig ydmyghed takkede for valget til den dirigentpost, han som sædvanligt blev valgt til, indledte med at konstatere generalforsamlingen ulovligt indkaldt, idet indkaldelsen ved en fejl ikke blev bragt i Jernbanen. Og så var det endda heller ikke denne gang lokalafdelingens skyld!! Da ingen havde indvendinger mod at fortsætte mødet, der iøvrigt blev varslet skriftligt til medlemmerne takket være formand Hans, fortsatte mødet for de 20 fremmødte. Først med at iagttage et øjebliks tavshed grundet Orla Nielsens død. Det er svært at forestille sig at vi fremover ikke mere skal høre Orlas kommentarer til stort og småt i remisen. Orla levede sit liv i røg og damp, cerutrygende forhenværende damplokomotivfører ved Aalborg Privatbaner og DSB som han var. Han var et levende eksempel på, at der kan være et rigt liv før døden. Og er der overhovedet noget om snakken om et liv efter døden, da er det givet, at Orla er lokomotivfører ved De Himmelske Græsganges veteranbaner.

Hans Meyer aflagde formandsberetning:

Der er blevet kørt meget i år. Foruden plantogene i sommerperioden prøvede vi også, som noget nyt, kørsel i efterårsferien. Desværre planlagde vi tiderne - og skrev dem i programmerne - før det gik op for os, at undervisningsministeriet dækkede over, at de havde angivet ferien en uge forskudt fra det gennem mange år vanlige, ved at flytte ferien permanent fremover! Men nogle passagerer kom der da. I dagene omkring pinseferien var vi inviteret til at køre på Hirtshalsbanen, hvilket blev en meget succesfuld og lærerig begivenhed, trods det grundet tørken nedlagte dampforbud. Men da både passagerer og M6 klarede det i godt humør, var successen hjemme. Siden har vi hver måned været lods og togfører for et veteranog fra Norge samt en enkelt gang for et lignende fra Sverige. Ved en IC3-dåb i Aalborg i efteråret kørte vi med den nydøbte på Grønlandshavnen, således at passagererne kørte den ene vej med IC-3 og den anden med os. Og endelig havde vi en meget fin tur med et selskab fra Aalborg til Skørping i aften- og natetimerne i slutningen af august.

På materielsiden har 34 fået ny overheder og er nu efter sæsonen taget ud af drift til eftersyn. Kedlen er udstyret, de gamle rør næsten ude og nye skaffet til veje. Kioskvognen er kørt til Hjørring på en blokvogn, og vil nu blive sat i stand der af unge håndværkere fra Teknisk Skole. Nogle vognfjedre på et par af vognene er skiftet og endelig er »klædeskabet« blevet totalt renoveret. Dette meget flotte arbejde, under hvilket der iøvrigt blev fundet yderligere eet gear, mangler nu kun kronen på værket: Maling. På bygningssiden er halbyggeriet ved at være afsluttet. Der mangler væsentligst porte og døre - og stillingtagen til, om der skal være ænder eller kinesiske kærper i de søer, efterårets mange regnskyl har skabt om hallen. Idyllisk bliver det i hvert fald!



Et klædeskab - uden døre, vægge og gulv - mister sin motor, Aalborg, 11. jan. 92. Foto: Martin Jakobsen.

På medlemssiden har en flot bestået togførerprøven til veteranog på DSB-strækninger og en enkelt må nu selvstændigt rykke i stængerne på M6 (foruden Mikael Martens - forstås!). Vi deltog med succes i udstillingen i Aalborgshallen i foråret og igen i Stadionhallen i efteråret sammen med bl.a. modelbanerne. Endvidere skal noteres, at der er kommet god styring af vore medlemsaftener 3-4 gange på en sæson.

Fremover forestår der en del besværlig planlægning af de mange plantog, der skal afvikles den kommende sæson, men det er kun glædeligt med et sådant arbejde. Foruden sommerens plantog skal der atter køres i efterårsferien samt en uge i august på Hirtshalsbanen. Samtidig skal vognhallen færdiggøres. Det har taget tid at opføre den. Til gengæld er den betalt! Og trods den megen ekstra plads vi hermed får, blev der fremsat det fromme ønske, at den fortsatte oprydning i rundremisen ville fortsætte, så vi også fremover nemt og bekvemt kan komme til de enkelte effekter, der for nogles vedkommende har været godt skjult.

Efter formandsberetningen, der blev hilst med spredte tilfredse grynt, gik man over til aflæggelse af regnskabet:

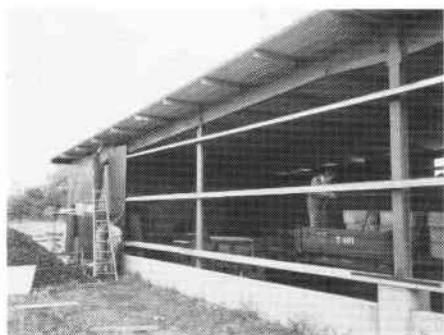
En ovenud tilfreds regnskabsfører Preben orienterede om tallene, der for en ikke regnskabskyndig referent ligner volapyk! Men denne forstod dog af den smilende hr. Preben og de glade medlemmer, at alt står særdeles godt til: Plantogene med de ca. 1700 rejsende gav et bragende overskud, og udgifterne - der grundet den stærkt øgede aktivitet var steget - var holdt godt nede. Så slutresultatet med et stort 5-cifret overskud var til alles glæde. Som dirigenten (og her nævnes ingen navne) udtrykte det: Med alle de nordmænd og svenske fisende ud og ind mellem I- og dværgsignaler, er det ikke så underligt med de mange penge i kassen!

Efter så megen begejstring havde ingen lyst til at ødelægge den gode stemning, så der var genvalg over hele linien:

Erik og Ove til bestyrelsen, Frank og Mogens som suppleanter til samme, Hans som repræsentant til hovedbestyrelsen og Ove som suppleant til samme.

Da der ikke var indkommet forslag til behandling (-og tak for det. Referatet er stort nok endda! ref. anm.) gik man over til eventuelt:

Ove gennemgik planerne, som vi kender dem til nu, for kørslen i Hjørring til næste au-



Vognhals-arbejde i Aalborg. Foto 19. sep. 92: Martin Jakobsen.

gust, og muligvis samme sted i juni i f.m. dronningebesøget - alt grundet Hjørings by-jubilæum.

Over kom også ind på de mange forespørgsler om økonomisk støtte til Nordjysk afdeling. Dette gav anledning til en frugtbar og livlig diskussion (de kan godt, de seje nordjyder!) der mandede ud i et forslag om at oprette en kreds af bidragsydere der årligt betaler minimum 90 kr. så længe lyst haves. Og som til gengæld ville få adgang til klubaftener samt en køretur for dem specielt - foruden glæden ved at have støttet en god lokal sag.

Ligeledes var det Ove der omtalte muligheden for at få unge Aalborgensiske håndværkere uden praktikpladser (de såkaldte PKU'ere) til at renovere vore efterhånden noget miserable porte.

Martin fandt dog at det var væsentligere med tætning af taget snarest for at undgå skader på det i remisen henstillede materiel og værktøj. Et forslag der fik fuld opbakning - af de iøvrigt ganske ædruelige mødedeltagere.

Hans omtalte sidst ganske kort et ønske om mere information fra hovedbestyrelsen. Dette vil blive givet løbende når nyt foreligger.

Herpå sluttede generalforsamlingen i god ro og orden.

- Og så var tiden inde til at se sig selv og - hyppigere! - sidemanden under arbejdet ved Limfjordsbanen året igennem, set gennem søgeren på Martins videokamera. Han bliver faktisk bedre og bedre til det der.

At se »34« for fuld damp og med lyd på er en berusende oplevelse.

- Og ganske alkoholfri, her før de 50 km's hjemkørsel efter en hyggelig aften iblandt vennerne i klubben.

Søren Gissel



Boganmeldelser

Jernbaneårbogen På sporet af 1992 red.: Henrik Bache Forlaget banebøger

Så kom På sporet af 1992 og På sporet af 1992, begge med sædvanlig timing til, at de kvikkeste kunne nå at placere bogen eller bøgerne blandt pakkerne under juletræerne.

Når de to bøger sigte er det samme, og

begivenhederne, der beskrives, også dermed bliver (næsten) de samme, kan det være svært at skelne mellem På sporet af 1992 og På sporet af 1992. I denne anmeldelse skal jeg dog prøve at koncentrere mig om sidstnævnte.

En lille forskel mellem Holsund-bogen og banebøgers her anmeldte er åbenbart ikke så lille endda. Mens Holsund lader sin bog ha' undertitlen »årbog om danske jernbaner«, har banebøger slet og ret tillægstitlen »Jernbaneårbogen«. Uden at nævne nationalitet.

Og man bliver da også helt i tvivl om, hvorvidt det er en bog, omhandlende danske forhold, når man ser omslaget.

Gamle Kong Frederik IX ville helt sikkert ha' frydet sig over at se forsidebilledet med sin kongevogn forspændt det svenske lokomotiv S2 (eller Sb) 1307 i anledning af sin datters sølvbryllup.

Og i og for sig er der heller ikke noget galt i, at både den svenske færge »Aurora af Helsingborg« og Scandia's eksport-produkter til henholdsvis Israel og Blekinge län afbildes i en dansk årbog.

Blot virker det en anelse »skævt« at vælge hele fire af fem omslags-billeder blandt fotos, der har overvægt af det udenlandske islæt. Kun den grønne MH 314 på bagsiden er »rent dansk«. Og ingen af billederne illustrerer hverdagen på de danske skinner - egentlig ganske godt klaret, når man har valgt at bruge hele fem fotos på omslaget.

Nå, måske fortjener den danske jernbane-hverdag egentlig at afbildes i sort-hvid, og det sørger mange udmærkede illustrationer på bogens 48 sider for. Billederne går skarpt og klart igennem. Desværre er den gode idé fra tidligere år med skalategning af nyanskaffet materiel ikke fulgt til dørs: En fra Tyskland indkøbt og ombygget vognserie (på 20 ex.) af litra Uds er med, men hvor er MJ-prototypen, og hvor er de mange brugte svenske godsvogne, der vel IKKE er helt identiske med tilsvarende danske?

En strammere systematik er stadig et stort savn i »På sporet«-årbøgerne: En billedårbog stiller meget store krav til tekstredigering og opbygning, for at den senere også kan bruges som opslagsbog, og for at teksterne ikke bliver for sludrevorne.

Hvordan en mangelfuld gengivet statistik kan gøre sandhed meget misvisende, ses blandt andet i omtalen af SBs godstrafik, hvor man omtaler at trafikken er steget med 243 procent fra '90 til '91. Korrekt nok, men misvisende: 1990 var med 2.005 tons gods banens ringeste gods-år nogensinde, mens 1991 med 6.877 tons var det tredje-ringeste! Her savner man kraftigt DEN RELEVANTE oplysning, som handler om, at SB faktisk har fået en (een) ny, stor gods-kunde (der betød, at godstrafikken atter steg fra det stadig forsvindende 1991-niveau til et til gengæld meget respektabelt 1992-tal på ca. 28.000 tons).

Et enkelt savn i banebøgers 1992-årbog bør også nævnes: Det var i 1992 muligt at få fotos af de elektriske IR/4-sæt, og den mulighed burde være benyttet - og så kunne vel nok ét enkelt af de 26 fotos, der har MX-/MY/MZ-motiver, ha' været udeladt i stedet.

Dette skal dog ikke ændre på, at Henrik Bache og banebøger er kommet stort set hele vejen rundt, og jeg har kun ét råd til de vanke-modige, der ikke vil ofre TO årbøger om året: Ta' begge bøgerne i hånden samtidig, kig godt i dem og vælg den, hvor du synes, du får mest for pengene. Valget vil afgænge af hver enkelts personlige indstilling...

Data for banebøger-PS 92: 48 sider med ca. 110 sort/hvid-illustrat. plus omslag med fem farvefotos. Pris 124 kr. Anders Riis.

På sporet af 1992 Af Mogens Duus og Jan Forslund Forlaget Holsund 56 sider, pris 110,- kr.

Så foreligger 6. udgave af På Sporet af 19--, min sandten omfattende 1992 - der tabes ikke årgange hen ad vejen - og tilmed i en mere aktuel og interessant udgave.

I det indledende afsnit på 7 sider bringes en beretning om danske jernbaners vilkår og udvikling i det forløbne år, denne opsummering giver i sandhed stof til eftertanke, det må ikke altid være lige let at være professionel jernbanemand.

Dernæst kommer afsnit med illustrationer, hvor forfatterne har kunnet vælge fra materiale, indsendt af mere end 70 jernbaneinteresserede fotografer. Der er foretaget et repræsentativt valg af billeder, der bringes i flere kategorier. Heraf indledes 4 afsnit med korte interviews med relevante fagfolk. Jeg fandt samtalerne med DSB's sikkerhedschef Flemming Lund (om ATC-styring) og DSB's museumschef Poul Thstrup meget informative og interessante. Efter læsning af interview med direktør Kurt Sandberg fra Privatbanernes Fællesrepræsentation kan man kun have beundring for den indsats, som disse baner præsterer for at overleve.

Der er bragt dejlige billeder, langt de fleste er vel-reproducerede, tekster relevante og af passende længde. Der er noget for enhver smag, veteranbaner, »jernbane-træf«, nyt materiel, jernbaneuheld (heldigvis slap vi for de alvorlige i 1992), Storebæltsforbindelsen og meget andet. Man frydes over flere farvereproduktioner, f.eks. bogens første billede med et MR-sæt på sidste strækning med vingesignaler, et lige så nostalgisk foto af en nyrenoveret MH i varm original grøn farve - modsat de rustkasser, der ruller rundt i dag. På side 22 bringes et helt fantastisk billede af 2 IC3 tog-sæt på vej over Fehmernsundbroen - desværre ikke i farver. Og så et tankevækkende billede af DSB's sidste stationsforstander, der nu er gået på pension - en epoke er forbi.

Den foreliggende 6. udgave er nok den bedste i serien, den udvidede tekst er tilsyneladende ikke bragt på bekostning af illustrationerne, det er helt igennem en nyttig og nydelig publikation til en rimelig penge, der kan anbefales på det varmeste.

Fås i DJK's Salgsafdeling. Jørgen Holm

(Flere boganmeldelser s. 16!)



jernbanen
Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

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

Medarbejdere

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

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

Bladekspedition

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

Annonceekspedition

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

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være 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 16

ISSN 0107-3702

Det sker i DJK:

Tid	Sted og sag	Se side
30/3	Vogn-ex. aften	
21/1	Møde i København	31
22/4	Møde i midtjysk afd., Herning	32
23/4	Møde i midtjysk afd., Århus	32

Møde i København

Onsdag den 21. april 1993 kl. 19.30:

»Moderne jernbaneudstyr og fremtidsvisioner for banerne«. Civilingeniør Willy Kølbach giver sit bud på disse emner.



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 1993 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 245,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1993) kr. 160,00
Husstandsmedlemmer kr. 160,00
Firmakontingent
(inkl. 6 annoncer à 1/8 side) kr. 2000,00

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

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- ★ **Formand:** Bent Jacobsen,
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07.
- **Næstformand:** Hans Meyer, Limfjordsbanen,
Blisshønevej 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.
- Anders Bruun, Museumsbanen,
Lykkeholms Allé 3 C, st.,
1902 Frederiksberg C. Tlf. 31 20 40 42.
- ★ Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- ★ Jan Eriksen, Rosenvænget 8,
8722 Hedensted. Tlf. 75 89 03 26.
- 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 Makhholm (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, Blisshønevej 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,
arbejdshold.**

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.
Driftsbestyrer: Tonny Ring Nielsen,
Pilevej 4, 8850 Bjerringbro. Tlf. 86 68 08 58.
Arbejdshold i Mariager, Århus, Viborg og
Frederikshavn.

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.

Læserne skriver

Hvorfor nyt?

Hej Mogens!

Du spørger i dit debatoplæg, hvorfor folk hellere vil oprette en ny veteranbane end at gå ind i en etableret klub. Det vil jeg her prøve på at give et bud på.

En af årsagerne tror jeg er den samme, som den der stadig får folk til at tage til Nordpolen, selv om der har været mennesker der før. De ønsker at udrette (opbygge) noget helt selv eller sammen med få udvalgte. Det er for så vidt den samme pionerånd som I selv havde da I startede f.eks. DJK/MHVJ.

En anden ting er, at der i en stor klub er nogle etablerede rammer, som man må arbejde inden for. Ved at oprette noget nyt, er man mere selv med til at sætte disse rammer, hvorimod det er sværere at ændre allerede eksisterende. Sådanne rammer er i mange tilfælde også med til mindske pionerånden. Man glemmer dog tit i den forbindelse, at disse rammer er nødvendige og lavet på baggrund af gode og dårlige erfaringer. Uden at ville gå ind i en debat »for eller imod en veteranbane på Fyn«, synes jeg, at man ser en tydelig forskel i den måde SFvJ og DJK arbejder på. DJK ville have gået mere »professionelt« og kedeligt til værks, hvorimod SFvJ mere går ud fra, at man har ørerne for at få dem i (damp)maskinen. Det sidste har i dette tilfælde som bekendt også givet resultat.

Du skriver i dit indlæg at du ikke mener, at afstand i dag har nogen betydning, og henviser til at I har medlemmer både i Esbjerg og Frederikshavn. Heri er jeg ikke enig. Når man har kørt 50-100 km til hverdag for at komme på arbejde, vil man efter min mening helst være fri for det i sin fritid. Jeg mener, det er vigtigt, at lokalafdelinger er så tæt på folk som muligt. Jeg tror, en af årsagerne til, at det f.eks. går så dårligt for fynsafdelingen er den, at der trods alt er langt fra Middelfart til Odense på en hverdagsaften.

Jeg tror også en af grundene til, at folk hellere vil oprette en ny veteranbane end arbejde i en allerede etableret, er den, at der trods alt i de fleste af os er en lille smule lokalpatriotisme. Man synes selvfølgelig, at det stykke bane, man har fundet, er det smukkeste og bedste i Danmark.

Jeg er selv et nyt medlem i DJK. En af de ting, der for mit vedkommende gør, at jeg ikke er mere aktiv, er den før omtalte afstand, samt det, at jeg selv har et turistrelateret arbejde,

hvor vi arbejder »røven ud af bukserne« om sommeren.

Min første kontakt til foreningen var faktisk Preben Clausen og dig. Jeg var dengang ikke medlem, men blev alligevel godt »modtaget« og fik et udmærket og godt svar på mine spørgsmål. Det var faktisk medvirkende årsag til min indmeldelse. Det, jeg savner efter min indmeldelse, er faktisk en brochure eller andet materiale der fortæller »hvad kan jeg blive og gøre inden for DJK«. Den skulle bl.a. give svar på en del af de tusinde spørgsmål, man altid har. Nogle af spørgsmålene er f.eks. hvordan bliver man togfører, lokofører o.lign.? Hvis man er tre-fire stykker og man kan finde et egnet sporstykke i nærheden af en selv, kan man så få noget materiel herhen, som man kan restaurere på? Hvilket materiel har I og hvad tilstand er det i? Hvor ligger jeres reparationsværksteder?

Venlig hilsen Preben Lindvig Hansen

Møder i Midtjysk Afdeling

Torsdag den 22. april 1993 i Herning.

Fredag den 23. april 1993 i Århus.

Mødet i Århus holdes i DJFs mødelokale i »pille 3« på Århus H (adgang fra nærbanens perron), og mødet i Herning afholdes i DSBs mødelokaler på stationen. Alle møder starter kl. 19.30.

Bemærk: Afdelingen holder nu atter møder i Herning - tidligere var der her en omfattende mødeaktivitet i Midtjysk Afdelings regi, men denne har de senere år ligget stille. Nu forsøger vi igen at arrangere møder, og vi håber på stort fremmøde fra medlemmerne i området og andre interesserede; det første møde i efteråret var nok for »diskret« annonceret og tiltrak derfor ikke mange.

Bestyrelsen

Sporhunden

Vores svellesnuser er denne gang i rigtigt drillehumør - så derfor er der to muligheder for at ramme plet.

Øverst et øjensynligt arkitektonisk kaos - ja det faktisk alle stationens bygninger vi ser, blot fra gadesiden.

Billedet er fra den 22. november 1992, og kan ikke længere tages. På nederste billede er køteren i endnu mere landlig idyl på et flot vedligeholdt station, også set fra gadesiden. Trods sin skønhed har stationen stået uivksom i over 40 år, men det arkitektoniske særpræg, som endnu idag kan ses på nogle af banens stationer, er stadig bevaret. Foto den 6. december 1992 (begge fotos Jan Forslund).

Det kunne være flot om enkelte af vore læsere er så skrappe at gætte begge stationers navne, faktisk er der en lille forbindelse imellem dem. Et rigtigt navn er dog nok til at deltage i lodtrækningen om jernbanebøger blandt alle rigtige besvarelser, der er modtaget på Holte-redaktionens adresse inden 1. april 1993.



Vinder af Ordhunden i Nr. 6 blev Rasmus Valbjørn Nielsen - en præmie er afsendt. Kun 24 gættede »Julehjemrejssetrafikafviklingen«.

Red.