



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

6

DECEMBER 1993





DJK på udflugt - udflugtsafdelingen har nu for anden gang arrangeret GM-tur, denne gang med MX i Jylland/Fyn. Og som disse tre fotos fra denne tur viser, var det en stilig 70'er-oplevelse, beskiltet »Englænderen«... Øverst togkrydsning i Borris, derunder rejse-oplevelsen i en nøddeskal - dog var unge passagerer vel relativt sjældne i 1. klasse - og nederst fra Nyborg, hvor MX 1025 rangerer ved færgen, mens togstammen står oprangeret til venstre. Udflugtsafdelingen har mere »i posen« - læs bag i bladet om dette! Disse tre fotos fra 18. september er taget af Joen Jensen.

Forside-billedet: MX på vrangen...?

I hvert fald er en del sider i dette nummer af »jernbanen« viet til »1. generations GM-lokomotiverne« - i anledning af MX'ernes snarlige forsvinden fra DSB-spør, og MY'ernes succesive afsked. Dette foto stammer dog fra typens velmagtsdage, optaget af Mogens Duus 1981.

Indhold

DJK på udflugt	162
Gør DJK til en bedre forening	163
DJK generalforsamling 1994	163
Jernbaneminder fra Haderslev	164
HV 3 - et vendepunkt	170
Sydslesvigske Jernbanenyt	172
Da isen hjalp den midtsjællandske	173
Banverket i Sydsverige	174
Ordhunden	175
Triangel - udstilling i Odense	175
Med damp i Indien	176
Det gamle fotografi (9)	176
Temasider: MX og MY	177
• GM på farten	178
• GM 1-2-3	179
• Familie-albummet	180
• GM diesellokomotiver ved DSB	184
Jernbanenyt - kort fortalt	189
• Privatbanerne	189
• Veteranbanerne - en svensk lollik	192
• DSB	196
• Veteranbanerne	204
Foreningsnyt	205
• Afdelings-referater	205
• Kommende møder	206
• Salgsafdelingen	206
• Kommende udflugt	208
Boganmeldelser	206

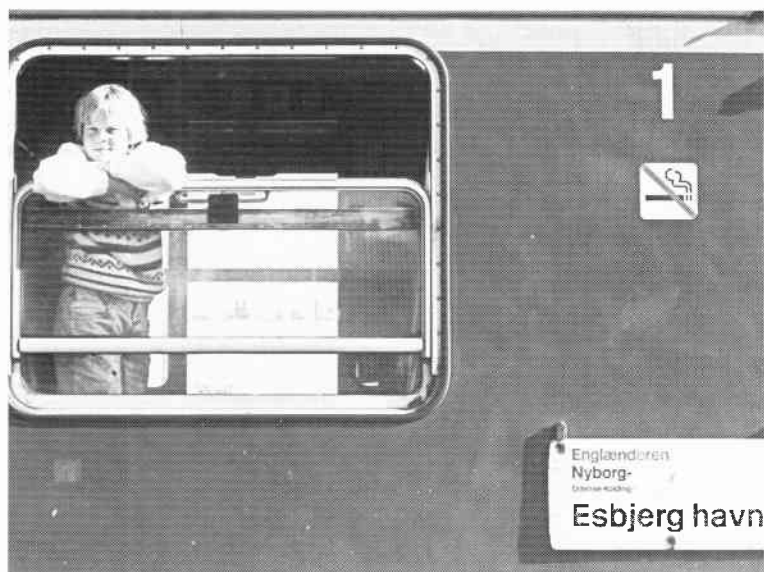
Nr. 1 ventes udsendt
ca. 15. feb. 1994.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til
nr. 1/94 - 20. dec. 93.

Sidste frist for stof til
nr. 2/94 - 1. marts 94.

Dette nummer af »jern-
banen« er afleveret til
Avis-postkontoret den
14. dec. 1993.



Gør DJK til en bedre forening - tag aktivt del i foreningsarbejdet

Af Bent Jacobsen

Der har fornylig været valg til amtsråd og kommunalbestyrelser. Mange nye personer er trådt ind til erstatning for gamle og til supplement for dem, der fortsætter en valgperiode endnu.

Snart skal der også være valg i DJK, nemlig ved generalforsamlingen den 13. marts 1994, hvor halvdelen af bestyrelsesposterne er på valg.

Et godt valg forudsætter, at der også er nogle kandidater at vælge imellem. Hvis vores forening skal fortsætte og udvikle sig til gavn for vores fælles interesser omkring jernbaner, er det på tide, at medlemmerne begynder at interessere sig for det aktive arbejde i foreningens bestyrelse.

En forening er jo en forsamling af mennesker, der ønsker at dyrke eller støtte en interesse, som man har fælles. Men en forening eksisterer ikke af sig selv, der er altid et arbejde forbundet med at holde foreningen igang.

Der skal træffes beslutninger om mangt og meget både om praktiske spørgsmål og om foreningens økonomi, der skal svares på breve, holdes orden i arkivet, medlemsfortegnelsen skal vedligeholdes, bøger og blade skal ekspederes, o.s.v.

Det lyder måske voldsomt, men opgaverne er dog til at overse, især hvis vi er flere om at fordele opgaverne.

Jeg kan fortælle, at det faktisk er ret morsomt at være med til at drive en forening som vores. Det giver et højt informationsniveau om jernbaner og det giver en stor tilfredsstillelse at være med til at træffe beslutninger i foreningen. Og sidst men ikke mindst, så har vi det rart og morsomt med hinanden i bestyrelsen, selv om vi somme tider kan tage nogle gevaldige diskussioner om foreningens politik.

Der må være nogle medlemmer, som måske synes, at foreningen kunne være bedre, eller at bestyrelsen trænger til at blive frisket lidt op og få tilskud af nye ideer, medlemmer der måske godt kunne have lyst til at prøve, hvordan det er at sidde i DJKs ledelse og være med til at bestemme og samtidig prøve sine evner på en eller anden arbejdsopgave til gavn for foreningen.

Der kræves ingen specielle forudsætninger, blot sund fornuft og lyst og vilje til at være med. Alder og køn er underordnet, men skulle der være nogle af vore yngre medlemmer, der godt vil prøve, hvordan det er i bestyrelsen, skal de være særdeles velkomne.

Tænk nu over det, kære medlemmer, men ej for længe. Ring til formanden eller et andet bestyrelsesmedlem, hvid *du* kunne tænke *dig* at stille op til bestyrelsesvalget, evt. blot som suppleant, eller hvis der er noget andet, som *du* mener at kunne hjælpe foreningen med.

Husk, DJK er også *din* forening!



jernbanen
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

33. årgang nr. 6, december 1993

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund, Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

Redaktørernes hjørne

Med dette nummer af jernbanen er årgang 1993 slut. Ligesom i fjor benytter vi julenummeret til at servere 16 ekstra sider, denne gang - som et forsøg - med en række farvefotos inde i bladet. Vi kan se tilbage på et begivenhedsrigt år indenfor danske jernbaneforhold, - og det har afspejlet sig i bladet. Og så indenfor DJK har året været aktivt, hvilket har kunnet læses: Jernbanen har i år bragt mere stof om foreningen DJK end nogensinde tidligere. I tråd hermed overlades det meste af denne side til foreningens formand, Bent Jacobsen. Følg gerne hans opfordring - og tag aktivt del i foreningsarbejdet!

Redaktørstolen/Anders Riis

Side-forvirring

Som jernbanens læsere ved selvsyn har konstateret, blev der byttet kraftigt rundt på siderne i »første udgave« af nummer 5/1993. Fejlen lå hos boghinderiet, og optryk og udsendelsen af »anden udgave« er sket uden udgift for foreningen. Vær opmærksom på, at girokortet til kontingent 1994 kun var indheftet i »første udgave« - er det bortkommet, kan et nyt fås ved henvendelse til sekretariatet (adresse bag i bladet). Jernbanens trykkeri i Hobro er uden skyld i fejlen - og beder os undskylde fejlen hos underleverandøren.

Redaktørstolen/Anders Riis

General- forsamling i DJK

1994

*Hermed indkaldes til
generalforsamling i
DJK den 13. marts
1994 klokken 10.30 i
Englesalen på Niels
Steensens Gymnasium,
Jagtvej 183 B, 2100
København Ø.*

Forslag til punkterne 4, 5 og 6 skal være formanden i hænde senest 6 uger inden generalforsamlingen og skal offentliggøres senest 7 dage før generalforsamlingen for medlemmerne. Gyldigt medlemskort vises ved indgangen.

P.B.V Flemming Jakielski, Sekretær.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om sidste år og planerne for næste år.
3. Godkendelse af regnskab.
4. Fastsættelse af kontingent for næste år.
5. Indkomne forslag.
6. Valg til hovedbestyrelsen i henhold til paragraf 4 i vedtægterne.
7. Eventuelt.

En ekstraarbejder fortæller

Oplevelser i Haderslev og på strækningen herfra til Vojens, navnlig fra tiden under 2. verdenskrig

Af Carl Aagaard

Hegnspæle

Jeg er født i 1923, og fra jeg 14 år gammel kom ud af skolen i 37, var jeg mælkedreng hos flere af mælkehandlerne her i byen; de kørte med hestevogn. Det var en dejlig tid, selv om det var hårdt. I slutningen af trediveerne og i begyndelsen af fyrrerne var vintrene meget hårde, så det var barsk om morgenen. Men hvad, i den alder gør det jo ingenting, selv om man fryser om fingrene og sådan.

Da jeg så i februar 1941 blev 18 år, talte min far med baneformanden ved DSB og spurgte, om de ikke kunne bruge en ung mand. - Jo, det kan vi godt, sagde han. Og så skulle jeg da begynde ved jernbanen. Først skulle jeg ned og melde mig i fagforeningen; det var ikke så spændende. Jeg måtte dog arbejde i otte dage uden at være i fagforening, men jeg kom altså i fagforeningen, og så begyndte jeg på strækningen.

I den meget hårde vinter var det frosset vist en halvanden meter ned i jorden. Men vi skulle begynde at sætte hegnspæle; det foregik med jernstænger og dingel og dangel. Jeg kunne ikke forstå, hvorfor vi skulle lave sådan noget arbejde. Men så fik jeg

det at vide: Dengang løb finansåret fra april til april, baneafdelingen havde så og så mange penge at bruge, og de skulle bruges inden 1. april; det var underordnet, hvad de blev brugt til. Så vi skulle sætte hegnspæle. Men det kom vi da også igennem.

At pumpe sig frem

Da det blev lidt mere forår, skulle vi begynde på strækningsarbejdet. Maskineriet var kun en trolje. Det var sådan en flad vogn med fire hjul under - jernbanehjul. Når vi skulle transportere os selv eller sveller og alt muligt andet gods, stod vi op på den. Der var sådan en lang pumpestang på en halvanden eller en meter og tyves længde, og nede på hjulene ragede en jernpind ud, og der var et hul i stangen, som skulle ind på pinden, der sad i forskellig stilling på de fire hjul. Når vi så pumpede - vi stod, ligesom vi stod og pumpede - og var fire mand, der gjorde det, kan I tro, vi fik fart på.

Vi skiftede sveller ud; det var store, kraftige sveller, og jeg var jo kun en speljs på atten år. Men blandt de gamle kanutter var der en banearbejder - han hed Uldal - han kom hen: Nu skal jeg nok tage de her svære sveller, sagde han. Så kunne jeg jo bære skovlen. Sådan gik det. Det var dejligt; vi lå og spiste vores mad i grøften og horte fuglene fløjte.

Artiklen er en redigeret udskrift af en beretning, som i november 1989 blev indtalt på kassettebånd. Carl Aagaard stiledede den til sine efterkommere, men beretningen har interesse for en større kreds og er nu velvilligt stillet til rådighed for »jernbanen» - hvis redaktion hermed takker på læsernes vegne.

Carl Aagaard er af jernbanefamilie og bor, som også hans forældre gjorde, Elmevej 8, nær stedet for Haderslevs oprindelige station. Det er blandt andet på denne baggrund, men skal forstå betegnelserne op og ned, som de forekommer i teksten. De relaterer til højdeforholdene, ikke verdenshjørnerne.

Dialekten giver den mundtlige beretning en særlig farve og duft. Men for at sikre alle læsere fuldt udbytte er udskriften alligevel »rigsdansk». Af samme grund er der (i parentes) anført enkelte supplerende oplysninger

Povl Wind Skadhauge

I pakhuset

I slutningen af sommeren snakkede de om, at de manglede en ovre i trafiktjenesten. Stationen lå jo nede på Jomfrustien. Oprindeligt lå statsbanestationen her opppe på Haderslev Vest (fra begyndelsen dog privat selskab, i 1883 under KPEV og fra 1920 DSB; ved jernbanens åbning i 1866 berørte stationen kun lige akkurat byen). Men i 1933 blev den flyttet ned på Jomfrustien, på amtsbanegården. (Denne, der blev taget i brug 1899, lå ved en ostgående, oprindelig landlig allé, nu almindelig gade, med navnet Jomfrustien - og denne betegnelse blev også ofte brugt om amtsbanegården.) De spurgte, om jeg kunne tænke mig at komme derned og begynde på pakhuset.

Det blev min start ved trafikken. Det var nogle hårde kanutter, jeg skulle arbejde sammen med, blandt andre flere gamle pensionister fra amtsbanerne (det store, metersporede system med mere end 200 km linjelængde var afviklet i løbet af trediveerne.) De var antaget på timeløn, og de gik der og vaskede vinduer og skrev fragtbreve og ditten og datten. Men, I kan tro, der blev arbejdet effektivt. Det eneste hjælpemiddel,



Denne opstilling til ære for fotografen kunne 23. august 1982 iagttages på Haderslev Vest. Det er artiklens forfatter, der står med hånden i siden, og Haderslev Klædefabrik, som danner sceneriets bagtæppe. Foto: Mogens Duus.

vi havde, var en sækkevogn, og dengang var alt træasser og tønder og lignende; vi kendte ikke noget til papæsker. Så gik det på livet løs fra morgen til aften. Men hvad, vi kendte jo ikke andet.

Inde på formandskontoret stod seks stole, tror jeg, op ad væggen. Når vi skulle have frokost, kom vi derind og sad på stolene, og madpakken lå i skødet. Og hvis vi havde kaffeflaske med, kom den ned på gulvet at stå, mens vi spiste. Sådan foregik det. Når man fortæller de unge det i dag, er der mange, der siger, det ikke passer, men faktisk passer det. I dag skal de jo helst have, jeg havde nær sagt swimming-pool også i frokoststuen, så de kan få en lille dukkert midt i det hele. Men i hvert fald var vi godt tilfredse. Og jeg kan huske, ugelønnen var på 48 kroner. Men dengang kunne man faktisk spare flere penge op end i dag. Vi havde jo heller ikke al den luksus, som vi har anskaffet i dag.

Ud at rangere

Men så i efteråret, i november måned, kom de og sagde: - Du skal ud på stationen, du skal ud og lære at rangere! Og det var ikke spændende, for vi arbejdede i to hold, det ene til midnat. Sommetider var klokken et, inden vi var færdige. Men jeg måtte jo over, og jeg begyndte på eftermiddagstjenesten klokken 4. Det var halvmørkt allerede. Jeg kom hen og stillede mig: - Ja, jeg skal jo ud og rangere. - Nå, nå, ja men så, så, du skal gå ind på kontoret og få dig en fløjte! Jeg fik ind og fik en fløjte udleveret, og så gik jeg ud til rangermaskinen igen. Der var en, der hed Peter Andersen; han var en meget hård kanut. Til ham siger jeg: - Jeg skal med ud og rangere. - Nå, nå, nå, sagde han, så kan du gå ned til maskinen; den holder nede ved remisen. Ja, men jeg kender jo ikke at fløjte. - Ja, men det kan du bare: en, det er frem - to, det er tilbage - og tre, det er stop. Og skorstenen, det er altid fremad på maskinen, hvis - og sådan.

Nå, så gik jeg ned til den maskine. Der var en, der hed Peter Buch; det var også en kras karl, en gammel amtsbanemand. - Hvad skal du?, siger han så. - Ja, jeg skal jo ned efter rangermaskinen. Nå, nå, nå, sagde han; så havde de det bovl. Sådan begyndte jeg. Og der var en petroleums-lampe; hvis man svigede lidt rigeligt med den, gik den ud. I 1941 var krigen jo begyndt, så der var mørklægning. Men efterhånden, som jeg sådan kom ind i det....

Ja, jeg havde mange bitre stunder. Jeg kan huske, når jeg sad her og skulle af sted og cykle derned, og det begyndte at - I kan tro, det var ikke spændende, og så særlig, hvis man arbejdede med nogle kanutter, der var temmelig hårde i det. Det var lige før, de slog til en, hvis de kunne komme efter det.

Hatten af

Men når så driftsbestyreren kom spadserende, så hattede de her gamle kanutter:



Det var ikke bare i de unge år, havnen i Haderslev var en del af Carl Aagaards arbejdsplads. Her er han på arbejde i havneterrænet august 1982 og ses i selskab med DSBs traktor nr. 130. Foto: Mogens Duus.

normalt førte man i gamle dage hånden op til skyggen for at hilse, men de tog hatten af, og det kunne jeg ikke rigtigt få til at hænge sammen, når de ellers var, som de var.

Det fandt jeg dog også en løsning på engang. Et årstid efter var jeg kommet ind i rejsegodset - efterhånden blev man jo uddannet over det hele; dengang var der ikke noget, der hed: - Det der, det må du ikke og alt det; nej, det var bare: på med vanten! Derinde, ved siden af døren, hang turlisten, hvor vi kunne se, hvad vi skulle lave. Jeg syntes, der var noget i vejen. Så kommer forstanderen - han hed Christian Jensen, men blev kaldt Christian Aalborg - så siger jeg: - Forstander, jeg synes, der er noget dér ved den turliste. - Nå, siger han så, Aagaard, er De utilfreds, kan De godt gå hjem!

Nå, det var kort, så gik han. Jeg måtte hen efter min taske, og så cyklede jeg hjem. Jeg var hjemme tre dage. Så kom der en mand cyklende ud: - Du skal komme på arbejde igen! Se, så fandt jeg jo ud af, hvorfor de stod og hattede og gjorde ved; de var bange for at miste arbejdet. Nå, men sådan var det dengang. I dag ringer de til fagforeningen, så kommer der et udrykningshold og ordner det.

Hårdt arbejde

Men det var faktisk en hård tid, for vi havde en fantastisk masse militær her i Haderslev. Blandt andet var der ammunitionsdepot oppe i Østerskoven (ca. 5 km nordøst for byen); det var det største i hele Danmark. Alt krudtet - Gud ske lov var der ingen tændsats på - kom med jernbanen fra Tyskland, og det slæbte vi ned med alle persontogene. Der kom ikke et tog ned, uden at det havde godsvogne bagpå. Og så skulle vi snuppe dem og sætte ned. Og briketter, brændsel, ned til havnen, og... Alt kom med jernbanen, for der var slet ikke

andet. Landevejstransport fandtes ikke.

Sådan gik det, og vi arbejdede altså effektivt otte timer hele tiden. Lørdag var normal arbejdsdag - og hveranden søndag arbejdede vi også; vi fik ikke mere for det eller for overarbejde. Vi fik vores ugeløn, og så var det godt.

Også en indvielse

I 43 blev Haderslev Vest lavet om til hovedstation igen, og så byggede de helt nyt (sporanlæg) der. Jeg var med til at indvie den, det vil sige, at vi på eftermiddagsholdet skulle køre det første godstog op.

Der var en gammel fyrbøder; han var også amtsbanemand, men pensioneret, og han havde de taget til nåde igen. Søren - Søren Stenderup, sagde vi gerne - han puttede altid så meget kul i fyret, at maskinen blæste hele tiden. Der var altid for meget damptryk på den. Ellers var han ikke godt tilpas; han kunne ikke have, den var nede i styrke; der skulle altid knald på. Og Søren skulle køre op.

Jeg kan huske, vi havde trafikinspektøren med - jeg tror endda, han hed Holst. Da vi kom op over Pladsgade - Boms Karl! - kunne Søren ikke sætte vand på; injektorren - den, der sætter vand på kedlen - var blevet varm. Og så gik blypropperne; det var jo sikkerheden. Når blypropperne smelter, strømmer damp og vand ind i den fyrkasse. Vi listede os op og fik låst op, så vi kunne komme ind i spor 2 at holde, og så måtte Søren jo smide sand i, smide fyret ud af fyrkassen. Det var indvielsen af Haderslev H.

Nye forhold

Deroppe, det var noget helt andet; der havde vi lys om aftenen, på store master. Og Schaumanns klædefabrik (Haderslev Klæ-

defabrik, beliggende langs en del af stationsterrænets nordgrænse) monterede senere, efter krigen, sådan en neon-reklame oppe på taget; jeg tror, den står der endnu, men de bruger den aldrig mere. Det var fantastisk; når vi rundede hjørnet (en ramrende betegnelse for den pågældende kurve) henne ved Simmerstedvej og kunne se banegården, var det ligesom en stor tilvoldsplads, så lyst var det.

Det var helt interessant med de nye forhold. Alle sporskifterne var aflåst med speciel nøgle. Jeg arbejdede sammen med en gammel overportør, Jacob Christensen, og han var nok statsbanemand, men han var jo ikke kendt med den slags, for han havde været dernede i mange år og på amtsbanerne. - Nå ja, hvad katten, vi fik seks nøgler udleveret, hvor hører de hjemme, siger han så - og så gik vi rundt og følte os frem til, hvor hver nøgle passede. Og på den måde begyndte vi så at rangere deroppe.

Om aftenen klokken syv, når vi havde fået et stykke brød, gik det en tur ned på havnen. Remisen lå stadigvæk nede på Jomfrustien. Der havde «æ lillebahn», amtsbanerne, haft alle deres remiser nede; dem brugte statsbanen, så der skulle rangermaskinen i hus.

Vi sluttede over havnen. Den havde vi nede ved siden. Men så gik vi helt der nede fra og hjem; vi boede begge herude i den vestlige bydel; han boede i Simmerstedvej.

Og det var en god spadseretur, efter at vi havde løbet i hele otte timer. Der var ikke noget med, at vi gik ved siden af, nej, vi måtte trave og løbe, for vi skulle nå at være med, og på havnen skulle man passe på alle gaderne. Men i den alder kunne man jo alt; det var nu helt godt.

Farligt gods

Nu vil jeg fortælle lidt om, hvordan krigen var for jernbanen i Haderslev. Vi mærkede meget til den. Som jeg har fortalt foran, kom al ammunitionen her til Haderslev og blev kørt op i skoven. Mange gange blev alt slæbt ned på havnen. Hvis vi ikke kunne få plads heroppe på hovedbanen, hed det bare: - Ned på havnen med det! Så gik vi ned gennem byen med en 16-17 godsvogne, fulde af ammunition. De vejede noget. Der var 20 tons i hver, så det var fuld last. Ned på havnen med dem!

Om aftenen, når vi skulle ned på havnen at rangere, havde vi fået en dosmerseddel med fra vores mester, og der stod: den vogn til Tolne - det ligger helt oppe i Jylland, Nordjylland - den skulle der og den skulle derhen, og så skulle vi pille dem ud af de store træk. Og ammunitionen var jo farligt gods; det skulle efter forskrifterne behandles meget forsigtigt! Men det havde vi slet ikke tid til; så blev vi aldrig færdige. Vi koblede af og gav vognene et dask, og så løb

de - det var stødrangering; sådan foregik det, og vi blev da også gerne færdige. Derefter skulle vi så oprangere godstoget; det foregik nede på havnen.

Tidligt af sted

Det første tog, der kørte om morgenen, bestod gerne af to maskiner, vores strækningmaskiner, O-maskiner, og en togstamme med to personvogne og en pakvogn. Jeg kan huske vægten, som regel 7 aksler med 57 tons; det skulle lokomotivførerne have at vide. Og når vi havde spændt maskinerne for oppe på banegården på Jomfrustien, bakkede vi ned mod Lindedal (en nord-sydgående gade ved overgangen mellem selve banegårdsterrænet og havnesporene); der stod alle de vogne, vi havde rangeret ud om aftenen, og som skulle med. Jeg havde mange gange den tjans som begyndelse på en tur, der hed tur 31. Den betyndte klokken halv seks om morgenen, og jeg skulle klargøre toget, spænde for, når maskinerne kom ud, og så ned efter de vogne.

Dengang kørte vi med vacuum-bremser; nu kører de jo med trykluft. Men godsvognen havde ikke vacuum-bremser, så jeg skulle gerne ud i den allerbageste vogn. Det var en pakvogn; den havde en kupé med skruebremse. Der skulle jeg ud, og så skulle jeg bremse på vejen til Vojens, hvis de



Noget klemt arealmæssigt og med visse uheldige bindinger har nok hverken det tidligere eller det senere sporsystem på den gamle statsbanegård i Haderslevs vestlige del nogen sinde kunnet betragtes som ideelt. Denne optagelse, som stammer fra juni 1979, er set mod vest. Foto: Mogens Duus.

fløjtede til mig. Nu når de fløjtede tre gange, skulle jeg bremse, og når de fløjtede to gange henne på lokomotivet, skulle jeg løse bremsen.

Flyvende start

Der var mange arbejdere, som tog med toget om morgenen til Vojens; nogle af dem arbejdede ude på flyvepladsen og alt det der. Så vi holdt også i Hammelev og Styding. Engang, mens vi holdt i Hammelev, skulle jeg lige ned i et vist ærinde, og jeg hoppede ud af pakvognen, og så gik jeg lidt med mit ærinde, lidt hen ad stationen til. Jeg tænkte, så når de kører igen, hopper du på. Flere af lokomotivførerne var ret hårde til at køre - også op gennem Haderslev - og nu satte de så hårdt i gang, at jeg slet ikke kunne løbe op og komme med pakvognen. Så toget kørte jo uden Carl Aagaard.

Hvad skulle jeg nu gøre? Det var mørkt. Jeg begyndte at gå ad Vojens til, men det blev lidt trivielt at gå på svellerne. Jeg tænkte: - Nu går du over på landevejen (som her løber parallelt med jernbanen i ret lille afstand), for der er da bedre at gå. Og da jeg kommer til Styding, kommer toget fra Vojens igen. Så, tænkte jeg, nu smutter de sørme fra dig. Og i den alder, når man er helt ung, er man lidt nervøs for at stå og få toget stoppet og alt det der, for så skældte de jo ud.

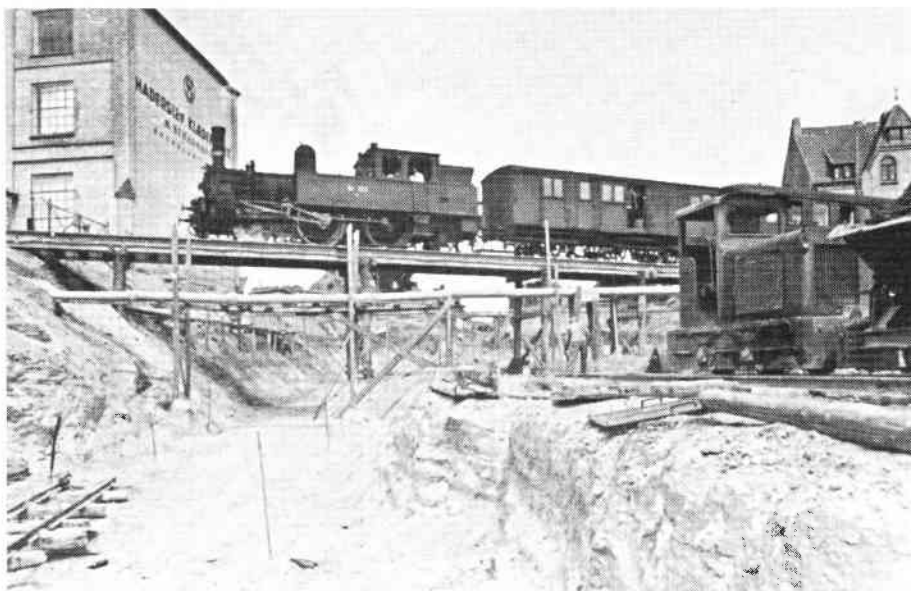
Da jeg kom til Vojens, var det blevet lyst, og så sagde de: - Hvor søren kommer du fra? - Ja, sådan og sådan - jeg fortalte dem min historie. Og da havde de haft en mand nede fra Haderslev - Sofus Nielsen, pakhusformanden - ude at søge efter mig. De troede, jeg var både faldet af og det ene og det andet. Men siden den tid skulle jeg nok sørge for at komme op, inden de kørte. - Man skal altid betale lidt lærepenge.

Særtog om natten

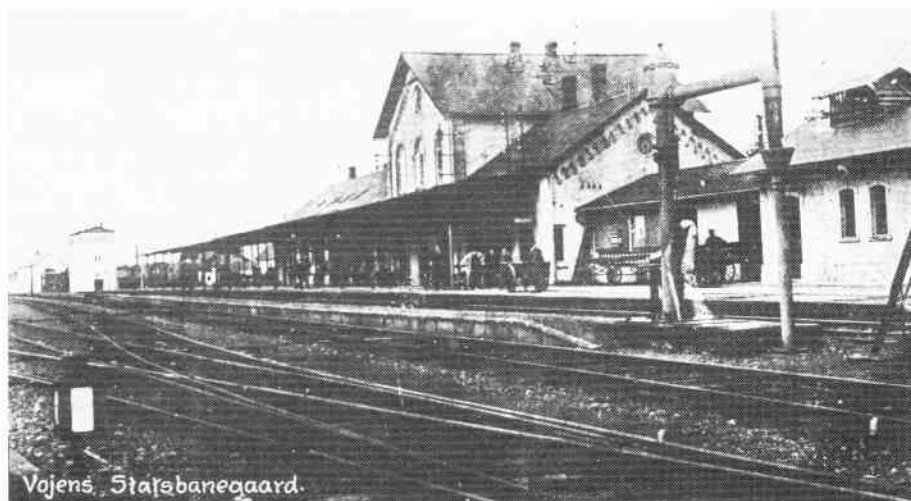
Det med militæret foregik altid om natten. Med kun en times varsel fik vi at vide enten, at nu kommer der et særtog - en transport, blev det gerne benævnt - eller, at vi skulle til Vojens efter det.

Se, fra Haderslev til Vojens går det opad helt ud til Styding. Så da var det godt nok med én mand bagpå til at bremse. Men når vi skulle køre fra Vojens til Haderslev, faldt det vældigt nedad. Og der er jo regler; med det store faldtal på strækningen skulle der på hver sjette godsvogn være en mand til at bremse, når lokomotivføreren fløjtede. Så vi var sommetider temmelig mange af sted. Den bedste skulle gerne ud og sidde på bagbremsen, og dertil skulle de finde en tung vogn, som rigtigt kunne holde ved.

Så gik det, tjup, det var allermest opad fra Vojens, ud gennem skoven. Der i efteråret, når bladene faldt, blev skinnerne glatte. Hvis de havde en maskine i Vojens, gik den mange gange bagpå uden at være koblet til og skubbende på ud gennem skoven ved Vojensgård. Og når vi var gennem sko-



En vue fra 1949, da anlægget af Haderslevs til dels forsænkede omfartsvej var påbegyndt. Skønt tipvognstoget forstyrer og situationen er usædvanlig, giver dette billede et godt indtryk af det gennem mange år typisk materiel til persontog mellem Vojens og Haderslev. Toget er netop kort gennem byen og nu på vej ind på den gamle statsbanegårds område. Man ser mod nord og har til venstre lidt af klædefabrikken. I bygningen, der til højre anes over toget, var engang en gæstgivergård (Gasthof Ladiges), der til 1915 også fungerede som billetsalgssted for amtsbanen. Efter Haderslev-Samfundets Årsskrift 1957. Affoto: Mogens Duus.



I mange af Carl Aagaards aktive år ved jernbanen så der stadig nogenlunde sådan ud i Vojens, men denne mod nordøst sete optagelse ligger dog længere tilbage i tiden. Det var i stationsbygningen her, han og andre drak deres »tjenestekaffe«. Et persontog til Haderslev anes til højre for den kalkede cisternebygning. Postkort, udgivet af Chr. Vosgerau, Vojens.

ven, puh, så gik det opad, og så pludselig, oppe ved Tyrashul, gik det ned, og så kunne lokomotivføreren faktisk sætte sig op og se, for så kunne maskinen løbe selv helt til brys.

En gang imellem, hvis de fik for meget fart på, og han ikke syntes, han kunne holde den, fløjtede han til os; så fløjtede han tre, og så bremsede vi. Vores gamle lampist, Eduard Larsen, var sådan lidt naiv - men han arbejdede for en to-tre stykker og var en knippel arbejdskraft. Når han var med, og han syntes, det gik for stærkt, og de ikke fløjtede, så bremsede han bare af sig selv. Han skulle sørme nok holde dem nede, så de ikke kørte for stærkt.

Når vi raslede gennem Hammelev sådan, kunne man mærke, vognene løftede

sig lidt. Hverken skinnerne eller det øvrige havde det for godt dengang. Da blev det kun lappet, hvis der var et skinnerbrud. Der blev bare sat nogle lasker på siden og lappet, for de havde ingen nye skinner - alt skulle vi jo have fra Tyskland. Sådan noget som skinnerne blev gerne lavet nede i Ruhr.

Kaffe, kørepenge og...

Selv om der var krig, havde vi mange gode oplevelser. I Vojens var der en ventesal for ikke-rygere, og den anden ventesal var faktisk inde i restaurationen. Jeg kan huske hende, der havde restaurationen; hun hed Salle, endda en meget striks dame. Men vi kunne gå ind i ikke-rygeren, og der var der

sådan en lem, en klap, vi kunne banke på, ind til køkkenet. Og så kom de her piger og lukkede op: - Hvad er der? Vi skulle gerne have en kaffe. Da kunne vi få tjenestekaffe, en kop kaffe til 15 øre; det var sådan noget, de havde aftalt med jernbanen. Og så købte vi også et stykke wienerbrød; det kostede heller ikke mange øre. Og det kunne vi ikke få inde i den »rigtige« ventesal, nej, vi skulle gå ind i ikke-rygeren. Så sad vi derinde på træbænkene. Hanne i hjørnet stod en stor kanonkakkellov, de fyrede med tørv i. Når vi kørte til Vojens, fik vi kørepenge - kaldte de det - det var til fortæring. Vi fik 37 øre i timen. Så hvis vi kunne få en kop kaffe og et stykke wienerbrød, var det - de penge var skattefri, så det var en fantastisk svir. Dem fik vi en gang om måneden, gerne den 11. Når vi så mødtes med andre, der også kom og skulle have deres penge, rev vi mange gange en dag ud af kalenderen; så gik vi på beværtning. For de fleste havde jo den ordning, at konen vidste ikke, der var noget, der hed kørepenge. Det var faktisk penge, de fik, uden at familien vidste det. På den måde kom vi jo mange penge på kro; så havde vi det sjovt. Der var et fantastisk sammenhold inden for personalet.

Gennem byen

Men de gamle lokomotivførere - det var jo dem med knækflip og alt det her - uha, det

var nogle strikse... Dem skulle vi sige De til, og det var niks her at komme ind på maskinen at stå. Nej, vi skulle hænge udenfor, selv om vi ikke måtte, når vi kørte gennem byen. (Hermed menes kørsel på den i 1899 åbnede og oprindelig med fireskinnespor udrustede strækning fra statsbanegården i vest til amtsbanegården i øst og videre til havnen. Undervejs mellem de to banegårde krydsede den en halv snes gader i niveau; adskillige af overskæringerne blev siden lukket for vejtrafik. Sagt på en anden måde fik byen et slemt sår, som desværre aldrig vil kunne heles.)

Bykørslen var livsfarlig - uha, uha, uha - og jeg har været med til mange, mange grimme påkørsler, både hvor de har kørt et menneske ihjel og hvor det gik godt; det skete også mange gange, heldigvis. Engang nede i Slagtergade, Lille Slagtergade, hvor der nu er spærret, kom der en stor lastbil - sådan en med højt kreaturred på - lige foran, og vi kørte på vognen, og vi væltede den. Og jeg kan huske, Einar Nielsen råbte: - Ja, ja, ja! En løb jo til en telefon for at alarmere Falck, og Einar og jeg, vi rendte jo hen til bilen og skulle se. Men vi kunne sørme ikke, for den lå på siden. Det var et værre arbejde med at komme op, og vi skulle ikke se ned i førerhuset, men vi kom da derop. Og så, da vi kiggede ned, lå der to voksne mænd dernede. Vi råbte til dem: - Fejler I noget? - Nej, nej, nej, nej! Men det

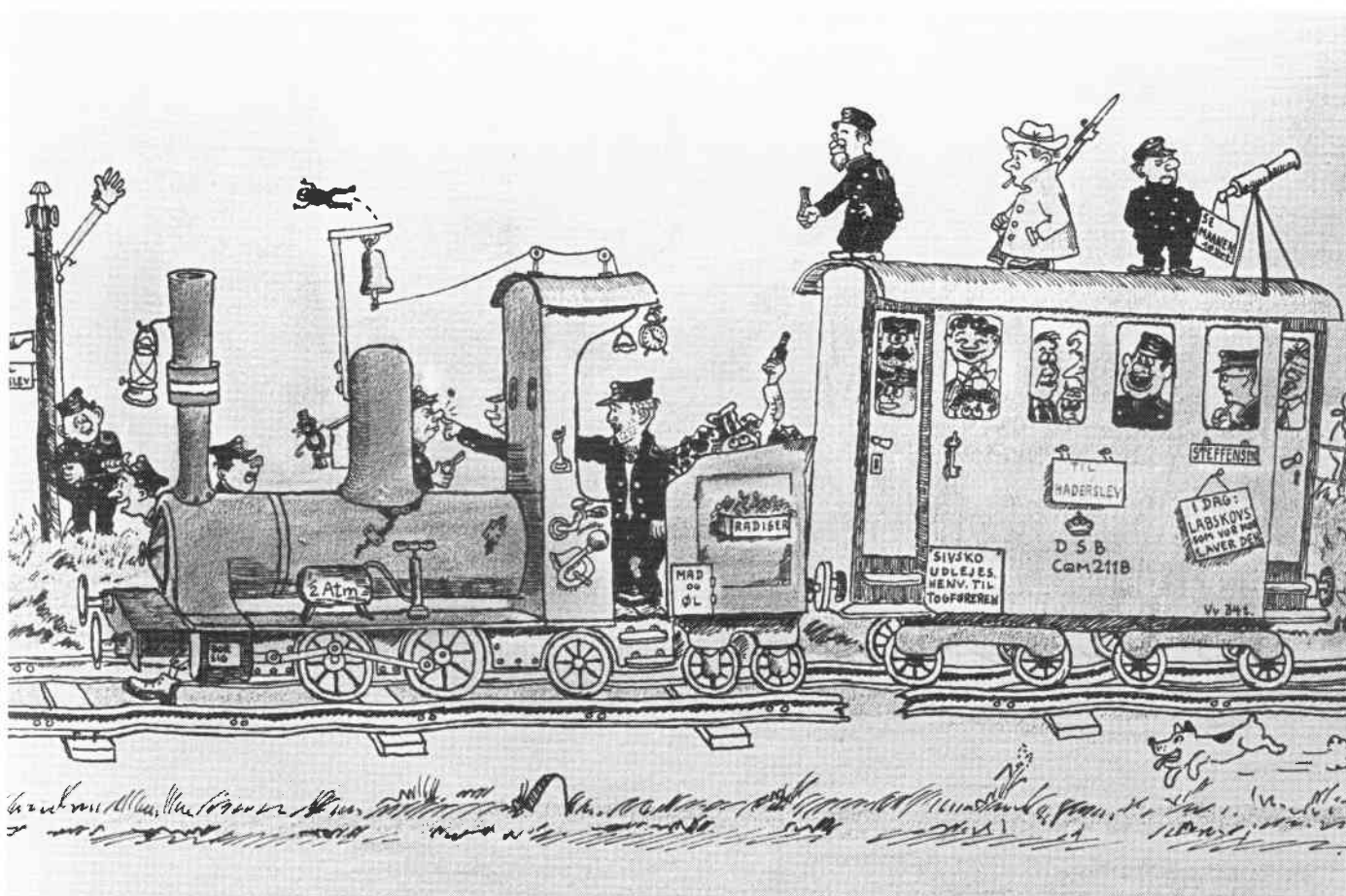
var jo sjovt at se, for de lå hulter til bulter dernede. Se, sådan har det også mange gange været lidt muntert.

Men der er blevet kørt mange folk ned. Heroppe ved Simmerstedvej blev engang en motorcyklist kørt ned og dræbt, og folk var jo så vrede på jernbanen, så pludselig demonstrerede de; det var snart ligesom man nu ser her i fjernsynet fra Berlin og sådan. Og de havde fået kørt en stor lastbil fra produkthandleren med gammelt jern på tværs over skinnerne. De ville spærre for togene; de kunne slet ikke køre.

Politimesteren kom - Hartmann hed han dengang. Og vi havde sådan en lille fin forstander - han hed Carlsen - en fin mand med hvide handske på. Og så kom toget fra Vojens. Jeg kan huske, lokomotivføreren hed Mortensen. Så, forstanderen stod der med spejægget sådan - afgang - og tændte lyset. Ja men, siger Morten, jeg kan jo ikke køre, for de sidder på skinnerne. - Kø, sagde han, og så trillede Morten hen, hvor den nuværende bro (over den senere anlagte, forsænkede omfartsvej) er; der holdt han. Men så måtte forstanderen også op på lastbilen, og de stod der ligesom - med store højttalere; de havde de her trompeter, de råbte i.

Klokkemanden

Enden på det blev, at der skulle gå en mand



Toget mellem Haderslev og Vojens på en tegning i Carl Aagaards eje. Togbetjent E.H. Pedersen, Fredericia, er mester for denne underholdende fremstilling fra 1951; han giver ikke nogen af de mere kendte udenlandske jernbane-karikaturtegnere noget efter. Oven i købet kan man faktisk genkende togfører Christian Steffensen (nævnt i afsnittet »Uden at holde«); han ses i vognens sidste vindue for døren (og navneskiltet er altså i realiteten overflødigt). Affoto: Mogens Duus.

foran toget - over overskæringerne. Og da opstod begrebet «klokkemanden». Vi fik en stor mælkeklokke; det var jo igen os, der skulle løbe. Når vi kom hen til vejen, skulle vi gå foran toget og bimme-limme-limme med den her mælkeklokke. Og når så toget kom ud på vejen, hoppede vi op og kørte til den næste. Der var en mand, som ikke lavede andet, med alle togene. I kan tro, det var faktisk anstrengende - og folk var jo ligeglade; jeg kan nævne engang nede ved Skolegade, da var jeg kommet ud på gaden og ringede med klokken, efterhånden kom jeg også over gaden, og så gik de sørme over sporet mellem maskinen og mig; det tog de ikke så højtideligt.

Engang om sommeren, da det var varmt, sad der nogle folk i en have; de råbte: - Du skal have en bajer! Og så kom der en løbende og stak mig en bajer. Jo, sådan er der jo også lidt sjove minder fra den tid.

Uden at holde

Dengang var vi kun ekstrafolk, og de antog inden - men vi fik lov til alt. Vi kørte også som togetjent, og det eneste, vi ikke kørte, det var som fyrbøder; ellers har vi prøvet det hele. Som togetjent havde jeg en sjov oplevelse ved vintertid. Fem-toget herfra, det var sådan et tog, alle folk skulle med hjem. Det var en københavner-lokomotivfører, som førte toget, og fyrbøderen, det var én herfra.

Vi kørte, og pludselig kom folk hen og sagde: - Hvad er det, holder I ikke i Styding i dag? - Styding, siger vi så, og så kiggede vi ud af vinduet; der var sne over det hele. Da var vi kommet helt op til Tyrashul. Hvad søren så? - Ud, siger Steffen (Christian Steffensen); det var togføreren, ud at tage slangen. Så var vi ude og gjorde det. Toget holdt, og lokomotivfolkene stak hovedet ud: - Hvad er der i vejen? - Ja hvad, I har ikke holdt i Styding! Fyrbøderen havde fyret, da de passerede Styding, og der var sne på foran, så føreren havde ikke set, der var et lille trinbræt.

Så siger vi til de her mennesker: - Ja, men kan I nu ikke gå over marken til landevejen? Nej, det ville de sørenrøse ikke. - Nå ja, så er der ikke andet, så må vi køre baglæns tilbage. Og så kørte vi baglæns tilbage, ned til Styding, og de blev læsset af. Andre folk i toget sagde pludselig: - Hvad er det, nu kører vi baglæns? - Ja, vi skal lige ned til Styding! Det tog folk her ikke så høj-



Blænde 11 og 1/50 sekund. Det var vilkårene, da dette billede i sommeren 1941 - samme år, Carl Aagaard begyndte ved jernbanen - blev taget med et kasseapparat til filmformat 4,5x6 cm. Derfor er den elegante O-maskine udvisket, skønt hastigheden endnu er moderat; toget har først for et øjeblik siden forladt Haderslev Vest og passerer netop nu (uden for billedet) det aagaardske hjem og Elmevej mellem (manuelt betjente) sænkede bomme. (Den 12-årige dreng til højre bevarede sin barndoms jernbaneinteresse, blev senere i livet medarbejder ved nærværende tidsskrift og kom bl.a. til at formidle offentliggørelsen af disse jernbane-erindringer). Foto: Maren Skadhauge.

tideligt, og ude i Vojens holdt toget altid og ventede. Mange gange sagde de: - Hvor søren bliver I af? - Ja, vi - sådan og sådan og sådan! Det var altid de her »træbaner«. De sagde gerne om de sidebaner, lige sådan Rødekro, at det var nogle træbaner dernede. Jo, det var såmænd helt sjovt.

Tyskere

Vi havde også muntre oplevelser med de tyske soldater; de var mennesker som alle andre. Jeg kan huske engang nede på pakhuset på Jomfrustien. Der kom en kolonne, som skulle med toget hjem på orlov. De var sjove at se, sådanne soldater; de havde uniform på, men man kunne snart ikke se meget andet end bare pakker, for de havde pakker hængende ned ad ryggen og forover og alt. Det var gode tider; de var på Erholung i Danmark, som de sagde. Der var en gammel overportør, som havde været med i 1. verdenskrig. Christian Uldal, hed han. Da kolonnen kom, råbte han på tysk: - Kompanie halt! og gemte sig. Hele kompagniet stod stille derude, og vi stod inde på pakhuset og grinede, for de kunne ikke

forstå, hvor søren den ordre var kommet fra. Den slags små sidespring var der mange af.

Men til sidst, i 45, da kom pansertropperne, de sorte; de kom fra Berlin med deres store Tiger-tanke, og de havde det her dødningehoved oppe i kasketten. Dem kunne vi ikke snakke med; de ville overhovedet ikke, de var så mistroiske, så...

Det lange træk

Da var det godt, krigen var ved at være ovre - og så kom vi i normale tilstande igen. Og sådan gik min jernbanetid; den blev jo roligere og roligere. Men jeg har haft mange store oplevelser, og jeg har ikke fortrudt, at jeg har været ved jernbanen i de år.

Jeg havde de sidste år i Vojens og sluttede i 1986. I Vojens havde vi det også dejligt, og der kom jeg til at lære de store skinner at kende. De sagde jo altid: - Du kommer nede fra træbanen, du kender ikke noget til det! Men jeg kom til at lære det også; det var en stor oplevelse for mig.

Det var et lille udpluk af oplevelser fra min jernbanetid. Jeg har været godt tilfreds! □

Vær med!

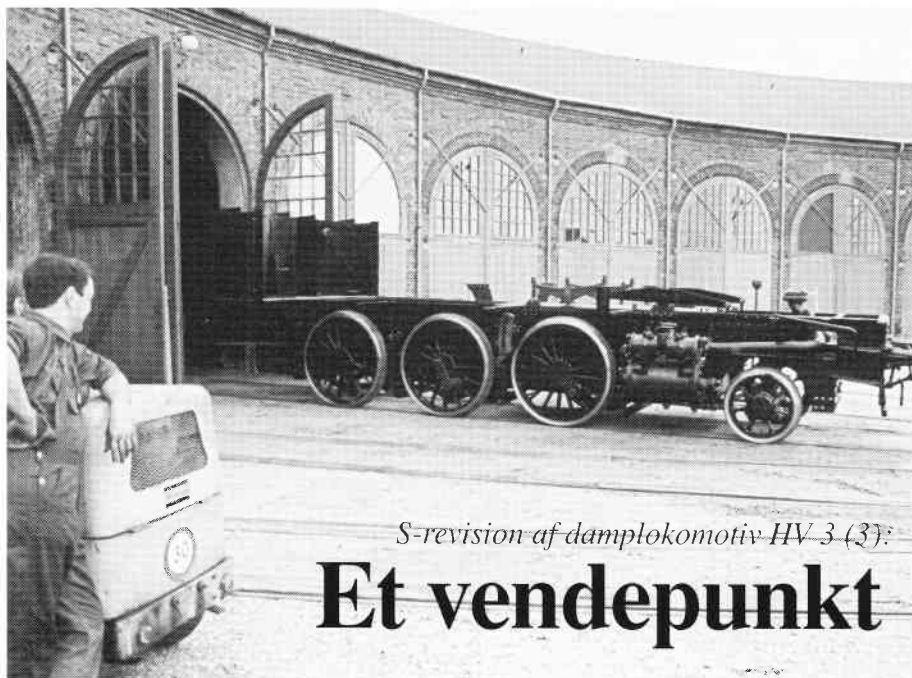
Den tidligere bragte opfordring om indsendelse af bidrag til serien af jernbane-erindringer står stadig ved magt. Vær med til at samle information om livet på danske jernbaner - ikke specielt for at glæde redaktørerne, men for at bevare kulturhistorisk viden, der ellers går tabt. Prøv at få jernbanefolkene - ikke mindst de lidt ældre - blandt dine bekendte til at skrive eller indtale på bånd. Forsøg dig eventuelt som interviewer.

Tænk aldrig på, om det indsamlede materiale er for kort eller

langt, om oplevelserne er små eller store nok. De er alle med til at danne helhedsbilledet. Tænk heller aldrig på, om stoffet nu også præsenteres i den rigtige form; redaktionen vil altid hjælpe med at få en artikel ud af det.

Og husk i samme forbindelse, at fotografier fra hverdagslivet på banerne har betydelig dokumentarisk værdi og ofte kan danne grundlag for en artikel, også selv om de ledsagende kommentarer måske ikke er så omfattende, og den tekniske kvalitet eventuelt lader noget tilbage at ønske.

AR/JF/PWS



S-revision af damplokomotiv HV 3 (3):

Et vendepunkt

Af J.C. Bilde

Så blev det atter (endelig) normal dansk sommer, og damplokomotiverne fik ingen karantænedage i form af dampforbud denne sommer. Derfor (uden det skal betragtes som en dårlig undskyldning), er jeg kommet noget senere i gang med min årlige situationsberetning fra restaureringsarbejdet på HV 3 i Viborg.

Sommeren 1992 gik med at renovere alt bremsetøj, ved blandt andet at isveje propper i næsten alle huller på bremsetraverser, og bremsehængere, for så senere at udbore disse og forsyne hullerne med nye bøsninger. Derudover er samtlige splitbolte til bremsetøjet fornyet. Iblandt de gamle splitbolte var enkelte »krumtaplignende« bolte, som vi vil gemme til skræk og advarsel for fremtiden. Alle fjederbalancerne er også blevet forsynet med nye bøsninger og splitbolte overalt, ligesom samtlige fjederstroppe er genopfrisket i gevindene og forsynet med ny-fremstillede møtrikker.

»En Chiquita banan«

I sidste års artikel kunne den interesserede læser også læse at HV 3's stempler ikke var alt for gode. Vi havde svejset alle stemplerillerne op, for så at bearbejde disse til mere relevante mål. Dette blev skønne spildte kræfter, for da stemplerne skulle afpresses fra stempelstokkene, kom disse ukendeligt til at ligne en »Chiquita banan«. Herefter blev der gjort kort proces: Stemplerne flækkedes fra stempelstokkene, og disse blev derefter oprettet og afdrejet. De gamle stemplers materialesammensætning blev analyseret, to nye råemner blev indkøbt, og et af vore ihærdige medlemmer bearbejdede disse på en virksomhed syd for Århus, der til daglig laver pumper til Soft Ice maskiner, (åk ja, verden er alsidig). Til gliderne har vi også fået bearbejdet stem-

plerne. Hertil mangler vi »kun« stempelringe, 12 stk. i alt.

Lokomotivhjulene har også fået den helt store rengøringstur. Dette arbejde har været meget monotont, men arbejdsområdet er alligevel gået til opgaven uden knyttede bemærkninger, og resultatet er da heller ikke udeblevet: De står utroligt flotte i den sorte maling (imod den tidligere postkasserøde). Derfor kære fotografer: HV 3 ligner ikke længere et »Märklin lokomotiv«, hvad hjulene angår.

Akselkasserne er blevet totalt rengjorte, og 2 lejer er omstøbt med nyt hvidtmetal og bearbejdet. Samtlige smørepuder, kravefilt og væger er blevet fornyet, ligesom kasserne er forsynet med ny-fremstillede smørelåg.

Selve undervognen er blevet målt meget minutøst op, og det har givet en del arbejde med at ilægge pladelejerne mellem akselkasserne og slidskoene. På maskinens bissetel (forløberrammen) kunne vi konstatere, at en del nagler var løse. Disse er blevet udskiftet med nye, og vi har for alvor prøvet kræfter med nittefaget. Lad det være sagt med det samme: Øvelse gør mester, vore øvelser var ihvertfald ikke forbi, og naglerne kom dog til at sidde fast!

Endelig!

Endelig kunne vi så i marts måned begynde at montere de renoverede emner. Vi havde lovet hinanden, at undervognen skulle være på hjul, inden vi skulle begynde køreplanssæson på MHVJ. Derfor blev der gået til sagen. Det viste sig også at være nødvendigt, at tage nogle timer efter fyraften til brug for at nå målet. Sidst i april måned blev løftebukkene atter fundet frem og klargjort. Derefter var der nogle få nødvendige opgaver, der lige skulle klares, derefter aftalte vi, at lørdag den 15. maj 1993 skulle »stabelaf-løbningen« foregå. 15 mand (det er utrolig mange) mødte frem og derefter blev der sat

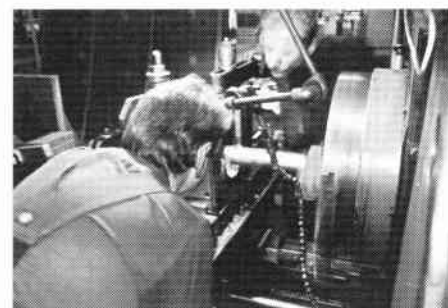
to mand til hver løftebuk. Undervognen blev hævet. Hjulene, som var monteret med akselkasser og fjedre, blev rullet ind under rammen. Herefter startede nedfiringen. Vi måtte stoppe undervejs, da det viste sig at fjederbalancerne mellem drivhjul og bagerste hjul var monteret forkert. Efter lidt eder, (som ikke tåler at komme på tryk), fik vi balancerne vendt, og rammen og hjulene mødtes i skøn forening efter separationen, som har været ca. 1 1/2 år. Det viste sig at 15 mand til denne operation ikke var et »øje« for meget: Løftebukkene kunne sagtens bemannes med 2 mand pr. løftebuk, og nede i graven er der mange ting, der skal iagttages ud for hver akselkasse under nedfiringen.

Kl. 15.00 satte vi os så til et veldækket bord, idet Ole Lund Jensen havde inddraget kaffekassens overskud, og omsat midlerne til en lækker anretning ledsaget af øl og »snabelvand«. Således sluttede denne dejlige dag, som blev længere for nogle af de fremmødte end andre.

Og til slut skal det retfærdigvis siges, at fremmødet hver anden lørdag ligger på et gennemsnit af ca. 6 mand, og det er ganske flot, men alligevel kan MHVJ godt bruge mange flere aktive medlemmer *overalt* hvor der er arbejdshold, husk: Vort materiel fortjener det! □



Tilpasning af akselleje...



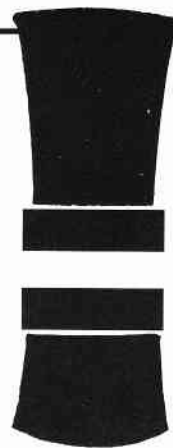
Bearbejdning af nystøbt leje...



... og slut med »Märklin-farven«. Fotos: Peter Nygård Jensen.



LOKO MOTIVET



Jernbanebladet med den kendte skorsten

Vi kommer 4 gange om året (august, november, februar og maj) med ca. 32-48 sider pr. nummer, trykt på flot 115 gram papir. Prisen for et abonnement er kun kr. 200,-. Fås ved at indsende beløbet på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved.

Det er nu du skal være med . . . vi genoptrykker IKKE!

er nu kommet i et nyt design. Fra august 1993 er det gamle A5-format afløst af det større tidsskriftformat A4, og i nyt lay-out med læsevenlige skriftstørrelser- og spalter og større fotos. Også indholdet er ændret. Nu bringer vi endnu mere historisk stof, skæbnetabeller og tegninger af det rullende materiel, både hos DSB og privatbanerne. Fotos og tegninger tager nogle af Danmarks bedste udøvere sig af, mens førende jernbanehistorikere leverer teksten. Og for korrektheden af oplysninger tjekker eksperterne fra de enkelte emneområder.

Hertil kommer spændende historiske causerier, der kan inspirere både modelmanden og den stordriftinteresserede. Det er kort og godt: Tekst, tabeller, tegninger og fotos over danske jernbaner i fortid og nutid og fremtid. I første nummer, der udkom i august kan du bl.a. læse om de første ølvogne hos Carlsberg, og om de københavnske nærtrafikvogne litra CR.

LOKOMOTIVET er jernbanehistorie, så skinnerne synger . . .

Fra Svend Jørgensens samling af jernbane-dias

Annonce

kan der nu tilbydes 3 nye serier

Serie 3 - Privatbane, Sjælland

1. KB damplok med udflugtstog, Kalvehave Havn. 22.3.59.
2. KB S 2 skinnebus. 7.3.59.
3. KB Scandia skinnebus, Vordingborg Slotsst. 7.3.59.
4. NPMB skinnebus, armsignaler. Præstø. 24.5.59.
5. ØSJS 2 Scandia skinnebuser i snevej, Hårlev.
6. KRB Sm ? i sol og sne, Yderholm. Jan. 63.
7. KRB Sm ? indk. Ringsted. Maj 62.
8. HHGB Sm ? Marienlyst. Vinter 70.
9. HHGB Sm ? på havnekajen i Hg.
10. HTJ Scandia skinnebus indk. Tølløse

Serie 4 - DSB damp, sne

1. E-maskine ved afg. Kbh. H. Kraftig røg. Jan. 63.
2. 2 E-maskiner på Gb
3. S-maskine mellem Hillerød & Allerød, set fra S-maskine.
4. S 733 med godstog på Gb.
5. D-maskine med godstog, indk. Kalundborg. Set fra Hs 388. 63.
6. C 712 med godstog Avnsøgård. Mar. 62.
7. D-maskine med godstog fra Kb. til Sg. 1963.
8. 2 D-maskiner med godstog ved Værslev. 1963.
9. D 849 i Silkeborg. Dec. 59.
10. H 800 med godstog

Serie 5 - Industribane

1. Dds B3 med en roevogn, Holeby. 23.4.61.
2. Sakskøbing B 2 »Lange Maren« med mange roevogne 1963.
3. Sakskøbing 3-koblet passerer pløret vej 9.11.63.
4. Sakskøbing 3-koblet i stemningsfyldt lys 9.11.63.
5. DdS 5, solo i sne og sol. 18.11.65.
6. Gørlev 2 og 1 roevogn holder på lille bro. 1959.
7. Gørlev, 3 opfyrede maskiner foran remisen. 8.10.59.
8. Gørlev 3 og ? Ved remisen. 25.10.59
9. Assens 8 med langt tog. Okt. 60.
10. Hårby, Assens 3 ? og traktorer. Landlig idyl. Okt. 1960.

Serierne vil kun blive fremstillet i det antal diaskopier der modtages bestilling på. Forudbetaling inden 31.12.93. Skriv venligst tydeligt. Pris 65,- kr. pr. serie incl. forsendelse. Serierne påregnes at blive sendt i Januar 94. Evt. overskud går til SDDV. Se »jernbanen« 1/93.

Jan Niemann, Edvard Munchsvej 9, 3000 Helsingør. Giro 9 35 32 40.



Dansk, svensk og norsk materiel danner grundstammen i den truede veteranbane mellem Sønder Brarup og Kappel. Af dansk trækraft råder banen over DSB F 654 samt MO 1835 og 1881. Her ses MO 1835 foran SJ B 1266 i Kappel, 1987. Foto: Anders Riis.

Kilde:

Hovedsagelig Flensborg Avis. Det bemærkes, at min tildels sydslesvigske afstamning forbyder mig at bruge tysk stavemåde til de gode danske stednavne.

Sydslesvigsk Jernbanenyt

Af Jul. Paulsen

Vistnok engang i begyndelsen af 70-erne foretog DJK en minderig udflugt til veteranbanen Slesvig-Kappel i Angel. Deltagerne kørte i bus over grænsen via Flensborg, og så nogenlunde følgende den for længst nedlagte smalsporsbane Flensborg-Lyksborg-Kappels rute, hvorefter man kørte med tog fra Kappel over Sdr. Brarup til Slesvig, og derfra i bus tilbage til Danmark. Denne tur har længe ikke kunnet gennemføres i dens helhed, idet strækningen fra Kappel til Slesvig har været nedlagt i en årrække, hvorimod strækningen fra Kappel til Sdr. Brarup er blevet bevaret som gods-rute, hovedsagelig af hensyn til firmaet Nestlé's mælkepulverfabrik i Kappel, der har sendt deres produkter som vognladnings-gods pr. bane til Sdr. Brarup, hvorfra de er gået videre ad Forbundsbanernes linie Flensborg-Kiel. Nestlé er imidlertid efterhånden gået over til lastvogns- og i et vist omfang søvejstransport, og dermed er det alene foreningen Freunde der Eisenbahn E.V., der bruger sporet. Foreningen har iøvrigt en del dansk og svensk materiel. Banens opretholdelse koster imidlertid ca. 1/2 mil, DM årligt i vedligeholdelse, som hidtil er blevet afholdt af kredsrådet (nogenlunde svarende til vores amtskommuner) og lokalkommunerne.

Kredsrådet vil nu ikke være med længe, og kommunerne omkring banen er ganske vist delte m.h.t., opfattelsen af banens betydning som turistattraktion, men de af kommunerne, der går ind for bevarelsen af hensyn til turismen, dette gælder således

Kappel, må erkende, at de ikke økonomisk magter den opgave at vedligeholde sporet. Det er beklageligt, at heller ikke repræsentanten for det danske mindretal (SSW) i kredsragens trafikudvalg mener, at der kan blive råd til at bevare banen, og veteranjernbaneklubben må blandt give op over for opgaven at skaffe 1/2 mil, DM om året, som skulle bruges til sporets vedligeholdelse. - Resultatet bliver nok herefter, at klubben må give op, med mindre det skulle lykkes dem at mobilisere landsregeringen for Slesvig-Holsten og/eller velhavende fonde, hvilket foreningen ikke ser optimistisk på.

Til gengæld er der en kreds af personer i Sydslesvig, som har sat sig i sving for at få genoplivet persontrafikken på strækningen Flensborg-Nibøl. Sporet ligger der i bedste velgående, fordi Forbundsværnet bruger det - nok efterhånden i noget mindre omfang end under »den kolde Krig« - til mate-

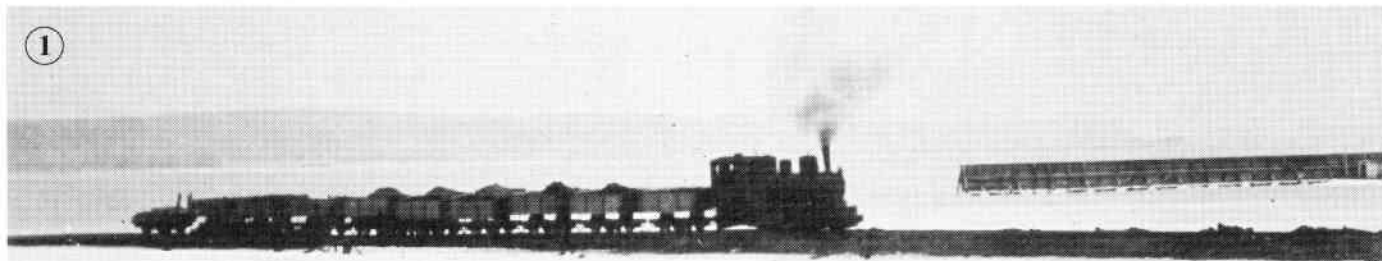
rieltransport. Lørdag den 18. sept. foretog komitéen bag projektet i forbindelse med en stort iscenesat »Bilfri Dag« i Flensborg en tur fra havnen i Flensborg til Nibøl med særtog, hvor man havde inviteret folk fra de byer, som toget skulle passere, til at modtage toget ved (de nedlagte) stationer med flag, musik af orkestre fra de frivillige brandværn m.v. Komitéen har på det sidste skyndt sig at tage en genåbning af linien Nibøl-Sønderløgum-Tønder med i programmet. Også her gælder det, at sporet er intakt - nok i nogen grad vedligeholdt af strategiske grunde og for at have en reserve for den østlige hovedstrækning - men har stort set været ubenyttet i adskillige år. DJK har dog kørt med MO-vognet på strækningen for nogle år siden, ligesom DJK/MHVJ i sommer har trafikeret strækningen (på bestilling af Tønder-Tinglev Veteranjernbane).

Dette sidste er red. bem. □



Udkørslen fra Sønder Brarup mod Slesvig har allerede i en længere årrække set således ud. Udsigterne for den sidste stump af kredsbanen til Kappel ser ikke lyse ud. Foto 1987: Anders Riis.

①



Da isen hjalp den midtsjællandske bane

Stærk frost er som regel en plage for entreprenører, men en enkelt gang var det omvendt, skriver Hans Hartmann, Birkerød

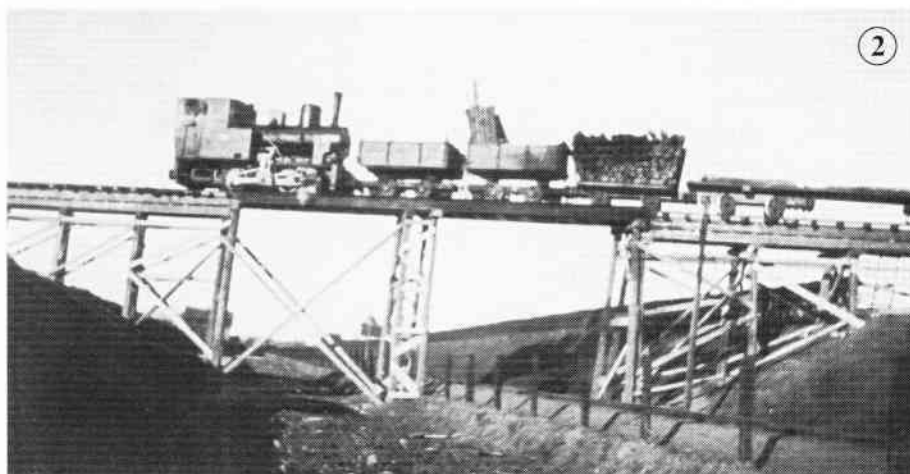
Min nu afdøde far var i tyverne ansat som ingeniør i et firma, der fik i entrepris et større jordarbejde i forbindelse med bygningen af den midtsjællandske jernbane. Det omhandlede opfyldningen af Frederikssund station i den såkaldte »Bløde«, et næsten bundløst terræn syd og vest for byen, samt brodæmningen for dæmningsstrækningen ved Frederikssundsiden.

Arbejdet strakte sig over flere år. De mange kubikmeter fyld blev for størstedelens vedkommende hentet ved afgravninger øst for Frederikssundbanen. Transporten fandt sted på et 900 mm spor af 22 1/2 kg skinner og med 3 m³ tipvogne. Det var således et meget svært materiel. Lokomotivparken bestod af tokoblede Henschelskinner.

Arbejdet med den 400 m lange dæmning blev påbegyndt straks efter 1. januar 1923, og man havde oprindelig tænkt at

bygge bro. Hele dæmningsarbejdet for disse 200 m fuldførtes i løbet af en uge fra 22. februar til 28. februar 1923, dog naturligvis

ikke i fuld bredde, men kun som en forholdsvis smal dæmning. □



②

③



Billede 1 viser tipning af jord på den islagte Roskilde fjord. Billedet er dateret den 23. februar 1923.

Billede 2 viser et arbejdstog på en af entreprenørerne anlagt bro over Frederikssundbanen. Billedet er fra 1924.

Billede 3 viser bygning af vejbro for Marbækvej syd for Frederikssund. Persontog med O-maskine på vej mod København. Billedet er dateret 1924.

Banverket i Sydsverige

Af Erik B. Jonsen

I den svenske rigsdag traf man i 1988 en trafikpolitisk beslutning, hvor man har defineret fem store opgaver: 1) At mindske trafikens påvirkning af miljøet, 2) mindske antallet af dræbte og kvæstede i trafikken, 3) udvikle infrastrukturen for behovet ind i det næste århundrede, højne effektiviteten indenfor trafiksystemerne og 5) sikre et tilfredsstillende trafikudbud. Og ikke mindst: Jernbanen skal gives de nødvendige forudsætninger for at spille en vigtig rolle som et konkurrencedygtigt miljøvenligt og energibesparende transportmiddel.

Den vedtagne trafikpolitik havde som en af sine grundidéer, at skelne mellem samfundets hovedansvar for infrastrukturen (jernbane- og vejnettet) og trafikskabernes rolle i udførelse af trafikken på markedsøkonomiske vilkår og under virksomhedsøkonomisk ansvar.

Dette var årsagen til opdelingen af SJ (Statens Järnvägar) i en forretningsdel (det »nye« SJ) og et statsligt infrastrukturselskab BANVERKET, som iværksattes den 1. juli 1988.

Selskabet har ansvaret for det statslige jernbanelnet, dvs. planum, sporet, broer, el-, tele- og signalanlæg (men altså ikke stationsbygninger og perroner eller maskindepoter og værksteder), som stilles til rådighed for kunderne, som er SJ eller lensjeftrafikskaberne.

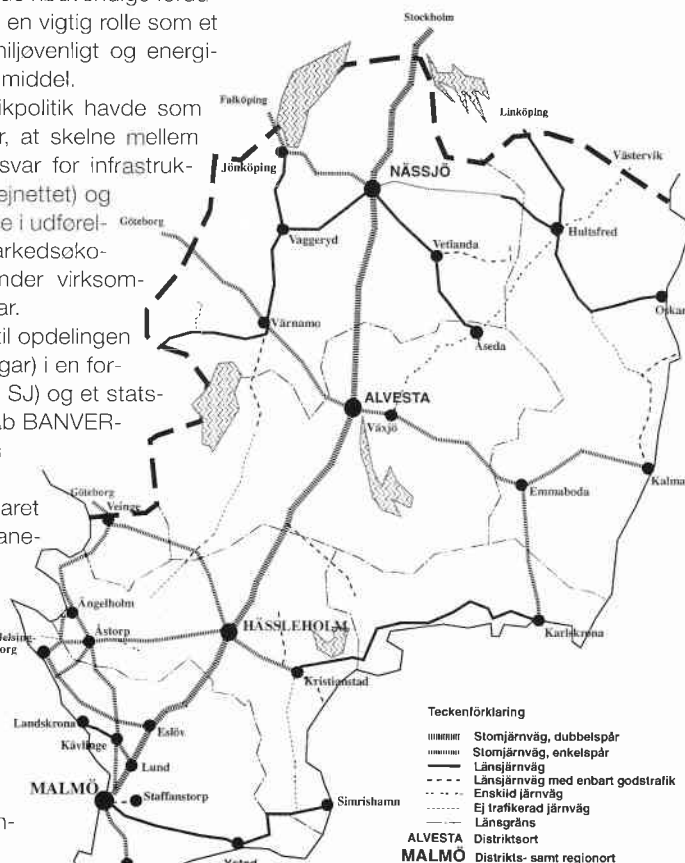
BANVERKETs hovedkontor er beliggende i Borlänge (i en ny administrationsbygning, taget i brug i maj 1991). Her residerer generaldirektøren med stab og administration - samt »jærnvägsinspektionen«, som er statens tilsynsførende med al sporbundet trafik. Virksomheden er i øvrigt decentraliseret i fem regioner (Malmö, Göteborg, Stockholm, Gävle og Luleå) samt en materiel- og industridivision (der bl.a. har ansvaret for virksomhedens mange køretøjer) i Nässjö. De førstnævnte regioner er igen opdelt i totalt 20 distrikter.

DSBs kommende »nabo« (og samarbejdspartner allerede) er Region Södra i Malmö, hvor regionshovedkontoret er beliggende; regionen er opdelt i fire enheder: Malmö, Hässleholm, Alvesta og Nässjö bandistrikt. Hvert distrikt arbejder under eget budgetansvar med vedligeholdelse af såvel stamnettet (med trafik i SJs regi) og lensjefbanestrækninger. Det enkelte distrikt planlægger og udfører selv de fleste

arbejder. Større projekter (anlægsarbejder) udføres i samarbejde med regionskontoret.

Indenfor Södra regionens ansvarsområde (se kortet) er der (pr. 31. december 1992):

Stamjernbane, km	1.116
Lensjernbane, km	941
Elektrificeret spor, km	1.151
Rangerbanegårde, antal	8
Jernbanebroer/-underføringer, antal	658
Niveauoverkørsler, antal	3.023



Kort over det område, der hører ind under Banverket i Sydsverige. Bemærk i øvrigt den lille »stump« privatbane midt på den utrafikerede bane mellem Kristianstad og Gärsnäs (Simrishamn). Det er foreningen Skånska Järnvägars veteranbane...

- og der er ansat 1.102 medarbejdere - totalt i hele virksomheden er ansat ca. 7.000.

Den svenske regering har i 1993 fremsat forslag om investering i landets infrastruktur, som for det svenske jernbanelnet betyder, at der investeres 32 mia. kr. over en 10-års periode.

Den kommende faste Øresundsforbindelse har for regionen betydet medvirken i udarbejdelsen af adskillige betænkninger. I juni 1992 indgik Malmöhus Län, Vägarverket (svarer til vort Vejdirektoratet) og BANVERKET den såkaldte »Malmöhusavtal«, som fastlægger, hvordan vej-, jernbane- og kollektivtrafikken bør udformes og tilsluttes Øresundsforbindelsen. I aftalen indgår an-



læg af 2. spor Kävlinge-Lund og modernisering af lensjefbanen Malmö-Ystad.

Høj prioritet i arbejdet indenfor regionen har ombygningen og modernisering af »Södra Stambanan« (Stockholm-Malmö), som skal være klar til »snabbtåg X 2000«-trafik i 1996. Udover modernisering af spor, signal- og køreledningsanlæg, ændring af niveauoverkørsler til broer m.v., skal der etableres nye overhalingsspor og transversaler (af hensyn til vekselspordrift).

»Väst kustbanan« (Göteborg-Malmö) udbygges etapevis til dobbeltspor, da denne strækningens betydning ikke mindst for godstrafikken vokser eksplosionsagtigt, når Øresundsforbindelsen er klar. Fra Oslo i nord til København i syd bor omkring 6 mio. mennesker og 35% af Skandinaviens industri er beliggende her. Indtil nu har udbygningen af Väst kustbanan været domineret af anlægsarbejder i Halland, men nu foregår en intensiv planlægning af og arbejde på strækningen syd for Halmstad. Her har Väst kustbanan en mere kompliceret struktur på vej ned til Malmö. Anlægget af en hel ny linieføring fra Trönninge via nye stationsplaceringer i Laholm og Båstad er indledt med boring af en 8,6 km tunnel gennem Hallandsåsen, et arbejde til 500 mio. kr. Borearbejdet har - og det behandles i en kommende artikel i »jernbanen« - givet anledning til præcis samme problemer som borearbejdet under Storebælt, i Hallandsåsen er det blot bjergmassivet, der langt mere porøst end man havde regnet med, og arbejdet er allerede langt efter tidsplanen. De to parallelt borede tunneler (boret af samme maskine først i retning nord/syd og derefter syd/nord) var planlagt færdige til brug i 1997.

»Knutpunkten« i Helsingborg har som bekendt givet mulighed for gennemkørende tog via Helsingborg.

Mellem Helsingborg og Kävlinge er det uklart, hvordan linieføringen skal være. Udbygning med et 2. spor er en mulighed, en hel ny bane forbi Landskrona med tilslutning til lensjefbanen til Kävlinge er et alternativ.

BANVERKET arbejder på detaljprojekteringen af forbindelsen til brofæstet ved Lernacken ved udnyttelse af »Kontinentalbanan« udenom Malmö, medens Malmö stad ihærdigt forsøger at få statsmidler til den rigtige løsning på forbindelsen til København, den direkte vej via »CityTunneln« (som også kan tjene lokaltrafik interesser).

Udover den overfor nævnte forstående modernisering og elektrificering af »Ystadsbanan«, arbejder Södra regionen på modernisering af den 130 km lange »Blekinge Kustbanan« (hvor sporfornyelse følges op af udskiftning af grusbalkast til skærvballast) af hensyn til ønsket om en forøget hastighed for Y2-togsætterne (IC3) »Kustpilen« (Malmö-Kristianstad-Karlskrona), et arbejde til 150 mio. kr., der er færdigt i 1996.

Ord-hunden

Sidste nummers sporhund huserede i *Haslev*, og det havde 38 svarere faktisk gættet, også selv om vi af hensyn til hemmeligheden ikke røbede, at det var »ordhunds-konstruktor« Povel Wind Skadhauge, der stod bag kameraet. De tre tog-numre på »Alpen-Express« alias »Komet« er 235, 280 og 2470.

Som vinder er udtrukket *Wilhelm P. Frendrup, Valby*, der ikke havde problemer med gåden.

Op så følger nu endnu en »ordhunde-opgave« - den 11. i rækken. Sammensæt kodeordet (de nummererede felter i rækkefølge) og send besvarelsen ind til »jernbanen«s hoved-adresse, Vasevej 19A, 2840 Holte, senest 10. januar 1994, så deltager du i lodtrækningen. *AP*



SKITSERNE FORKLARER HVER SIT AF DE MED STJERNE MÆRKEDE ORD. NB, TILFÆLDIG RÆKKEFØLGE

11	LE- GEM- DEL	BEGREB- ANBE- FALET	PAT- TEDE	LAG- SØN- DER	FÆLDE- HVID VOGN	SKÆL- SKØR KIGGE	SINDAL- TRÆ BUSK	RINGE 1C2	VOGN- MAD- LUGT	21 EJ SMA- FASTER- HOLT	ENS- ARTE- DE
28	HAVE LYST 1. KL.				ENER- GI- FORM	DREN- GE VARDE		TOGART- KARAK- TER			
MOTOR- VOGN				26	FÆRGEHAVN		REG- STRUP KREDIT	SUNDOS DYR	13	KØB- FRI- HAVN	TRAVN- STRUP LOET
PAKHUS					BÅND NAUR						
28 KØTID	ORD TRYK- SAG		14	LAG LET					15		
		VARME MUND- DELEN	30				1B1 BIB. BY	RJUNG- STED KYST		LED	2C1
FØ- LELSE KORT			27	TAL- ORD		4 ENS ADVAR- SEL		RAN- GER- LOKO		LØB STØV- RING	HJORT UDRAB
	28 BRAND- STOF			FISK HUEN PÅ ...	16	17	BINDEORD RUS. HALVØ STOF	URAN NR		5NAK- KE 2C1	
				9	10				7	8	11
MÅL				18	HEL- LIG- DOM	SPIDS EL- LOKO	19	2B HOL- BÆK	2C BRO- DERE	STOP RØG	20
OLD- TIDSV											GRÅSK BOG- STAV
RED- SKAB	25					TRYK- SAG LOKO		BYG- NING VÆGT		24	PAD- BOG 1E
						29					B1 GODS- LOKO
											2C ADEL BA- STARD

Triangel - tog og biler fra Odense fabrikken

Særudstilling i Jernbanemuseet 15. september 1993 - 30. april 1994

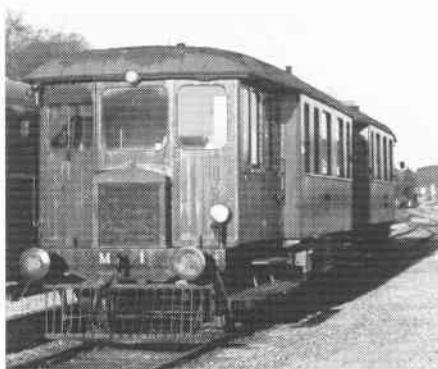
I august 1993 kunne De forenede Automobilfabriker have fejret deres 75-års jubilæum - hvis ellers de stadig havde eksisteret. I 1918 fusioneredes de to mindre københavnske bilfabrikker Anglo-Dane og Jan med Thomas B. Thriges bilfabrik i Odense. Bilproduktionen samledes på Thrige-bilfabrikken i en tidligere rytterkaserne i Odense. Produktionen omfattede tungere køretøjer: Busser, lastvogne, forskellige specialkøretøjer foruden »nøgne« chassiser, hvorpå andre så kunne opbygge karosserier til f.eks. brandbiler. De forenede Automobilfabrikers salgsmærke var som bekendt »Triangel« - et ord, hvori der indgik begyndelsesbogstaverne fra alle de 3 fabrikker.

Allerede kort tid efter den nye fabriks start begyndte man at overveje, om man også skulle bygge jernbanemotorvogne. Der findes tegninger til mere eller mindre bus-prægede motorvogne fra 1919 og 1920. Og i 1921 så den første Triangel-motorvogn dagens lys.

Fabrikken byggede indtil 1940, da produktionen af jernbanemateriel blev overflyttet til Scandia i Randers, ca. 200 jernbane-køretøjer. Heraf solgtes de fleste til privatbanerne.

Af biler produceredes indtil 1957 ca. 4000 stk.

Jernbanemuseets udstilling handler båd-



APB M 1, bygget 1939, blev den sidste »trævogn« fra Triangel - her set på MHVJ 1988 af Anders Riis.

de om bilerne og om jernbanemateriellet. Der fortælles også om selve fabrikken, arbejdsforhold og boligforhold der, om personer og om noget af virksomhedens meget flotte reklamemateriale.

Der er naturligvis en mængde billeder, og forskelligt andet materiale som skilte, brochurer, bøger og tegninger, der fortæller om fabrikken og de mange køretøjer.

Desuden vises en række modeller, der venligst er udlånt til museet af en række modelklubber og privatpersoner.

Flg. Triangelvogne er med på udstillingen: Skælskør-banens M 2, der stammer fra Varde-Nørre Nebel banen og ØSJK's

DSB MC 651. Begge disse vogne stammer fra fabrikkens store periode i sidste halvdel af tyverne. - Desuden er der en motorboggie, udlånt af Syd Fyenske Veteranjernbane, og stammende fra en af deres Triangel-trebooggievogne.

Desuden er der 4 biler med: det ældste eksisterende Triangel-køretøj: en brandbil fra ca. 1922, en af de meget få bevarede lastvogne (en T 42 fra ca. 1937), DSBs egen bus fra 1935 foruden en stigevogn fra 1942.

På den relativt begrænsede plads, der er til rådighed, giver disse 6-7 køretøjer sammen med billeder, plancher og modeller et ganske dækkende billede af fabrikkens produktion. □

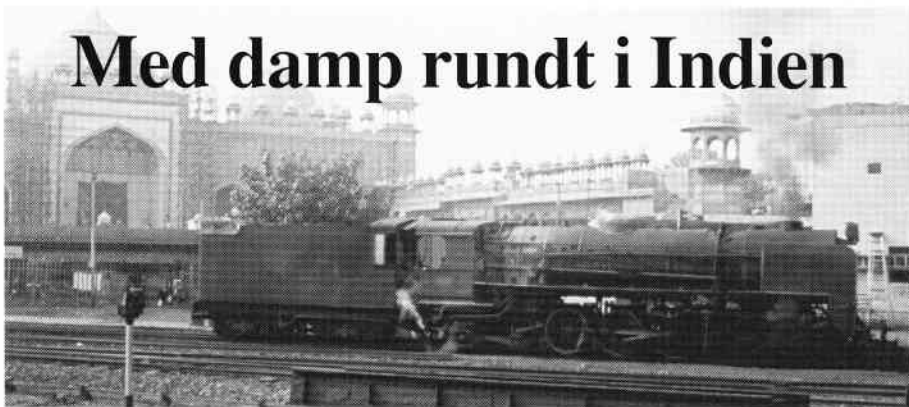
**Billigt!
For 280 kr.!**

**Får du plads til denne
annonce, som læses af små
2.000 jernbane-interesserede
medlemmer.**

**Priser er ex. moms, og der
ydes rabatter ved gentagelser
og større formater.**

**Henv. J. Forslund / A. Riis
Annonceafdelingen**

Med damp rundt i Indien



På de omfattende net af metersporsbaner anvendes store damplok bygget i Indien helt frem til 1970'erne. Her er type YG foran den store moské ved Agra Fort station (foto John Poulsen).

mange nok finder for uoverskueligt at besøge på egen hånd. Programmet vil bl.a. byde på:

- 750 km ad meterspor i Rajahstan (bl.a. med damp)
- 1500 km med tog tværs over Nordindien (delvis damp)
- Besøg ved 250 km stort net af 610 mm-baner (dieseldrift)
- Dampdreven bjergbane i Himalaya (610 mm spor)
- Besøg ved dampdepoter
- Besøg ved jernbanemuseet.

Arrangør: Rail Tours ved John Poulsen. □

Ved siden af Kina er Indien en af dampdriftens sidste bastioner. Endnu er der ca. 2500 damplok i drift på landets 62.000 km store jernbanenet. Men specielt på det primære net af bredsporede baner, er damp-

driften hurtigt på retur, medens den på de store metersporsnet bliver mere og mere standardiseret. Mens tid er, arrangeres derfor i 1994 en to-ugers rundrejse i den nordlige del af dette spændende land, som

Det gamle fotografi (9)

Nok en R-maskine - men hvilket sted...?



Af Poul Thiesen

Medens der findes mange udmærkede fotografier af Fredericias gamle bane-

gård - 1866-1935 - findes der uendelig få billeder af jernbanestrækningen fra Fredericia gammel station og til Pjedsted.

Denne fem-seks kilometer lange strækning blev jo fjernet i forbindelse med ibrugtagningen af den nye banegård og Lillebæltsbroen.

Dette gamle fotografi er et af de få eksisterende fra den forlængst nedlagte jernbane Fredericia-Pjedsted.

Billedet er antagelig fra 1920'erne. Der

er tale om et nordgående tog - trukket af en af de to-cylindrede R-maskiner. Bemærk, at billedet er fra tiden, da R-maskinerne endnu ikke havde fået den karakteristiske røgskærm.

Men hvor er billedet taget - helt præcist?

Jo, fotografen har fotograferet mod øst. R-maskinen kører derfor vest for den nuværende banegård - og det er nogle få meter syd for Fredericias store indfaldsvej, Vejlevej, der via en tunnel føres under bane-



Cirka 1925. To-cylindret R-maskine på vej fra Fredericias gamle station ved havnen ad den nu nedlagte jernbane Fredericia-Pjedsted. Resterne af denne dobbeltsporede jernbane, der eksisterede 1866 til 1935, kan den dag i dag tydeligt ses i terrænet.

gården. Da Fredericias nuværende banegård skulle bygges, var det nødvendigt at fjerne en af byens store arbejdspladser, nemlig Fredericia Teglværk. Teglværket ses

til venstre for R-maskinen, og det er således en uomtvistelig kendsgerning, at da billedet blev taget, var DSB endnu ikke gået i gang med anlæg af den nye banegård.

Der er i øvrigt - den dag i dag - mange ting, som vidner om den gamle dobbeltsporede jernbane Fredericia-Pjedsted. Kører man ad Vejlevej via tunnelen under jernbanen, hedder første vej mod nord Lumbyesvej. Den er lagt præcis oven på den gamle jernbane. Lidt længere ude ligger en markvej - højt på en imponerende dæmning. Vejen hedder Nordbanevej. Flere steder i terrænet kan tydeligt ses, hvor banen har gået.

Prøv, når du næste gang tager toget fra Vejle og mod syd, at kigge ud af vinduet, når den fordums station Pjedsted er passeret. Til højre for toget ses tydeligt, hvorledes jernbanen har gået lige ud. □

Bogen om

Annonce

ODENSE-NR. BROBY-FÅBORG-BANEN

af Lars Viinholt-Nielsen udkommer 1. december 1993

17x25 cm, ca. 128 sider med ca. 110 illustrationer

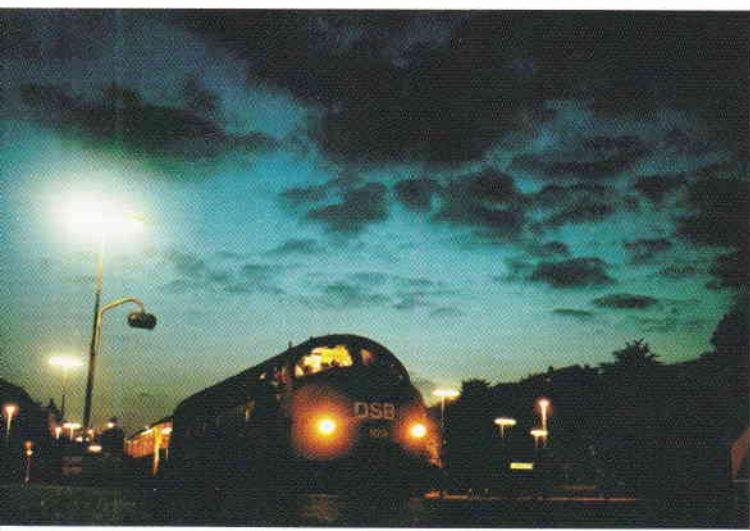
Tilsendes portofrit ved indbetaling af kr. 180

på girokonto 5 33 80 18 Lars Viinholt-Nielsen, Miravej 4, 8240 Risskov.



Jernbanen

Tema: DSBs GM-diesler





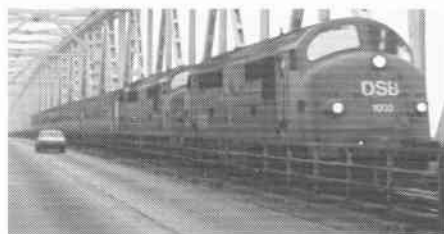
GM på farten

Tekst: Anders Riis.

Næppe nogen type lokomotiver har været så dominerende i de danske jernbaners snart 150-årige historie som den første serie GM-diesellokomotiver, litra MX og MY. Med deres overvældende effektivitet slog de 104 »rundsnuvede« lokomotiver, leveret fra 1954 til 1965, stort set dampen af banen, og trådte i stedet for samtlige større typer togmaskiner ved DSB. Fra rollen som paradehest er typen nu stille og roligt ved at træde i baggrunden: Pr. 1. oktober 1993 var kun tre MX'ere aktive hos DSB (1013, 1014 og 1024, førstnævnte har i øvrigt officielt været udrangeret siden april!), mens 27 af de 44 ældre MY'ere stadig var med - to afventede dog større reparationer. Kun sidste serie på 15 MY'ere, fra 1964-65, er stadig fuldtallig. I dette nummer af »jernbanen« har vi samlet materiale om GM's 1. generation danske lokomotiver, der betød en revolution på skinnerne.

Øverst på denne side ses den nyeste, MY 1159, trække et lidt usædvanligt tog: Kongevognen (dog uden regent) plus to Dh-vogne. Mogens Duus fotograferede i Slagelse, 24. juni 1976. MY 1118 (i midten) var blandt de absolut sidste bærere af vingehjulet på danske skinner; den molædte bemaling på Alf Blumes foto fra Korsør viser, at det gamle liberi sang på sidste vers. Få måneder efter, at fotoet blev taget i maj 1985, var der ikke flere brune MY'ere tilbage - men design-programmet blev også lanceret i 1972. Nederst til højre en anden »design-version«: MY 1110 med 2/3 vingehjul, men dog nummer. Alf Blume stod bag kameraet ved Dybbølsbro, februar 1982. Bemærk på begge fotos kombinationen af gammel bemaling, sneplov og stadig aktiv dampvarmeudrustning. Til venstre »tiden efter DSB«: Ex-MX 1004 er modtaget hos Lollandbanen i Nakskov, 13. juli 1992 (Jan Forslund).

Foregående side (farvefotos): Sortbroget kvæg og rødbrøget godstog står pænt til hverandre. Foto i Tinglev af Åbenrå-toget, 25. juni 1993: Jan Forslund, der også »fangede« MY 1114 med regionaltog i Nivå, 20. juni 1983. Dekorativ baggrund er Helsingør station med dens Kronborg-agtige murværk. MY 1156 er dog hovedmotivet med sit regionaltog her, 26. maj 1993. Foto: Jan Forslund. Brunt i brunt var det stadig, da Mogens Duus på tur til Fredericia hørte en mærkelig lyd - der viste sig at stamme fra en blanding af MV 1109-motorlyd plus to MO'ere. Det aparte tog skulle til Esbjerg, hvor de to MO'ere skulle være forstærkning til bådtoget »Engländeren«, 6. juli 1978. Øverst er en række udrangerede MY'ere, med 1107 forrest, sat »på græs« i Århus, afventende den endelige skæbne. Foto: Jan Forslund 1993. Nederst: Aftenstemning i Århus, september 1992. MY 1129 med særtog sydfra løber om - og fortsætter nordpå. Foto: Anders Riis.



▲ Tre stadier i MX 1002's levned: Øverst som flunkende ny »ur-MX'er« til førerindøvelse i Fredericia 1961, stadig med lille kølgitter og fire koojer, en specialitet, som kun 1001 og 1002 bød på. De blev hurtigt ombygget (Poul Thiesen). Midtfor i samme by med ny type tal, forspændt et design-lakeret tog (Mogens Duus, 6. juli 1978).

Nederst er »1002« i design blevet forreste forspandsmaskine foran en IC på Lillebæltsbroen, 15. maj 1985 (Anders Riis).

Den endte sine dage som reservedele for Museumstog's 1001.

GM 1-2-3...

Nogle forandringer skete på én gang. MY 1103 ses til venstre med IC 156 (2 Bgh-Bjh-Bgh-3 B!) ved Fredericia 3. oktober 1979 i brun »spare-lak« (uden striber, sammenlign med lille, indsat foto fra Lunderskov, oktober 1976 (Anders Riis).

27. maj 1980 sås 1103 nord for Kolding med både rød/sort lak og sneplov (fotos: Mogens Duus). ▼

▲ En sluttet ring danner disse tre fotos af MX 1037, der nederst til venstre står renvasket og skinnende som ny ved maskindepot Fredericia (Poul Thiesen). Ovenfor et hamrende stilrent tog med 1037 sammesteds (Mogens Duus).

Et næsten tidløst foto - kun perron-skiltene afslører, at vi er i 70'erne og ikke 60'erne. Oprangering: Bgh-BDh-ABh - til sammen P 640. Oktober 1976.

Til højre er ringen sluttet: 1037 tjener nu som brandovelsesobjekt i Fredericia (Jan Forslund, 29. juni 1993).



Familie-albummet



Familie-albummet

MX og MY er en familie med efterhånden mange ejerskabs- og bemalingsvariationer. »Familie-albummet« med de 11 typebilleder til venstre og nedenfor omfatter de fleste - men langt fra alle de hoved-typer, MX og MY har kunnet ses i.

Billede 1 viser i sig selv tre af DSBs variationer over »design-manualen« fra 1972, i den noget fælmede udgave, der har kunnet ses i de senere år. Til venstre MY 1158, af sidste serie fra 1965, med indbyggede slutsignaler, el-varme og den udlægning af »design-teksten«, der er god latin øst for Storebælt: Sort pufferplanke. MX 1032 er derimod malet vest for Storebælt, og har rød pufferplanke. MX 1007 (bagved) afslører tydeligt sig som »indfødt« sjællænder på den sorte pufferplanke... Foto i København, 12. april 1992: Thomas Norgaard Olesen.

På foto 2 ses den »klassiske« MY'er - fra før verden gik af lave. I juni 1973 var design-programmet »kun« seks år gammelt og derfor slet ikke slået igennem, hvilket ses på den forreste del af togstammen: Brun MY 1119-brun Afh-

ABg-BD. Anders Riis fotograferede i Nykøbing Falster.

Foto 3 illustrerer, at MX 1001 nu er i pensionisternes rækker, med hjemsted hos DSB museumstog Randers. Her ses den, flunkende ny-malet, i Struer 5. september 1992. Foto: Thomas Norgaard Olesen.

Foto 4 og 5: Faktisk er der tale om det samme lokomotiv. MX 1010 var DSBs første design-lakerede lokomotiv, der i juni 1972 trak DSB 125 års jubilæums-udstilling rundt i landet. Men hvad er nu det? Seks år senere, i Nykøbing F. 1978 (foto 5: Anders Riis), har »1010« stadig det store »forsøgs-logo« på (48 cm højt mod 32 cm i den endelige udgave) - men tallene ser højst mærkværdige ud. Hvem kan gi' en forklaring på det? I 1972 havde den i hvert fald korrekte »design-tal«... På foto 4 ser vi MX 1010 som OHJ MX 101, en bemaling, der allerede er passé, siden Ole-Chr. Munk Plum »fangede« maskinen ved Ruds Vedby på HTJ med 750 tons (16 vognladninger) ror til DONG, 10. oktober 1991. Nyeste OHJ/HTJ design ses på foto 11, hvor MX 102 (ex DSB MX 1009) trækker af-

sted med persontog bestående af Bm-Bf-Bm ved Ny Hagested 21. juni 1993. Alf Blume fotograferede dette.

På foto 6 har Jan Forslund forevigtet LJ M 34 (ex MX 1031) og M 36 (ex MX 1043) i en stille sommer-stund i Nakskov, 13. juli 1992. Mens M 34 er fuldt opmalet i »LJ-design«, er M 36 bagved kun »spare-omlakeret«.

Foto 7: HFHJ var blandt de første privatbaner til at bruge MX'ere - her MX 18 (ex MX 1018) i Frederiksværk 7. april 1992, »fanget« af Thomas Norgaard Olesen.

Foto 8: Den absolut mest omfattende om-maling blev de to ATC-loko's udsat for, Måske inspireret af HTs kunst-busser? Jan Forslund fotograferede i depot København Øst 13. maj MX 1021 og MY 1126.

Foto 9: ØSJS' første MX'er, »Kong Hother«, hviler ud efter kampen mod sne-masserne i Hårlev, 8. februar. Foto: Jan Forslund.

Foto 10: Skagensbanen behøver kun at fjerne et »D« på »sin« MX'er. Som sagt, så gjort! Ole Plum fotograferede SB M 9 (ex DSB MX 1041) i Skagen 19. oktober 1993.

Øversigt efteråret 1993 - MX 1001-1045, Nohab/GM/Frichs 1960-82

1001:	1960-1989	1989 til DSB Museumstog Randers, klar (brunmalet) 1992
1002:	1960-1990	ophugget 1990
1003:	1960-1991	1988-89 udelejet til HFHJ, 1992 solgt til ØSJS (reserverede)
1004:	1960-1991	1990 til ØSJS, 1991 til LJ Mx 42
1005:	1961-1991	1990 til ØSJS Mx 42
1006:	1961-1991	1988-89 udelejet til HFHJ, 1991 til LJ, 1991 til ØSJS Mx 43
1007:	1961-1992	1988-89 udelejet til HFHJ
1008:	1961-1987	1987 til OHJ Mx 101
1009:	1961-1987	1987 til OHJ Mx 102
1010:	1961-1987	1987 til OHJ Mx 103
1011:	1961-1987	ophugget 1987
1012:	1961-	solgt til Inlandsbanen (ikke leveret)
1013:	1961-1993	solgt til Inlandsbanen (ikke leveret)
1014:	1961-	solgt til Inlandsbanen (ikke leveret)
1015:	1961-1993	solgt til Inlandsbanen (ikke leveret)
1016:	1961-	solgt til Inlandsbanen (ikke leveret)
1017:	1961-1989	1989 til HFHJ Mx 17
1018:	1961-1989	1989 til HFHJ Mx 18
1019:	1961-1989	1989 til HFHJ Mx 19
1020:	1961-1988	ophugget 1988
1021:	1961-1992	Kunst-Mx'er fra 1988, benyttet til ATC-forsøg til 1991
1022:	1961-1990	ophugget 1990
1023:	1961-1989	1989 til ØSJS Mx 41
1024:	1961-	
1025:	1961-	1993 udelejet til VLTJ
1026:	1961-1987	ophugget 1987
1027:	1961-1992	
1028:	1961-1993	
1029:	1961-1988	1988 til OHJ Mx 104

1030:	1961-1991	
1031:	1961-1988	1988 til LJ M 34
1032:	1961-1992	
1033:	1961-1988	1988 til LJ M 35
1034:	1962-1991	1991 til LJ (reserverede)
1035:	1962-1991	1992 opstillet i Struer (brun)
1036:	1962-1990	1990 til ØSJS, 1991 til LJ (reserverede)
1037:	1962-1991	1992 brandovelsesobjekt i Fredericia
1038:	1962-1990	1990 til OHJ (reserverede)
1039:	1962-1989	ophugget 1989
1040:	1962-1992	1993 til GM-gruppen, Norge
1041:	1962-1992	udlejet 1992 til SB, 1993 litereret SB M 9
1042:	1962-1991	
1043:	1962-1991	1991 til LJ M 36
1044:	1962-1988	ophugget 1988
1045:	1962-1990	1990 til HFHJ Mx 16

MY 1101-1159, Nohab/GM/Frichs 1954-1965

1101:	1954-1986	1986 til DSB museumstog Roskilde, istandsat (brun) 1988
1102:	1954-1986	ophugget 1987
1103:	1954-1987	ophugget 1989
1104:	1954-1992	1993 solgt til GM-gruppen, Norge (køreklar)
1105:	1955-	
1106:	1955-1988	solgt til NSB som reserverede, ophugget i Norge 1992

1107:	1955-1993	
1108:	1956-	
1109:	1956-1985	ophugget 1987
1110:	1956-	
1111:	1956-	
1112:	1956-	
1113:	1956-	
1114:	1956-	
1115:	1956-1993	
1116:	1956-	
1117:	1956-1993	
1118:	1956-	
1119:	1956-	
1120:	1956-	
1121:	1956-	
1122:	1956-	
1123:	1956-	
1124:	1956-	
1125:	1957-	
1126:	1957-	

1988 kunst bemalet og benyttet til ATC-forsøg

1141:	1958-1992	
1142:	1958-	
1143:	1958-	
1144:	1958-1987	
1145:	1964-	
1146:	1964-	
1147:	1964-	
1148:	1964-	
1149:	1965-	
1150:	1965-	
1151:	1965-	
1152:	1965-	
1153:	1965-	
1154:	1965-	
1155:	1965-	
1156:	1965-	
1157:	1965-	
1158:	1965-	
1159:	1965-	

NB: Oplysninger om ophugning er formentlig ikke fuldstændige!

10



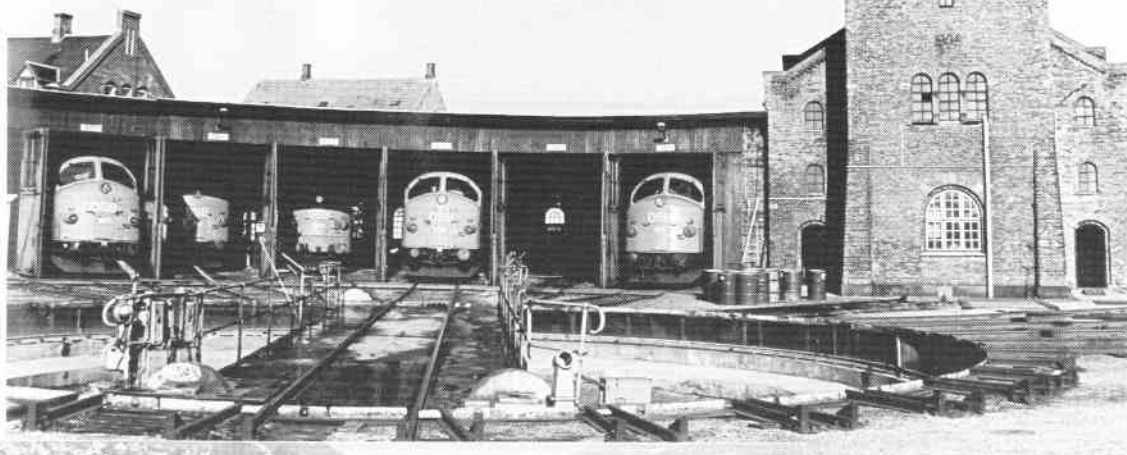
11





Regionaltog kan også være brune! Med brunt loko, brun styrevogn og rød Bn'er i midten har dette tog, fanget af Per Bjørn Pedersen i Rungsted 1973, været et omt syn....

Skønt bygget til damp, har mange rundremiser fået »GM i maven«. Her titler fem stk. ud i Korsør - fra venstre 1147, 1151, 1022, 1149 og 1120. Foto, 20. august 1988: Richard Latten. Nedenfor: De sne-rige vintre i 1978-81 kunne godt give GM'erne problemer, inden de fik snepløve, som MX 1027, der her holder med et damp-opvarmet tog foran signal ved den islagte Kolding fjord 19. marts 1979. Mogens Duus fotograferede og noterede P 673 til at bestå af Dh 010-Bjh 308-Bgh 127. ▼



▲ Slut med vandkranen - MX 1032 behøver den ikke (Poul Thiesen, april 1962).

MY var sjældent gæst på ▶
privatbanerne. En undtagelse er Vestbanen med militærtog. Her 1111 ved Hylerslev, 22. aug. 1988 (Richard Latten). Nedenfor: Syv MX'ere blev 1992 hensat i Vigerslev. Bag hegnet ses på Per M. Jensens foto fra 19. marts 1993 1042, 1030, 1021, 1032, 1027, 1040 og 1007.



To tredjedele af DSB's aktive »MX-park« rykker her ud. MX 1024 og 1013 er i sving i Københavns-området - den sidste dog med status af »udrangeret« gennem et halvt år! Foto ved Fuglebakken (Vanløse-Hellerup), 22. september 1993: Joen Jensen. ▶

◀ Hjælpetoget var i mange år en fast MX-opgave. Her er 1020 rykket ud til Hillerød 1984, hvor en ME var afsporet i et sporskifte (Alf Blume).





Sjællandsk vinterstemning på en optagelse fra 29. januar 1993, der faktisk kan tjene til illustration af flere kapitler i dansk jernbanehistorie. Her noteres dog blot, at tre My fra den i 1964-65 leverede sidste serie, nr. 1157, 1152 og 1147, ses i spidsen for G 9222 mellem Borup og Viby Sjælland undervejs fra Rødby Færge til Københavns godsbanegård. Foto: John Hansen.

GM diesellokomotiver ved DSB

Et udviklingsforløb skildret i hovedtræk

Af Holger F. Sørensen

Jeg er blevet anmodet om at skrive om mine oplevelser med DSBs GM-diesellokomotiver - primært My og Mx, som det nu er tyndet voldsomt ud i. Ved damplokomotiverne var et godt resultat i høj grad betinget af samarbejde mellem alle tre implicerede: lokomotivføreren, fyrboderen og ikke mindst lokomotivet; skønt bygget efter samme tegning kunne maskinerne falde noget forskelligt ud med hensyn til trække- og løbeegenskaber samt evne til at producere damp. Helt anderledes med diesellokomotiver - i hvert fald de GM-diesellokomotiver, jeg har kendt - som er meget ensartede, idet de har indbygget funktioner, der til enhver tid og under alle vilkår sikrer maksimal

effekt og samtidig forhindrer, at komponenter lider overlast. Da hverdagen således ikke bød på de store problemer, har jeg valgt at tage mit udgangspunkt i GM-dieselernes amerikanske baggrund, beskrive samtlige GM-typer ved DSB og give artiklen et lettere teknisk indhold.

Ud og se

I 1948 sendte DSB cand. polyt. E. Risbjerg Thomsen - den senere chef for maskinafdelingen - på en tre måneders studierejse til USA for at se på diesellokomotiver samt drift og vedligeholdelse af disse. Det resulterede flere år senere i anskaffelse af fire 1700 hk dieselelektriske lokomotiver, My 1101-04, fra General Motors. De ankom i begyndelsen af 1954 og blev leveret fra

I sin indledning til artiklen »Dampheste ude og hjemme« brugte pensioneret lokomotivfører Holger F. Sørensen udtrykket »verdens bedste diesellokomotiver« (se nr. 2/1993). Naturligvis medførte det nærmest automatisk en opfordring til også at skrive noget om dem, og til gavn for bladets læsere blev opfordringen beredvilligt imødekommet. Resultatet, der bringes her, giver både overblik og indblik - eller sagt på en anden måde: orden i begreberne.

PWS

NOHAB i Trollhättan, som var GMs licenshaver for Nordeuropa.

Straks fra begyndelsen vakte de stor og berettiget opsigt ved deres fremtoning og især for deres præstationer. Man havde aldrig tidligere oplevet noget lignende her i Dannevang, hvor disse fire maskiner senere skulle være med til at revolutionere jernbanedriften. Det skal så lige bemærkes, at i landet, de kom fra, skulle i mange tilfælde tre af slagsen til at erstatte et af de kraftige og effektive damplokomotiver. Der var tale om et færdigt og gennemprøvet produkt, konstrueret til virkelig hårdt arbejde under barske geografiske og klimatiske forhold.

Født i USA

Det i 1922 grundlagte Electro-Motive Company, der for så vidt kan betragtes som en parallel til De forenede Automobilfabrikker A/S (Triangel) i Odense, stod blandt andet for bygningen af jernbanemotorvogne - dog uden selv at eje produktionsanlæg. I 1930 blev selskabet tillige med dets motorleverandør, Winton Engine Company, opkøbt af General Motors, og det blev senere til Electro-Motive Division of General Motors, i daglig tale EMD. I 1935 byggede virksomheden et nyt stort fabriksanlæg ved La Grange, Illinois, vest for Chicago. Her påbegyndtes bygningen af strømliniede persontogslokomotiver, E-serien, med to stk. tolv-cylindrede Winton-motorer på i alt 1800 hk.

Med udgangspunkt i Winton-motoren konstruerede EMD den berømte 567 motor. Det er en totaktsmotor, hvor cylindrene er anbragt i V-form. Disse har hver fire udstødsventiler. Cylindrene er således længdeskyllet, hvortil en Rootsblæser leverer skylleluften ved 0,3 atm. tryk. Det er meget servicevenlig og interessant konstruktion. For at fordele sliddet jævnt er stemplerne monteret, så de kan rotere om deres egen akse. Plejstængerne i motorens venstre side er udformet som gaffelstænger med over- og underlejeplader, mens plejstængerne i højre side træder på overfladen af gaffelstangens lejeplade og holdes på plads tildels af kompressionen.

I 1939 byggede EMD et godstogslokomotiv bestående af fire enheder, hver med en seksten-cylindret 567 motor på 1350 hk. Efter amerikansk praksis opgives kun den effekt, der omsættes til trækraft i hoveddynamo. Inklusive hjælpemaskineri af forskellig art har motoren velsagtens været god for 1500 hk. Dette 5400 hk lokomotiv, der benævntes FT 103, startede november samme år en elleve måneders præsentationstur, hvor det blev demonstreret for tyve jernbaneselskaber. Frem til udgangen af 1945 byggedes 1095 enheder af type FT.

I 1946 introduceredes F-serien, begyndende med F2. Det var en forbedret efterkrigsudgave af FT. Frem til 1949 var man nået til F7, som kom med en ny og stærkt forbedret hoveddynamo, der var sammenbygget med en trefaset vekselstrømsgenerator til drift af kølevandsventilatorer m.m. Endvidere foregik op- og nedkoblingerne mellem de fire elektriske koblingstrin nu automatisk.

Revolution på skinner

Det var på dette stadium i udviklingen, DSB modtog de første fire MY. De var identiske med F7, men umiddelbart før leverancen havde man udviklet nye og bedre banemotorer og et hjulslip-udstyr, der må have haft en enorm betydning for trækkeevnen og især for vedligeholdelsesudgiften på banemotorer. Et ukontrollabelt hjulslip, hvor en banemotor løber op på meget høj hastighed, kan få katastrofale følger for denne. I



Demonstrationslokomotivet FT 103 bestod som nævnt i hovedteksten af fire enheder, der i 1939-40 tilbagelagde næsten 135.000 km. Det blev senere solgt til Southern Railway. To af de fire enheder havde førerkabine i den ene ende (A), mens de andre var uden (B) og ikke kunne bruges selvstændigt. Foruden et fire enheders godstogslokomotiv med førerplads yderst i hver ende kunne man dog også danne to persontogslokomotiver, der hver omfattede en A-enhed og en B-enhed. I Danmark - og i andre europæiske lande - slog denne praksis ikke igennem; tværtimod gjorde de stedlige forhold det mest praktisk, at diesellokomotiver til strækningsskørsel havde førerplads i begge ender; det udelukkede ikke multipel-skørsel.

På billedet ses en af A-enhederne med Southern Railway's driftsnummer 6100 udstillet i McCook, Illinois, i anledning af EMDs 50 års jubilæum 9. september 1972. I dag står den i La Grange som museumsmaskine og er ført tilbage til den originale bemaling fra 1939. Postkort, arkiv B.J. Petersen.



My 1101 restaureret som aktiv museumsmaskine. Tilbageføringen er ikke fuldstændig; først og fremmest gælder dette motoren, der oprindeligt var en 567B, men nu - som et vidnesbyrd om udskiftningsfilosofien - er en 567C. Visse detaljer i det ydre svarer for øvrigt heller ikke fuldt ud til den oprindelige tilstand - men detaljer af den art er ikke emnet for nærværende artikel. Foto: B.J. Petersen.

bedste fald vil der opstå »rundslag« ved kommutatoren, som vil bevirke, at den pågældende enhed eller lokomotiv bliver »grounded«, dvs. jordslutningsrelæet trækker, hvorved trækraften afbrydes.

Samtidig med leveringen af My 1101-04 anskaffedes en reservemotor. Det forlød, at amerikanerne stillede sig uforstående over for den disposition. De hævdede, at der ikke i en overskuelig fremtid ville blive brug for den. Fra dansk side blev beslutningen fastholdt. Man havde jo haft med motordrift at gøre i mange år og vidste trods alt bedre.

Noget tyder imidlertid på, at erfaringerne med de fire første maskiner underbyggede den amerikanske påstand. Da leveringen af fyrre My påbegyndtes i slutningen af 1955, fik 1105 reservemotoren, mens de øvrige fik en 16-567C motor, der afgav 1950 hk ved 835 omdrejninger pr. min. Disse My svarede til amerikansk F9-lokomotiver.

Værd at bemærke

My, ja for så vidt samtlige 1. generations diesellokomotiver i Danmark (My og Mx) var

nøglefærdige maskiner, meget enkle og driftsikre. I hverdagen var der ikke de store problemer med dem, bortset fra perioden, hvor eftersyn og vedligeholdelse - grundet besparelser dikteret udefra - var i bund. Af disse årsager kom man jævnlig ombord på en MY, der kørte med en udkoblet banemotor, en foranstaltning, der kunne anvendes for at få lokomotivet til hjemstedet for reparation. I østområdet med den svære sjællandske regionaltrafik kunne der køres med kun tre virksomme banemotorer i ugevis. At disse overlevede den behandling, kan tage som udtryk for, at der var tale om et kvalitetsprodukt, der var udviklet til hårdt arbejde på lange bjergstrækninger i landet, de kom fra.

Jeg har kun een gang ikke haft en My med »hjem«. Ved ankomst til Helsingør med et godstog var kølevandet tabt gennem en revnet kølevandsslange anbragt over startpanelet ved motorens venstre forkant.

My nr. 1101-1144 blev ved ankomsten i halvtredserne af datidens lokoførere betragtet som et stort velfærdsmæssigt fremskridt, sammenlignet med vilkårene på damplokomotiverne og Mo-vognene. I dag betragtes de som et særdeles støjende bekendtskab. Ingen lades i tvivl om, at der forgår noget bag maskinrumsdøren, for så

vidt også i apparatskabet, når der kobles op og ned. Men ved brug af et effektivt høreværn var opholdet bestemt tåleligt.

Tog til tiden

Jeg erindrer en episode først i firserne, på et tidspunkt, hvor trækraften til intercitytoget var overtaget af Mz og Me. Den pågældende dag, en fredag, var der mangel på disse maskiner, så jeg fik My 1114 til intercitytoget med afgang fra København kl. 16.00. Da togføreren afleverede bremsesedlen (9 vogne 360 tons), spurgte han, idet han pegede på My'en, hvad i alverden jeg havde tænkt mig at stille op med det gamle l...? Jeg bad ham gøre en indsats for rettidig afgang fra Kh, og for at holdetiden i Roskilde og Slagelse ikke blev overskredet. Til gengæld ville jeg garantere rettidig ankomst ved færgen i Korsør.

Dengang var højeste hastighed for IC tog 120 km/t. Strækningshastigheden var imidlertid 140 km/t, vognene måtte køre 160 km/t, og My'en var gearet til 133 km/t. Så hvorfor ikke udnytte de forhåndenværende muligheder for at kompensere for My'ens længere accelerationstid, og dermed få »tog til tiden«, så længe det kunne gøres teknisk og sikkerhedsmæssigt forsvarligt,

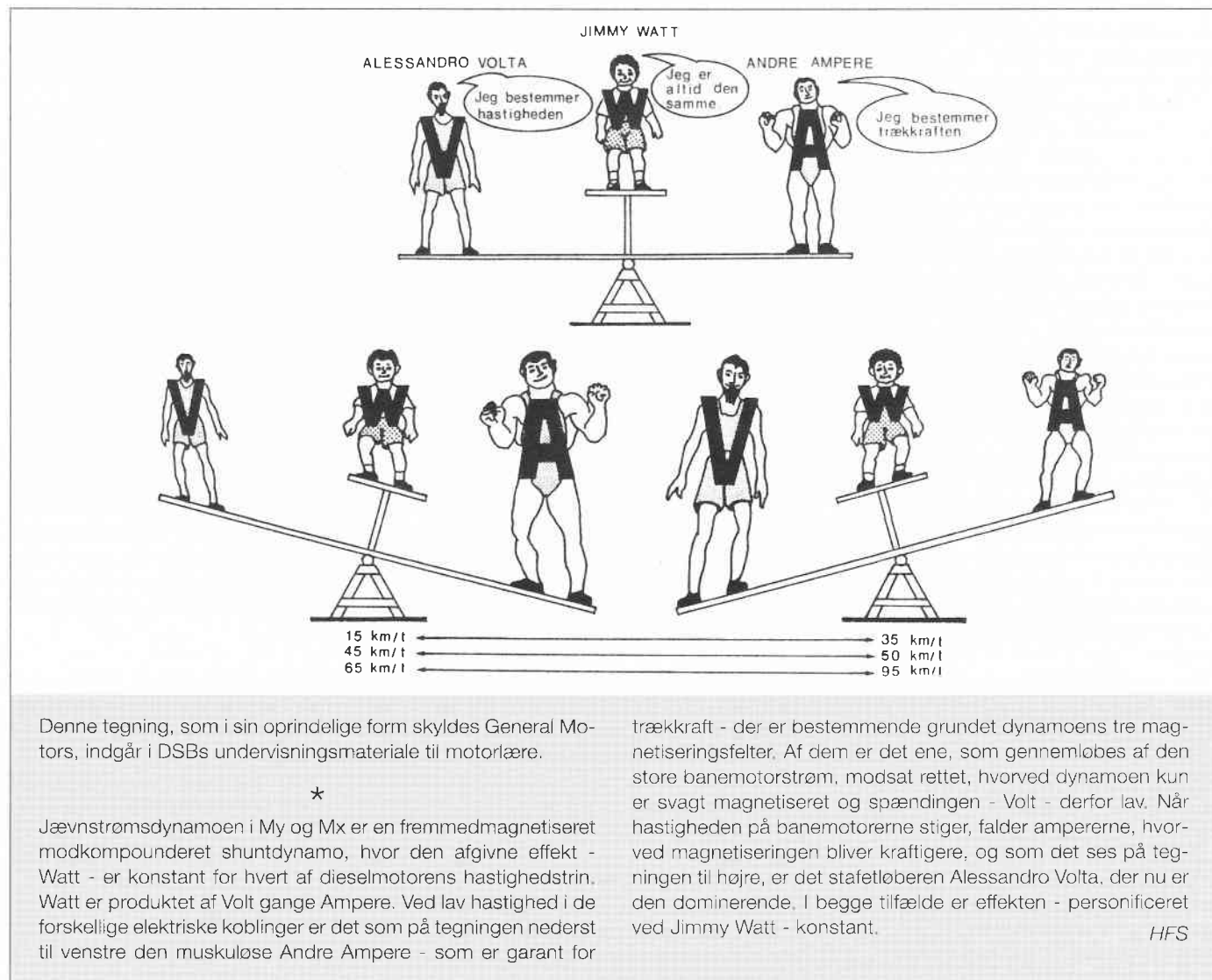
selv om det nok ikke var lige »efter bogen«? Ved påfølgende gennemgang af maskinrummet var der intet, som røbede, at den knap tredive år gamle My med godt og vel fem millioner kilometer på bagen havde kørt med maksimal belastning så at sige hele vejen.

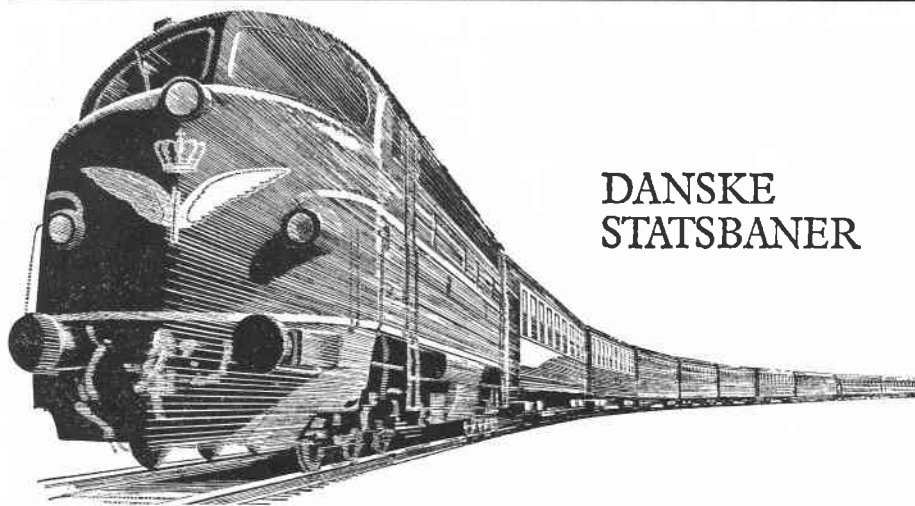
Flere søskende

I 1960-62 ankom 45 Mx-lokomotiver. De var forsynet med en 12-567C eller D1 motor, der ydede 1425-40 hk. Det var enkle og lydsvage maskiner, der havde meget få sygedage i den daglige drift.

Det er glædeligt at se, at nogle privatbaner har anskaffet et antal af disse lokomotiver. Hvis man vil være indstillet på at vedligeholde dem efter EMDs forskrifter, vil de udføre et godt stykke arbejde mange år frem.

Endelig kom i 1964-65 de sidste femten My med en 16-567D1 motor, der stort set havde samme udgangseffekt som C motorerne. Der var gået ca. ti år siden leveringen af de første My. Det havde betydet en rivende udvikling af den elektriske styring og med en helt ny type relæer og kontaktorer. Om bord på lokomotivet oplevede man langt mindre støj end tidligere.





DANSKE STATSBANER

My fik snart efter anskaffelsen af de første eksemplarer en image-skabende rolle. Med det kronede vingehjul på fronten opfattedes den nye type næsten som et symbol på DSB, flittigt afbildet i annoncer og reklametryksager, fx på den her viste måde. Trods Ma-lyntogernes fremkomst varede dette stort set ved, indtil de første Mz-maskiner viste sig på danske skinner og overtog rollen.

I en ny retning

Alle DSBs hidtidige motorer af 567D serien var af D1 typen med Rootsblæser. Men i La Grange fremkom stadig noget nyt. D2 var forsynet med en turbolader. Modsat konkurrenterne var EMD længe om at udvide sit motorprogram med turbolader. Denne komponent har der været mange vanskeligheder med at udvikle, på grund af de vilkår, den arbejder under: varme og skiftende belastninger.

Turboladeren er motorens achilleshæl,

det svage led i kæden, der i driften kunne være store udgifter med. Den er i EMDs motorer, modsat konkurrenternes, delvis mekanisk drevet. Først på de tre sidste hastighedstrin leverer udstødsgassen drivkraften. D3 motoren havde omdrejningstallet hævet til 900 pr. minut, og dermed var grænsen nået for, hvad 567 serien kunne præstere. Afløseren hed 645. Det var i princippet den samme motor, blot med en større cylinderdiameter.

For at kunne omsætte den væsentlig større effekt - turboladeren kunne øge ef-

fekten med 50% - var det nødvendigt at forlade den tunge jævnstrømsdynamo med den kostbare og komplicerede kommutator. Afløseren blev AR10, en vekselstrømsgenerator, der producerede trefaset vekselstrøm, som til brug i banemotorerne blev omdannet til jævnstrøm i luftkølede silicium-dioder.

2. og 3. generation

DSB anskaffede fra 1967 til 1978 i alt 61 Mz-lokomotiver, som leveredes i fire serier, hvor første og anden serie/levering havde en 16-645E3 motor, som med turbolader og intercooler afgav 3300 hk. De ti første af disse 2. generations maskiner blev leveret til østområdet og indsat fortrinsvis i den internationale ekspres- og godstogskørsel mellem Rødby Færge og København/Helsingør. Lokomotiverne i 2. serie, der kom til vestområdet, var stort set som dem i første, og disse to leveringer svarede til amerikanske dieselloko, omend vognkassen var anderledes.

Som alle tidligere EMD-lokomotiver til DSB var de i det store og hele problemfri. Det var derimod ikke tilfældet med Mz af tredje og fjerde levering, der havde en 20-645E3 motor, som afgav 3900 hk. Denne tyve-cylindrede motor var ikke nogen større succes. EMD holdt op med at bygge den, men mere om det senere.

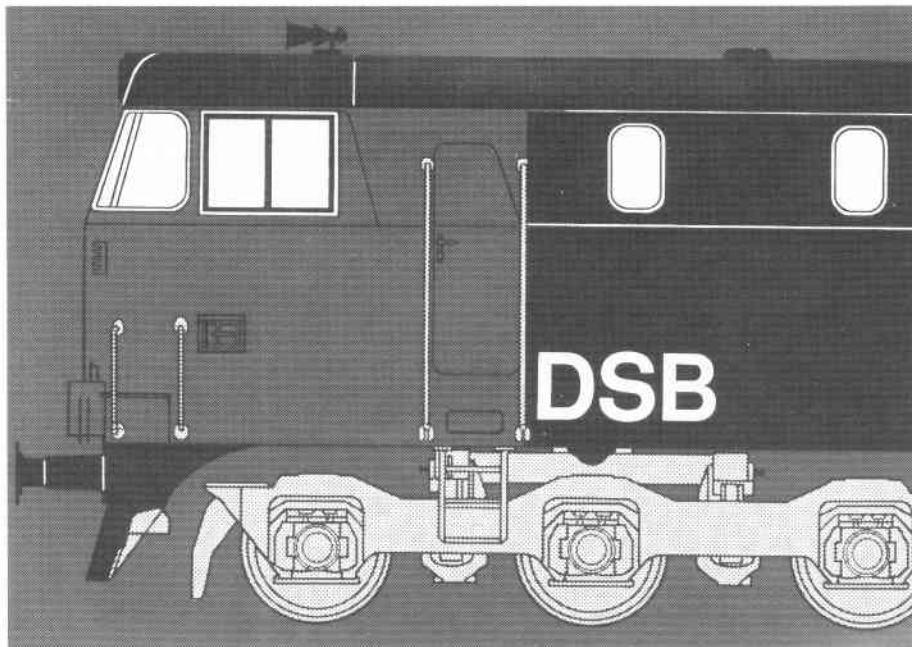
Endvidere fik de to sidste serier en stor og meget effektiv - for effektiv - lyddæmper, som bevirkede, at udstødsgasserne ikke



Mx-maskinerne blev trods den mindre motor bygget med næsten samme længde som My; forskellen var kun ca. 3%. Og i det ydre var der så mange fælles træk, at folk uden for kredsen af jernbaneansatte og -interesserede næppe så anden forskel end maskinernes litra (hvis det endda kom så vidt, at de lagde mærke til det!). Mx 1012, der blev bygget i 1961, ved Lersøen 8. maj 1993. Foto: Jan Forslund.



Mz-lokomotiverne, der nødvendigvis måtte få markant større længde end My, afveg fra begyndelsen både fra denne type og indbyrdes fra serie til serie, hvad den ydre fremtoning angår. Men også de ændringer, der i tidens løb er foretaget på dem, fx på fronterne, kan fange opmærksomheden. Mz fra 1973 ses dog her i så godt som oprindelig skikkelse. Foto i Korsør 3. juni 1979: Povl Wind Skadhauge.



Mz overtog hvervet som DSB-blikfang fra My. Et eksempel er denne afbildning, der prydede forsiden på en publikumskøreplan for ekstratog jul/nytår 1974/75. Tegningen stammer fra den i 1972 udgivne design-manual, hvorigennem DSBs identitetsprogram blev kommunikeret, og viser for øvrigt, at design-bemalingen gør sig langt bedre på den mere kantede Mz end på de gamle »runde« maskiner, My og Mx.



Med Me blev ikke bare ny teknik, men også en radikalt anderledes ydre form introduceret - meget iøjnefaldende, skønt »tjenestedragten« principielt er den samme som de ældre diesellokomotivers. Og på nogle iagttagere virker dette - i en række forhold velbegrundede - look måske både lidt fremmed og en smule barsk. Me 1511, som DSB modtog i 1981, fotograferet året efter af B.J. Petersen.

blev sendt til vejrs og væk, men lagde sig omkring lokomotivet som en dyne. Det resulterede i, at en del blev taget ind sammen med den friske luft og genanvendt, hvilket siger sig selv var uheldigt. Der blev så monteret skærme på taget, som i nogen grad løste problemet.

Endelig fik tredje og fjerde levering påbygget en elgenerator til togvarme, hvor den elektriske styring i starten gjorde knuder. Alle danske GM-loko til og med Mz III havde oprindelig en meget effektiv dampgenerator fra Vapor. Der var gjort meget for

at holde støj og vibrationer ude fra førerrummene i Mz-lokomotiverne, som må siges at være en behagelig arbejdsplads.

Me-lokomotiverne er et kapitel for sig. Disse 3. generations maskiner er vel egentlig en tysk konstruktion, der er forsynet med en 16-645E3 motor med generator leveret af EMD. Af rationaliseringshensyn kan motorvalget udmærket tænkes at have været et krav fra DSB. Den asynkrone vekselstrømstransmission kom fra BBC i Mannheim. Den er genial, men var ikke færdigudviklet. På et tidspunkt var der planer

om - efter hvad det forlød - en gennemgribende ombygning af hele serien for et trecifret millionbeløb. Tilsyneladende har man ikke kunnet finde pengene til det projekt.

Ender sporet?

Til sidst nogle ord om det videre forløb i USA. Som tidligere nævnt var den tyve-cylindrede 645E3 motor ikke uden problemer. Den blev erstattet af en forbedret 645F3, som med seksten cylindre på det nærmeste ydede det samme. Det forlød samtidig, at den skulle være den sidste totaktsmodel fra EMD. Man ville udvikle en ny og mere økonomisk firetaktsmotor. Det er almindeligt kendt, at 567 og 645 motorerne blandt andet som følge af totaktsystemet har et højt brændstofforbrug. Hidtil havde amerikanerne ikke prioriteret brændstoføkonomi særlig højt. Det gjaldt i øvrigt også for damplokomotiverne. Der er altid blevet lagt størst vægt på driftssikkerhed og slidstyrke. Nu lød der andre toner; for tilskueren »uden for murene« syntes der imidlertid ret stille om sagen.

Op gennem firserne faldt salget af nye diesellokomotiver drastisk på grund af fusion og dermed følgende rationalisering af nogle af de større jernbaneselskaber. Denne nedgang ramte fortrinsvis EMD, idet General Electric, der sammen med EMD nu var ene om markedet, nylig var kommet med en model, der var stor interesse for, og som solgte godt grundet en meget brændstofbesparende motor og et avanceret vedligeholdelsessystem. I 1983 blev General Electric den førende diesellokomotivproducent. I 1986 kom igen en ny og kraftigere motor fra EMD: 710G. Det var dog stadig en totaktsmotor. Det forøgede cylindervolumen var opnået ved en større slaglængde, altså en ny krumtap. For første gang fraveg man princippet med at forbedringer altid skal kunne indbygges i ældre motorer. I 1988 påbegyndtes en flytning af den egentlige lokomotivbygning til den canadiske filial i London, Ontario. Denne flytning er nu en realitet, da et 3800 hk loko til Metra, som driver forstadstrafik ved Chicago, forlod samlehallerne i La Grange i marts i år (1993) som sidste nybygning. Da produktionen var på det højeste, var her 13000 medarbejdere. Antallet er nu nede på 1600, som bygger motorer og andre komponenter til diesellokomotiver.

I foråret 1992 sprang så, hvad der i vide kredse betragtedes som en bombe, da General Motors satte lokomotivfabrikken til salg. Koncernen var i krise efter flere år med tab i milliardklassen. Det kan være årsagen til, at der ikke har været mulighed for at udvikle den firetaktsmotor, der kunne skaffe mistede markedsandele tilbage og måske på længere sigt redde virksomheden. Ved at betragte udviklingen op gennem firserne til i dag kan man frygte for, om det, der i dag er EMD, og som for år tilbage byggede verdens bedste diesellokomotiver, overhovedet vil eksistere ved årtusindskiftet. □

Jernbanenyt - kort fortalt

I dette nr.: Privatbanerne, DSB og Veteranbanerne



Privatbanerne



Privatbanerne på finansloven for 1994

I forslaget til den kommende finanslov findes et afsnit om støtte til privatbaner, og her står bl.a.:

»Med henblik på ønsket om at styrke den samlede jernbanetrafik i Danmark og bevare privatbanerne som en væsentlig del af den lokale og regionale kollektive personbefordring er der indgået en 4-årig rammeaftale på privatbaneområdet dækkende perioden 1993-96. Som led i aftalen fastlægges en driftsøkonomisk ramme for perioden, ligesom der med henblik på anskaffelse af nyt materiel og med henblik på yderligere rationaliseringsfremmende inve-

nisering ved LNJ og OHJ, modernisering af sikringsanlæg ved HHGB, etablering af sikringsanlæg i Ørholm og Nærum på LNJ samt påbegyndelse af en fornyelse af det nedslidte og forældede sikrings- og fjernstyringsanlæg på OHJ. Sidstnævnte arbejde vil strække sig over årene 1994-97. De resterende 65,0 mio. kr. vil blive anvendt til nyt rullende materiel.

Til de nævnte tal kommer så yderligere bevillinger til såvel driftstilskud som investeringstilskud fra amter og kommuner.

Levetidsforlængelse af Y-togene

Allerede i dette efterår er man ved de baner, hvor der er Y-tog af byggeserierne 1-5 begyndt projektet med at levetidsforlænge togene. Motorvognene, der ikke allerede har

Hornbækbanens Y-tog står for tur til modernisering. Her har Jan Forslund fanget tre stk. ved remisen 20. juni.

Nye privatbanetog

Den 26. oktober 1993 åbnedes for de fem tilbud, der er indkommet i forbindelse med EF-licitationen om de 15 nye persontog til GDS/HFHJ, HHJ, LJ og OHJ/HTJ. De fem producenter er det danske firma ABB-Scandia i Randers, de tyske virksomheder AEG, Düewag og Linke Hoffmann Busch samt endeligt FIAT fra Italien.

Herefter skal de fem tilbud nøje gennemgås og analyseres, inden det endelige valg træffes. Her spiller naturligvis prisen på de nye tog en ikke uvæsentlig rolle, men fra banernes side er der også stillet store krav med hensyn til miljø, indretning for handicappede, krav til teknik m.m. Ved de seks privatbaner håber man, at kontrakten om levering af de ialt 15 nye togsæt kan skrives under inden udgangen af 1993, således at de første nye tog kan leveres i 1995.

Hjørring Privatbaner

Y-togsættet HP Ym 33-Ys 67 er i sommeren 1993 blevet levetidsforlænget gennem et samarbejde mellem banens værksted i Hjørring og karosserifabrikken HMK Industri A/S, der bl.a. er kendt for fabrikationen af Plus-bokse til DSB. Toget har på blok-vogn været transporteret ud til HMK's værksted fra Hirtshalsbanens værksted. Renoveringen af toget er altså foregået udelukkende ved brug af arbejdskraft fra banens lokalområde.

Allerede for et par år siden fik motorvognen som en af de første erstattet Büssing-motorerne med nye Mercedes-motorer.



Det nye interiør i HP Ys 67 er markant i farverne, efter at den blev renoveret i sommer. Foto: Ole Chr. Munk Plum.

Et længere togvejsspor er resultatet af, at SB har ilagt nyt indgangsspor-skifte til Skagen station. Her trækker SB M 9 et helt normalt godstog (containere til læsning) ind, 18. oktober 1993 (Ole Chr. Munk Plum).

steringer aftales yderligere en forøgelse af det statslige investeringstilskud med 225 mio. kr. i perioden. I forslaget til finansloven for 1994 er der regnet med en bevilling fra statens side til privatbanerne på ialt 198,2 mio. kr., der fordeles med 83,8 mio. kr. til dækning af banernes underskud og med 114,4 mio. kr. som investeringstilskud.

På investeringssiden er der foreslået anvendt ialt 49,4 mio. kr. på hovedsagelig levetidsforlængelse af Y-togene, spormoder-

fået udskiftet de efterhånden gamle og udslidte Büssing motorer vil blive udstyret med nye Mercedes motorer. Vognkasserne skal repareres for rustangreb, og interieuret skal fornyes, ligesom der ved de enkelte baner foretages forskellige ombygninger. De fleste motorvogne vil få udskiftet de traditionelle pakrumsdøre med almindelige foldedøre og normal indstigning. Under de enkelte baner vil vi søge at følge istandsættelserne og deres omfang.





Nu er hele togsættet renoveret, og udvendig er der først og fremmest udført et omfattende pladearbejde som følge af rusttæringer, og endelig toget er opmalet i de oprindelige farver og design. Samtlige vinduer er udskiftet. Udstødningen, der ved en tidligere ombygning var ført op til taget gennem udvendige udstødningsrør på togets sider, er flyttet ind i toget. Der er indbygget et nyt ventilationssystem. Interieuret er ændret ved opsætning af ny vægbeklædning i lyst trælaminat. Loftet er mørkeblåt med en rød mønstret bane i midten, og der er lagt nyt gulv. Sæderne er betrukket med et mønstret stof af samme type som, der benyttes i S-togene i Københavnsområdet. Der er kommet trykknapper for »stop« i kanten af bagagehylden. I passagerafdelingerne er der endelig opsat nye strækningsskilt samt informationstavler. I begge førerum er førerbordet renoveret og malet op i en mørkeblå farve.

I motorvognen er toilettet fjernet, og der er nu indrettet hylder til bagage. I pakrummet er der indrettet arbejdsplads med skrivepult og skabe til togføreren, ligesom der er indrettet siddepladser til passagerer, der har barnevogne med. Der er fortsat de oprindelige pakrumsdøre i begge vognsider.

Styrevognen er også ændret, idet passagerafdelingen er blevet 8 pladser mindre, da der er indrettet et pakrum med 4 siddepladser på klapsæder i førerrumsenden af vognen ved at flytte skillerummet et vinduesfag. Hele toget er derved blevet bedre udrustet til at kunne medtage nogle af de mere end 6000 barnevogne og 2000 cykler, der hvert år transporteres med Hirtshalsbanens tog. De to pakrum er også en fordel for de mange transitrejsende med megen bagage, som rejser med banen.

I forbindelse med præsentation af det færdigrenoverede tog havde banens medarbejdere navngivet toget »Lissi« efter direktør Søren Petersens kone.

★

Ved Hjørring Privatbaner er man i efteråret 1993 ved at ombygge banens busgarage og -reparationsværksted af hensyn til bedre miljø- og arbejdsforhold. Ved ombygningen fjernes grave i værkstedet, så der fremover køres ind på et plant gulv, hvor busserne kan løftes ved brug af søjlelift.

Skagensbanen

Hulsig blev i foråret 1993 ombygget til fjernstyret krydsningsstation, idet der er etableret et nyt spor 2 øst for hovedsporet. Samtidig har stationen fået nyt sikringsanlæg, der fjernstyres fra FC på Skagen station. Den ombyggede Hulsig station blev ibrugtaget ved køreplansskiftet i maj 1993, og foruden en krydsning mellem to persontog på fredage, benyttes krydsningsmuligheden i Hulsig ofte i forbindelse med godstogskørslen, der efterhånden er ret omfattende på Skagensbanen. Med udgangen af oktober 1993 havde man i år allerede transporteret mere end 60.000 tons!

I forbindelse med etablering af nyt sikringsanlæg på Skagen station og som følge af de omfattende godstransporter, er der i sommerens løb foretaget nogle ændringer i sporplanen på stationen. Der er ilagt sporskifter mellem hovedsporet og det gamle blindspor, der fører ud under viadukten langs med hovedsporet. Derved er der skabt mulighed for et ekstra langt togvejsspor til godstog nærmest pakhuset (fremtidigt spor 1 - med særskilt udkørselssignal). Forbindelsen mellem opstillingssporene for mellemvognene til Y-togene m.m. og hovedsporet i stationens vestende er fjernet, og de er siden forbundet med sporet, der fører ind til værkstedsområdet. I uge 42 var baneafdelingen i færd med at lægge de sidste kabler og montere nye sporskiftedrev. I forbindelse med ibrugtagningen af det nye sikringsanlæg i Skagen samt systemblo-

SB T 4, står der allerede under kronen, på siden af nymalede Ardel 119, som SB har lånt fra Mariager-Handest Veteranjernbane. Foto i Skagen, 19. oktober: Ole-Chr. Munk Plum.

kanlægget Hulsig-Skagen torsdag den 28. oktober 1993 benævnes de to øvrige togvejsspor fremover spor 2 og 3. Herefter er radiodirigeret trafikafvikling på hele strækningen Skagen-Frederikshavn bortfaldet, og trafikken afvikles som en fuldt fjernstyret strækning.

★

DSB Mx 1041, der blev lejet fra DSB i efteråret 1992, bliver på Skagensbanen, og vil blive omlitret til SB M 9.

Fra MHVJ har Skagensbanen lånt Ardeltraktor DSB 119 i håb om, at den er bedre til at klare de store rangertræk til og fra havnen i Skagen. SB T 3 har især haft problemer med at producere luft nok til bremssystemet. DSB 119 er ved Skagensbanen omlitret til SB T 4. Såfremt banen vælger at beholde SB T 4, vil MHVJ overtage SB T 1, der har været hensat i nogle år. For bedre at kunne adskille de forskellige Y-togs enheder, omlitres styrevognene SB Ys 1 og 2 til Ys 11 og 12 og mellemvognene Yp 1-4 til Yp 21-24 i oktober/november 1993.

I forbindelse med levetidsforlængelsen af privatbanernes Y-tog, er Skagensbanens motorvogn Ym 1 i oktober 1993 sendt til Hirtshalsbanens værksted i Hjørring, hvor vognen bliver udstyret med nye Mercedes motorer.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Diesellokomotivet DSB Mx 1025 er i midten af august udlånt til Lemvigbanen. Anskaffelsen af et andet diesellokomotiv til at erstatte VLTJ ML 25, som blev købt fra DB i 1989, er blevet nødvendigt, da dette lokomotiv har en temmelig slidt motor med deraf følgende luftforurening til følge.

Til brug for baneafdelingen har banen - ligeledes fra DSB købt godsvognene Hims 211 4 099 og 134. Vognene vil blive anvendt som lagervogne.



Indbygning af nye Mercedes motorer i SB Ym 1 på HPs værksted. Foto 19. oktober: Ole-Chr. Munk Plum.

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen (HHGB)

Hornbækbanen har påbegyndt en længe-revarende levetidsforlængelse af de ældste lynettevogne. Her i efteråret har togsættet Ys 91 og Ym 51 været underkastet den særdeles omfangsrige modernisering, som bl.a. indbefatter: automatiske pakrumsdøre, nye motorer, revision af bogier og det elektriske system, nye støddæmpere, nye sæder med nakkestøtter, nyt interiørbetræk, enkeltstående stole, flere klapvinduer, bedre ventilation, trykknapsystem, nye vinduer samt en nyopmaling. En del af arbejdet foregår i Hundested. Når dette togsæt er færdig engang i foråret kommer turen til togsættene med motorvognene Ym 52 og Ym 54. Den enkeltkørende lynettermotorvogn Ym 53 renoveres sidst, og vil da få kappet snuden af den ene ende, så den kan anvendes sammen med styrevognene.

Moderniseringen af Hornbæk station er tilendebragt, og den i »jernbanen« nævnte nye krydsningsstation i Hellebæk ventes afsluttet allerede inden nytårsskiftet. Banen har selv forestået hele arbejdet i Hellebæk, og muligheden for at forlægge krydsning fra Ålsgårde til Hellebæk muliggør, at banen bedre kan indhente eventuelle forsinkelser fra DSB i Helsingør. I øvrigt rumler DSB med planer om indførelse af 20-minutters drift ad åre - og det vil give Hornbækbanen visse problemer med den nu meget fleksible halvtimesdrift.

Ved Marienlyst har banen sammen med vejdirektoratet sidst i oktober opstillet en helt ny type blinklyssignal, der i modsætning til de gængse er grønne, og således virker betydeligt mere miljøvenlige end de traditionelle hvide og røde.

Frederiksværkbanen (HFHJ)

Fra oktober måned køres der nu atter med MX-trukne persontog i daglig drift. Indtil videre køres 3 togpar om morgenen med MX



26. september indviedes GDS' nye krydsningsstation Slotspavillonen med gratiskørsel (og en del forsinkelse). Den stort anlagte køreplan fungerer optimalt efter nogle indkøringsvanskeligheder. Foto 20. oktober: Jan Forslund.



LNU's nye signalanlæg ved indkorslen til Fuglevad fra syd. Foto 30. oktober 1993: Bruno H. Pedersen

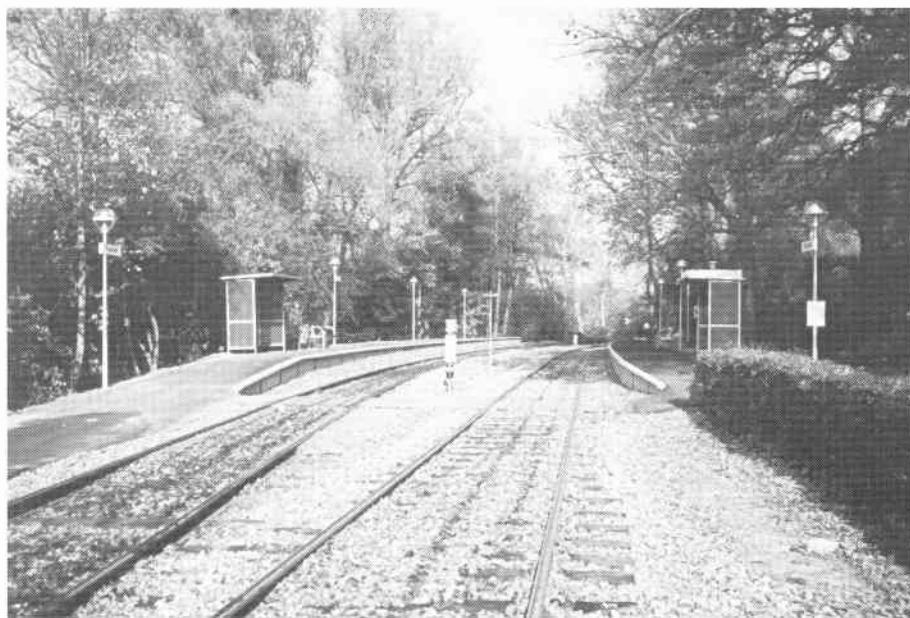
og to personvogne. Indtil banens nyindkøbte Bn-vogne er færdigrenoveret anvendes indlånte personvogne fra OHJ. De af DSB købte Bn-vogne har numrene 705, 733 og 740.

Kørsel med MX-trukne persontog er i øvrigt dyrere end traditionelle lynettetog, men er samtidig garanti for, at HFHJ står godt rustet ved en eventuel streng vinter.

I Frederiksværk er sporet i spor 1 optaget og udskiftet, og spor 2 renoveres herefter. Også stationen moderniseres.

»Privatbanenyt« er redigeret af Ole-Chr. M. Plum.

Afsnittene om Gribskovbanen, Hornbækbanen, Frederiksværkbanen og Nordsjællandske baner er skrevet af Jan Forslund.



Fuglevad i moderniseret udgave - efter sporombygning. Foto: Bruno H. Pedersen.

Annonce

Forlaget

HOLSUND

"På sporet af 1993"

- årbog om danske jernbaner

****Flere farvebilleder**

****Flere sider (64)**

**** Mere tekst og 130 ill.**

**** Blankt farveomslag**

**** Samme seriøse indhold**

Nyhed: 24 timer i Nykøbing Falster, se reportagen fra en banegård, oprangering, togtider, livet på perronen m.m.

Pris inkl. forsendelse kr. 110.

Bestilling: Forlaget Holsund, Jan Forslund, Vasevej 19 A, 2840 Holte. (42 42 04 52).

Venlig hilsen, Mogens Duus og Jan Forslund



LJ M 1 startes 6. september 1993 under kraftig røgudvikling. Foto: Jens Halck.

Historien om genoplivningen af en svenskfødt lollik

Museumsbanen 

LJ M 1 taget i brug efter 28 år - Verner Christensen udnævnt til æresmedlem

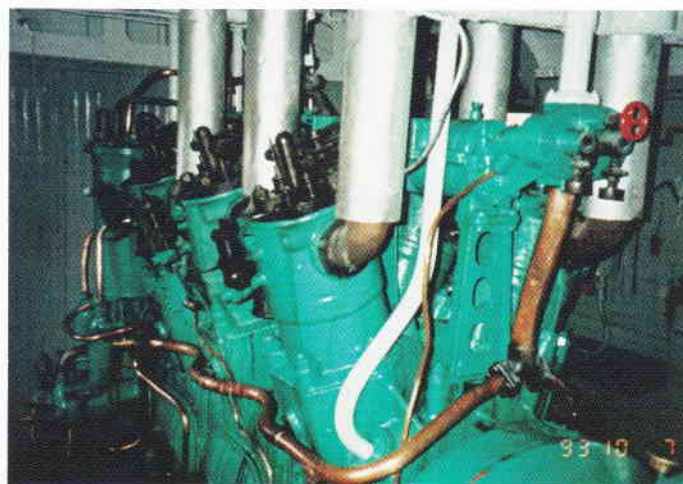
Af Arne Jørgensen

Nede i den fjerneste ende af remisen i Maribo, holder der et gammelt trælokomotiv, og der har det holdt i mange år. Formålet med at det netop holder der, er tilsyneladende den, at der er indrettet 2 sovepladser i en kupe, så nogen gavn gør det gamle lokomotiv da stadig. Det ser forøvrigt også noget afrakket ud, som det står der. Mange års henstillelse har sat sit spor både ud- og indvendig, det er jo også et diesellokomotiv, og hvem interesserer sig dog for diesel, når vi er omgivet af dejlige dampende og prustende og skinnende damplokomotiver. Det er jo også det, Museumsbanen er kendt for, og sådsn skal det fortsætte, Dampen længe leve!

Ja, det var i mange år den almindelige indstilling ved museumsbanen, men enkelte medlemmer fik så småt interesse for det gamle skrummel, kaldet »Svenskeren«. Man begyndte at forske i lokomotivets fortid og man gennemgik dens tekniske stand for at danne sig et overblik over hvor omfattende og bekostelig en renovering ville blive, eller om det overhovedet var muligt for os at løse opgaven. Vi er jo en flok håbløse optimister, så intet er umuligt, før det modsatte er bevist mindst to gange.

Driftsudvalget skulle gøres »møre« og overbevises om, at selvfølgelig ville den komme ud at køre, og hvis andre baner kunne køre med diesel, så kunne vi også.

Motorrummet med den 125 HK »stærke« Atlas diesel er en fryd for øjet.
Foto: John Nielsen.



På den store dag, LJ M 1 løber om i Bandholm 7. oktober 1993.

Foto: John Nielsen.

Nu havde vi fået gode erfaringer med LJ M 9, og HFHJ T 3 var netop færdigrestaureret.

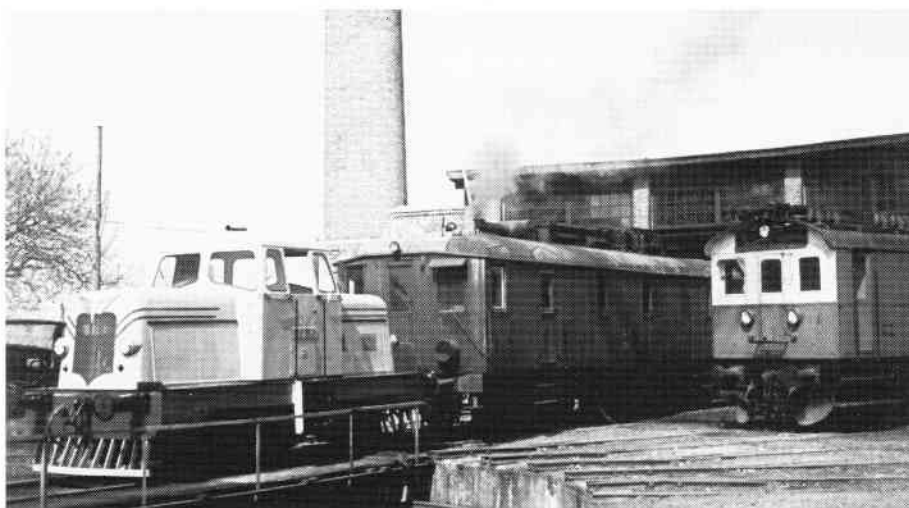
Så er Svenskeren ej heller et hvilket som helst diesellokomotiv. Higen og søgen i lærde bøger fortalte os, at vi her har verdens ældste dielelektriske lokomotiv - altså ville det være endnu en attraktion hos museumsbanen.

Der blev fremlagt en handlingsplan for istandsættelsen, og driftsudvalget var nu godt trætte af plageriet. Eller også var de bare med på ideen og overbeviste om at dette var vejen frem, og på udvalgets statusliste fik opgaven i foråret 90 nr. 138. Så gik vi i gang med opsmøgede ærmer og rent arbejdstøj.

De manglende sager

Sidste gang Svenskeren kørte var i 1965, hvor en prøvetur havde afsløret enkelte fejl, hvor de væsentligste var at tagkølerne var defekte, og højtrykskompressoren havde svært ved at lave tilstrækkelig med tryk til indblæsningen af brændstoffet. Og hvor var disse ting nu henne? Ikke ved lokomotivet, og en omfattende eftersøgning på banens arealer var negative. Det viste sig at kompressoren for ca. 25 år siden var sendt til reparation i hovedstaden, og efter at alle åbenbart havde mistet interessen, var den blevet smidt ud for få år siden. Kølerne var også havnet som skrot, så det var et kedeligt udgangspunkt. Kompressoren var det største problem, for en sådan har de ikke liggende hos enhver isenkræmmer. Men var der ikke noget om at Helsingør Jernbaneklub havde en motorvogn magen til? Jo, sørme så, den stod i Gedser remise.

Vi kontaktede Helsingør, som var utroligt hjælpsomme og indstillede på at hjælpe os, hvis det var muligt. Og det var det, for deres kompressor var nøjagtig magen til den, vi manglede. Vi lavede så en låneaftale og hentede den. Ved hjemkomsten til Maribo adskiltes kompressoren for at blive renoveret og derefter monteret. Første skridt var taget, og vi gik derefter igang med at fremskille nye tagkølere ud fra gamle billeder. Elementer fra Frichs kølere lignede og passede meget godt i størrelsen og vi måtte så nyfremskille endebunde og beslag. De færdige kølere blev monteret og passede fint ind i helheden, men hvad ville der ske, når vi hældte vand på systemet. Var motorblokken og diverse rør overhovedet tætte, efter at have stået i 26 år? Jo, sørme! Der var dog nogle haner og ventiler, der ikke kunne lide at blive rørt. Disse måtte så adskilles og slibes tætte igen. Derefter virkede alt tilforladeligt. Det var det næste skridt, så manglede vi bare resten. Målet var, som det første, at få startet motoren, inden yderligere opgaver påbegyndtes: Hvis motoren var uhelelideligt defekt, var der ingen umiddelbar grund til at fortsætte istandsættelsen. Men ifølge vore gamle optegnelser havde motoren fungeret fint uden problemer, sidst den kørte i 1965. Vi var optimistiske og nøjedes med at rense indsprøjtningssnålene og kontrollere ventil-afstanden, og foretog



Den første start. Påsken 1992. Foto: Carsten Buhl.

ellers kun almindelig klargøring. Tryklufflaskekerne, der skal indeholde luften til indsprøjtning af dieselolien og fyldes af højtrykskompressoren under driften, havde ikke været trykprøvet i 35 år. Disse måtte klargøres, og blev uden problemer godkendt af myndighederne. Flaskerne skulle så fyldes med frisk luft med et tryk af ca. 60 bar, og da ingen ved banen havde så kraftige lunger, måtte man investere i en flaske luft med 450 bar. Så var der til at fylde begge flasker og en sjat mere, hvis den ikke lige startede første gang. Det var godt nok en dyr løsning, hvis der skulle lejes luft hver gang der skulle startes, så vi udsendte signaler om at vi godt kunne bruge en kompressor, så vi selv kunne fylde flaskerne. Vores bøn blev hørt, og ad kringledede omveje fik vi skaffet en ældre sag, som skulle kunne bruges. Den skulle sættes godt fast i gulvet, og vor elektiske sagkyndige måtte løse en række problemer for at få den til at køre sikkert rundt.

Strøm skal der til for at starte, og de 90 NIFE batterier havde stået urørte i over 30 år i batteriskabet. De blev fyldt op med destilleret vand og vort til formålet anskaffede ladeapparat blev tilsluttet, og vi ventede på braget. Det udeblev heldigvis. Til gengæld steg nålen på amperemeteret ganske langsomt, så der måtte være gennemgang i alle celler. Imponerende, når der står i vedligeholdelsesbogen, at elektrolytten, kalilud, skal udskiftes en gang årligt, da den ødelægges af kulsyren i luften. Efter et par døgn's ladning var der ca. 130 Volt på systemet, men ville der også være nogen ampère?

Det skulle snart vise sig. Inden disse ampère skulle slippes løs, måtte ledningsnettet gennemgås for at undgå kortslutninger ved startforsøget, så med højspænding blev alle kabler målt igennem. Der var heldigvis ingen overgang i elsystemet, men vi var enige om at udskifte alle kabler mellem relæskabet og generatoren, da disse så noget mere ud.

Som sagt, så gjort, vi fik trukket nye kabler, og det viste sig at være en fornuftig disposition, da næsten alle de gamle var noget mere indvendig.

Første startforsøg

Endelig oprandt den store dag, da forsøget på at starte skulle ske. Påskelørdag 1992 var dagen, og alle de skøre optimister var samlet. LJ M 1 blev trukket ud i det fri af hensyn til brandfaren, og alle ildslukkere blev fundet frem. Man kunne ikke sikre sig nok. LJ M 9 blev startet og skulle fungere som leverandør af startstrøm, da vi trods alt ikke forventede at motoren ville springe igang ved første forsøg, ved hjælp af M 1's egne batterier. Forbindelseskablet blev isat mellem M 1 og M 9, og spændingen steg blandt personalet. Nu manglede blot at trykke på startkontakten. Hvad ville der ske? Alle ventede spændt. Generatoren drejede langsomt rundt og trak motoren med sig, og da en pæn omdrejningshastighed var opnået, åbnedes for indsprøjtningssluften. Ih du milde en virkning, det knaldede og bragede inden i og gennem sikkerhedsventilerne på cylindrene, og motorrummet fyldtes af røg. Helt død var den altså ikke. Langsomt, men sikkert begyndte motoren at dreje rundt for egen kraft. For første gang i 27 år. Et minut kørte den - og gik så istå igen. Et par dyser måtte ordnes, og vi forsøgte endnu engang at starte. Det gjorde den rimeligt villigt. Denne gang kørte maskinen i ca. 20 minutter under kraftig røgudvikling gennem udstødningsrøret på taget: En tyk røgsojle, der kunne gøre ethvert damplokomotiv misundeligt. Om det var på grund af røgen eller hvad, så var der vand i øjnene på drengene. Alt, hvad der var lavet indtil nu, så ud til at virke som det skulle, men vi standsede motoren for at kigge ind i dens indre for at kontrollere, at smøringen var i orden, og at motorblokken stadig var vandtæt. Alt OK til et nyt startforsøg, som kun blev til en ordentlig gnist fra generatoren. Hvad nu? Øv, en af startspolerne var brændt af, formentlig på grund af fugt i bunden af generatoren kombineret med rystelserne fra motoren. Ærgerligt nok, nu gik det lige så godt, men alle var utroligt glade alligevel, for det var en stor dag og det første mål var nået. Det måtte selvfølgelig fejres.

Nå, vi måtte videre. Vi havde planlagt

jernbanedage i juni 92. Det var der jo ikke så længe til. Det ville være spændende, om vi kunne starte og vise motoren i drift ved den lejlighed. Ud med startspolen og afsted til reparation. Ganske rigtigt: Viklingerne var brændt over, så der måtte skaffes nyt kobber til formålet. Desværre kunne der ikke skaffes den rigtige dimension, men den halve størrelse kunne skaffes og måtte så lægges dobbelt. Intet problem i det, selvom spolen ville blive lidt tykkere. Den kunne godt være der, viste målingerne. Desværre tog reparationen længere tid end lovet, og blev også noget dyrere. Medens vi ventede, gik vi i gang med at restaurere vognkassen inde og ude. Taget blev rensat for mange års sod og støv, og malet med silverflux. Hvor blev det flot! Det ene førerrum og postkupeen blev rengjort flere gange, for at malingen kunne have noget at sidde fast på. Men et godt forarbejde gav også her et pænt og nydeligt resultat.

Jernbanedagene rykkede nu hastigt nærmere, og det var klart for os, at vi ikke kunne blive færdige, så vi valgte en halv løsning. Hvis halvdelen af vognkassen inde og ude blev færdig, så kunne gæsterne se forskellen på »for og efter restaurering« og derved få et bedre indtryk af, hvor stort et arbejde, der skal lægges i en sådan opgave. Fronten og den ene side blev skrabet ren for lakrester, finslebet og lakeret en gang. Ja, nu så det godt ud på fotos, det så præsenterbart ud, og gav et godt indtryk af helheden. Startspolen kom så tilbage og skulle monteres på sin plads i bunden af generatoren. Det er tungt arbejde, hvor der er meget lidt plads, så en meget slank medarbejder måtte fremskaffes. Der arbejdedes hårdt på at sætte spolen på plads, men ak, den kunne ikke være der, lige meget hvordan vi forsøgte, så ud igen. Reparationsværkstedet havde glemt at tage højde for at spolen sidder i en runding, således at den var blevet 1,5 mm for høj. Så kunne man godt opgive at fremvise en startet motor på udstillingen, der var så ærgerligt.

Jernbanedagene var som bekendt en succes, og det var særlig interessant at tale med en del mennesker, der havde kørt med Svenskeren som passagerer når det var snevej. Så kunne man opleve, at vognen blev hjemme, og passagererne måtte tage ophold i pakrummet. Hellere komme ukomfortabelt hjem, end at strande på en station, M 1 skulle nok komme hjem. Tankevækkende kan det så være, at der kun er sneplov i den ene ende, men det har åbenbart været nok. En enkelt gæst havde som barn ofte kørt med i førerrummet, hvor bedstefaderen var lokomotivfører. Han drømte sig 50 år tilbage, og havde svært ved at løsrive sig.

Batterier på 70 år

Det blev altså ikke denne sæson, M 1 kom ud at køre. Ærgerligt. Men næste år, er den så færdig? Arbejdsholdet bestående af en til tre mand knoklede ihærdigt derudaf. Næste opgave var de 90 batterier, der blev

udtaget af skabet for eftersyn, også for at der kunne fremstilles nye bærebjælker til at stille batterierne i. Mange af de eksisterende var ætset op af kaliluden og var lige til at trævle op. Hvert batteri er forsynet med et nr. og da disse havde været en tur gennem moderne edb behandling, kom der et spændende mønster til syne. Sammenlignet med Lollandsbanens gamle arkiv ang. M 1, som er fundet frem i DJKs arkiv, viser det sig, at 30 af batterierne er de originale fra 1920, og resten udskiftet af tre omgange i 1934-37. 70 år gamle batterier er der ingen i batteribranchen, der før har oplevet, så hvis de virker er det en sensation! Proms



Forste prøvetur 6. september. Arne Jørgensen rykker i håndtagene, mens Anders Bruun ser til. Foto: Jens Halck.

kemiske fabrikker var så venlige at sponserer ny kalilud (elektrolyt) til batterierne, som blev rengjort udvendig og tomt for gammel elektrolyt, skyllet med rent vand og påfyldt den nye væske. For at isolere og beskytte selve batterikassen, som er af metal og strømførende, dypedes kasserne i flydende voks, og genmonteredes i skabet på porcelænsbrikker. Otte af batterierne havde gennemtæringer og måtte repareres, men ifølge den originale brugsvejledning må der ikke svejses eller loddes på kassen, så de blev limet med metalplader over hullerne med Araldit, og det holder fint tæt. Det har været umuligt for os, trods ihærdige forsøg i batteribranchen o.l., at finde tilsvarende batterier andre steder, og alle celler behøves i anlægget. Opladning af batterierne gik helt planmæssigt, og der blev ladet op og af nogle gange, for at få god gang i alle celler. Det var så spændende om der var ampere nok den dag, start igen skulle forsøges. Startspolen var i mellemtiden kommet retur fra reparatøren, som havde op-

varmet viklingerne og trykket dem sammen, så nu skulle den kunne være der. Vi var lidt skeptiske overfor måden, problemet blev løst på, men vi måtte jo se, om det var i orden, når den var genmonteret. Den slanke medarbejder måtte hidkaldes, og spolen gled fint på plads og blev genforenet med de andre spoler.

Undervognen skulle gennemgås. Banemotorerne så fine og rene ud indvendig, kommutatorer og kul var i orden, så vi kunne nøjes med at smøre gearet og efterisolere alle kablerne til motorerne. Alle bremsforbindelser og tilbehør måtte adskilles og renoveres. Det er noget beskidt knoklearbejde, og hvor er der mange steder, sådan noget skal kunne bevæge sig uden slaskeri bagefter. Nu var museumsbanens damplokomotivrepatorer færdige med deres opgaver og kom til assistance på projektet, og det satte skub i arbejdet.

Fut i gutterne

Vi var nu nået til midt i sæsonen 93, og samtidig fødtes en vanvittig idé! Vi ville køre med Svenskeren til en helt speciel anledning i oktober. Banens mangeårige tilsynsførende og rådgiver i alle mulige og umulige spørgsmål, og i de senere år næsten dagligt aktive i remisen, Verner Christensen, fyldte 70 år, og samtidig var det 70 år siden, M 1 købtes af L.J. Den idé var alle med på, og så kom der for alvor fut i gutterne. Motor, motorrum, pakrum og førerrum blev rengjort og malet. Den udvendige træbeklædning blev slebet og lakeret 3 gange, nyt trægulv i pakrum og del af førerrum blev lagt på, ny linoleum lagt i førerrum, postkubé og mellemgang, alle småting som dørhåndtag o.l. repareret og pudset op. Indimellem var der som en myretur i og omkring M 1. Alle var igang med deres del. Indimellem alt dette skulle vi så prøve at starte motoren. Den 6. september blev dagen for forsøget, og alle holdt spændt vejret, da startrelæet igen blev aktiveret. Der kom en gnist fra startspolen, motoren drejede rundt spruttende og hvæsende, og gik så igang uden problemer. Den lyd af kørende motor er som salmesang i ørerne, og da motoren havde kørt sig lun i 20 minutter, uden at noget opførte sig forkert, blev arbejdslederen (undertegnede) overmodig og foreslog at tilslutte banemotorerne. Det skulle jo prøves på et eller andet tidspunkt, så det blev altså nu. Stor spænding, da det skete, og kørekontrolleren blev sat i stilling 3. Ganske langsomt steg udslaget på amperemetret, og ganske langsomt kørte M 1 ud af remiseporten ved egen kraft for første gang siden 1965. Jubel og glæde fra alle tilstede værende. Lokomotivet kørte fint både frem og tilbage, så medens overmodet var til stede besluttedes det at lave en prøvetur på strækningen. Kaffe og kage medtoges som rejsegodt, og alle kørte med. Det var utroligt lækkert og med en stolt fornemmelse, at M 1 i adstadigt tempo gled ud fra Maribo. På den åbne strækning efter Grimstrupvej gjordes holdt, og motoren blev stoppet

for kontrol af de forskellige dele; Alt var i orden. Kolevandet ville dog ikke frivilligt op i den ene koler, så temperaturen var lidt højere end vi kunne tænke os den var, så medens motoren koelede lidt af, varmede vi andre os ved kaffen. Efter en halv time var det tid at vende tilbage, men nu var der lige nøjagtig ikke strøm nok til starten. Der var nogle lamper, der havde stået tændt. Der var så kun en udvej, en frivillig måtte udpeges til at gå tilbage og hente HFHJ T 3, så hjem kom vi da lidt senere. Alle vigtige dele havde trods alt vist sig at virke som de skulle, så nu skulle vi nok også nå vort mål.

En sidste forskrækkelse

Allerede tidligt i forløbet med restaureringen kunne vi konstatere, at kørenøglen og mes-singbogstaverne LJ M 1 manglede, og efterlyste disse i meddelelsesbladet og »jernbanen«, dog uden resultat. Vi vidste dog, at tingene havde været der tidligere, så hvem var synderen? Fornylig fandt vi så ud af hvor bogstaverne var og kunne afhente disse. Hvor mange andre genstande, der tilhører veteranbanerne og DJK, ligger i private gemmer? Se at få dem tilbage, hvor de hører til!

Bogstaverne blev rensat og pudset, og det var ligesom M 1's sjæl vendte tilbage, da bogstaverne atter kunne fastskrues i de originale skruehuller i den nylakerede teaktræsbeklædning.

Nu var der udsendt indbydelser til præsentation og fødselsdag 7. oktober, så der blev brugt mange timer på hverdage. Dag og aften måtte tages i brug til at få de sidste ting i orden. Et mellemliggende startforsøg var dog ved at ødelægge det hele, da en gevaldig gnistregn fra den reparerede startspole under startforsøget fortalte os, at den som frygtet ikke var i orden. En kortslutning der ødelagde 500 amp. sikringen og fik et af batterierne til at eksplodere. Hvad nu? Hektisk aktivitet 10 dage før den store dag skulle oprinde. Der blev lavet elektriske beregninger på spolerne, så den defekte spole blev afbrudt og overstroppet og de 5 øvrige spoler måtte så klare starten. Det var ikke muligt at fjerne spolen, for halvdelen af denne fungerer også som strømproducent til banemotorerne, og disse viklinger var intakte, så dem turde vi ikke undvære. Kunne vi så starte? Det ene batteri af de 90 kunne nok undværes, så den 2. oktober skulle det endelige forsøg vise om det hele ville briste eller bære. Motoren startede dog fint og villigt, så nu skulle en prøvetur helt til Bandholm og tilbage afgøre det hele. Alt fungerede tilfredsstillende på denne tur, så mave-pinen kunne godt gå over igen. Det sidste finpudseri af lokomotivet blev gjort de følgende dage, så når den store dag oprandt, kunne vi med stolthed fremvise en nyrestaureret og meget flot verdenssensation, lige til Guinness' rekordbog. Lollandsbanens diesel-elektriske lokomotiv LJ M 1 var klar til at gå på banen igen.

Helt færdige er vi dog ikke, idet vi gennem lidt arbejde til vinteren. Startspolen

*To glade 70-årige
på LJ. 7. oktober
1993. Foto: Arne
Jørgensen.*



skal til reklamation hos reparatøren. Den ene cylinderblik skal afmonteres og der skal laves krydspind og tilhørende bøsning i plejstangen, da der er over en halv cm. slup. Så laver vi samtidig nye bøsninger til vippetojet og ny eindsprøjtningsnåle, så motoren er helt klar til de næste mange års - forhåbentlig travle - tilværelse på Museumsbanen.

Den store dag

Torsdag den 7. oktober 1993 oprandt så dagen, da Verner Christensen kunne fejre sin 70 års fødselsdag. Familie, venner og tidligere kolleger var af Museumsbanen inviteret til at møde på Maribo station perron 2, kl. 12 middag, sammen med repræsentanter for den lokale presse. Klokken lidt i 12 rullede så dagens tog, med Svenskeren flagsmykket i spidsen, op i spor 3 og Verner kunne modtage gæsterne med en brummende dieselmotor i baggrunden. Det var også dagen, hvor Verner skulle udnævnes til æresmedlem af DJK. Hvorfor så al den ståhej på grund af en fødselsdag? Det er ingen med tilknytning til Museumsbanen i tvivl om. Verner har siden banens start været Lollandsbanens tilsynsførende med vort materiel, og i en lang årrække været den, der godkendte fyrbødere og lokomotivførere. Altid er disse hvert udført til begge parter tilfredshed, og med den enorme erfaring fra sit daglige virke på værkstedet, har museumsbanen altid kunnet hente råd og vejledning i alle praktiske spørgsmål. Mange gange deltog Verner også i det praktiske arbejde, når fejl skulle rettes, eller et adskilt lokomotiv skulle samles. Siden hans pensionering for nogle år siden har vi kunnet glæde os over hans næsten daglige virke i remisen, hvor små og store opgaver på materiellet og omgivelserne bliver løst. Der er altid tørt brænde klar til fyrboderen, og opholdslokalerne er varmet op til week-

enderne i den kolde årstid. Om ikke andet, så er centralvarmefyret gjort klar, så det blot er at sætte en tændstik til avisen, der stritter ud af fyrlågen. Snavset arbejdstøj, der ligger ved vaskemaskinen, håndklæder og viskestykker o.l. får i ugens løb en tur i det varme vand, bliver tørret og lagt sammen - og er igen klar til brug.

Uvurderlig er også den praktiske viden fra mange års aktiv tjeneste, som Verner villigt deler ud af. Diverse specialværktøjer findes frem fra gemmerne, når motorer o.l. skal repareres. Så spørges Verner, for vi aner ikke hvad de mange underligt udseende stykker jern skal bruges til - men der er et formål med alt. At vi nåede så langt med Svenskeren, har Verner også sin store andel i, både med gode råd, men så sandelig også meget praktisk arbejde.

Birger Bruun fra DJKs bestyrelse overrakte efter en flot tale diplom og medlemskort som bevis på den nye status som æresmedlem af foreningen. Verners hustru fik en flot buket blomster og en særlig tak, fordi vi har måttet trække på ham i tide og utide. Carsten Buhl fortsatte ved at overrække Museumsbanens gave, og derefter var det tid til at gæsterne tog plads i toget, og der kunne fløjtes afgang. I adstadigt tempo kørtes mod Bandholm. Undervejs var der arrangeret et let måltid i udflygtsvognen, og en fin stemning fra alle gæster bredte sig i hele toget, og snakken gik lystigt.

Der var planlagt tre kvarters ophold på Bandholm st. På et tidspunkt kunne fødselaren - i sit pæne tøj - ses oppe på taget af lokomotivet, sammen med personalet, i færd med at kontrollere kolerne. Turen gik atter hjemad, og det var en glad og tilfreds Verner og lige så glade gæster, der steg af toget i Maribo.

Svenskeren havde opført sig eksemplarisk. Vi havde nået vort mål - og nu var det personalets tur til at fejre dagen. □



MF-togsættene sætter nu deres præg også i Tyskland. Her forlader EC 192 »Hamlet« Hamborg hovedbanegård mod København, 30. maj 1993. Foto: Richard Latten.

DSB



Rullende materiel

Materielstatus

I månederne september og oktober er der tilgået driften følgende enheder: 1 stk. elektrisk 4-vogns-togsæt, litra *ER/FR/FR/ER* 2002/2102/2202/2302 - og 1 stk. *BDn* 20-84 734 (tidl. udrangeret Bn-vogn, atter ibrugtaget og indrettet som »cykel-vogn«),

- og følgende enheder (20 passagervogne) er udrangeret: *Bk* 85-83, 012, 014, 016-018, 024, 030, 031, 036 - *BD* 82-83, 005, 010, 013-015, 018 - *BDn* 20-84 720 - *Bcm* (*RIC*) 51-40, 424-427.

★

Det første rangerlokomotiv af litra *MJ*, nr. 506, leveredes til DSB den 10. september pr. landevejsblokvogn. Efter en intensiv afprøvning for at kontrollere om leverandøren, den belgiske virksomhed CMI, endelig havde levet op til kontraktens krav, blev lokomotivet accepteret og overtaget den 10. november. Næste lokomotiv i leveringsrækken blev nr. 510, og fabrikken holder stadig på, at samtlige lokomotiver er afleveret inden udgangen af 1994 - antagelig med undtagelse af nr. 508, der er svært beskadiget efter et rangeruheld på fabrikkens område.

★

Indhentning af tilbud på levering af en serie (12 stk.) elektriske flerfrekvenslokomotiver, litra *EB* er sat i bero. Der kræves flere tilbudsangående undersøgelser med hensyn til de tekniske løsninger af forskellige systemer af ATC, indusi og radio. Der arbejdes til gengæld ihærdigt på udarbejdelsen af specifikationskrav til et fælles dansk/svensk »Øresundstog«, hvor man arbejder med et projekt til et 8-vognstog togsæt med enkeltaksler, i lighed med den nye generations S-tog i de københavnske S-baner.

DSB har købt de 10 stk. sovevogne, litra *WLABr*, som siden 1987 har været lejet af »British Rail«.

Renovering af MR-togsæt

De 194 stk. diesel-hydrauliske motorvogne, litra *MR/MRD* (97 sæt) vil blive renoveret på værkstedet i Århus (Augustenborggade) i løbet af de kommende år.

Det har længe været planlagt at foretage en renovering af motorerne (selv om en motorombygning havde været at foretrække af hensyn til ønsket om en højstehastighed på 140 km/h). Nu er de fornødne midler skaffet til renovering (modernisering) af togsættenes indre og ydre. I forbindelse med en gennemgang og reparation af vognkasserne for rustskader sker en opmaling i IC/3-farvesætning (hvidt og gråt, men med grønne indgangspartier - den nye Re-divisions farve), dørene ved gavlparket (modsat førerpladsen i *MRD*-vognen) blændes, og indgangspartiet og den såkaldte lille »allergi-kupé« vil udgøre ét rum med otte klapsæder. Apterinen i vognene i øvrigt bliver som i den seneste ombygningsserie af nærtrafikvogne (litra *Bn-o*).

Det nye regionaltog

DSB overtog den 19. oktober det første af de nye elektriske regionaltog (sæt 02) fra leverandøren, ABB Traction.

Siden januar i år har ABB Traction gennemført et omfattende testprogram af toget, og det pågældende togsæt (sæt 01, der er et rullende laboratorium) skal nu igennem DSBs eget testprogram, før det (antagelig) overtages ved årsskiftet.

ER-togsættene indsættes i kommerciel drift den 7. februar 1994; til den tid råder DSB over fem-seks togsæt, som i starten skal køre (tre sæt sammenkoblet) mellem Korsør og Østerport og v.v. som ét myldretidstog om morgenen og ét om eftermiddagen (hverdage) samt indgå i tre systemtogsløb på man-torsdage, fem på fredage og fire på lør- og søndage.

På lidt længere sigt skal det nye regionaltog dække hele regionaltrafikken på Vestbanen, og i løbet af vinteren 1994 vil det også blive indsat på Kystbanen. I alt er der bestilt 40 togsæt.

Med det nye tog er der sket en videreudvikling af IC3-teknologien, dog med den væsentlige forskel, at der nu er tale om et elektrisk og dermed mere miljøvenligt tog. Vognkassen er den samme for IC3, men et togsæt består af fire vogne i stedet for tre, jf. tegning i »jernbanen« nr. 2/93 side 52. Desuden er der fire indgangspartier i stedet for to for at sikre hurtig ind- og udstigning. Dørpartierne vil fremover være grønne, foreløbig fr.o.m. sæt nr. 18.

I et togsæt findes 233 siddepladser, heraf 24 på 1. klasse. På 2. klasse er de fleste sæder placeret i flyopstilling for at skabe mest mulig ro og fred for de mange daglige pendlere.

IC3 på privatbanespor

IC3-togsæt er intet særsyn på privatbaner, bl.a. i forbindelse med »navngivnings-festligheder«, og det har været et almindeligt syn på HHJ mellem Århus og Odder i måneder. Det skyldes, at DSB på grund af pladsmangel på egne værksteder har lejet et spor på privatbanens værksted i Odder i forbindelse med installationsarbejderne af ATC. Ved udgangen af november var samtlige 85 MF-togsæt forsynet med mobilt ATC-udstyr.

I oktober var et af togsættene helt ekstraordinært indsat i et ordinært tog på Odderbanen. Bag dette lå, at HHJ er en af de privatbaner, der i de nærmest kommende år skal have nyt materiel, og her er ABB Scandia inde i billedet med en tovogns-version af IC3.

Prøvekørslen skulle vise togets egnethed, og resultatet var positivt, selv om IC3 ikke er specielt bygget til nærtrafik med de krav, der stilles til hurtig ind- og udstigning.

Fem firmaer har indgivet tilbud på de 15 togsæt, som privatbanerne i første omgang skal have. Foruden ABB Scandia er det Fiat og tre tyske firmaer: Deuwag, AEG og Linke-Hoffmann-Busch. Afgørelsen træffes omkring årsskiftet.

Nye liggevogne

Når tog IP 13285/13585 »Skiløberen« til Østrig har premiere den 22. december, vil en del af de hidtil anvendte vogne være udskiftet med nyrenoveret materiel. På ombygningsværkstedet i Århus er otte tidligere IC-vogne blevet ændret til det nye formål. Seks af dem er ombygget til liggevogne (med fem pladser i hver kupé): *Bc* (*RIC*) 50-71, 300-305 (tidl. *B* (*RIC*) 20-80 (samme løbenumre)), og to er indrettet med bl.a.

barafdeling og afdeling til bagage: WRD (RIC) 87-71, 011, 019 (tidl. BDK (RIC) 82-70 (samme løbenumre)).

Udskiftningen skyldes problemer med de vogne, man hidtil har brugt, de såkaldte Apfelpfeil-vogne, som er af ældre dato (1953/58). Især har varmesystemet voldt knuder. Alt i alt vil udskiftningen betyde, at der kan ydes en bedre service under rejsen.

Som hidtil vil »Skiløberen« få udgangspunkt i både København og Århus, og der kores til en række destinationer i Øst- og Vestjylland. Brugerne af »Skiløberen« er Tjæreborg, Valuga Tours og DSB rejsebureau. Forsalget tyder på, at det bliver en ganske god sæson.

Indsættelsen af forbedret materiel i »Skiløberen« har haft en afsmittende effekt på den øvrige liggevoognspark. Ved afspøringsulykken på Roskilde station, den 28. december 1992 beskadigedes liggevoagne Bcm-o 51-40, 413 og 415; førstnævnte udrangeredes, og »415« kunne efter et langt værkstedsophold atter sættes i drift i november. Til erstatning for »413« vil Bcm (RIC) 51-40 428 blive indrettet til indlands- trafik. Vognene 51-40, 424-427 (jf. ovenfor) er udrangeret af hensyn til genbrug af visse dele af inventaret i de seks »nye« liggevoagne.

S-tog - RENO 2

»RENO 2«-programmet er nu afsluttet; det sidste fire-vognstog ud af i alt 65 blev sat i drift den 29. november.

Programmet gik i gang i slutningen af 1990 og har betydet en væsentlig modernisering af vognparken. Ud over at blive malet og repareret for rust har de i alt 260 vogne blandt andet fået nye (sænkede) lofter, ny indvendig belysning, ruteskilte på hver side og vinduer i endegavlene. De ældste togsæt har også gennemgået en asbestsanering i visse dele af vognene.

De 260 vogne blev leveret til DSB i årene 1971-78, og som de øvrige vogne har de også gennemgået den såkaldte Renoveringstape 1. Med »RENO 2«-programmet er deres levetid forlænget med cirka 15 år.

Som et forsøg er det sidste togsæt malet hvidt med røde døre. S-togsdivisionen får på den måde en mulighed for at studere, hvilken betydning en hvid/lys farve har for rengøring, graffiti mm. Den viden kan bruges i forbindelse med de nye S-tog, som muligvis skal være hvide, som vist på tegningerne i den udsendte informationsfolder, hvor de viste dørpartier til gengæld er blå.

Faste anlæg

ATC udbygges

Ibrugtagning af ATC - ved at de færdigkodede baliser monteres på deres plads - er sket i følgende omfang:

Strækninger øst for Storebælt: På Roskilde station i perioden 20.-29. oktober; Høje

Taastrup station og strækningen Høje Taastrup-Roskilde i perioden 26. oktober - 7. november; Glostrup-Høje Taastrup i tidsrummet 1. november - 9. november; strækningen Glostrup-København H. (ekskl.) i perioden 3.-14. november og København H. i tidsrummet 8.-18. november.

Vest for Storebælt: Strækningen Fredericia (ekskl.) - Vejle (ekskl.) i perioden 20. oktober - 2. november; strækningen Vejle (inkl.) - Skanderborg (inkl.) i tidsrummet 27. oktober - 14. november; strækningen Skanderborg-Kongsvang (ekskl.) i perioden 3.-14. november og togfølgestationerne Kongsvang, Århus H. og Århus Rangerbanegård med mellemliggende banestykker i perioden 8.-21. november.

Status er herefter, at øst for Storebælt er hele strækningen København H. - Korsør udstyret med ATC i prøvedrift; vest for Storebælt er strækningerne Nyborg H. - Fredericia, Fredericia-Århus H./Rangerbanegård udstyret med ATC i prøvedrift, jf. »jernbanen«, nr. 5/93 - side 150.

Regionsfjernstyring

Alt trafikstyring mellem Fredericia og Odense bliver i øjeblikket flyttet fra fjernstyringscentralen i Odense til regionsfjernstyringscentralen (RFC) Fredericia. Odense var i sin tid den første egentlige fjernstyringscentral i Danmark. Snoghøj, Middelfart og Kavslunde stationer er allerede overtaget af Fredericia.

Udstyret i Odense er meget nedslidt, og der måtte investeres i noget nyt. Da der ikke er plads til at udbygge det i Odense, udbygges fjernstyringen fra Fredericia. Dermed benytter DSB samtidig lejligheden til at skære ned på antallet af centraler.

Den nye teknik betyder bedre overblik, I stedet for at kigge på en stor tavle på væggen, skal styringsmedarbejderne nu bruge en skærm med tastatur. Desuden er systemet forsynet med automatisk tognummer styring - ATNS. Det er en datamat, som kender togets køreplan.

Hele strækningen mellem Odense og Fredericia forventes fjernstyret fra Fredericia i starten af februar 1994.

Banegård forvandles

Århus Hovedbanegård har længe stået i skyggen af andre stationer, hvad moderniseringer angår. Men omsider tages der hul på en større plan med en samlet investering på 21 mio. kr. Hele arbejdet vil strække sig over halvandet år.

Særlig høj prioritet har en forbedring af adgangsforholdene til perronerne. Det vil sige etablering af elevatorer og rullende trapper, foruden at de ordinære trapper fornyes. Det sker for perron 2 inden juletrafikken i år og for perron 1 inden maj 1994, medens perron 3 får elevatorer inden udgangen af 1994.

På programmet i 1994 er også etablering af et servicecenter ved den nuværende bagageekspedition med bl.a. bagagebokse, fotoboks og mønttelefoner. Mellem nedgangene til perron 1 og 2 bliver der et ventetområde.

Selve hallen bliver forskønnet, og minibaren flyttes. Den har nu i en halv snes år haft en midlertidig placering! For DSB restauranten betyder moderniseringsplanen, at den nu (igen) får indgang direkte fra forpladsen.

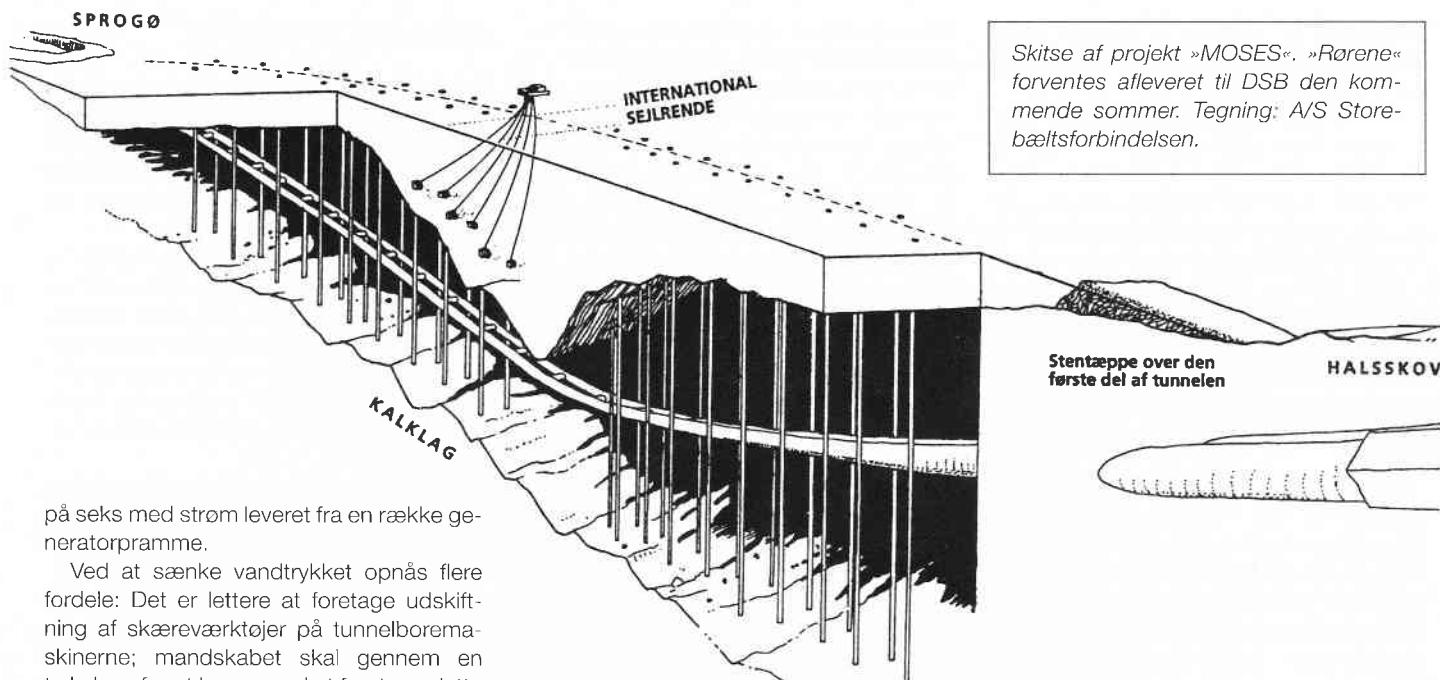
Storebæltforbindelsen

Der mangler nu ved udgangen af oktober mindre end 3,4 kilometer af den totale borelængde på 14,8 kilometer, før Østtunnelen er boret færdig. Det vil sige, at tunnelen nu er boret over tre fjerdedele færdig. Begge de to Sprogø-maskiner har stadigvæk fin fremdrift på trods af, at de for øjeblikket er uden for trykaflastningsprojektet »MOSES« direkte indflydelse.

Projekt »MOSES« er den populære betegnelse (Method to Obtain Safety by Emptying Storebælt) for en metode, som tunnelfolkene har udtænkt, hvorved boringen lettes ved at lette vandtrykket foran tunnelboremaskinerne. I al sin »enkelthed« går projektet ud på, at der bores en række brønde lodret ned i jordlagene i passende afstand fra boringen; brøndene forsynes med hver sin pumpe, med udløb lige over havbunden. Pumperne forsynes i grupper



Her er der vist trækraft nok! Lokomotivtrukne godstog på Frederiksberg st. - og så med to MX! Per M. Jensen fotograferede toget med den enlige tankvogn 8. juli 1993.



Skitse af projekt »MOSES«. »Rørene« forventes afleveret til DSB den kommende sommer. Tegning: A/S Storebæltsforbindelsen.

på seks med strøm leveret fra en række generatorpramme.

Ved at sænke vandtrykket opnås flere fordele: Det er lettere at foretage udskiftning af skæreværktojer på tunnelboremaskinerne; mandskabet skal gennem en tryksluse for at komme ud at foretage dette arbejde, og jo mindre trykændring de skal igennem for at komme ud og ind, jo hurtigere går udskiftningen. Det er lettere at grave de 29 tværtunneler, fordi undergrunden bliver mere tør, og endelig reduceres sliddet på boremaskinerne, hvilket betyder mindre vedligeholdelse.

De to Halsskov-maskiner må stadigvæk kæmpe sig langsomt gennem det drilske moræneler, og den ene, »Dania«, er for øjeblikket sat helt i stå.

Både »Jutlandia« og »Flonia«, der borer fra Sprogø, passerer i løbet af oktober det dybeste punkt i tunnelen, 75 meter under havoverfladen. De arbejder sig nu opad mod et mødepunkt med deres Halsskov-modparter et godt stykke inde på Halsskov-siden af Østerrenden. Sprogø-maskinerne har klaret sig fint, selv om de ikke får hjælp fra »MOSES«. De har nu yderligere den fordel, at det vand, der uundgåeligt trænger ind i boremaskinen, nu løber væk fra borehovedet, ned mod tunnelens dybeste punkt.

Halsskov-maskinen »Dania« er den seneste tid kommet i en dobbeltklemme. Maskinens skæreværktojer er så nedslidte, at det har været næsten umuligt at bore videre. Og man tør ikke presse maskinen, da man herved risikerer at slide så meget på skæreværktojerne, at de senere vil være næsten umulige at udskifte. Samtidig er jordbundsforholdene så dårlige, at det er umuligt at komme ud at skifte skær uden for stor risiko for mandskabet.

Nu kunne man tro, at man blot kunne vente på, at »Fionia« nåede frem til »Dania« og så foretage sammenkoblingen her. Der er imidlertid to ting, der taler herimod: Sammenkoblingen af maskinerne kræver et pænt langt lige løb for at overgangen bliver så jævn som mulig, og det er uhyre vanskeligt at gøre i moræneleret. Og moræneleret er ikke det bedste medium at foretage selve sammenkoblingen i. Hertil er jorden simpelthen for ustabil.

Strategien er nu at udvide »MOSES«-

projektet med et antal ekstra brønde i området lige foran borehovedet, suppleret med en »paraply« af borer, der foretages gennem skjoldet på boremaskinen. Når vandtrykket herved er reduceret, forventer man under trykluft at kunne nå ind i arbejdskammeret, stabilisere fronten af dette med sprøjtebeton, og derefter kunne foretage den nødvendige udskiftning af skæreværktojerne. Det forventes, at »Dania« kommer i gang igen i løbet af december.

Også »Selandia«, der er nået lidt længere ud fra Halsskov, har problemer. Maskinen er imidlertid stadigvæk i stand til at bore 1-2 ringe om dagen, og den er nu ca. tre fjerdedele nede i mergelen.

Selv om Sprogø-maskinernes produktion er over det forventede, er det ikke helt nok til at opveje problemerne med »Dania«. Derfor prøver man at lade Sprogø-maskinerne køre så langt som muligt uden dog at forelade den gode mergel. Modsat skal Halsskov-maskinerne bore en tilsvarende kortere strækning. Der diskuteres også andre tiltag, der i hovedtræk går ud på at udføre en række arbejdsprocesser parallelt, hvor de før skulle udføres i serie.

Der er nu gravet 11 tværtunneler ud af 29 i den borede del af tunnelen. Yderligere to tværtunneler er under udgravning og begge pilot-tunneler er helt færdige. En af disse to tværtunneler er nummer 27, der har måttet fryses for at stabilisere morænen, der her er meget sandet. Det er foreløbig den eneste tværtunnel, der har behovet denne ekstra behandling.

Der er pr. 27. oktober 1993 boret:....

Fra Halsskov:	
»Dania«	1.825 meter
»Selandia«	1.907 meter
Fra Sprogø:	
»Fionia«	3.777 meter
»Jutlandia«	3.917 meter
I alt	11.426 meter

Terminen for tunnelernes aflevering til DSB er nu medio 1994, det betyder så ibrugtagning for driften sommeren 1996.

Entreprenøren på Vestbroen, (European Storebælt Group), er nu i gang med finpudsningen af den 6,6 kilometer lange bro. Siden juni har entreprenørkonsortiet haft travlt med at anbringe den sidste erosionsbeskyttelse omkring de 62 bropiller, færdiggørelse af jernbanebroen med støbning af beskyttelsesbeton, montering af rækværker m.m.

Disse arbejder er nu 100 procent færdige, og af større arbejdsopgaver mangler nu kun montage af de sidste kilometer rækværk på bilbroen samt ekspansionssystemerne på både jernbane- og vejbro.

Ekspansionsystemerne, der skal optage bevægelserne i broen som følge af temperatursvingningerne, er nogle af de sidste brodele, der er bestilt af ESG. Forud er gået længere forhandlinger mellem bygherre og entreprenør om deres udformning. Derfor venter man til efter jul med at installere ekspansionsystemerne, først til jernbanebroen og sidst til vejbroen. Arbejdet forventes afsluttet i løbet af første kvartal 1994.

DSB bane, der allerede er begyndt at lægge skærver på den første sektion af Vestbroen nærmest Knudshoved, er ivrige efter at komme i gang med at prøve broen af. Prøvekørsel af den først installerede ekspansionsfuge skal finde sted i februar 1994.

Øresundsforbindelsen

A/S Øresund afholdt licitation i oktober blandt syv prækvalificerede konsortier til den største enkeltentreprise i projektet med at etablere jernbane og vej til Øresundsforbindelsen. Straks efter nytår skal der skrives kontrakt med totalentreprenøren, der skal tegne og bygge den 1,5 km lange jernbanetunnel i Sydhavnsgade.

Tunnelen til den dobbeltsporede jernbane langs Sydhavnsgade er et projekt til ca.



Indtil tunnelen er færdig, kommer togene ud af »de kortere rør« - og med knap så stor hastighed! Dette syn, hvor MY 1135 rangerer en B- og en BDan-vogn i land fra »Prins Joachim« i Nyborg 12. maj 1993, er dog allerede ved at være mindre almindeligt. Foto: John Hansen.

500 mio. kr. og dermed en af de største enkeltentrepriser i A/S Øresund. Opgaven er vanskelig på grund af forurening i jorden, en omfattende grundvandssænkning, og fordi byggeriet foregår i tæt bebygget og trafikret område.

A/S Øresund har allerede underskrevet tre større entreprenørkontrakter om 1) »ingeniørgange« i Københavns Lufthavn, tre ledningstunneler til en værdi af ca. 45 mio. kr., der skal være klar i sommeren 1994, hvor arbejdet med selve banegraven begynder, 2) omlægning af en hovedkloakledning på Amager samt 3) såkaldte afværgeboringer i Sydhavnsgade (forud for det egentlige tunnelarbejde).

Der har endvidere været afholdt licitationer om to jordarbejder på Amager, bl.a. et midlertidigt jorddepot ud for kysten i Kastrup - og om overdækningen (den famøse) af 680 meter bane og vej i Tårnby. Kontrakter forventes også her indgået straks i det nye år.

De danske landanlæg er fremskyndet to år i forhold til kyst-til-kyst forbindelsen for at sikre Københavns Lufthavns kunder gode trafikforbindelser på landjorden. Lufthavnen får allerede i 1998 direkte togforbindelse til København H. og dermed videre til det europæiske jernbanenet. Motorvejsforbindelsen mellem Kastrup og Vestamager står

klar i 1997. Jernbaneforbindelsen kan dog forsinkes på grund af Københavns kommunes vedvarende krav om en tunnel under - i stedet for en bro over - Kaiboderne.

Det kan fra tid til anden være svært - og så for medierne - at skelne mellem de enkelte selskaber og fordelingen af opgaver i forbindelse med etableringen af Øresundsforbindelsen.

Det danske landanlæg (18 km jernbane og 9 km motorvej) står det danske statsselskab A/S Øresundsforbindelsen (i daglig tale: A/S Øresund) for. Anlægget fra kyst til kyst (kunstig halvø/sænkningstunnel/kunstig o/lav og højbro - i alt ca. 16 km) er en fælles opgave, som det dansk-svenske Øresundskonsortiet er bygherre for. Det svenske landanlæg (7 km jernbane og 11 km motorvej) har det svenske statsselskab SVEAB ansvaret for. Øresundskonsortiet er - som det ses af oversigten nedenfor - ejet ligeligt af A/S Øresundsforbindelsen og SVEAB (Svensk-Danska Broförbindelsen AB).

Konkurrencen om alternative udformninger, byggemetoder m.v. til det grundforlag, der lå om broforbindelsen, blev afsluttet i forsommeren. Herefter valgte Øresundskonsortiet en fast, teknisk »husrådgiver«. De forskellige mulige udformninger gav sig udslag i, at der i oktober blev gennemført en ny supplerende høring i Danmark.

Gennem internationale annoncer blev entreprenører i oktober inviteret til deltagelse i en prækvalifikation, som danner baggrund for at vurdere faglige kvalifikationer og finansielt grundlag hos reflektanterne. De, der kvalificerer sig, kan som ligeværdige byde, når de egentlige entrepriser (forår 1994) udbydes. Der bliver tale om fire hovedentrepriser: 1) Tunnel, 2) udgravninger og en kunstig halvø samt 3) lavbro og 4) højbro.

Når dette læses foreligger kendelsen fra den svenske »Vattendomstolen« og den supplerende høring i Danmark. Konsortiet

Drift og administration

Fremtidens trafik

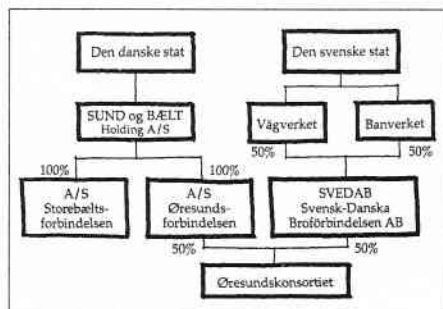
»Den nye jernbane« hedder DSBs plan for en udbygning af banenettet. Tanken var at offentliggøre planen som oplæg til debat, men i stedet indgår den nu som bidrag til Trafikministeriets arbejde med en samlet landstrafikplan. Planen skitserer tre forskellige forslag til en udbygning af jernbanenettet frem til år 2010:

1. »Den nødvendige udbygning« vil gennemføre planlagte togprojekter og reducere rejsetiden mellem København og Jylland/Hamburg som følge af de faste forbindelser. Planen medfører ingen egentlig højhastighedsbetjening. De største kapacitetsproblemer bliver løst, men der bliver ingen fornyelser på de mindre baner.

2. »Den stærke satsning« medfører højhastighedsstrækninger mellem Aalborg, Århus, Odense og København. I forslaget indgår en 60 km højhastighedsbane mellem København og Ringsted (langs motorvejen) med forgrening ved Køge til en 58 km højhastighedsbane til Vordingborg (ligeledes langs motorvej). I Jylland anlægges en 8 km lang højhastighedsbane mellem Brejning og Hedensted over Vejle Fjord (udenom byen) og en direkte linieføring mellem Horsens og Skanderborg - en 15 km lang højhastighedsbane, der afløser den 22 km lange gamle strækning. Planen afskaffer flaskehalse for godstrafikken og betyder også hurtigere rejsetider for regionaltrafikken på Sjælland. Sidebanernes standard bliver opretholdt, men ikke fornyet.

3. »Den brede satsning« er den optimale forbedring af trafikforbindelserne over hele landet. Elektrificering vil binde Vest-, Nord- og Midtjylland til hovedbanenettet. Det overvejes også at åbne nye trinbrætter og genåbne nedlagte stationer. Med denne plan kan alle udbygninger af banetrafikken være gennemført i 2010.

Interessen for åbning af tidligere nedlagte strækninger (persontrafik) samler sig om Slagelse-Næstved, Vojens-Haderslev og Rødekro-Aabenraa. Forud for alle undersøgelser af genåbning af nedlagte stationer er beslutningen om at genoprette Hinnerup



Ansvaret for Øresundsforbindelsen er fordelt på »kun« otte organisationsmæssige hoved-enheder. Forbindelsen mellem disse fremgår klart af ovenstående skema...

(mellem Århus og Randers) som *standsningsssted* fra overgang til K 94 sommer.

Det nye DSB

Trafikminister Helge Mortensen har fremlagt den plan, der skal give DSB ny status. DSB skal ikke længere være et departement, men en transportvirksomhed, der indgår aftaler - kontrakter - med staten om forskellige transportydelser.

Planen er udarbejdet af Administrations- og Personaledepartementet under Finansministeriet. Planen bygger på »Det nye DSB«, og det betyder, at den igangværende organisationsændring i DSB fortsætter som planlagt.

Når DSB ikke er departement, er DSBs chef heller ikke længere departementschef, d.v.s. ministerens rådgiver. DSBs chef får titel af administrerende direktør i stedet for generaldirektør.

En række opgaver flyttes væk fra DSB, f.eks. udarbejdelse af lovforslag, svar til folketinget osv. I praksis får DSBs nye status kun betydning for de medarbejdere i den centrale stab, der i dag arbejder med disse sager.

Trafikministeren har drøftet planen med de politiske partier. Folketinget skal ændre sty-

relsesloven, når DSBs status skal ændres. Det er trafikministerens mål at få vedtaget lovændringen endnu i år, så de departementale opgaver kan lægges over i Trafikministeriets departement til nytår.

★

DSBs tre forretningsområder - rederi, bus og rejsebureau - skal omdannes til aktieselskaber. Det foreslår Finansministeriet i sin nye plan for DSB. Der lægges op til at gøre områderne til statsaktieselskaber under Trafikministeriet og ikke - som tidligere foreslået af DSB - til DSB-ejede selskaber.

De tre jernbanevirksomheder i DSB-koncernen - bane, passager og gods - skal videreudvikles til selvstændige områder med eget regnskab og resultatansvar.

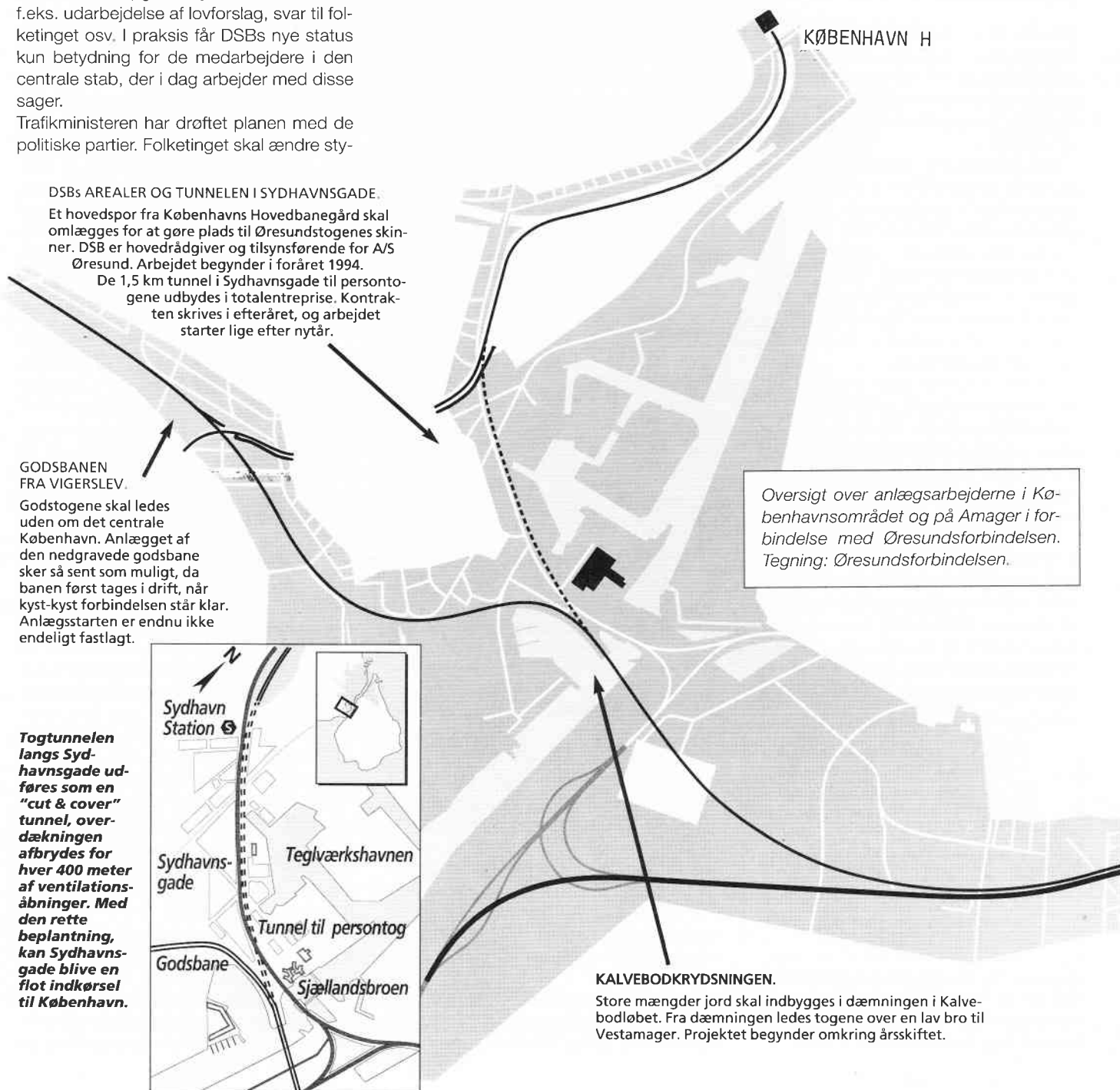
DSB skal have frihed til at handle forretningsmæssigt. Den politiske styring fast-

lægges gennem kontrakter mellem DSB og staten, dvs. mellem trafikministeren og den administrerende direktør. De enkelte jernbanevirksomheder styres overordnet gennem sin egen kontrakt, der præciserer de trafikopgaver, som DSB skal løse til gengæld for offentlige tilskud til anlæg og drift.

Der skal forhandles med personaleorganisationerne om vilkårene i forbindelse med overgang til aktieselskaber. Etablering af aktieselskaber kræver vedtagelse i Folketinget. Finansministeren foreslår, at aktieselskaberne dannes hurtigst muligt - og senest 1. juli 1994.

Undersøgelsesgruppen

Den arbejdsgruppe, som skal belyse en række spørgsmål omkring DSB (se »jernbanen«, nr. 5/93 - side 156) har fået ny for-



mand. Det drejer sig om *Nils Bernstein*, departementchef i Landbrugsministeriet, som nu erstatter teaterchef Michael Christiansen.

Michael Christiansen har selv ønsket at trække sig fra formandsposten, fordi der er rejst spørgsmål om hans habilitet i undersøgelsen. Han er samtidig formand for Sund og Bælt Holding, hvor Peter Langaer netop er blevet ansat som direktør. Trafikminister Helge Mortensen har accepteret Michael Christiansens ønske, selv om han mener, at der hverken formelt eller reelt er tale om noget habilitetsproblem. Arbejdsgruppen skal alene udføre et arbejde, der helt kan sammenlignes med sædvanlige departementale opgaver. Arbejdsgruppen er derfor ikke - og kan på ingen måde sammenlignes med - en undersøgelsesret, idet der ikke i forbindelse med gruppens arbejde kan foretages afhøringer af ansatte i DSB, ligesom arbejdsgruppen ikke har til opgave at placere et ansvar på bestemte personer.

Ændring i ledelsen

Det er besluttet at gennemføre en ændring af ansvarsområderne i DSBs ledelse.

Ændringerne skal ses i lyset af, at der ikke vil blive udnævnt nye direktører i DSB - før DSBs nye status er vedtaget af Folketinget og en ny administrerende direktør i DSB er ansat.

Direktør *Erik Elsborg* er konstitueret som generaldirektør og varetager derudover posten som direktør for DSB bane.

Direktør *Hans Winther* varetager posten som passagerdirektør og er fortsat tillige direktør for de to forretningsområder: DSB rejsebureau og DSB busser.

DSBs rederichef *Jesper Hansen* vil fremover deltage i direktionsmøderne.

»Fællesbestyrelsen« (Hans Winthers tidligere område) for de tre forretningsområder - rederi, rejsebureau og busser - nedlægges.

S-togschef *Erik Maglehoj*, der i en periode tillige har været fungerende passagerdirektør, fortsætter som S-togschef.

Ny planlægningschef

Den 38-årige cand. scient. pol. *Petter Møller* har netop overtaget stillingen som planlægningschef i DSB efter Anne-Grethe Foss, der nu er direktør for Ørestadsselskabet I/S. Petter Møller kommer fra en stilling som konstitueret administrerende direktør i selskabet SEAS. Han skal i DSB bl.a. beskæftige sig med de langsigtede investeringsplaner i DSB som f.eks. fremtidens jernbane. Han er desuden medlem af DSBs direktion.

Ny departementchef

Trafikministeriet har ansat den 54-årige cand. polit. og tidligere departementchef i Boligministeriet *Ole Zacchi* som ny departementchef i Trafikministeriet efter Peter Elmings død. Ole Zacchi har tidligere været ansat i Danmarks Statistik, Økonomiministeriet og Det Økonomiske Sekretariat. I 1981 blev han departementchef i Boligministeriet. Ole Zacchi tiltrådte sin nye stilling den 19. oktober 1993.

Arbejdsmiljøet i DSB

Arbejdsmiljøet i DSB bane er kommet i søgelyset, og det skyldes ikke mindst en sag fra Århus-området. Under sporanbejder i Horning tidligere på året viste det sig, at en række arbejdsmiljøbestemmelser ikke blev fulgt, hvilket er resulteret i påbud fra Arbejdstilsynet.

Fra DSB bane foreligger nu et klart tilsagn om, at de konstaterede problemer vil blive bragt i orden. Samtidig er der formuleret en arbejdsmiljøpolitik med sigte på, at arbejdsmiljøet i DSB bane lever op til myndighedernes krav. Konkrete løsninger og tidsfrister vil nu blive drøftet nærmere med Arbejdstilsynet.

I det program, DSB bane har lagt frem, understreges vigtigheden af, at problemerne i størst muligt omfang løses lokalt. Sikkerhedsorganisationen skal have en central rolle i hele dette arbejde, og det samme gælder bedriftssundhedstjenesten i DSB.

Det understreges, at hensynet til arbejdsmiljøet skal indarbejdes i anlægsprojekterne. Desuden skal der motiveres mere for brugen af værnemidler.

Nyt layout til TKØ og TKV

Køreplanskontoret har igennem længere tid arbejdet med en ny opstilling af tjenestekøreplanerne. Den ændrede opstilling er foretaget ud fra ønsket om en tydeliggørelse af det enkelte tog samt en forenkling i fremstillingsprocessen.

Køreplanskontoret har igennem mange år anvendt EDB ved beregning af køreplaner. Dette har udmøntet sig i tegning af grafiske planer og levering af data til andre brugere såsom maskin- og vognomløbsplaner. Det er nu lykkedes at udbygge edb-systemet således, at der kan leveres sammenhængende planer for de enkelte tog.

Den strækningssopdelte køreplan er opgivet. Da muligheden for at overskue en strækning ved hjælp af den nuværende tjenestekøreplan er dårlig, og da de alternative muligheder for oversigt er bedret, er der heller ingen begrundelse for at fastholde strækningssopdelingen.

Det enkelte togs køreplan (se eksemplet) er delt op i tre dele: 1) Tognummer, strækning (den fulde, selv om den måtte forløbe i den »anden« landsdel eller i udlandet), eventuelt navn, »kører«, togart og hastighed - 2) stationskolonnen og tiderne - 3) eventuelle noter og krydsningsangivelser.

I togarangsangivelsen, jf. pkt. 2), er det fortsat den trækraft og eventuel belastning, som køreplanen er beregnet efter, som er anført og ikke nødvendigvis den, med hvilken toget fremføres.

★

Af de udsendte tjenestekøreplansudkast for K 94 fremgår det, at den varslede forhøjelse af hastigheden til 160 km/h over strækningen mellem Kbh. og Århus ikke kan realiseres på grund af infrastrukturforhold. Genindførelsen af de »smukke« afgangstider for IC-tog (minuttal »00« fra Kbh. - og »30« fra Århus) må udsættes til 1995.

KASTRUP OG DEN KUNSTIGE HALVØ.

September måned er præget af en række ekspropriationer, hvor de sidste af i alt ca 200 parcelhuse erhverves og siden rives ned.

Samtidig begynder opførelsen af de første støjvolde, så beboerne afskærmes fra arbejdsstøjen. Den bortgravede jord placeres i et midlertidigt jorddepot, som etableres bag stendiger ud for kysten i Kastrup. Jorden bygges herefter ind i den kommende halvø, som er en del af Øresundskonsortiets kyst-til-kyst projekt.



STATIONEN I KØBENHAVNS LUFTHAVN.

Arbejdet på tre ingeniørtunneler forud for udgravningen af den overdækkede banegrav startede 16. september 1993. COWIconsult A/S er A/S Øresunds rådgiver på lednings-tunneler og arbejder i Indenrigsterrænet.

Konsortiet Rådgiver Gruppen Kastrup er rådgiver på selve den under-jordiske station og tunnel. Entreprenøren på de første arbejder er et konsortium bestående af Højgaard & Schultz A/S, E. Pihl & Søn A.S. og Per Aarsleff A/S. Kontrakten på stationsbyggeriet underskrives i maj 1994.

STÆKNINGEN GENNEM I TÅRNBY.

Bane og vej er nedgravet hele vejen gennem den beboede del af Amager og desuden forsynet med støjvolde, støjskærme og beplantning. I det centrale Tårnby overdækkes 680 meter af anlægget. De første jord-entrepriser er i udbud netop nu, og kontrakterne skrives i de kommende uger. Gravearbejderne starter i oktober.

Nyt i Norden

Når man i fremtiden skal med nattoget mellem København og Stockholm, vil turen foregå via Göteborg. På strækningen mellem København og Göteborg kobles Stockholmtogene (tog 392/393) sammen med Oslo-togene (tog 382/383) og dermed opnås en besparelse på såvel dansk som svensk side. Omlægningen betyder en forlængelse af rejsen. Det vil sige, at afgangstiderne fra henholdsvis København og Stockholm er rykket frem, ligesom ankomsten sker lidt senere. Ændringen er trådt i kraft fra køreplansskiftet 26. september.

★

I den kommende vinter kører DSB i samarbejde med NSB og SJ direkte til Geilo i Norge med nattoget (med op til fem sove- eller liggevogne). Tilbuddet er rettet mod de mange danskere, der hvert år drager til Geilo området på vinterferie.

Toget kører fra København hver torsdag, fredag og lørdag fra den 6. januar til den 2. april 1994 og ankommer til Geilo dagen efter. Teknisk er togene til og fra Geilo (tog 51/64) en videreførelse af de ordinære nattoget til og fra Oslo (tog 382/383).

Guld og sølv til S-tog

S-togsdivisionens reklamefilm »Jeg vil ud, jeg vil bort« vandt en sølvmedalje, da Nordens bedste reklamefilm blev kåret. Sølvstrimlerne fik hæderen ved Nordisk Reklamefilm Festival 1993, der »løb af spolerne« 17. september i Helsingborg. Endnu en dansk S-togsfilm har vundet internationale anerkendelse. Ved den Internationale Jernbanefilm Festival i Vendôme i Frankrig vandt filmen »Den forsinkede fuldmægtig« førsteprisen. Filmen har været brugt som OBS-indslag i dansk fjernsyn, som information om den nye S-togskøreplan. Det danske bidrag var det suverænt korteste på festivalen og desuden den eneste film uden tale. Det er reklamebureauet Ted Bates, der står bag idé og manuskript.

Navngivning af litra EA

En af generaldirektør Peter Langagers sidste embedspligter var festtalen ved navngivningen af EA 3012 på Hellerup stations tidligere godsplads, den 4. oktober. Lokomotivet fik navnet A R Angelo efter NESAs mangeårige direktør.

Generaldirektøren sagde bl.a., at navnevalget til et elektrisk lokomotiv var fremragende, for A R Angelo var dels en fremsynet naturvidenskabsmand, dels havde han rødder både i trafikken og hos en af DSBs største leverandører, nemlig elektricitetsselskabet NESA. A R Angelo begyndte sin karriere ved De københavnske Sporveje og Tuborg-Klampenborg Elektriske Sporvej. I 1911 blev han direktør for NESA - en stilling han beklædte i 40 år. Før nogen anden forstod han, at el-transport måtte ske med en

EC 186

EuroCity Karen Blixen. Hamburg Hbf - København H

Kører:	Rf - Kh:	Dgl
Togart:	Rf - Kh:	MZ 280
Hast km/t:	Rf - Vo:	120
	Vo - Kh:	140
	Ank	Afg
Rødby F	-	18.18 o Rf
Rødby Øst	-	20 Rfø
Lolland Syd	-	25 Lis
Lolland Midt	-	30 Llm
Lolland Nord	-	36 Lin
Nykøbing F Vest	-	40 Nfv
Nykøbing F	18.42	43 Nf
Tingsted	-	48 Tn
Eskilstrup	(52)	54 Ek
Nørre-Ålslev	-	58 Nv
Orehoved	(19.02)	19.04 Oh
Masnød	-	09 Mn
Vordingborg	-	11 Vo
Lundby	-	17 Lu
Næstved	26 o	27 • Næ
Glumse	-	36 Gz
Ringsted	-	42 Rg
Kværkeby	-	46 Ky
Borup	-	49 Bo
Viby Sj	-	53 Vy
Roskilde	-	58 Ro
Trækroner	-	20.00 Trk
Hedehusene	-	02 Hh
Høj Taastrup	20.05	06 Htå
Glostrup	-	12 Gl
Hvidovre Fjern	-	14 Hif
Valby	-	16 Val
København H	20.20	- Kh

- Afgangstiden er i publikumskøreplanerne angivet som: Rødby F af 18.15.
- Ankomsttiden er i publikumskøreplanerne angivet som: Næstved an 19.25
- Afgangstiden er i publikumskøreplanerne angivet som: Næstved af 19.26.

Eksempel på den nye måde at stille tjenestekøreplanen op på.

højere spænding end de da anvendte 110 V jævnstrøm, og NESA indførte derfor 380/220 V vekselstrøm. Han var også oplysningsmanden til verdens første internationale højspændingskabel, der kobledes Danmark sammen med Sydkrafts forsyningsnet i Sverige.

Ny præsident for UIC

Generaldirektør Peter Langager efterfølges den 1. januar 1994 af italieneren Antonio Lorenzo Necci på posten som præsident for den internationale jernbaneorganisation UIC. Peter Langager har fungeret som præsident siden januar 1991.

Som noget nyt er der samtidig udnævnt en vicepræsident, nemlig generaldirektøren for SJ, Stig Larsson. Derved bevares det skandinaviske islet i UIC, som Peter Langager fik indført i sin præsidentperiode.

Vagtværn

Fra den 1. oktober har S-togsdivisionen skiftet vagtværn. Ny på banen er Falck Securitas A/S. Tidligere gik Dansk Hundetjeneste vagt omkring S-togene og værkstederne. Den nye aftale har flere fortrin. Dels er den billigere, dels giver Falck Securitas flere muligheder, ikke mindst elektronisk.

På vægternes rute, blandt andet på alle S-togsvogne, sættes strekkoder. Med en elektronisk såkaldt »snuser« aflæser vagtfolkene koden, hver gang de passerer. Det giver mulighed for at sende vægterne helt ud i krogen af arealerne.

Derudover kan Securitas-folkene indkode oplysninger om for eksempel hærværk og graffiti via »snuseren«, der efter brug sættes i en holder, hvorefter oplysningerne overføres til det centrale edb-system, således at det af skærm om morgenen straks kan aflæses, hvilke vogne der måtte have været udsat for vandalisme.

Den nye aftale dækker værkstederne i Taastrup og de 11 depotstationer, hvor S-togten holder i nattetimerne.

★

S-togsdivisionen har i samarbejde med Københavns Kommunes Skolevæsen, »Wonderful Copenhagen« og Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse udsendt en avis »Tags Free« i 110.000 eksemplarer til alle elever i 6.-10. klasse øst for Storebælt. »Tags Free« har som overskrift: *Stop det svineri* - måtte det hjælpe!

Fotografer på DSB områder

Det er generelt tilladt at fotografere på DSBs område til privat brug (levende og faste billeder). Ingen skal således have tilladelse eller give tilladelse til fotografering. Men fotografer (og andre) må naturligvis kun færdes på de områder, som publikum har adgang til.

Der er i princippet ingen begrænsninger for, hvad der må fotograferes. Det er således tilladt at fotografere materiel, faste anlæg og livet på perronerne.

Alttså: *Fotografer, der i øvrigt overholder DSBs ordens- og sikkerhedsbestemmelser, skal ikke antastes.*

Kun i de tilfælde, hvor det åbenlyst drejer sig om optagelser i erhvervsøjemed eller til undervisningsbrug, jf. Lov om DSB §44, og der i øvrigt ikke er DSB-personale til stede, skal der spørges efter en tilladelse. Men det skal være åbenlyst, f.eks. hvis der i forbindelse med fotograferingen udlægges kabler og opstilles lys.

I en kommentar til ovennævnte udsendte information om fotografering til privat brug på DSBs områder står:

Denne information er udsendt, fordi der blandt personalet »rundt omkring i DSB« er forskellig opfattelse af, hvad og hvornår der må fotograferes. Og nogle steder om det i det hele taget er tilladt.

Fotografering til privat brug er ikke omtalt i Lov om DSB. Der gælder for fotografering

på DSBs område alene de love, bestemmelser og vedtægter, som gælder i samfundet generelt (straffeloven, politivedtægter mv). Der er således ikke forskel på at fotografere på DSBs område og (f.eks.) at fotografere på offentlig vej.

Der skal ikke sættes autoritet og myndighed ind på at kontrollere noget, der ikke skal kontrolleres (fordi det er lovligt). Det er imod, hvad vi normalt forstår ved dansk mentalitet. Og så virker det i øvrigt generende og irriterende på dem, det går ud over. Men selvfølgelig skal der skrives ind, hvis personer (fotografer eller ikke-fotografer) færdes på områder, hvor de ikke har noget at gøre, f.eks. i sporene.

Restauranter og kiosker

Restauranter og kiosker nævnes ofte i medierne som emner for privatiseringer i DSB. Til dette kan bemærkes, at forretningerne på stationerne og banegårdene over hele landet for længst er *privatiserede*.

DSB restauranter og kiosker as driver alle restauranter, cafeer, minibarer, supermarkeder og kiosker på alle banegårde og stationer. Det sker på baggrund af en samarbejdsaftale mellem virksomheden og DSB. Endvidere har nævnte virksomhed lignende aftaler med privatbaner, rederier og større rutebilstationer.

Virksomhedens formål er at yde ensartet service over hele landet til passagerer for, under og efter rejsen.

DSB restauranter og kiosker as driver knap 400 forretninger og salgssteder på banegårde, stationer, rutebilstationer, trafikterminaler, skibe (IC-Flyvebåden) og i togene (DSB togservice). Virksomheden har cirka 2.300 heltids- og deltidsansatte medarbejdere og omsætningen er på cirka 1,2 mia. kr. årligt. Den administrerende direktor, Vagn Hansen, er enejer af aktieselskabet.

Sporvognen kommer tilbage

Fejlslagen kollektiv trafikpolitik i 60'erne og 70'erne i København skal der nu rettes op på. Hovedstadsområdet skal have sporvognene tilbage - endda i nyeste udgave. De nye planer er indeholdt i »HT 2005 - en trafikpolitisk vision for den kollektive trafik«, som blev fremlagt af HTs direktør og formand i oktober.

Planen omfatter bl.a. en ny tværbane fra Lyngby til Ishøj samt to baner, der skal forløbe imellem de nuværende S-togslinjer, nemlig Herlev-Nørreport og Glostrup-Hellerup. De nye letbaner skal bindes sammen med S-togsnettet, Re-togsnettet, Ørestadsbanen mellem Vanløse og Ørestaden på Amager og de internationale tog ved Københavns Lufthavn i Kastrup.

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



Kræfter uden støj - ja, måske er det nok en tilsnigelse at kalde MZ IV for »lydløs«, men den bruges dog - på grund af sit forholdsvis lave støjniveau - flittigt til godstog gennem tæt bebyggede områder. Her rangerer MZ 1447 og 1451 netop med et Dan-Link godstog ved Østerport, 8. juni (John Hansen). Til gengæld bliver der flere og flere af de VIRKELIG støjsvage tog - de elektriske. Nedenfor er en af de sidst leverede EA'ere, 3021 »P. W. Lund« på vej gennem Østerport med et regionaltog 22. maj (Per M. Jensen).





D-maskinegruppen og Nordsjællands Veterantog i co-produktion. Nyreviderede OKMJ 14 står flot til D-maskinegruppens fine CY og CU-vogne bagved. Flintholm, 23. juni. (Alf Blume.)

Veteranbanerne

D-maskinegruppen

Nyt fra arbejdsområdet i Bramming.

Man er igang med at lægge spor på sydsiden af remisen, det er de sidste spor fra Aabenraa.

På Mo 1848 er man igang med at gennemgå alt det elektriske. Der har været nogle fejl, og da DSB har bestemt, at vi skal køre med 3 lanterner, kan vi lige benytte lejligheden til at få det hele i orden.

I august gik D-maskinegruppen sammen med Bramming Bibliotek om en udstilling, der skulle skildre ulykken i 1913. Det blev en fin udstilling, og man benyttede lejligheden til at holde åbent hus i remisen i 3 week-ender. Det gav mange mennesker mulighed for at se en Mo »bag facaden«.

TV-Syd og Jyske-Vestkysten var på besøg, så der var god PR omkring arrangementet. Alt det PR gav os mange besøgende. Den sidste week-end arrangeredes damptogskørsel til hhv. Vejrup og Gredstedbro. Turene skulle køres i samarbejde med TTVJ i Tønder og med F 654, der ejes af FSF i Kappeln, men pga. et forsikringsproblem mellem de to klubber, måtte vi køre med Mo 1829 til stor skuffelse for de mange, der havde håbet på en tur med damp.

D-maskine Nyt

Helsingør Jernbaneklub/ Nordsjællands Veterantog

Helsingør Jernbaneklub's veterantog har fra i år ændret navn fra Helsingør Veterantog til Nordsjællands Veterantog. Det skyldes at veterantoget ikke i samme grad som tidligere er knyttet til Helsingør, men nu

har aktiviteter spredt rundt i Nordsjælland.

Veterantoget har haft en vældig god sæson med mange særtog og fremgang i passagertallet på Hornbækbanen. Til gengæld har der været et fald i antallet af rejsende med motortogene på GDS. Årsagen har formentlig været den våde sommer, som har medført at der ikke har været meget lyst til at tage til stranden i Tisvildeleje.

På materielfronten har der været stor aktivitet. OKMJ 14 blev godkendt til kørsel den 1/5 efter en meget omfattende og kostbar kedelreparation.

Nr. 14's kedel har været meget dårligt vedligeholdt i de sidste år, den var i drift ved OKMJ, og man må nok indrømme, at det er i strid med sund fornuft at ofre så meget på en gammel kedel, men for de der har kørt med lokomotivet, og har oplevet dens køreegenskaber, har der været fuld forståelse for dispositionerne.

En stor del af reparationen, bla. fornyelsen af røgkammeret og svejsearbejdet i kobberfyrkassen, har været udført af Ålborg Boilers. Samme firma har også fremstillet de nye overhedelementer. Kontakten har været formidlet af Hens Meyer fra Limfjordsbanen, og er atter et godt eksempel på, hvordan vi i klubberne hjælper hinanden med mange praktiske ting. Vi er Hans meget taknemmelig for det store arbejde han har gjort for at få den store opgave løst på en måde vi er rigtig godt tilfreds med. De første erfaringer tyder på at OKMJ 14 nu fungerer stabilt i, og den er virkelig blevet brugt. Den første måned i drift kørte den ikke mindre end 2000 km.

S 1307 har også fået stor kedelrevision. Kedlen er sat i drift i 1961, og det var første gang, der blev skiftet kedelrør på den. Kedlen viste sig som forventet at være i særdeles god stand, - hvilket ikke er så sært, da den kun har været i ordinær drift hos SJ i 2 år. Til gengæld var overhederen ikke ret meget værd. Vi har været på 2 plyndrings-

togter til Grängesberg, hvor SJs beredskabsreserve af damplokomotiver ophugges, og her fik vi næsten nye kedelrør fra et Svensk B - lok, og en fin overheder fra et svensk E - lok. Da vi nu var igang købte vi et hjulsæt, og en masse reservedele. På den måde er det lykkedes for os at gennemføre kedelrevisionen på S 1307 til en særdeles lav pris, og samtidig sikre os, at vi har de reservedele vi skal bruge lang tid fremover.

S 1307 vil blive brugt til de lidt større tog, og for de der ikke kan lide svenske lokomotiver, kan man blot henvise til at flere danske baner gennem tiden har indkøbt brugt materiel i Sverige uden at nogen har været ked af det.

Klubben har nu for første gang 3 køreklare damplokomotiver. Det er planen at ØSJS 7 skal holdes som nedbrudsreserve, men da den er meget slidt i undervognen, vil klubben helst ikke bruge den mere end højst nødvendig.

Knap 2 år efter anskaffelsen, blev SB C 32 sat i drift i august. Vognen var fantastisk intakt indvendig, men der har alligevel ligget et stort stykke arbejde med at få den sat i stand. Havgusen i Skagen har været hård ved den, og det kan man stadig se på teaktræbeklædningen, men værre var det med undervognen, som var stærkt tæret. Det har derfor været nødvendigt at udskifte en stor del af vangerne.

Der er også sket en del på de faste anlæg. I Fredensborg er klubben igang med sidesporet. Der er anskaffet spormaterialer fra København L, og en hel del er allerede lagt. Der er nu udtræk i vest enden af stationen, og det er nu muligt at benytte spor 3 til udflugtstog etc. Arbejdet med lægning af de øvrige sidespor fortsætter omend i noget reduceret tempo. På lidt længere sigt er det planen at bygge en større vognhal, så det bliver muligt at få alt materiellet under tag.

I Rungsted er drejeskiven renoveret, og de fremtidige planer går på at etablere nogle spor parallel med remisen. Der bliver mindre og mindre sporplads på Rungsted Station, fordi en stor del af det tidligere sporareal er blevet solgt til kontorbyggeri. Vi har lejet et havelod som er nabo til remisen, og her vil vi så lægge spor inden for en overskuelig tid.

Veteranbanerne redigeres af
Jan Forslund og Anders Riis

Oplysningerne om Helsingør Jernbaneklub skyldes Peter Roland Hansen

Da dette nummer er et forsøgsnummer m.h.t. farvetryk, har rubrik-opdelingen måttet indrette sig efter tilrettelæggelsen af farvesiderne. Redaktionen har ingen tanker om permanent ændring af rubrik-forløbet!

Anders Riis

Foreningsnyt



Referat af Dansk Jernbane-Klub, Midtjysk Afdelings ordinære generalforsamling onsdag den 20. oktober 1993 i Århus.

1) Formanden, Troels Poulsen, bød de 13 fremmødte velkommen. Poul Gunder Nielsen foresloges som dirigent og valgtes med akklamation. Han konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

2) I sin beretning opsummerede formanden det forgangne års møder og udflugter; endvidere loftede han »sløret« lidt for bestyrelsens planer for det kommende år. Han opfordrede - vanen tro - medlemmerne til at fremkomme med ideer til aktiviteter. Der var ingen bemærkninger til beretningen, som godkendtes uden afstemning.

3) Regnskabsføreren, Torben Bay-Johansen gennemgik og præciserede enkelt-heder i regnskabet for perioden 1. oktober 1992 - 30. september 1993, som desværre udviste et underskud for selve afdelingen på kr. 687, men til gengæld et overskud for bladet Trinbrættet på kr. 1.288. Han oplyste, at »Trinbrættet«s abonnementsperiode fremover vil følge regnskabsåret, og at betalingen for indeværende periode derfor vil gælde helt frem til og med septembernummeret 1994! I forbindelse med gennemgangen måtte forsamlingen kalde dirigenten til orden p.g.a. »snik-snak« uden for dagsordenen.

4) Der var ikke indkommet forslag til behandling.

5) Erland Egefors ønskede ikke genvalg til bestyrelsen; i stedet nyvalgtes Hans Henrik Larsen, mens Troels Poulsen, Torben Bay-Johansen, Torben Villumsen og Lars Henning Jensen genvalgtes. Som suppleanter genvalgtes Poul Gunder Nielsen og Hilmar Nielsen. Alle valg skete med akklamation. Under valgene måtte dirigenten kalde formanden til orden p.g.a. støjende og forstyrrende adfærd.

6) Under »Eventuelt« foreslog Erland Egefors, at afdelingens møder i Århus i fremtiden afholdes i modelokale B på Hovedbiblioteket, hvor det nu - i modsætning til tidligere - er muligt at blive til kl. 23.00. Det hidtidig benyttede lokale i »Pille 3« på Århus H station er inddraget til andet formål i forbindelse med ombygning af stationen. Poul Gunder Nielsen agiterede for møderne i JEFA (Jernbaneteknisk Faggruppe) under Dansk Ingeniørforening, og anbefalede særligt interesserede at melde sig ind i JEFA. Han oplyste, at han havde foreslået gruppen et møde om problematikken vedrørende veteranbanernes kørsel på DSBs strækninger.

Generalforsamlingen afsluttedes herfter, og dirigenten takkede for relativ god ro og orden.

Lars Henning Jensen

Midtjysk afdeling - Formandens beretning 1993

Der har i det forløbne år været afholdt 5 møder. Vi har i år fortsat med at holde mødelsmøder i Herning, hvilket er blevet så stor en succes, at vi nu har valgt at gøre møderne til en fast del af afdelingens aktiviteter. Her følger en kort gennemgang af de enkelte møder:

Fredag d. 19. februar i Århus: Foredrag om jernbaner i SØ Asien v. Svend Korsgaard.

Fredag d. 19. marts i Randers: Under titlen »Store omvæltninger, små forandringer« viste Hans J. Fredberg dias og fortalte om jernbaner i det tidligere DDR.

Torsdag d. 22. april i Herning: Videofilm fra Polen v. H.H. Larsen.

Fredag d. 23. april i Århus: Videofilm.

Fredag d. 24. september i Randers: DJK's formand Bent Jakobsen fortalte om foreningens start og om den senere udvikling.

På udflugtssiden har vi ikke haft de helt store arrangementer, der har faktisk kun været en enkelt, det var i forbindelse med Viborg-Ålestrup banens 100 års jubilæum.

Da kørte vi i blandettog på banen, dvs. en personvogn med i det ordinære godstog. Selvom udflugten løb af stablen en hverdag, var det overraskende, at så mange havde fundet vej til Viborg.

I min beretning fra sidste år talte jeg om lokalafdelingernes indflydelse i DJK's hovedbestyrelse, og det er et emne, der gennem det sidste års tid er blevet drøftet meget i bestyrelsen. Samtidig er det blevet bestemt, at der skal være et tættere forhold mellem hovedbestyrelsen og lokalafdelingerne. Sagt med andre ord: Vi skal finde ud af, hvad vi i fremtiden vil med lokalafdelingerne, og i særdeleshed, hvad det skal koste.

Det er ikke længere muligt at lave større udflugter på DSB-strækninger uden at køre i decideret veteranbanemateriel. Det betyder, at selv små udflugter har en tendens til at blive meget dyre. Det betyder så igen, at vi må sætte billetprisen efter det, hvilket igen betyder, at der kommer færre deltagere. Tilbage står vi så med et underskud, som vi ikke kan dække.

Jeg er af den mening, at et passende aktivitetsniveau i afdelingen vil være det antal møder vi afholder idag samt 3-4 udflugter om året, jeg siger dermed ikke at der skal være tale om store udflugter, men derimod gode udflugter. Vi har, før der fra DSBs side kom nye regler for kørsel med fremmed materiel, haft et niveau vi kunne være stolte af og det mener jeg at vi skal prøve at genskabe, men det kræver penge.

Det var dystre toner, men jeg vil dog lige fortælle at vi i øjeblikket har en udflugt på

tegnebrættet med DI 10 på Odderbanen, men det er endnu så nyt, at der ikke er nogen dato, men den forventes at være klar i december.

Af aktiviteter på kommende møder kan jeg nævne ting som foredrag med lysbilleder, om Darjeeling banen i Indien. Der vil være film både fra det hjemlige, men også fra udlandet - samt meget meget mere.

Og nu min sædvanlige opfordring: Er der en der har en opfordring til aktiviteter på møderne, det kan være en film, en person, eller noget helt tredje, så sig frem. Det er jo trods alt for medlemmerne vi holder disse møder. Så uanset, om du vil høre om lokalbaner i Mongoliet eller om du brænder for de nye IC3 tog, så kom ud af busken og fortæl om det, så prøver vi at skaffe information om emnet.

Og kommer du først i tanke om et emne i morgen, ja så ring til mig eller en anden fra bestyrelsen og kom med dit forslag.

Troels L. Poulsen

Referat fra generalforsamling i DJK, Sydjysk afdeling

Der var mødt 11 deltagere.

Ad 1. Peter Kastrup blev valgt til dirigent, og han kunne konstatere at generalforsamlingen var lovligt indkaldt.

Ad 2. Bjarke fortalte hvorfor der er generalforsamling nu, og ikke i foråret, da den i foråret ikke var lovlig indkaldt. Beretningen blev meget kort, da der ikke er sket nogen aktivitet i det forløbne år, så han gik over til kommende planer. Da bestyrelsen ikke har nogen konkrete planer for det kommende år, blev der efter en diskussion nedsat et udvalg der skal tage sig af de kommende planer for året der kommer. Udvalget består af Bjarke Boldt, Karsten Nielsen, Henning Møller. Bjarke foreslog et tættere samarbejde med andre klubber med hensyn til udflugter, f.eks. Forum modelbaneklub.

Ad 3. Peter Madsen fremlagde regnskab, Kassebeholdningen udgør 341,99 kr. Der har ikke været udbetalinger eller indbetalinger i året, så regnskabet blev godkendt.

Ad 4. Der var genvalg til Preben Clausen, B.A. Sørensen, Peter Madsen.

Ad 5. Der var genvalg af Hans Fredsted.

Ad 6. Der var ikke nogen indkomne forslag.

Ad 7. Der var ikke noget under eventuelt. Generalforsamlingen sluttede kl. 20.30.

ref. H.M.

Her ser du...

...Jernbanens mindste annoncestørrelse
- du får den for 88 kr. ex. moms JF/AR

Møder i DJK

Generalforsamlingen i DJK i marts

er omtalt forrest i bladet - se dagsorden side 163

Møder i København

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

Onsdag den 12. januar 1994 kl. 19.30:

Wagn Larrild - mangeårigt medlem af foreningen - viser film og lysbilleder fra DJK-udflugter samt fra rejser i ind- og udland.

Onsdag den 9. februar 1994 kl. 19.30:

Direktør Knud Vigso, VLTJ, fortæller om Lemvigbanen - en af Danmarks ældste privatbaner, der har gennemgået en næsten total fornyelse både af spor og rullende materiel. De, der gik forgæves den 17. november, hvor mødet var annonceret, men hvor programmet desværre måtte ændres, må endelig møde op på denne gang.

Filmmuseet viser jernbanefilm:

Lørdag den 5. marts 1994 kl. 15.00:

Store Søndervoldstræde 4, 1419 Kbh. K. DJK har lejet Det Danske Filmmuseums dejlige biografsal til en forevisning af film, hvor »jernbanen« spiller hovedrollen.

Hovedfilmen er »Jernbanens hårde drenge« (Emperor of the North), en amerikansk spændingsfilm fra de amerikanske bummers hårde liv under 30'ernes depression. Århundredets slagsmål på tog i topfart.

Lee Marvin og Ernest Borgnine spiller de to dødsfjender. Som forfilm vises nogle af DSBs gode gamle film. NB: Entré 40 kr.!

Vogn-Ex

Der er åbent hus hver sidste tirsdag i måneden, 25. januar, 22. februar, 29. marts, 26. april, 31. maj og 28. juni. BJ.

Kommende møder i Midtjysk Afdeling

Onsdag den 23. februar 1994 kl. 19.30

modelokale B på Hovedbiblioteket i Mølleparken i Århus.

Fredag den 18. marts 1994 kl. 19.30

i DSBs modelokale på Randers station (indgang fra perronen).

Torsdag den 24. marts 1994 kl. 19.30

i DSBs modelokale på Herning station (indgang fra P-plads i kælderens).

Onsdag den 20. april 1994 kl. 19.30

i modelokale B på hovedbiblioteket i Mølleparken i Århus.

Bemærk det nye mødested i Århus!

På gensyn - Bestyrelsen/LHJ

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Den månedlige mødedag er ændret, så nu samles vi den første tirsdag i hver måned.

Er intet andet meddelt, holdes møderne i Nykøbing F kl. 19.00.

Kommende møder:

Tirsdage 4. januar og 1. februar.

Sydjysk afdeling

Vi tager på besøg til K.L.K i Lunderskov i januar måned. Tilmelding er nødvendig da planen er at vi kører med MO fra Bramming. Tilmelding på telefon 75 17 23 91 senest den 20. december.

Tirsdag den 8. februar kl. 19.30 i modelokalet Bramming bibliotek kommer stationschef i DSB Esbjerg, Henning Dyr, og fortæller om den nye struktur i DSB.

I marts skal vi på besøg på centralværkstedet i Tåstrup hvor veteranklubben renoverer gamle S tog. Tilmelding senest den 4. februar.

Henning Møller

Fyns afdeling Medlemsmøder 1994

Ordinær generalforsamling

Tirsdag den 25. januar 1994 kl. 19.00

i H.C. Andersen stuen, DSB Restaurant, Odense Banegård. Dagsorden ifølge klubbens love. Indkomne forslag skal være for manden i hænde senest tirsdag den 11. januar 1994.

»De gode gamle dage« ved Arne Kirkeby.

Efter generalforsamlingen vil Arne Kirkeby fortælle og vise lysbilleder fra DSB og privat banerne på Fyn. Arne har lovet at finde billeder frem, som mange af os ikke har set før. I 1993 satte vi rekord med 16 fremmødte medlemmer til generalforsamlingen, den rekord bliver værd at gå efter. Vel mødt den 25. januar 1994.

Bent Andersen

Medlemsmøde i marts

Tirsdag den 22. marts 1994 kl. 19.00

afholdes medlemsmøde i H.C. Andersen stuen, DSB Restaurant, Odense Banegård. Bestyrelsen har en serie lysbilleder klar, bl.a. kommer Hans Nielsen måske med en overraskelse?

Hvis ikke!

Medlemmerne selv overtager aftenen. Ring til Bent Andersen, tlf. 66 10 79 51 og tilmeld Jer med egne lysbilleder og/eller smalfilm. Så kan vi tilrettelægge et program hvor flest mulige får vist hvad de har »gået efter« ved fotografering af vores fælles hobby, nemlig jernbanen. Vel mødt den 22. marts 1994.

Bestyrelsen for Fyns Afd.

DJK's Salgsafdeling

NYHEDER

Odense-Nr. Broby-Fåborg Banen af Lars Viinholt-Nielsen. I december 1993 udgiver Lars Viinholt-Nielsen på eget forlag endnu en bog om en fynsk privatbanestrækning, Odense-Nr. Broby-Fåborg Banen. Bogen, der bliver på 128 sider med ca. 110 illustrationer, vil uden tvivl kunne supplere mange jernbaneentusiasternes viden om denne Sydfynske banestrækning. Prisen for bogen, der naturligvis kan leveres gennem Salgsafdelingen, er 180,- kr. (inkl. moms og forsendelse).

★

Lars Viinholt-Nielsen har tidligere skrevet bøgerne Odense-Svendborg Banen 1876-1976, Assensbanen 1884-1984 og Nyborg-Ringe-Fåborg Banen. De to sidste kan endnu erhverves gennem Salgsafdelingen, og priserne henholdsvis 79,- kr. og 58,- kr. (inkl. moms og forsendelse).

★

Ovennævnte vare kan bestilles ved indsættelse af beløbet for den/de ønskede varer på postgirokonto 3 17 91 76, adresseret til Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

Salgsafdelingen holder juleferie fra den 17. december 1993 til den 10. januar 1994.

BB, HCH og OCMP

Boganmeldelser



SJK 58 - Saltsjöbanan Af Kenneth Landgren

Alle jernbaneinteresserede, der kommer til Stockholm, kender Saltsjöbanan. Banen har netop rundet de første 100 år, og i den anledning har vores svenske broderklub udsendt en flot og omfangsrig bog på 130 sider i tillempet A4 format. Bogen, der er »gammeldags« indbundet fortæller, mest i billeder (enkelte i farver), om banens historie, dens stationer og opland samt om det ret så særegne materiel, i hvert fald til 1976, hvor næsten 80-årige ældre træmotorvogne bestred trafikken. En af motorvognene er i øvrigt netop sat i drift som museumsvogn her ved jubilæet.

Bogen kan varmt anbefales såvel som grundig jernbanehistorie efter svensk standard, men også som kulturhistorisk dokument, idet den også beskriver byen Stockholms ekspansion som hovedstad gennem mere end 100 år. Pris for ikke SJK medlemmer SEK 215,- ekskl. girogebyr fra Danmark kr. 30. Bestilling SJK's bokforsäljning giro 60 65 77-5.



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

Bent Jacobsen
(Foreningsnyt)
Maj Allé 62,
2730 Herlev

Bladekspedition

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

Annonceekspedition

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

Distribution

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

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen. »jernbanen« udsendes 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 maskinskrrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom med ordet »retur« og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i DJK's arkiv.

Opplag: 2.400 eksemplarer.

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 16

ISSN 0107-3702

Det sker i DJK:

Tid	Sted og sag	Se side
4/1	Medlemsmøde i Nykøbing F	206
12/1	Medlemsmøde i København	206
25/1	Generalforsamling i Fyns afd.	206
25/1	Vogn-ex. aften	206
1/2	Medlemsmøde i Nykøbing F	206
6/2	GM-udflugt på Sjælland	208
8/2	Medlemsmøde i Sydjysk Afd.	206
9/2	Medlemsmøde i København	206
22/2	Vogn-ex. aften	206
23/2	Medlemsmøde i Århus	206
5/3	Jernbanefilm på Filmmuseet	206
13/3	DJKs generalforsamling	206



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

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

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

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

Medlemskontingent 1994 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 250,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1994) kr. 165,00
Husstandsmedlemmer kr. 165,00
Firmakontingent
(inkl. 6 annoncer å 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, Blishonevej 9, Godthåb,
9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen,
Solbærvangen 39, 2765 Smørum,
Tlf. 42 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakieski,
Islebrovej 4D, 2610 Rodovre,
Tlf. 42 91 04 28.
- Birger Bruun, Platanvej 18,
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Anders Bruun, Museumsbanen,
Lykkeholms Allé 3C, st.,
1902 Frederiksberg C. Tlf. 31 20 40 42.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Borkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Anders Færch Hansen, Mariagerbanen,
Fjeldstedvej 22, Svenstrup, 9550 Mariager,
Tlf. 86 47 80 80.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen,
Hogholtvej 5A, 2720 Vanløse,
Tlf. 31 74 70 32.
- Ebbe Makhholm, Uglevej 16, 2., 3450 Allerød
Tlf. 42 27 54 53.
- Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingør.
- 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, Blishonevej 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, Holloselund Strandvej 9,
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Bloustrød Teglværksvej 10, Bloustrød,
3450 Allerød. Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag)
Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Hong 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, Hogholtvej 5A, 2720 Vanløse,
Tlf. 31 74 70 32.

GM-tur igen...

Søndag den 6. februar 1994

Udflugtsafdelingen

Efter succes'en i september, hvor 103 deltagere fik en lang og indholdsrig dag med Mx til Skjern kan udflugtsafdelingen nu tilbyde endnu en tur med GM-loko og rødmalet B-vognsmateriel, denne gang på Sjælland.

Turen afvikles første week-end i februar, hvor der selv i de sidste snefattige vintre har været snelæg. Af gode grunde kan udflugtsafdelingen dog ikke garantere snelæg og solskin.

Turen udgår fra København H. kl. 8.20 med korte fotostop i Glostrup, Høje Tåstrup og Hedehusene. I Roskilde er der 30 minutters ophold og forbindelse vestfra med IC 112 til vort særtogs afgang kl. 9.32. Ad Sydbanen er der bestilt flere arbejdstog med mulighed for både strækningsskift og stationsoptagelser. Under stationsopholdene vil der traditionen tro være arrangeret perroncirkus. Særtoget ankommer til Næstved kl. ca. 12.00. Efter omløb fortsæt-



MY 1152-MY 1157-B-.... Så vidt, så godt - og et lignende tog, dog »kemisk rensat« for Bn-vogne og andre regionaliteter, lover Udflugtsafdelingen at stille med søndag 6. februar. Dette tog var Re 4255 København-Nykøbing F. 29. januar, »fanget« i Roskilde af John Hansen.

tes uden stop over Ringsted til Roskilde, hvor der påny er omløb, inden turen fortsætter ad nordvestbanen til Kalundborg. På de enkeltsporede strækninger, bl.a. nord for Lejre og mellem Jyderup og Svøbølle er der igen arbejdstogskørsel. Toget ankommer til Kalundborg kl. ca. 16.00 og returnerer efter mørkets frembrud mod København, med forbindelse mod vest i Roskilde kort efter kl. 18.00 og ankomst til København H. kl. 18.36.

Toget er bestilt med oprangeringen: MY-(elvarme, dvs. 1156-1159)-BD-B-B-B-A/AB, altså en »historisk« korrekt oprangering, som har optrådt også på de to strækninger igennem hele 80'erne. Der er endvidere bestilt et passende GM-for-

spandslokomotiv, hvis præcise identitet først vil vise sig senere. Koreplanen er lagt med ialt 12 arbejdstog, hvilket skulle give rigelige og varierede fotomuligheder.

Turprisen bliver kr. 200,- for voksne og kr. 100,- for børn under forudsætning af mindst 100 deltagere. Der vil være mulighed for at købe morgenbrød og forfriskninger i toget. Salgsafdelingen vil også være repræsenteret. Billetter bestilles ved at indbetale turprisen til DJK Udflugtsafdelingen, giro 8 11 10 06, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V., senest 15. januar.

Der udsendes ikke bekræftelse på turens gennemførelse, men i tilfælde af aflysning som følge af utilstrækkelige tilmeldinger udsendes meddelelse ca. 1 uge før turen.

Uanset vejret skulle udflugten give garanti for at opleve det klassiske »GM-skrald« fra behageligt el-opvarmede persovogne. Med lidt held skulle der også være en chance for snelæg og solskin. På gensyn til My-tur i februar!

Jakob Stilling



Et sidste kik fra den vellykkede udflugt i september: MX 1025 foran Ølgods antikverede svale-hale-forsignal.

Foto: Joen Jensen.

*Jernbanen's redaktion
ønsker medlemmer og annoncører
en rigtig glædelig jul og
et godt nytår.*