



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

6

DECEMBER 1994





Forsiden

Oktobar-fest i det sydlige? Ja, der var i hvert fald jubilæums-stemning i Bandholm, da Ole-Chr. Munk Plum forevige to af MBJs 125 års jubilæums-togstammer. Læs mere om arrangementet på siderne 163, 176 og 177!

Indersiden

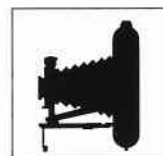
Også 1994 bragte succes for banerne - læs: privatbanerne - der havde en høj aktivitet året igennem, både hvad angik anlæg og materiel. Talrige »ture« frem og tilbage blev det til på materielanskaffelses-siden. I skrivende stund ser det dog ud til, at de sjællandske privatbaner skriver kontrakt om anskaffelse af det længe omdiskuterede materiel - man må for den danske tog-fabrikation håbe, at det bliver »IC-2«, og at så privatbanerne er heldige at »køre udenom« problemerne som dem, såvel IC-3 som IR-4 har båret på. Det spormæssige er til gengæld afklaret uden de helt store vanskeligheder. Her et par glimt fra Fakse Ladeplads, der både i 1993 og



1994 har været arbejdsplads for sporombygning. I 1993 gjaldt det havnebanen, der nu kan bære MX (foto af MX 43, 15. juli 1993: Allan Støvring-Nielsen), og i år drejer det sig så om stationens spor. På nederste foto besigtiger direktør Niels Munch (th) renoveringsarbejdet. Foto 25. oktober 1994: Jan Forslund. Læs denne udgaves fyldige privatbane-nyt, side 192, 193, 194 og 195!



En hilsen fra »over there«



Det gamle fotografi (14)

Efter Anden Verdenskrig bød jernbanerne på et særdeles broget skue. Blandt usædvanlighederne var USA-ejede godsvogne som denne fra U.S. Army Transportation Corps. Vognnummer USA 226 741. Vognen er set af en af tidens meget få jernbane-entusiaster, Ove Bøye, Århus, på Århus Havn, 25. november 1945.

Anders Riis



34. årgang nr. 6, december 1994

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund, Wilhelm Frændrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN:

Anders Riis

Store nyheder undervejs

1994 går på hæld, og med et tilbageblik over året må det siges, at det har været begivenhedsrigt i jernbanernes lille, danske verden. Meget er i forandring, og forandringernes tid vil kun tiltage i de kommende par år. På visse felter kan man som jernbane-entusiast regne med forandringer til det bedre, på andre er fremtiden mere tvivlsom. Et gennemgående træk for året har været en voldsom kritik af DSB fra forskellige sider, og et nytårs-ønske fra »jernbanens« redaktørstol kunne være, at 1995 blev et år, hvor der kunne være ro om den store statsvirksomhed. Politikerne ønsker imidlertid fortsat store forandringer indenfor virksomheden, og det er vel næppe muligt at vende en supertanker, uden at det giver donninger i kolvandet?

Det kan i alle fald slås fast, at der bliver nok af nyheder at skrive og læse om også i de kommende år, det være sig positive, neutrale eller negative. Og det er også givet, at det fyldigste stof og de fleste facts om disse nyheder fortsat tilflyder Dansk Jernbane-Klubs medlemmer, gennem rubrikkerne under »Jernbanenyt« - kort fortalt.

I den forbindelse kan det være på sin plads med et skulderklap til rubrikernes medarbejdere: Erik B. Jensen og Jens Ole Christensen for DSB-nyt samt Ole Chr. Munk Plum og Jan Forslund for Privatbane-nyt. For dem alle gælder, at de - ofte under vanskelige arbejdsvilkår - lægger et stort stykke frivilligt arbejde i at fremskaffe så korrekte og fuldstændige facts som muligt. Og prøver at få nyhederne opdateret til hvert nummer, med de begrænsninger, der ligger i en generel deadline halvanden måned for nummerets udsendelse.

Nytårsønske nummer to fra redaktørstolen er derfor et ønske om, at disse folk - og deres mange unavngivne kilder ved banerne - fortsat vil få de bedst mulige arbejdsbetingelser for deres virksomhed. Pøj-pøj!

Indhold

Det gamle foto	162
DJK lederen	163
Light Rail på danske privatbaner	164
På udflugt til Flensborg 1963	168
Givebanens 100 års jubilæum	173
Så langt, så godt (om HV 3)	174
125 års jubilæum på MBJ	176
Gennembrud på Storebælt	178
Hvad lavede M/F »Kong Frederik IX«?	181
Farvel til Almex-billetterne	182
Frichs dieseltur i Jylland	185
Jernbanenyt - kort fortalt	186
• DSB-nyt	186
• Færgenyt	191
• Privatbanenyt	192
Bog anmeldelser	196
Sporhunden/Ordhunden	197
Mindeord	197
Jernbanebøger	197
Moder i DJK	198
Indkaldelse til generalforsamling	198
Udflugt til generalforsamlingen	198
Auktion nytår 1994	200

Nr. 1, 1995 ventes udsendt ca. 25. februar 1995 under redaktion af Anders Riis.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 1/95 - 20. dec. 94.
Sidste frist for stof til nr. 2/95 - 1. mar. 95.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 16. december 1994.

Har du haft en god week-end?

Af Ole-Chr. M. Plum

Når jeg mandag morgen møder på arbejde, får jeg ofte: »Har du haft en god week-end?« fra en af min kolleger. Som regel kan de fleste svare et bekræftende »Ja«, og derefter tilføje nogle specifikke bemærkninger om, hvorfor netop den overståede week-end var god. Tit har mine kommentarer til en god week-end bl.a. bestået af: »Jeg var på tur med jernbaneklubben!«

I september kunne jeg fortælle om vore oplevelser på Østbanen den 3. og 4. september, som der på en fornem måde også var berettet om i »jernbanen« nr. 5/94. Efter efterårsferien var jeg fyldt med ildhu for at fortælle om nogle pragtfulde dage i Maribo, hvor man på Museumsbanen afviklede et flot program med hele tre damp tog søndag den 16. oktober.

Begge gange var det rart at møde gode venner inden for vor fælles interesse, og for fleres vedkommende var det adskillige år siden, man sidst havde mødt hinanden. Andre modtes måske for første gang.

Vi, der var afsted til de to arrangementer, må imidlertid også erkende, at sådanne udflugter kun bliver virkelig gode, når vi er tilpas mange om den fælles oplevelse. At det så også skaber et bedre økonomisk grundlag for de enkelte ture er en anden sag. DJK's udflugtsafdeling har i 1994 stået for flere gode arrangementer, og tilslutningen har været rimelig. Hver gang, når vi har sagt farvel, har vi også sagt: Ærgerligt, at ikke nogle flere tog mod til sig og meldte sig til den gode fælles oplevelse.

Naturligvis kan man have specielle interesser inden for fælles hobby, og mange siger måske også: »Det tog har jeg set, og jeg har allerede taget billede af det lokomotiv!«.

Det er nok også rigtigt. Dog har jeg en fornemmelse af, at nogen glemmer betydningen af den fælles oplevelse, det er at stå og f.eks. nyde kulrøgen og dampslagene fra et damplokomotiv eller lyden af et My-lokomotiv, der er under en kraftig acceleration.

Den morgen i oktober 1994, hvor vi var en flok, der var samlet i Maribo og så damplokomotiverne LJ nr. 20, ØSJS nr. 6 og ØSJS nr. 2, KJØGE, køre ud fra remisen, mens diesellokomotivet LJ M 1 supplerede sceneriet med sine karakteristiske lyde fra dieselmotoren og en hvid røgsojle mod himlen, da tror jeg, at vi alle med ét fik øjet væk fra søgeren på fotografiapparater m.m., og blot nød stemningen af skuespillet baseret på tidligere tiders virkelighed. Aktørerne var kendte hver for sig, men sammen var de unikke.

Med ønsket om en god jul og et godt nytår håber jeg, at der også i 1995 må blive lignende lejligheder, og at der både i DJK-regi og andre steder vil blive taget initiativer til lignende arrangementer. Du, kære læser, kunne glæde dig selv og andre ved også at give dig tid til at være med!



DJK kalder til generalforsamling

Læs mere side 198...

Jernbanen ønsker læsere, annoncører og venner
GOD JUL & GODT NYTÅR!



Tegnerens el-vision af Hårlev.

Light Rail på danske privatbaner

Af Ole-Chr. M. Plum

I februar 1993 udsendte Trafikministeriet »retningslinier for støtte til forsøg med alternative betjeningsformer for den kollektive trafik udenfor landsdelscentrene«. Fire privatbaner, nemlig Skagensbanen, Hornbækbanen, Nærumbanen og Østbanen, søgte på grundlag af disse retningslinier om støtte til gennemførelse af en foranalyse omkring ændret driftsform. Banerne fik tilsagn om støtte til de fire projekter i maj 1993, og der blev etableret en fælles referencegruppe til koordinering af projekterne ved de fire baner.

Til gennemførelse af forprojekterne har banerne benyttet sig af konsulentstøtte fra Carl Bro Anlæg as, DSB samt Tilsynet med Privatbanerne. Formålet med projekterne var at belyse muligheder og konsekvenser i forbindelse med indførelse af light rail, når banernes rullende materiel skal udskiftes omkring år 2003.

Rapporterne for de fire forundersøgelser af ændret driftsform samt en fælles dokumentationsrapport er nu færdiggjort og udsendt fra Trafikministeriet i juni 1994.

Hvad er light rail?

Light rail kan i relation til de fire privatbaner karakteriseres ved:

- at det er et skinebaseret passagertransport-system,
- at det er et enkelt system, omfattende standsningssteder, simpel overvågning og énmandsbetjente togsæt,
- at der benyttes støjvagt, handicapvenligt materiel (lavgulvsvogne),
- at der kan køres i skarpe kurver,
- at der kan køres på relativt stejle strækninger.

Light rail har hidtil været lette togsæt, der fremføres ved elkraft, og eldrift er i modsætning til dieseldrift forureningsfri i forhold

til det område, der trafikeres. De lette tog er velegnede til at befare strækninger med mange standsningssteder, da togene kan accelerere hurtigt, ligesom de bruger kortere tid på at bremse.

Light rail baseret på eldrift vinder strækt frem i verden, og der sker hele tiden en omfattende produktudvikling inden for området. I de seneste år er der også inden for diesellokområdet sket en produktudvikling, og light rail findes nu også i moderne dieseldrevne udgaver. Privatbanerne vil med sådanne tog kunne opnå en høj gennemsnitshastighed, selv om der skal standses ved



Værkstedet ved Grønnehave station.

relativt mange stationer/holdsteder. Der er fokuseret på begge former for light rail i banernes forprojekt.

Derimod har man vurderet løsninger med batteridrevne tog eller tog drevet på naturgas som værende uinteressante af såvel tekniske som økonomiske grunde.

Status over banerne

I rapporterne redegøres der for de fire privatbaners situation i dag, bl.a. at passagererne ved banerne er en typisk blanding af bolig-arbejdssteds-rejsende og uddannelsessøgende samt indkøbsrejsende og turister. Banernes forskellige trafikintensitet er ridset op, ligesom der oplyses om godstogskørslen på Skagensbanen og Østbanen.

Endvidere fortælles om de fire baners materielsituation, og for »jernbanen's læsere er det vel ikke ukendt, at al persontrafik afvikles med Y-togs materiel anskaffet i flere omgange i årene 1968-1984.

Studietur

Repræsentanter fra de fire baner m.fl. har gennemført en studietur, der omfattende besøg hos Verkehrs Betrieb Karlsruhe/Albtal Verkehrs Gesellschaft (VBK/AVG) i Karlsruhe samt Baseler Verkehrs Betriebe (BVB) og Baselland Transport AG (BLT) i Basel.

Formålet var at se og opleve light rail systemer i drift samt at skaffe viden om den forudgående planlægning, den etablerede drift og vedligeholdelse. I begge byer er der gennemført light rail løsninger, hvor rejser fra byernes opland og helt ind til bykernen sker uden skift med materiel tilpasset oplandsbanerne og sporene inde i byen (sporveje).

Omstillingen af lokalbanerne til eldrevne light rail baner i de to byers oplande har været ret så kostbar, men forbundsstat, delstat/kantoner samt amter og kommuner har ydet store anlægstilskud bevilget på et lovgrundlag, der minder om den danske privatbanelovgivning, der senest blev revideret i juni 1984. I begge byer er der gjort meget for at tiltrække nye passagerer, bl.a. gennem investeringer i »park-and-ride« anlæg, hvor bilister gennem kombinerede parkerings- og rejsekort lokkes over i det kollektive trafiksystem.

Mål og krav for en ændret driftsform

Banernes overordnede mål er at tilpasse og videreudvikle det eksisterende kollektive passagersystem, så det lever op til de krav, såvel brugere som det omliggende samfund stiller til det lokale trafikudbud med hensyn til f.eks. tilgængelighed, hastighed, komfort og service.

Når der skal anskaffes nyt materiel, er ét af kravene hurtig udveksling af passagerer inkl. cykler, barnevogne og kørestole ved standsningsstederne. Det betyder trinløs



Nærum - mere end én planlægger har set køreledninger her. Hidtil uden succes.

ind- og udstigning gennem brede døre, der kan åbnes og lukkes hurtigt. Skagensbanen benytter indtil videre en perronhøjde på 35 cm, mens de tre andre baner inden år 2003 vil have ombygget perronerne ved alle standsningssteder så de har en perronhøjde på 55 cm.

Ved Nærumbanen er målet at øge strækningshastigheden til 75-80 km. i timen, mens man ved de andre baner blot ønsker at fastholde en strækningshastighed på 75 km/t. Ved samtlige baner er ønsket, at man med nyt materiel skal reducere den samlede rejsetid gennem forbedret decelerations- og accelerationsevne.

En forøget rejsehastighed vil også give banerne mulighed for etablering af flere standsningssteder, bedre overgangstider ved endestationer samt stationer med omstigningsmulighed til f.eks. busruter og ikke mindst en bedre regularitet.

Skagensbanen har planer om et nyt standsningssted nord for Frederikshavn, Apholmen, der skal betjene et område med ret stor helårsbebyggelse. På længere sigt vil der endvidere blive etableret campingplads, marina, hotel m.m. i området. Ved Hornbækbanen peges der på oprettelse af to standsningssteder, Ellekildehave og Parkvej. Nærumbanen har til hensigt at oprette et nyt standsningssted ved Nørgårdsvej i Lyngby. På Østbanen vil nyt materiel af light rail typen kunne betyde en ny køreplan med plads til at genåbne et standsningssted på Rødviglinien (Bjælkerup eller Lille Heddinge).

En ændret driftsform ved de fire baner skal samtidig sikre, at passagererne får en rolig og behagelig transport i velindrettede vognafdelinger med lavt støjniveau og god ventilation.

Ny tog skal endvidere være indrettet med god information om destination, standsningssteder og driftforstyrrelser gennem højtalersystem og visuelt informationssystem. Af hensyn til passagerernes tryghed ønskes et frit syn gennem hele vognstammen.

Et nyt trafiksystem skal som minimum opfylde de gældende regler og normer for støj, emissioner og arbejdsmiljø. Det visuelle miljø skal tilgodeses gennem krav til design, farver m.m. både for det rullende materiel og de faste anlæg (master, køreledningsanlæg m.m., såfremt vælges en driftsform baseret på eldrevet light rail).

Ligesom landets øvrige privatbaner, er materielsituationen ved Skagensbanen, Hornbækbanen, Nærumbanen og Østbanen således, at man med de nuværende køreplaner ikke råder over egentlige driftsreserver. Nyt materiel, der erstatter udslidt og utidssvarende materiel, skal derfor straks fra leveringen være driftsikkert, så der kan opretholdes en stor regularitet i driften. Da materiellet skal anvendes over en længere årrække, stilles der derudover store krav til den tekniske udformning og robusthed. Investeringerne i ny teknologi skal have til formål at reducere driftsomkostningerne samt at øge indtægterne ved at tiltrække flere passagerer.

Light rail materiel

Uanset om der vælges eldrevne eller dieseldrevne light rail tog ved banerne, vil de typisk være to-vognstog med mulighed for indkobling af en mellemvogn. Specifikationerne for sådanne tog ses af omstående skema, der stammer fra »Forundersøgelsen af ændret driftsform på 4 privatbaner«.

- 1) 2 vogne pr. togsæt (evt. plus mellemvogn)
- 2) Ca. 100 siddepladser (inkl. klapsæder) pr. 2-vogns-sæt
- 3) Ca. 100-140 ståpladser (4 pr. m² gulv) pr. 2-vogns-sæt
- 4) Mindst 1 gods/flexrum pr. togsæt
- 5) Mulighed for multipelkørsel med sammenkobling af 2 eller 3 togsæt
- 6) Trinløs indstigning fra perron
- 7) Mindst 90 cm brede døre
- 8) 2 eller flere traktionsenheder pr. 2-vogns-sæt
- 9) Motorydelse: Ca. 400-450 kilowatt
- 10) Maksimalt akseltryk: 16 ton
- 11) Indrettet for énmandsbetjening

	El light rail:	Diesel light rail:
12) Drivmiddel	750 volt jævnstrøm	Diesellole
13) Længde af 2-vogns-togsæt	30-35 m	40 m
14) Bredde	2,6 m	3,0 m
15) Vægt, fuldt lastet	52-60 ton	60 ton
16) Vægt, tomt	32-40 ton	40 ton
17) Maksimal-hastighed	80 km i timen	100 km i timen
18) Acceleration	1,2-1,3 m pr. sek ² (fra 0-80 km i timen på 17-18 sek)	1,0-1,1 m pr. sek ² (fra 0-80 km i timen på 20-22 sek)
19) Deceleration	Mindst 1,0 m pr. sek ²	Mindst 1,0 m pr. sek ²

Typiske specifikationer for el light rail og diesel light rail.

Figur 2

Faste anlæg ved eldrevet light rail

Overgangen til eldrift vil betyde opsætning af master og køreledninger langs hele banestrækningen og der skal foretages immunisering af de eksisterende sikringsanlæg langs banen. Strømmen skal leveres fra et antal omformerstationer, der tilsluttes det eksisterende 10 kilovoltsnet. I omformerstationerne omformes til f.eks. 750 volt, som er en mulig spænding ved light rail. Sådanne omformerstationer kan dække 4 km banestrækning og levere strøm til 2 tog samtidig. Ved de fire baner skal der i givet fald oprettes:

- 6 omformerstationer på Hornbækbanen
- 2 omformerstationer på Nærumbanen
- 10 omformerstationer på Skagensbanen og
- 10 omformerstationer på Østbanen.

Ved overgang til eldrift kunne man alternativt tænke sig, at Nærumbanen kunne få strøm fra S-banen 1500 volt-anlæg, og derved spare omformerstationerne. Nærumbanen kunne så kobles på S-banen i Jægersborg.

På Skagensbanen og Østbanen ville man kunne benytte 25 kilovolt vekselstrøm i lighed med DSB's eldrift på fjernstrækningerne, og i så tilfælde vil hver af banerne kunne klare sig med én 25 kilovolt's omformerstation.

I rapporten nævnes, at man ved Hornbækbanen ikke vil kunne anvende 25 kilovolt vekselstrøm, da det ikke vil være forsvareligt at ophænge køreledninger med den spænding i Helsingørs gader.

Konsekvenser af light rail

For eldrevet light rail vil de samlede investe-

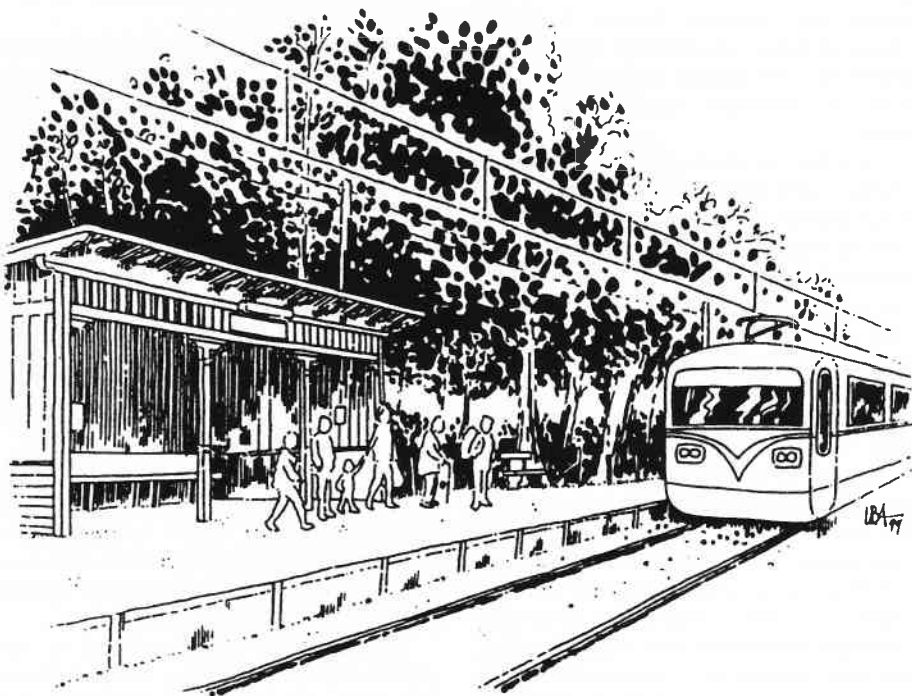
ringer kunne reduceres, hvis det er muligt at få strømforsyning fra elektrificerede DSB-strækninger og i givet fald benytte samme spænding.

Personaleforbruget ved de fire privatbaner vil være det samme uanset om der benyttes Y-togs materiel eller materiel af light rail type. Personalestyrken skønnes ved banerne til 28 (SB), 52 (HHGB), 33 (LNJ) og 65 (ØSJS).

Vedligeholdelsen af det rullende materiel beregnes til at have samme omkostningsniveau uanset materieltype, mens vedligeholdelsesudgifterne til de faste anlæg vil være lidt større ved eldrift end ved dieseldrift, da der så også vil være et køreledningsanlæg at vedligeholde.

Energiomkostningerne ved fortsat anvendelse af Y-tog eller tilsvarende materiel er ret lav. En omstilling til light rail i den ene eller anden form vil betyde større energiomkostninger, da ydeevnen for disse nye tog er bedre end de nuværende dieseldrevne Y-tog.

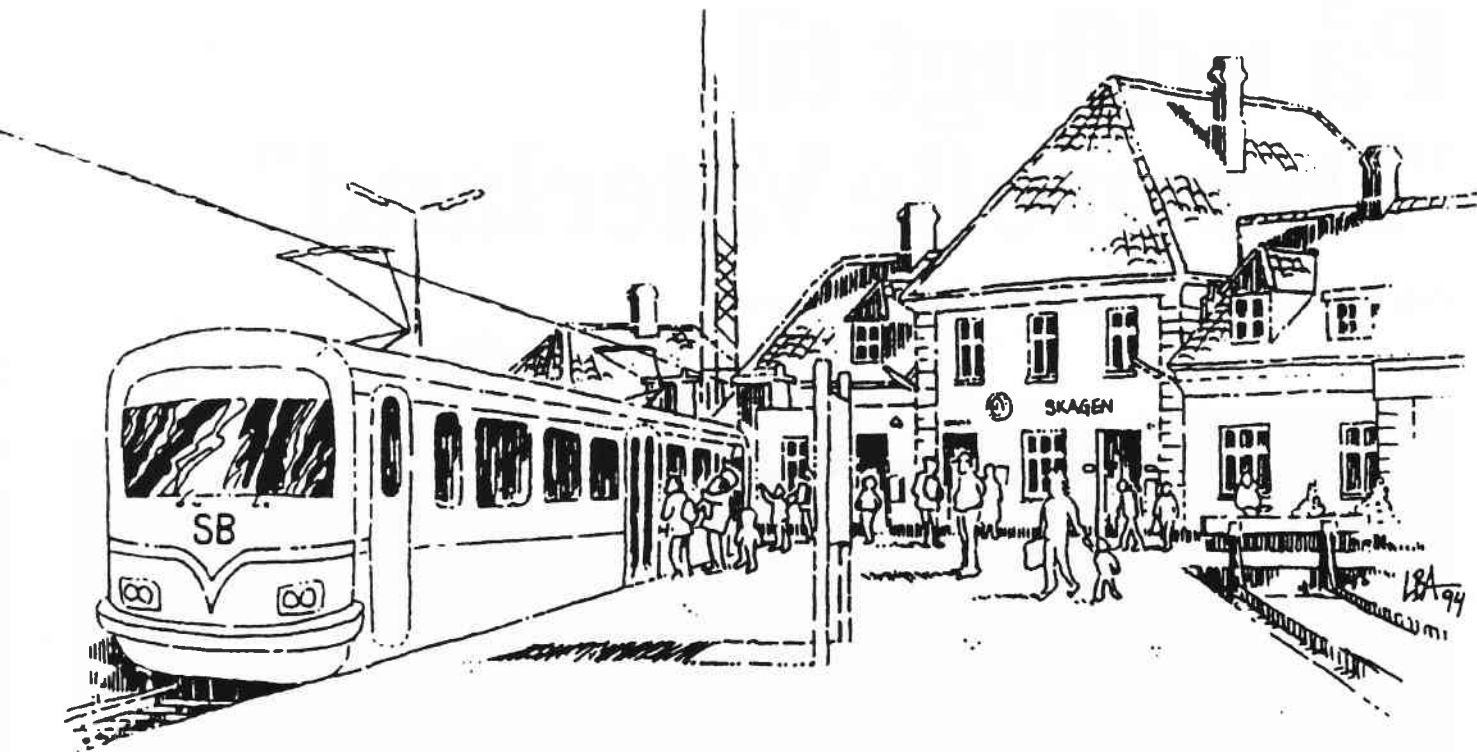
Desuden omtales i forundersøgelserne de miljømæssige hensyn, og der er således lavet beregninger på støj og luftforurening ved en eventuel overgang til light rail. Det vi-



Investeringer til light rail i mio. kr. inkl. moms. Prisniveau 1.1.1994.

Figur 1

	Skagensbanen		Hornbækbanen		Nærumbanen		Østbanen	
	El	Diesel	El	Diesel	El	Diesel	El	Diesel
6 togsæt								
5 togsæt	88,1	63,7	105,8	76,5	88,1	63,7		
9 togsæt							158,6	114,7
Reserve dele	1,8	1,9	2,1	2,3	1,7	1,9	3,1	3,4
Værkstedstilpasn.	1,9	0,0	1,9	0,0	1,3	0,0	2,5	0,0
Køreledningsanlæg	44,6		28,1		8,7		56,3	
Strømforsyning 750 V	39,8		23,5		7,4		46,9	
Immunisering	8,4		7,0		3,3		12,7	
Nye standsningsst.	0,0	0,0	0,5	0,5	1,0	1,0	0,6	0,6
I alt	184,6	65,6	168,9	79,3	111,5	66,6	280,7	118,7
Uforuds. udg. 10%	18,5	6,6	16,9	7,9	11,2	6,7	28,1	11,9
Udgifter i alt	203,1	72,2	185,8	87,2	122,7	73,3	308,8	130,6



Fremtidsmusik i Skagen - og ikke i den allernærmeste fremtid! Illustrationerne til denne artikel er alle hentet i rapporten.

suelle miljø omkring banerne vil blive påvirket af master og luftledninger, såfremt der indføres en eldrevet driftsform.

Økonomisk vurdering

Rapporterne slutter med en økonomisk vurdering af de to materieltyper for light rail. Vurderingen omfatter såvel investeringsudgifter som driftsudgifter og -indtægter over en 25-årig tidshorisont, hvor det første år svarer til år 2003. Den teoretiske basissituation, der danner grundlag for vurderingerne, er fortsat drift med Y-togsmateriel i yderligere 25 år - regnet fra år 2003.

Med eldrevet light rail formodes investeringer til de nye faste anlæg at skulle ske i år 1, mens det rullende materiel påregnes anskaffet i de følgende to år med ligelig fordeling af udgifterne hertil over årene. Diesel light rail kræver ingen nye faste anlæg,

hvorfor det rullende materiel kan anskaffes allerede i de to første år. På investeringssiden er desuden medtaget en omfattende modernisering af materiellet over tre år omkring år 15.

Den nye driftsform ved banerne vil betyde øgede udgifter bl.a. til energi og for el light rail desuden også udgifter til vedligeholdelse af køreledninger og omformerstationer. På indtægtssiden må man til gengæld kunne forvente øgede indtægter som følge af bedre passagerservice, og benyttelsen af banernes tog må også forventes at stige som følge af flere standsningssteder.

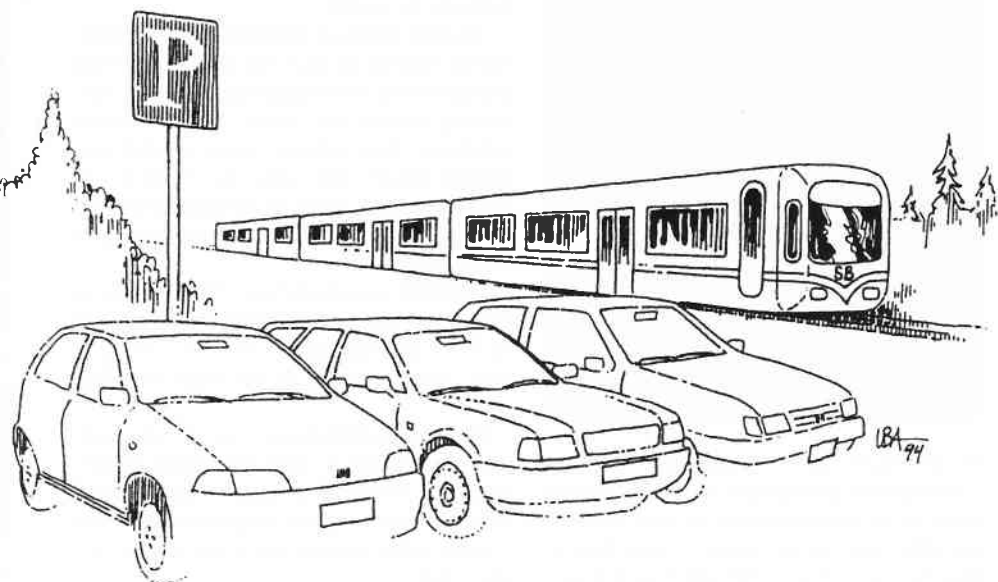
Af de mere komplicerede beregninger drages konklusionen, at diesel light rail vil være økonomisk det mest gunstige valg. Udgifterne til en drift med traditionelt dieselmateriel vil være større end til diesel light rail, men mindre end el light rail.

Den fælles dokumentationsrapport slut-

ter med: »På baggrund af ovenstående overordnede resultater, som relativt entydigt taler for diesel light rail, synes der ikke at være behov for yderligere detaljerede eller supplerende undersøgelser til afklaring af specielle forhold.«

Dermed skulle man formode, at i hvert tilfælde de fire privatbaner, der har indgået i undersøgelserne, vil arbejde videre på, at fremtidige materielkøb bliver baseret på ideen bag dieseldrevet light rail.

Privatbanerne er i disse år inde i en spændende og positiv udvikling. Takket være investeringer i nye spor, sikringsanlæg, rullende materiel m.m. bliver de som lokalbanerne for hver sin egn af landet gode attraktive tilbud i den kollektive trafik. Banernes beliggenhed i forskellige områder med de dertil hørende forskellige trafikale behov, betyder imidlertid, at f.eks. investeringer i ændrede driftsformer og dermed nyt rullende materiel ikke behøves at være baseret på den samme materieltype til samtlige 13 privatbaner. Forhåbentlig vil ordren på op mod 15 nye dieseldrevne togsæt til HHJ, OHJ-HTJ, GDS-HFHJ og LJ blive afgivet inden udgangen af 1994, og det bliver så spændende at se, hvilken form for materiel, der kommer på tale, når der næste gang er investeringsmidler afsat til nye privatbanetog. Naturligvis skal materiellet først og fremmest være det bedst muligt egnede til at indgå i trafikken på en af de danske lokalbaner. Dernæst kan man som jernbaneentusiast have lov til at håbe på, at der også i fremtiden ved privatbanerne vil være lidt varieret materiel at se på! □



Denne SB-vision ligger måske til gengæld kun to-tre år ud i fremtiden?

På udflugt til "Das große Vaterland"

Følg med Poul Thiesen på »en anden slags Flensborg-tur«



Af Poul Thiesen

Det var en dag først i 1960'erne.

På banegården brummede den kendte Mo-vogn på den vante vis, og Mo'eren i spor 8 bakkede snart ned til de to ventende CP-vogne og den enlige HD-vogn.

Jo, der var ofte en godsvogn med.

Endnu erindrer jeg den karakteristiske syngen fra banemotorerne, da jeg sad i Mo-vognen - en syngen, der mindede mig om S-togene i København.

Man kunne næsten drømme sig til Kongens København, når man i Mo-vognen lukkede øjnene og gjorde sit til at glemme, at man blot befandt sig omkring Taulov midt i den jyske muld.

Det går op ad bakke, når der køres fra Fredericia mod Kolding, men det gør ikke så meget. Desto mere kan nydes den smukke Hannerup og Fuglsang skov, der i 1880'erne blev plantet af de fransk-reformerte, som var flyttet til Danmark.

- Taulov, råbte togføreren, og da vi endnu ikke var nået til år 1966, da Fredericia-Kolding fik automatisk linieblok, var der liv og glade dage på Taulov station. En portør i den vante blå kittel, som dengang i 1960'erne var så karakteristisk for banens folk, gik op i signalhuset, og så vippede det gevaldigt i vingerne på udkørselssignalet.

Det sang i snorene, som gik langs sporene mellem signalhus og vingesignal.

»Stander« med spejlægget gik ud på perronen. Afgang, sagde han til togføreren. Afgang, sagde togføreren til lokomotivføreren, og så kørte vi.

»En dag, da udlængslen pressede på og rejsefeberen i blodet tog overhånd, besluttede jeg mig til en tur mod det sønderjyske. Og til »Das große Vaterland«, som i dette tilfælde var Flensburg - lige syd for grænsen.

Udstyret var i orden, nemlig skuldertaske, meget stor madpakke, to stk. appelsinvand, en køreplan samt et fotoapparat med en splinterny film.

Intet uventet kunne forstyrre færdens mod syd.»

En hel militær paradeforestilling.

Indkørslen til Kolding er smuk. På venstre hånd skuer passagererne ud over fjorden, og stiller man sig på sædet - hvad man jo ikke må - kan man i klart vejr med lidt god

Mo 1820 i spor 8 i Fredericia. Snart bakkede den ind i spor 7 til mig, to CP-vogne og en HD-vogn. Turen mod syd kunne begynde.

vilje se splitflaget på Skamlingsbanken. Det danskeste af det danske i tyskertiden indtil 1920.

Så blev det Kolding, som jernbanefolkene ofte udtrykker sig - i datid, selv om vi dog befinder os i nutid.

Til højre holdt så Troldhede-banens skinnebus. Der var to spor, der endte blindt ved banegårdens hovedbygning østende. Oprindeligt havde det været Egtved-banens smalspor, men tiderne havde ændret sig. Egtved-banen, der udgik fra Kolding, var nedlagt i 1930, men Troldhede-banen var stadig going strong. I 1968 lukkede også den - desværre.

I Kolding rangerede først i 60'erne altid et par F-maskiner. De boede i Fredericia, og de F'ere jeg kunne se - f.eks. 437, 442 eller 444 - havde jeg set et par dage før i Fredericia.

Dengang undrede det mig, at nabobyen mod syd - Kolding - altid rangerede med F-maskiner, medens nabobyen i nord - Vejle - aldrig havde danp på rangersporene. Jeg mindes aldrig at have set andet end en Ar-delt-traktor.

Vel ankommet til Kolding kunne spadsereturen passende gå til Trolldhede-banens remise, hvor en situation som denne kunne ses: Sm 8-skinnebus på drejeskiven.



I Kolding var der også hensatte lokomotiver. I den lille træremise, som ikke var større end tobak for en skilling, holdt denne dag først i 60'erne de to F-maskiner 660 og 670 hen-sat. Den første var endog en af de nye F-maskiner fra 1949.

Ud til remisen

Mo'eren, de to CP-vogne og HD-vognen måtte nu klare sig uden mig. Jeg stod nemlig af. På apostlenes heste gik turen så langs sporene til Trolldhedebanens remise, hvor der lugtede af gammelt smøreolie og rustne spor.

Oh, hvilken stemning.

Herude på drejeskiven var privatbanens personale ved at vende en skinnebus. Sm 8, stod der på den. Hvor mon den er endt henne i dag? Dengang - først i 1960'erne - stod alle døre til remiser åbne. Hvem skulle dog stjæle et lokomotiv, var tankegangen. Tiderne har unægtelig ændret sig.

Men de ærlige tider betød så, at enhver undersvend blot kunne gå indenfor i det allersmukkeste. Her holdt så den gamle »sy'fyrer'«, DF 131. Oprindeligt var den bygget til de fynske privatbaner. Senere overgik den til DSB, da de sydfynske baner blev statsbaner, og da DF 131 skulle på pension, var det Trolldhede-Kolding-Vejens Jernbane, der overtog den.

TKVJ, stod der på maskinen, men ellers var både nummer og litra fra DSB-tiden bevaret. Denne dag var det kun skinnebus-sen, der var liv i. DF 131 stod kold og uvirk-som og ventede på, at det en dag skulle bli-ve dens tur til at dampe derud af.

Billetten skulle naturligvis udnyttes - nu den var købt for de surt tjente lommepen-ge. Derfor fandt jeg flaks en gul bybus - de var kommunale i Kolding dengang - og så gik turen ellers ud mod nord.

På vej ud af Kolding kunne jeg ved ring-vejen nikke genkendende til Egtved-banens station og lille lokomotivremise, som den

dag i dag fortsat ligger der, og fra endesta-tionen traskede jeg så ud til Bramdrupdam.

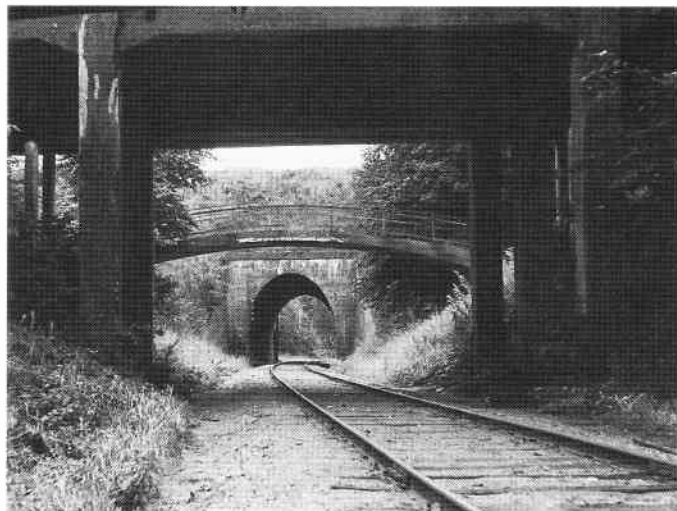
Her havde Trolldhede-banen stands-ningssted.

Det, jeg søgte, var ikke primært Trolde-banen. Næ, det var den enorme dæm-ning, som førte det gamle Kolding-Egtved-banens spor over.

Et ganske imponerende bygningsværk, som endnu kan beskues. Men medens det for 30 år siden blot var Egtved-banens spor, der manglede - ja, så er også Trolldhede-banens spor væk.

Hvilken forandring.

Inden turen gik tilbage til Kolding med den gule Leyland-bus, fandt jeg så Egtved-banens station. Den ligger et stykke fra den gamle Trolldhedebane. Stationen er let gen-kendelig. Alle Egtved-banens stationer - på nær Starup ved grev Ingolfs gård - ligner hinanden. En blind mand kan med sin stok føle sig frem til stationerne med usvigelig sikkerhed, tror jeg.



Med bybus gik turen til Bramdrupdam, hvor den impone-rende privatbane-krydsning kunne ses. Broen forrest er den gamle hovedvej 10, derpå en gang-bro, og bagerst - helt oppe - gik Kol-ding Egtved-banen. Sporet i forgrunden er Trolldhedebanen. Hele denne kryds-ning kan ses den dag i dag. Nu er Trolldhedebanens spor blevet cykelsti.

På vej til Lunderskov

Atter sad jeg i Mo'eren. Det var blot en anden. Den vante syngen i banemotorerne mindede mig om, at jeg fortsat var på rette vej.

Skønhed De ikke aner, findes langs pri-vate baner.

Men, jeg vil tilføje, der er sandelig også smukt langs statsbanernes strækninger. Mellem Kolding og Lunderskov ligger der damburg. Der er kuperet - dale og bakker kappes om iagttagers gunst, og åen snor sig rundt om gamle egetræer og aldrende bindingsværksbygninger. Harer flygter forskræmt for toget, medens køerne overho-vedet ikke indstiller drøvtygningen.

Hvilken sand idyl.

Den rejseglade ungersvend stod af i Lunderskov - der dengang først i 1960'erne bar tydeligt præg af, at der havde været meget mere en gang. Vort enlige tog synede dog så lidt ved siden af alle de mange spor, hvor der ikke var nogen som helst aktivitet.

Nu skulle man jo pænt vente, til toget var kørt - eller rettere: Til alle kasketfolkene var ude af syne, for nu skulle sporene krydses. Ulovligt endda.

Ovre på den anden side lå så den lille Fredericia, Esbjerg og Maskindepotet her - hvor banerne til Fredericia, Esbjerg og Padborg løber sammen - var nedlagt, men remisen blev brugt til opstaldning af gamle lokomotiver.

Det der var tilfældet på Trolldhede-banen var også tilfældet her. Lunderskov remises døre var ulåste. Heller ikke i Lunderskov påregnede nogen ansvarlig, at der ved morgenappellen skulle mangle et lokomotiv.

Herinde i remisen, hvor der var så tyst som på Thorvaldsens museum, residerede støv, spindelvæv og edderkopper, medens de gamle kæmper kunne - såfremt de havde talens brug - berette om gyldne tider.

Her holdt tre udrangerede lokomotiver, alle i meget sørgelig forfatning. Det var D 868 uden tender, det var også Hs 390, og det var P 931. Medens D 868 og Hs 390 siden led skæreblander døden, var der håb for P 931. Med kridt var der på førerhuset skrevet »Reserveret Jernbanemuseet«. Og der endte den jo også.

P 931 blev i februar 1964 malet op - den grimme ælling viste sig at være en hvid svane - da den funkede og strålede efter centralværkstedets kærlige behandling.

Månederne efter, at jeg var i Lunderskov, var remisen ryddet. Men så holdt der andre hensatte maskiner. Først R 942, derpå D 872 samt et par høje F'ere. Men det er en helt anden snak.

Over den gamle grænse

Atter ind i toget, som nu bestod af et par stålvogne og den vante My'er. Kursen var mod syd.

Vamdrup, den gamle grænsestation. Her holdt dobbeltsporet op. Turen mod syd gik ad enkeltspor, med nogle meget, meget lange krydsningsspor.

Hovslund, råbte togføreren, og det var

her, at en af de gamle sønderjyske amtsbaner gik fra. I dag er der næppe mange, der erindrer de sønderjyske kleinbaner, men min far - der var født i 1908 - rejste som dreng flere gange til Hellevad vest for Åbenrå. Da jeg som barn viste spirende jernbaneinteresse, fortalte han om rejsen. Lokomotiver, vogne og litra kunne han naturligvis ikke huske noget om, men det som hav-

de gjort mest indtryk på ham var, at toget i Hellevad kom kørende midt på gaden, - og her standsede det. Som en anden rutebil, forklarede han mig.

Men tilbage til nutiden - hvilket var først i 1960'erne.

Vojens var rimelig uinteressant, - bortset fra, at stationen var helt ny. På Haderslevsporet holdt en Mo'er, og den enlige vogn, den havde med, var en træbeklædt styrevogn med midterdør. En rigtig, gammel svend, - også dengang -, nemlig en CRS-vogn.

I Rødekro, hvor banen fra Åbenrå gik fra, kunne endnu på det tidspunkt ses damp-tog. Det var de høje F-maskiner fra Padborg, som trak CP-vogne mellem Rødekro og Åbenrå. Tænk, en rangermaskine fremførte med 50 km i timen personførende tog i plankøreplan.

Mærkværdigt.

Så blev det Tinglev, meddelte togføreren os - i datid, selvfølgelig. Dengang, f.eks. i 1962, holdt der i remisen to hensatte maskiner. Det var H 796 og N 203. De var udtørrede - altså påregnede man, at de måske en dag skulle ud at køre igen.

Det skete blot ikke.

Fårhus, råbte togføreren, og det gav nærmest et spjæt i mig. Men det var ikke i Århus. Selv om det lød sådan.

Dengang eksisterede de små stationer, såsom Fårhus, endnu. Med nydeligt rødt-hvidt stationsskilt og det hele. Det meste af perronen var grusbelagt.

Og nu - om meget snart i hvert fald - »blev« det Padborg. Et kig ud af vinduet, til venstre, for ude i enden af et langt spor holdt der to hensatte maskiner.

Den ene var minsandten en K-maskine. En af de få K-maskiner, der var tilbage. Det var K 523 i uendelig sørgelig forfatning. Den holdt hensat uden tender. Hvor den var endt hende, har jeg til dato aldrig fundet ud af. Men D 876, der holdt i samme sørgelige forfatning, havde dog sin tender med.

K 523 var i grunden en besynderlig maskine. Medens den ene halvdel af K-maskinerne var uombyggede, og den anden halvdel ombyggede, så var K 523 hverken »fugl eller fisk«.

Det var kun gliderne, der var ombygget, og således lignede K 523 til fulde en uombygget K-maskine. Med lav kedel og hele molevitten.



1 Næh, det var ikke Århus, som jeg troede. Det var Faarhus. I dag er der ikke mange, som husker den lille station mellem Tinglev og Padborg.

2 I 1961 boede der tre D-maskiner i Padborg, D 865, 866 og 872. Her holder D 865 varm og opfyret foran Padborg remise. Det er N 209, vi ser lidt af til højre.

3 I Lunderskov holdt Hs 390, D 868 og P 931, alle i dårlig forfatning indendøre. De holdt så tæt, at fotografering var umulig. Her er P 931 fotograferet, da den blev trukket fra Lunderskov til Århus for at blive sat i stand. Lokomotivet, der er fotograferet i Fredericia, var i meget sørgelig stand. P 931 blev i februar 1964 genhensat i Lunderskov - flot som en ny-slået toskilling.





Vel ankommet til Padborg gik turen nu på »de flade konvolutter« ud til K 523 og D 876, der skulle tages nærmere i øjesyn. D 876 havde et Pa-skilt, hvorved afsløredes, at Padborg var sidste hjemstedsstation. K 523 havde et endnu læseligt Fa-skilt, hvilket betød, at Fredericia var sidste hjemstedsstation. Jeg har senere erfaret, at K 523 i sine sidste virksomme år bl.a. blev brugt som forspandsmaskine sammen med en R-maskine, når Nord Express og Holland-Skandinavien Express kørte mellem Fredericia og Padborg.

K 523 gjorde den dag ikke mere for Nord Express, men de farvestrålende grønne franske, røde danske og blå waggonlits vogne passerede den dog to gange om dagen på hovedsporet. Lige ved siden af.

K 523 og D 876 blev meget snart hugget op. Så blev sporet brugt til andre hensatte maskiner. Det var i 1962 R 938, D 872 (der senere flyttede til Lunderskov) og de to F-

maskiner 430 og 435, der var af den høje type.

En aktiv remise

Medens udflugter indtil nu havde budt på nedlagte maskindepoter og opstaldede damplokomotiver, var selve Padborg remise i live.

I fuld live endda, for det lugtede af smøreolie, kulstøv og røg. Alle håndtag, hyl-der og gesimser var sodet til. Møgbeskidt kunne man blive, men skidtet vidnede om liv.

Uden for holdt damplokomotiverne opfyrede og dampede. Snøftede - medens tryklufpumpen et par gange slog et par slag.

Det første, der mødte mig, var Padborg Q-maskine. Det var normalt Q 339, men en ganske kort overgang havde man byttet rundt på Q 337 fra Fredericia og Q 339 fra Padborg. Denne dag var det Q 337, der

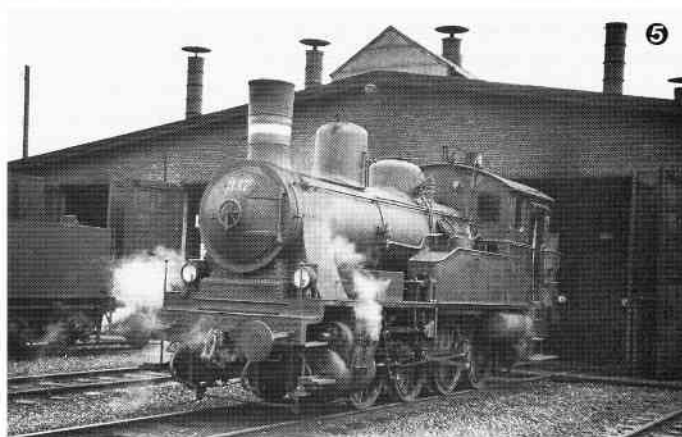
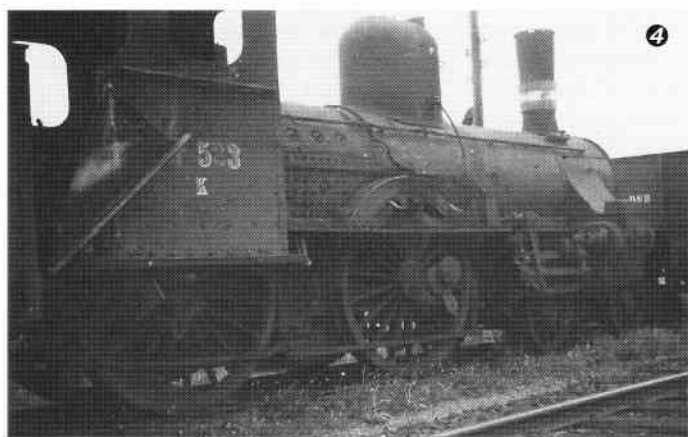
6 På et tidspunkt var der hensat driftsklare lokomotiver i Padborg. Her er det N 208. Til venstre et andet hensat, driftsklart lokomotiv, F 661.

5 Q 337, der normalt rangerede i Fredericia, var på kort visit i Padborg. Det var Q 339, der egentlig var Padborg faste Q-maskine først i 60'erne.

4 Helt ude for enden af et langt sidespor holdt K 523 hensat. Den havde ingen tender. Den tender, der ses en anelse af til venstre, hører til D 876, der var hensat i samme spor.

holdt i Padborg, medens 339 sammen med 350 og 351 rangerede i Fredericia.

Ellers bestod den aktive bestand af varme, driftsklare dampmaskiner denne dag i sommeren 1961 af følgende:





En flot 41'er på Flensburg banegård. Sene-
re tog jeg den i øjesyn på perronen. Det
skulle jeg aldrig have gjort. Som skudt op af
jorden ankom en beamter, der skulle vise si-
ne færdigheder i »verboden, verboden«. Det
var han god til.

Også i Flensburg kørte der damptog. Der
var »oh, hvilken fryd og lykke«, da ekspres-
lokomotiv 41 350 dukkede op og indhylle-
de den gamle danske by i røg og damp.

Verboden, verboden

Nu, hvor jeg befandt mig i den gamle, dan-
ske arvefjendes land, var jeg forberedt på
lidt af hvert.

Det udeblev da heller ikke.

En flot uniformeret jernbanemand, som
på »Beamter-skolen« ved de tyske for-
bundsbaner havde taget udvidet eksamen
med diplom i faget »Verboden, verboden«,
meddelte mig, at det var absolut strengt
forbudt at fotografere på forbundsbanernes
arealer. Det var en meget brysk herre, og på
et vist tidspunkt regnede jeg bestemt med,
at det tyske forbundspoliti ville dukke op.
Talstærkt endda.

To D-maskiner, der må have kendt hinan-
den personligt lige fra fabrikens dage,
nemlig 865 og 866.

Også D 872 holdt med dampen oppe -
og alle tre D-maskiner var hjemmehørende
i Padborg.

Padborg havde også en enkelt R-maski-
ne stationeret. Det var R 937. Året efter var
den stationeret i Fredericia, - og siden i Es-
bjerg, inden også den gik på pension.

Af øvrige virksomme maskiner i somme-
ren 1961 var samtlige høje F-maskiner nr.
428 til 435.

En visit i Padborg året efter viste store
ændringer. Da var de eneste maskiner i drift
Q 339, F 428 og 431 samt D 865.

Hensat udtørret efter L-revision - og der-
med parat til udrykning - var N 205 og R
946, og hensat urepareret var D 872, F 430,
435 og R 938.

To lokomotiver var hensat driftklare. Det
var N 207 og 208.

På selve Padborg station var der liv og
glade dage. Det var jo før 1963 - dermed før
Fugleflugtslinien - og jeg mener at erindre,
at grænsestationen var mere livlig dengang
end nu. Men det er svært at fastslå med sik-
kerhed.

Der kommer en tysker....

Besøget i Padborg gav et pust af internati-
onal atmosfære. Folk rejste jo ikke så me-
get dengang - og slet ikke jeg, og derfor var
det utroligt spændende, da et tysk damplo-
komotiv kom rullende op til Padborg.

Det var en 50'er. Faktisk en N-maskine.

*En vaskeægte tysker
- en 50'er. Med tog-
førerkabine på ten-
deren. Sådan en
svend kom rullende
op til Padborg, en af
de gange jeg var
dernede.*



Men denne 50'er adskilte sig fra de danske
ved togførerkupe på tenderen. Det brugte
tyskerne i vid udstrækning.

50 2598 var - selvfølgelig en N-maskine
som vores i Dannevang - men togførerku-
peen ændrede på radikal vis dens udseende.

50 2598 blev foreviget fra alle sider.

Men, - når man nu er så nær »das große
Vaterland«, skal det naturligvis besøges, og
snart kørte toget med dansk trækraft mod
syd.

Vi passerede grænsen, der ikke - som
jeg troede som barn - var et sort, meget
synlig streg hen over markerne. Faktisk
kunne ingen se, da vi kørte ind i Tyskland.

Selv køerne på markerne tyggede drøv
»på dansk«. Jeg tror endog ikke, at køerne
selv vidste, at de var tyskere.

- Flensburg, råbte den danske togfører,
og så smed man hele toget fra sig. Alle sti-
ger ud.

Der var et pust af det store udland i
Flensburg.

Nede i gaderne kørte sporvogne, nøjag-
tig som hjemme i Danmark. Vogne og lo-
komotiver så anderledes ud. Uniformerne
var ikke de vante sorte, men mørkeblå.

Jeg har aldrig forstået, hvorfor en erfaren,
voksens jernbanemand troede, at en op-
løben skoledreng med skuldertaske, mad-
pakke, to gule sodavand og en dansk køre-
plan med æselører skulle være en mulig
spion fra Sovjetunionen - eller hvor spioner
nu kommer fra.

Efter at jeg så tilpas skrækslagen ud,
blev jeg »løsladt«.

Det er - så vidt jeg erindrer - den eneste
gang jeg har været anholdt. Sådan da. I
hvert fald er det den eneste gang, at jern-
banen har taget mig i forvaring.

Men alt får en ende, og efter at adrenali-
nen var faldet rimelig godt på plads, gik tu-
ren atter mod nord.

Man spejlede længselsfuldt mod nord,
hvor grænsen skulle ligge, og da den dan-
ske togfører kom ind og på bredt sønder-
jysk »Padborg-mål« sagde: Må jeg have lov
at se alle billetterne, folte jeg mig absolut i
sikkerhed.

Snart røg og dampede det til højre for to-
get ved Padborg remise.

Her holdt R 937 og alle de andre, jeg
kendte, med deres rød-hvide skorstens-
bånd.

Snart gik færden atter mod nord. □

Af Vigand Rasmussen

1987 arrangerede Vejle Museum i samarbejde med en lokal gruppe jernbaneentusiaster en udstilling om Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane. Da udstillingsperioden var ovre, syntes begge parter, at det havde været et sjovt og udbytterigt samarbejde, så der blev håndslag på, at det skulle tages

banen, ligesom museet fik lov til at låne dyrebare negativsamlinger med det resultat, at udstillingen kom til at bugne af billeder fra banens historie.

Den 2. august var alt på plads til den store indvielse, hvor Lokomotivklubben KLKs veteran tog hentede de særligt indbudte i Give, Gadbjerg, Jelling og Grejsdal. Trafikminister Jan Trøjborg steg på toget i Jelling, og da han kom til Vejle, foregik den videre

Givebanens jubilæum

op igen i forbindelse med Givebanens 100 års jubilæum i 1994.

Da museet til den tid ville kunne råde over et 700 m² stort lokale, kunne udstillingen rumme en lang modeljernbane. Derfor stiftedes en modelbaneklub, der som første opgave havde at bygge Givebanen i 1:87. Arbejdet gik i gang i 1990 og den 2. august 1994 stod en 50 meter lang udgave af strækningen fra Vejle Nord til Give klar på Vejle Museum.

I mellemtiden havde ideen om at fejre Givebanen bredt sig til hele området, således at Give Egnens Museum allerede i juni 1994 åbnede en jubilæumsudstilling, der naturligt nok havde Give station som centrum.

Mens landet stønnede under sommerens hedeølge, arbejdede de frivillige og museets folk på Vejle Museums store udstilling. Der blev hentet armsignaler i Ølgod, hvor DSB i april havde fældet signalmasterne. Give-museet lånte forsignalet (som ses på sin oprindelige plads på foto i »jernbanen«, nr. 6/1993, p. 208), mens hovedsignalet kom til Vejle, alt udlånt af Sydvestjysk Jernbaneklub. I Middelfart hentede man en meldeklokke og en motordræsine, mens DSBs banetjeneste leverede ballast, bolte og svelleskruemaskine. Private samlere stod bi med stationsskilte og andet godt fra

transport til museet i en kopi af den sidste dagvogn i Danmark. Den kørte nemlig på ruten Vejle-Brande.

Sammen med de 300 andre gæster blev ministeren mødt med musik fra Fredericia Jernbaneorkester, alt mens modelbanen kørte et indvielsestog trukket af en guirlandeprydet G-maskine.

Lørdagen efter åbnede Borgerforeningen Jelling en jernbaneudstilling på Jelling station. Her havde de lokale kræfter fået samlet mange interessante ting fra banens Jelling-historie.

Samme dag blev der kørt veteran tog mellem Give og Vejle, dog med diesellokomotiv af hensyn til brandfaren.

Givebanens jubilæum satte således sit præg på Vejle-egnens kulturelle liv i 1994. Det sidste arrangement med jernbaneislet blev Vejle Kunstmuseums store udstilling af jernbanebilleder, der viser, hvorledes kunstnere siden banernes fremkomst og helt op til i dag har fundet inspiration i livet på og omkring jernbanen. Det er første gang siden 1958, at de bedste danske jernbanebilleder kan ses samlet. Midt i al denne virak kører Givebanen roligt videre med MY-trukne persontog, de sædvanlige løvfaldsproblemer om efteråret og pæn trafik af MR-, IC3- og godstog. □

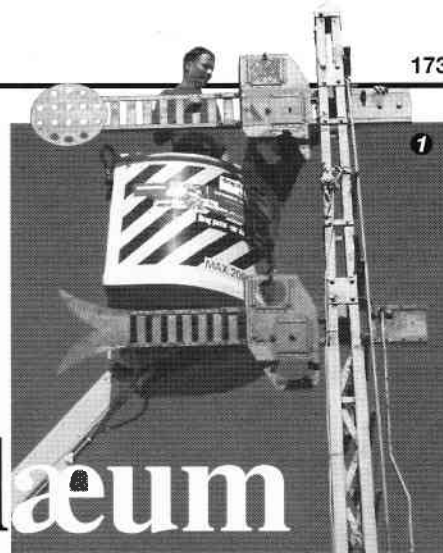
1 Hovedsignalet fra Ølgod blev Vejle-udstillingens vartegn. Her er Vejle Elværks folk ved at montere den øverste signalarm (foto: Vigand Rasmussen).

2 Trafikminister Jan Trøjborg i dagvognen sammen med museumsinspektør Lone Hvass, Vejle Museum (foto: V.F. Hejlesen).

3 På udstillingen i Vejle fandtes nok den eneste banestrækning i det ganske land anlagt på 1. sal i en bygning (foto: Vigand Rasmussen).



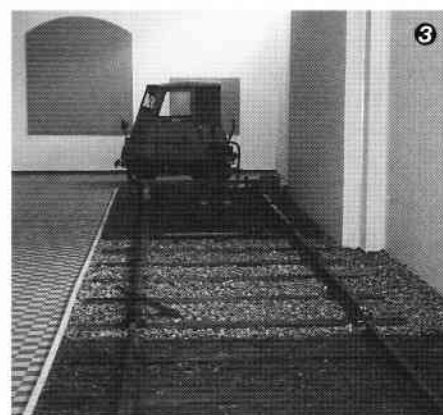
5



1



2



3



4

Foto: Vigand Rasmussen

Foto: Arne Flindt



Det kræver dyb koncentration, når krydshoved linealerne skal lines op, viser Ralph-B.W. Hørberg. Foto i Viborg, 9. juli: Ole Lund Jensen.

Af Jens Chr. Bilde

Som bekendt fra dec. nummer 1993 fortalte jeg om at lokomotivrammen var kommet på hjul. Derfor blev der sat «fuld damp» på udskiftningen af støttebolte, idet der skal udskiftes 380 støttebolte. Efter vi havde fundet en brugbar metode til at bore de gamle bolte ud, begyndte der at komme skub i foretagendet.

På en god arbejdsdag udtages der ca. 20-25 støttebolte. Arbejdet med udtagelsen af støtteboltene er i øvrigt besværliggjort ved at støtteboltene, som blev sat i ved udskiftningen af fyrkassen i 1952, ikke er neddrejet på midten, som det ellers er normal praksis. Derudover var vi uheldige med valget af støtteboltsmaterialet i starten: De var for hårde til slutbearbejdning i fyrkassen. Alt dette er nu klaret, og de 380 nye støttebolte har vi fået fremstillet på en rimelig kendt virksomhed i Århus til fornuftig pris.

Eneste detalje, der ikke var med i de nye støttebolte, var det koniske indløb, der skal være i begge ender af støtteboltene af hensyn til fastgørelse i fyrkassen. Denne detalje har et medlem taget sig af, hvilket har resulteret i, at vi i en periode har manglet støttebolte til isætning, men nu knokler vi bare på igen. I skrivende stund er der udboret 167 støttebolte og der er isat 85 nye. Så det varer lidt, inden »støtteboltskurven knækker«!

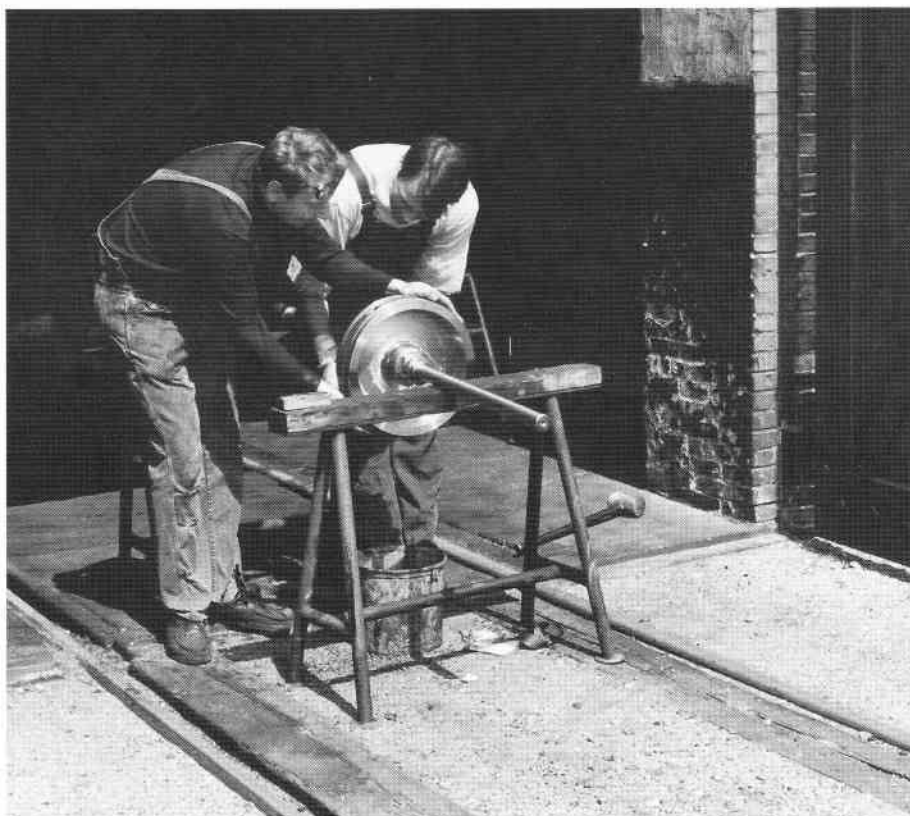
Maskinen

Da det viste sig, at vi i en periode var hæmmet af manglende støttebolte, benyttede vi lejligheden til at klargøre glidere og cylindre. Der er drejet nye gliderstempler, og et medlem fandt fidusen i at fremstille stempelrin-

S-revision af damplokomotiv HV 3:

Så langt - så godt!

Bag denne kryptiske overskrift vil jeg forsøge at redegøre for bladets læsere, om hvad der sker med restaureringsarbejdet på HV 3 i remisen i Viborg.



Morten Rich og Jens Chr. Bilde gør højre stempelstok klar til montering i cylindren. Stemplet er nyfremstillet! Foto 9. juli: Ole Lund Jensen.

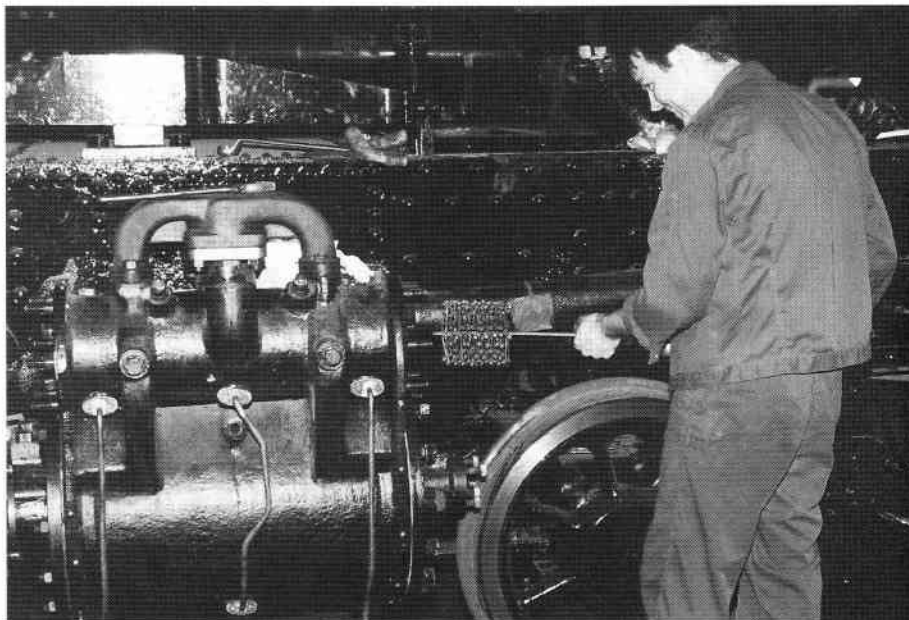
ge til gliderne, så det hele er faktisk nyfremstillet. Der er fremstillet nye styr til gliderstokkene, og stokkene er oprettet og rundslæbet. Stemplerne til cylindrene er også helt nye, og stempelstokkene er oprettet, så de »løber«. Disse stempler er forsynet med nye ringe, som vi har fået fra vore gode venner i Maribo.

Både glidere og cylindre er rengjort efter alle kunstens regler. Inden vi tænkte på montage af glidere og stempler, monterede vi cylinderdækslerne og havde centerbrikker i forreste dæksel. I centerbrikkerne monterede vi pianotråd og rettede trådene ind efter centrum i hullet i bagerste dæksel. Herefter genmonteredes de nyslebne krydshoved linialer. Efter meget præcise opmålinger blev linealerne monteret med nye lejner og fastgjort. På linealerne monteredes derefter krydshoveder påsat helt nye krydshovedsko, så alt i alt skulle det være så godt som nyt.

Slutteligt skal det nævnes at maskinen også er forsynet med helt nye glideromløb, som vi erhvervede for adskillige år siden fra Hirtshals-banens gamle værksted i Hjørring, takket være daværende vkm. Carlsen. Snøfteventilerne har været nede, og vi har drejet nye ventilkægler samt gevind til fastgørelse i cylinderblokken.

Askekasse

Den nok mest positive overraskelse kom,



Morten Rich i færd med honing af højre glidercylinder 9. juli. Foto: Ole Lund Jensen.

da Ole Lund Jensen lavede et stykke forment »benarbejde« omkring fremstillingen af en ny askekasse. Efter et fif fra kollegerne på Limfjordsbanen kontaktede Ole Viborg Tekniske Skole for at »tilbyde« dem denne interessante opgave. Da skolen har elever til praktikkomenserende uddannelse, sprang de, efter en nøjere vurdering af opgaverne, til sagen. Der blev lavet kopier af alle relevante tegninger, og resterne af den gamle askekasse kortes ud på skolen. I skrivende stund er kassen ikke helt færdig, idet antallet af elever på skolen er dalet som følge af opsvinget i industrien. Men det nærmer sig, og vi er skolen meget taknemmelig for denne håndsækning til projektets gennemførelse.

Slutteligt skal det siges, at der udover det

jeg har nævnt i artiklen, er lavet mange andre ting. Positivt også, at vi har fået et nyt medlem, som går til opgaven med ildhu, men! Jeg synes det er utroligt, at vi blandt DJKs medlemmer ikke kan tiltrække flere friske kræfter, ikke kun i Viborg, men også til vedligeholdelse af dieselmotorer i Mariager. Baneafdelingens arbejder på banen, og vognafdelingen i Ankersgade i Århus.

Efter 25 års tilstedeværelse i veteranbanebranchen må medlemmerne vide, hvor Mariager ligger, og er I ved at være trætte af de sædvanlige motiver, når I står og fotograferer, så kom dog og hjælp med at lave nogle nye.

Trods alt skal I vide at I er velkomne ved MHVJ, uanset hvor I vil gøre jeres indsats gældende. □

Snevejr i Värmland

Annonce

11.-12. marts 1995 med TMY-diesel alias dansk My-lok i flot nyt design fra »Tågåkeriet i Bergslagen«, det nye private godstogselskab i området.

Vi kører såvel persontog/blandetog med spisevogn (kaffe mv) og fotostop, samt fotosafari med bus, efter et rent godstog - ligeledes med TMY-loko, på den sydlige del af indlandsbanen.

Bergen, Højjeldet, museumsbaner og indsøskibsfart

25. juni - 1. juli 1995. Ugerejse med vort norske motortog København-Hirtshals-Syd Norge-Bergen-Göteborg-København med dampskib i Setesdalen, motorskib på Sognefjorden, togrejse på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Flåmbanen samt besøg og kørsel på to museumsbaner ved Krøder og Garnæs, samt sporevognstur i Bergen (!) og Göteborg.

Begge ture er baseret på gode oplevelser, højt humør og lave deltagerpriser.

Program og information hos:

NORDISK JERNBANE-KLUB



Tlf. 42 17 88 04 (aften)
eller 42 12 06 16

»Vom Fehmarnsund Zum Nordkap«

Annonce

af Richard Latten

Første bind af værket »Vom Fehmarnsund zum Nordkap« giver et indholdsrigt overblik over jernbanerne i Danmark og Norge. Udviklingen af jernbanenettet påvirket af økonomiske, politiske og geografiske omstændigheder, bliver udførligt behandlet, på samme måde som rullende materiel, køreplaner og interessante ting fra den daglige drift. I 98 farve- og sort/hvid fotos, optaget mellem 1984 og 1993, bliver der ikke kun vist lokomotiver og vogne, men også jernbanens omgivelser - det pragtfulde nordiske landskab. Blandt andet er der også optagelser af rullende materiel og strækninger, som må være informationer for enhver, der selv vil opdage og opleve Skandinaviens jernbaner. Tysk tekst. Bind 2, som udkommer i februar 1995, vil behandle jernbanerne i Sverige og Finland.

Bind 1 - Dänemark/Norwegen, 98 sider, 98 fotos.
Bind 2 - Schweden/Finnland, 120 sider, 150 billeder.

Pris: Bind 1: Dkr. 225,-. Bind 2: 260,-. Samtidig bestilling af begge bind: Dkr. 450,-

Tilbud: Ved bestilling inden 20. februar 1995 er prisen for bind 2 kun 225,- Dkr., og samtidig bestilling af begge bind: Dkr.: 400,-.

Kan bestilles hos autoren

Richard Latten, P.O.-Box 1393, NL 3000 BW Rotterdam, Holland,
postgirokonto 852426.

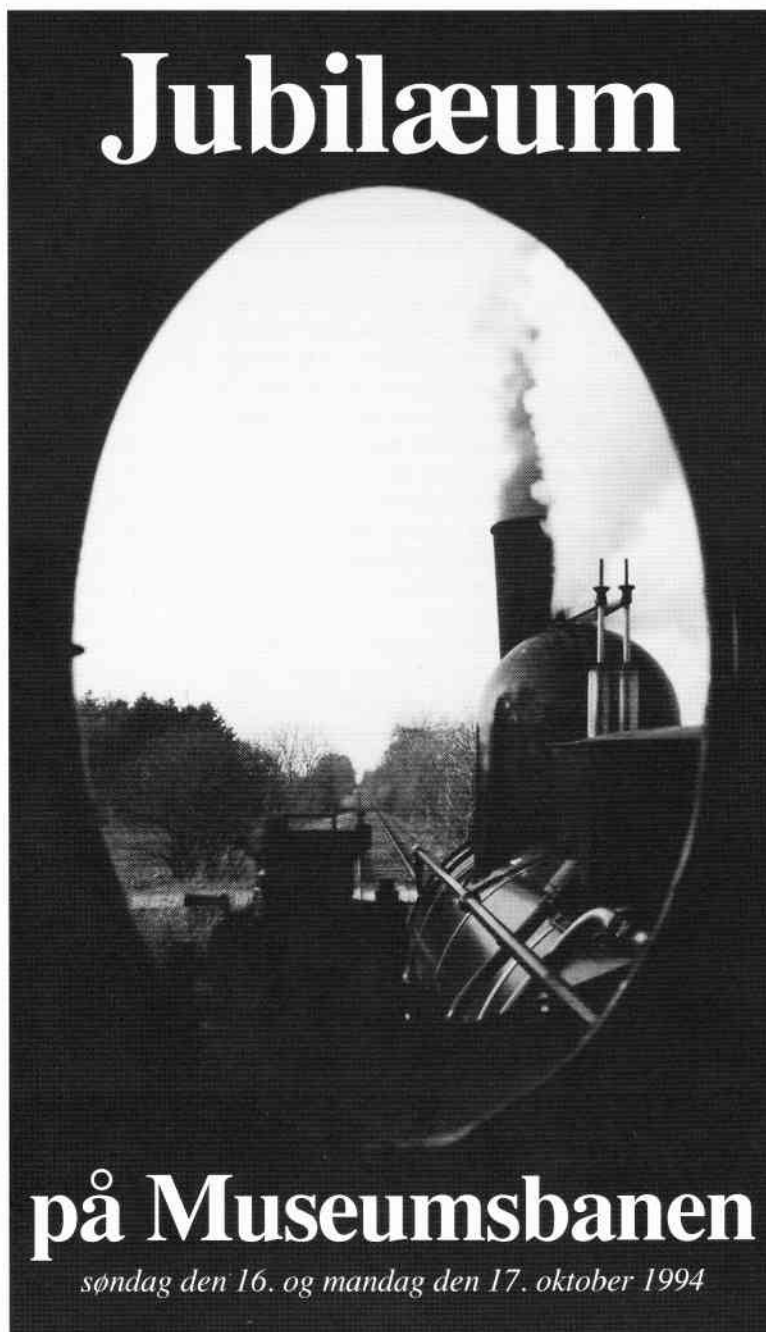


Det var med nogen spænding, at personalet ved Museumsbanen lørdag d. 15. oktober gjorde de sidste forberedelser til banens jubilæumsarrangement de næste to dage. Årsagen hertil var dels at den i »jernbanen«, nr. 4/94 annoncerede tilrejsemulighed med særtog fra København var aflyst på grund af manglende tilmeldinger, dels fordi man ikke viste, hvor mange mennesker, der ville dukke op på egen hånd.

Lørdagens vejr lovede ikke for godt, men til gengæld blev der arbejdet ihærdigt med klargøring af lokomotiver og vogne i remisen og i vognhallen. Carsten Buhl sørgede for en »omfattende« rangering, så rangerpersonalet ikke faldt i søvn. Inde i remisen arbejdede Steen Carlsen, Klaus Walter og Finn Madsen med at presse kedelrør til LJ nr. 19, mens bl.a. folk fra arbejds-holdet i Høng gjorde ØSJS nr. 6 klar. Efter aftensmaden kørtes en prøvetur med nr. 6 til Bandholm, og i en stille, klar oktoberaften kunne personalet nyde synet af det lille tog ved den 125 år gamle stationsbygning. Det var nostalgi! Efter hjemkomsten var der »Marribo-pandekager« til alle, og snart gik alle til ro.

Tid til remiseluft

Arbejdet med at fyre lokomotiverne op startede søndag før morgenmaden, der blev fortæret, mens solen sendte sine første stråler frem med budskabet om, at det skulle blive en dag med godt vejr. I takt med, at solen steg på himlen, dukkede den ene jernbaneentusiast efter den anden op ved remisen, og der blev tid til at indånde lidt remiseduft inden selve jubilæumsarrange-



Hjemfart på Danmarks længste lige spor, lørdag den 5. november 1994. Udsigt fra førerhuset på ØSJS nr. 6 på vej fra Næstved til Slagelse. Alle fotos: Ole-Chr. Munk Plum.

Af Ole-Chr. Munk Plum

mentet skulle begynde kl. 11.00. Først ankom flere gæster i eget særtog, idet Østsjællandske Jernbaneklub kom til Lolland

med deres flotte motorvognstog fra Køge. I et pragtfuldt solskin blev damplokomotiverne LJ nr. 20, ØSJS nr. 6 og ØSJS nr. 2, KJØGE, så rangeret rundt foran remisen, hvor også diesellokomotivet LJ M 1 holdt.

Herefter blev de tre damptog, der skulle afgå mod Bandholm, oprangeret. Helt specielt var det første tog, hvor ØSJS nr. 6 var trækraft. Toget var oprangeret som et kupévognstog. Først kom banens Tuborgvogn, dernæst post- og bagagevognen HHJ D 32, efterfulgt af kupévognene VVGJ C 23 og ØSJS D 11. Bagest i toget fulgte den lille kalkvogn fra Fakse Jernbane. Netop i år er den lille personvogn VVGJ C 23 efter mange års restaurering afgivet til driften ved Museumsbanen, og her har banen fået en helt speciel vogn, der tilmed er sat i en utrolig fin stand.

Det andet tog blev oprangeret som et blandetog med ØSJS nr. 2 som trækraft, mens LJ nr. 20 blev forspændt en vognstamme af Museumsbanens øvrige personvogne.

Præcision!

Den tætte toggang på Bandholmbanen blev herefter afviklet med en præcision, som DSB kun kunne misunde, og der blev undervejs også afset tid til fotostop på fri bane. I Bandholm kom der i tiden fra kl. 13.00 til ca. 14.10 til

at være en så livlig aktivitet med ankom-mende tog, rangering m.m., men i et tempo, så der var tid til både at nyde »skuespillet« og få taget billeder deraf. Oktober viste sig fra sin venlig varme side, med en belysning på hele scenen, så efterårets store far-



Tidløs idyl: ØSJS nr. 6 på Bandholm station 17. oktober 1994.

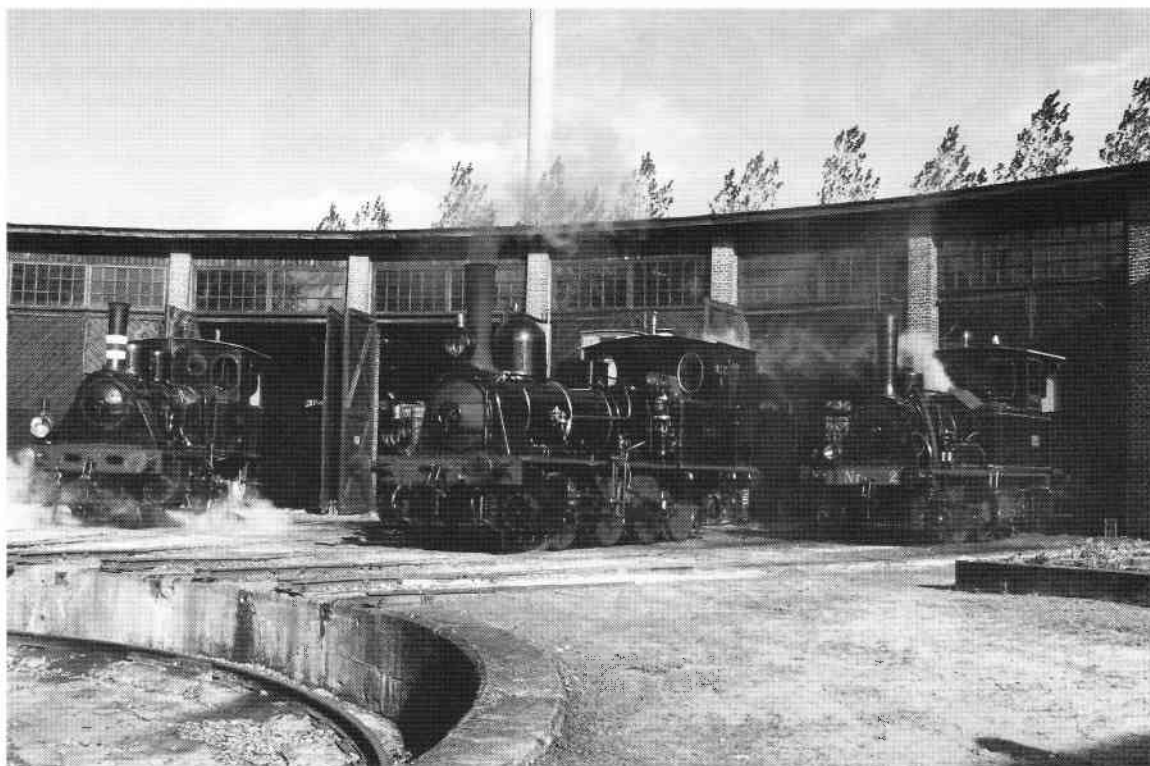
vepragt virkelig blev en flot kulisse til vore tog.

Museumsbanens personale viste til fulde, at de gennem deres jernbanemæssige uddannelse også havde lært at håndtere en intens højtids trafik på banen.

Senere på dagen var der atter mulighed for at se rangering på remiseområdet i Maribo. Mens solen lige så stille - som den var kommet om morgenen - forsvandt, blev lokomotiv efter lokomotiv kørt i remise. Først blev der naturligvis rensset røgkammer og aske-

kasse - endnu et «miljø-junk» for jernbane-entusiasten.

Til lykke til Bandholm-banen med jubilæet, og tak til Museumsbanen for et flot arrangement i den anledning! □



LJ nr. 20, ØSJS nr. 6 og ØSJS nr. 2 Kiøge, ved remisen i Maribo 16. oktober 1994.

Af Erik B. Jonsen

Det blev et gennembrud på flere planer, da Hans Kongelige Højhed Prins Joachim som den første nogensinde udelukkende med fast grund under fødderne rejste mellem Fyn og Sjælland ved at passere gennem borehovederne på tunnelboremaskinerne »Jutlandia« og »Selandia«. »Anden mand gennem tunnelen« skulle have været miner (eller borebisse) Dennis Mortensen, men den rækkefølge fik trafikminister Jan Trøjborg ændret på.

Prins Joachims udtalelse umiddelbart efter at han var steget ud af luftslusen blev modtaget med stor begejstring af de næsten 2.000 gæster i teltet på Sjællands-siden, hvorfra man på stor tv-skærm kunne følge begivenhederne: »Det er 336 år siden, svenskerne gik tørskoet over isen på Storebælt. Lige siden har de båret sig. Nu er det omsider blevet vores tur. Det er et stort skridt, der er taget for dansk teknologi«. Prinsen sagde senere efter ankomsten til festteltet: »Der er tale om et bygningsværk af hidtil uset dimension. Set fra luften, fra vandet eller nedenunder ser det ikke prangende ud, men det er bare stort. Det er landets største og mest særprægede bygningsværk, som vil stå i mange år frem til gavn for Danmark. Alt har ikke ubetinget været fryd og gammen med dette projekt, men det tænker vi ikke på i dag. Lad det være en fest«.

Det var i øvrigt først og fremmest borebissernes dag - de mennesker, der har trodset vand, mudder og senest ild for at gøre jernbaneforbindelsens første tunnel færdig. I tidens løb har ca. 3.000 mand arbejdet som miners for MT Group, hvortil kommer de irske arbejdere, der på under-entreprenørbasis har arbejdet på tværtunnelerne. På trods af de mange tilbageslag, der har ramt arbejdspladsen, har den alligevel været præget af en uforlignelig pionerånd og et utroligt stort engagement. Selv om arbejderne flere gange er blevet sendt hjem på grund af tekni-

ske problemer, er de fleste vendt tilbage igen til arbejdspladsen med den holdning, at de ville gøre arbejdet færdigt. Hovedparten af de timelønnede har arbejdet i selve tunnelerne, hvor de fire tunnelboremaskiner - når de var i funktionsduelig stand - det meste af tiden har arbejdet med otte timers skift (med fem hold pr. maskine). Men også mange har arbejdet udenfor tunnelerne, f.eks. på fabrikken, hvor de over 60.000 tunnel elementer er støbt. Her arbejdede en overgang 300 mand døgnet rundt med en

bart over det beskadigede sted på tunnelen for at sikre tilstrækkelig lang evakuerings- tid for reparationsarbejderne. De skal have ca. seks minutter til at kunne bringe sig ca. 200 meter tilbage i sikkerhed bag bulkhead'et, der isolerer den beskadigede del af »Dania«-tunnelen fra resten af tunnelsystemet.

Selv om der er nået en vigtig milepæl i anlægget af jernbaneforbindelsen over Storebælt, mangler der dog stadigvæk et langt og sejt træk, før den kan åbne:

Således skal Østtunnelen i første omgang gøres færdig af MT Group, der nu skal fuldføre samlingen med støbejernsringe mellem »Jutlandia« og »Selandia« i sydtunnelen.

De to sidste af i alt 31 tværtunneler udgraves og fores, og de sidste ca. 20.000 meter af i alt ca. 30.000 meter for- tovsfundament støbes. Pumpesumpe i dybdepunktet skal færdiggøres, og sækpladen over et ca. 100 meter langt vandreservoir udstøbes. Blandt de sidste arbejder er afrensning af tunnelvægge og loft og tætning af eventuelle lækager, fjernelse af arbejds- spor, oprensning af tunnelbund samt udlægning af stenballast. Herefter får DSB adgang til at lægge det endelige spor (i sydtunnelen). MT Group monterer herfra de præfabricerede fortovsselementer, hvori DSB lægger alle langsgående kabler. Til sidst lægger MT Group det låg på, som færdiggør fortovet.

Nordtunnelen mangler principielt de samme sammenkoblings- operationer som i

sydrøret. Forinden skal den brandskadede del af »Dania«-røret forstærkes med indvendige støbejernsringe og »Fionia« bore og montere de sidste 35 ringe (58 meter).

Udenfor den borede tunnel isoleres den 27 meter lange cut and cover tunnel sektion på Ny Sprogø og tildækkes med jord. Desuden færdiggøres på Ny Sprogø diger- ne bland andet mellem Østtunnel - og Østerbro-rampe og endelig fjernes arbejds- havnen.

For montagen af de banetekniske instal- lationer gælder generelt, at de for Østtun-

Gennembrud på



Foto: A/S Storebælt

Storebælt

*15. oktober 1994 - en stor dag for dansk teknologi.
En stor dag for Danmark.*

produktion på op til 250 af de syv ton tun- gel elementer.

Men tunnelen er ikke færdig, før det nordlige tunnelrør er klar til aflevering. De første forberedelser til reparation af »Dania«-tunnelen, der blev beskadiget af en brand i juni - se »jernbanen«, nr. 4/94 - side 115 - er nu indledt. Det drejer sig om eta- bleringen af et såkaldt bulkhead (en »prop«) umiddelbart vest for tværtunnel 7 lige bag tunnelboremaskinens back-up tog. Det har været nødvendigt at udlægge et tæppe på 25 gange 25 meter på havbunden umiddel-

nelens vedkommende så vidt muligt bliver flettet ind i de aktiviteter, der foretages af MT Group. Det er DSB, der her er hoved-entreprenør på anlæg såvel i Østtunnelen som på Fyn, Sjælland, Vestbroen og Ny Sprogø. Installationer omfatter spor, kørestrøm, højspænding, stærkstrøm, teleanlæg, sikringsanlæg, styrings- og overvågningsanlæg samt ikke mindst rør, pumper, ventilatorer, trykluft og køleanlæg. Opgjort i pris er ca. 60 procent af entrepriserne udført. Opgaverne omfatter f.eks. installation af skabe med udstyr i samtlige tværtunneler, i alt ca. en halv kilometer elektriske panneler. I alt 14.000 målepunkter skal forbindes og testes, heraf 10.000 i tunnelen.

Der skal foretages omfattende testkørsler på hele forbindelsen for at afprøve hele det tekniske system. En væsentlig aktivitet er uddannelsen af det togpersonale, der nu får Storebæltsforbindelsen som deres »arbejdsplads«. Over 1.000 lokomotivførere

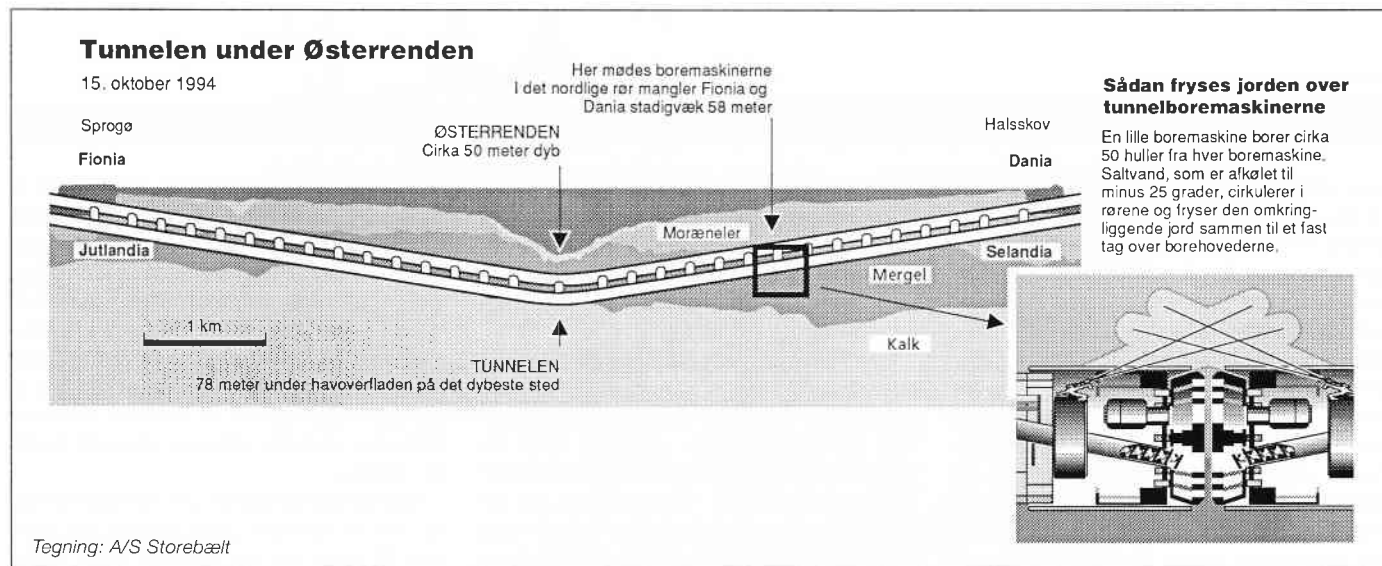
mer til byggepladsen henholdsvis den 17. juli og den 12. august.

Den 30. august 90 indleder »Selandia« boringen af det sydlige tunnelrør fra Halskov mod Sprogø. Der er kun boret en lille meter, før der konstateres urenheder i maskinens hydrauliske oliesystem. Boringerne indstilles midlertidigt, medens alle fire maskiner får rensat de hydrauliske systemer. Den 2. november 1990 kan »Selandia« genoptage boringen. I løbet af de sidste måneder af 1990 kommer også »Dania« og »Jutlandia« i gang, så maskinerne ved udgangen af 1990 tilsammen har boret 75 meter.

Den 2. marts 1991 indleder »Fionia«, som den sidste maskine, boringen. Den 28. marts 1991 indstilles boringen med »Selandia«. Der er konstateret beskadigelser i det leje, der bærer den forreste skruetransportør. Den 23. april 1991 indstilles boringen med »Dania« af samme årsag som på »Selandia«, og kort tid efter stoppes også

af 1991 har de fire maskiner tilsammen boret 1079 meter. (»Dania«: 264 m, »Selandia«: 218 m, »Fionia«: 239 m, »Jutlandia«: 358 m.

I januar 1992 indleder MT Group arbejdet med at anlægge en 70 meter bred og 365 meter lang lerdæmning ved Halskov over tunnelens linieføring. Det sker efter flere måneders diskussion mellem entreprenør og bygherre om de sikkerhedsmæssige konsekvenser af uheldet med Sprogø. Den 28. januar 1992 genoptager »Dania« boringen af det nordlige tunnelrør. Fem dage efter følger »Selandia« efter. Både »Dania« og »Selandia« har haft problemer med bløde, vandførende, men stærkt slidende lag øverst i boreområdet. Begge maskiner skal have skiftet skær på borehovedet, men da maskinerne befinder sig i en meget ustabil undergrund, forsøger man langsomt at bore ind i mere stabile omgivelser, før udskiftningen foretages. Der foretages forstærk-



skal uddannes til at køre den nye jernbanestrækning. Men også resten af personalet skal lære om forholdene på den nye jernbanestrækning, der inklusive tilslutningsanlæggene på land omfatter ca. 80 km. spor, eller f.eks. som afstanden fra København til Slagelse.

Østtunnelen i korte træk

Juni 1988: Licitation på Østtunnelen. Den 28. november 1988 skriver A/S Storebælt kontrakt med MT Group på tunnelen ved en ceremoni i Rundetårn i København. Tunnelen skal bores af fire tunnelboremaskiner, to fra Halskov mod Sprogø og to fra Sprogø mod Halskov.

Marts 1989: MT Group går i gang med udgravninger til tunnelboringen.

I foråret 1990 ankommer »bagenderne« til de fire tunnelboremaskiner, de såkaldte back-up tog. Den første TBM, »Selandia« ankommer den 21. maj 1990 til Halskov fra Skotland. Få uger senere, den 3. juni, får den følgeskab af den anden Halskov-tunnelboremaskine, »Dania«. De to Sprogø-maskiner, »Fionia« og »Jutlandia«, ankom-

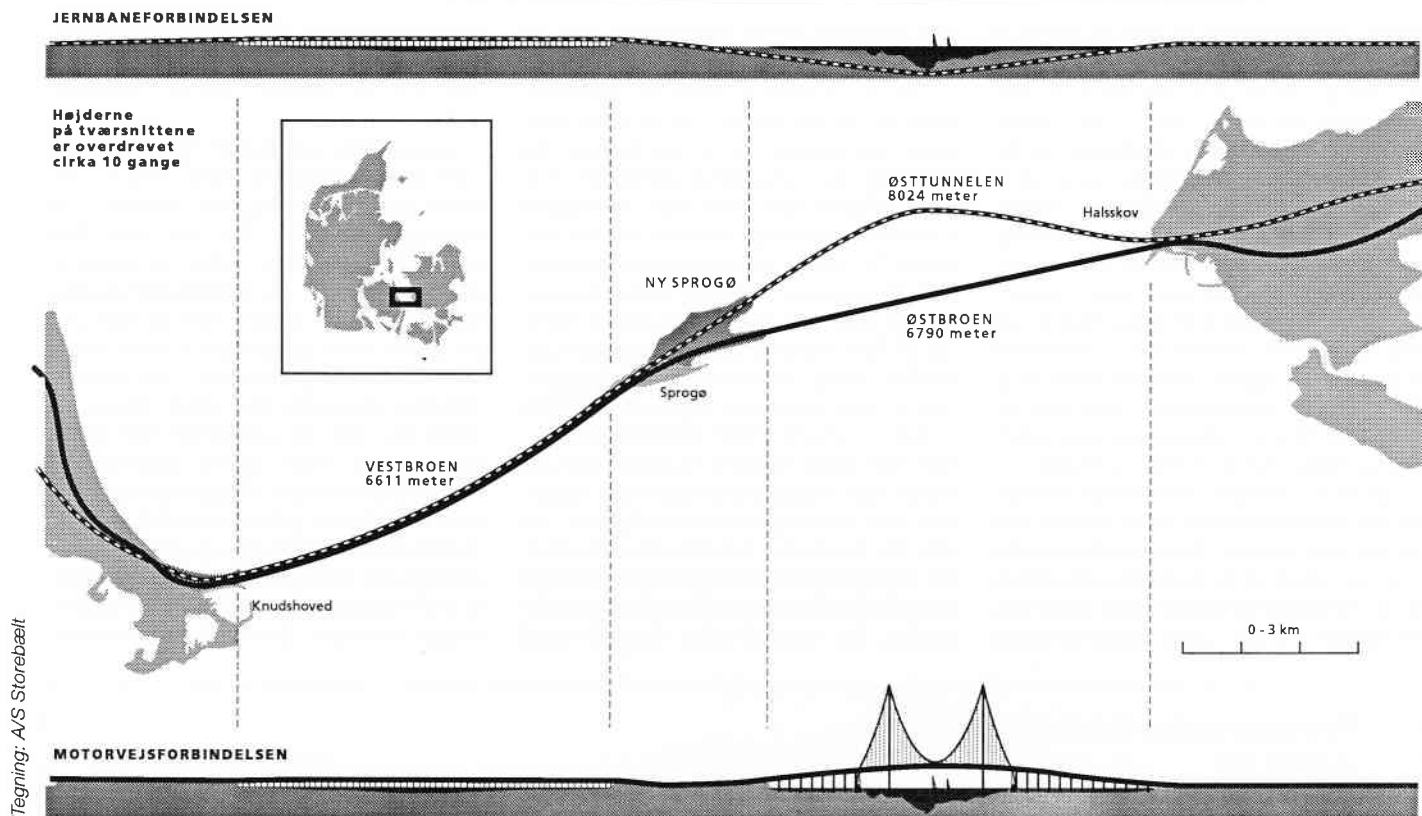
Sprogø-maskinerne. Reparationen af lejerne på de to Sprogø-maskiner går hurtigt, da de er knapt så medtagne som lejerne på de to Halskov-maskiner. »Jutlandia« er derfor den første til den 31. august at genoptage boringen efter reparationen, efterfulgt den 16. september af »Fionia«. Mandag den 14. oktober 1991 trænger der tidligt om morgenen vand ind ved fronten af »Jutlandia«. Gennem åbne luger i det vandtætte skot fosser vandet ind med så stor kraft, at mandskabet må evakueres. I løbet af morgenen og formiddagen fyldes »Jutlandia«-tunnelrøret med vand, så både tunnelrampen og »Fionia«-tunnelrøret oversvømmes. Da indtrængningen af vand fra Storebælt stopper, er vandet kun ca. en meter under den øverste del af tunnelmundingen ved startkammeret, og dele af portaltbygningen, knap 400 meter fra startkammeret, er også oversvømmet.

Den 28. oktober får dykkere lukket den sidste luge i »Jutlandia«, der nu er sikret mod yderligere vandindtrængen. Den 18. november er begge Sprogø-maskiner tømt for vand, og en omfattende reparations- og oprydningsopgave indledes. Ved udgangen

af havbunden foran Halskov-maskinerne, såkaldt jet-grouting.

I sommeren 1992 indledes boringen igen med de to Sprogø-maskiner. Reparationen er foregået hurtigere, end selv den mest optimistiske kunne forestille sig den foregående oktober. På Halskov-maskinerne konstateres der i august uventet slid på den såkaldte ringbjælke - en stålring der ligger bag selve borehovedet. Maskinerne skal repareres igen. Fra den yderste del af lerdæmningen bores skakte ned til »Dania« og »Selandia«, således at reparationerne på ringbjælken kan foregå under betryggende forhold, og i slutningen af november 1992 borer »Dania« så småt igen efter reparationerne via skakten. 20. december 1992 er pilottunnelen til den første tværtunnel gravet, og ved udgangen af 1992 har de fire maskiner i alt boret 3242 meter. (»Dania«: 701 m, »Selandia«: 587 m, »Fionia«: 992 m, »Jutlandia«: 962 m.)

Den 19. februar 1993 kører alle fire boremaskiner samtidig, og i juni er halvdelen af den borede strækning på i alt 14.824 meter færdig. I august når »Fionia« og »Jutlandia« det dybeste sted i tunnelen efter at have



slået alle hidtidige borerekorder. Maskinerne stoppes for en kort tid, medens de forbedres til turen gennem tunnelens dybeste punkt. Bortset fra at maskinerne møder et par kraftigt vandførende lag, sker boringen uden problemer. På tre-års dagen for starten af tunnelboringen den 30. august 1993 er der i alt boret 9.915 meter, dvs. ca. to tredjedele af den samlede strækning. Ude af dybdepunktet fortsætter Sprogø-maskinerne med at sætte borerekorder. Til gengæld går det stadigvæk langsomt for Halsskov-maskinerne, hvoraf »Dania« er helt stoppet på grund af nedslidte skæreværktojer. Ved udgangen af 1993 er hovedparten af Østtunnelen boret: 12.474 m ud af 14.824 m. Desuden er 15 af de 29 undersøiske tværtunneler udgravet. »Dania« har boret 1.827 m, »Selandia« 1.970 m, »Fionia« 4.260 m og »Jutlandia« 4.417 m. I marts 1994 besluttet det at lade »Selandia« blive stående og lade »Jutlandia« bore resten af strækningen i det sydlige rør. Flere metoder til at få skiftet skæreværktojerne på »Dania« afprøves. Først frysning af jordlagene foran og ovenover maskinen viser sig at være en succes, og i slutningen af april kan MT Group indlede udskiftningen af skærene på »Dania«. Den 17. maj 1994 klokken 14.08 placerer »Jutlandia« den sidste ring i det sydlige tunnelrør. Umiddelbart herefter begynder MT Group at gøre klar til at fryse jordlagene omkring »Jutlandia« og »Selandia«, før arbejdet med at sammenkoble maskinerne kan indledes. 24. maj: »Dania« har fået skiftet tænder og indleder atter boringen. Lørdag den 11. juni 1994 opstår en voldsom brand i »Dania«, der borer det nordlige tunnelrør fra Halsskov-siden. Ulykken sker om morgenen kl. 7.20 umiddelbart efter vagtskifte. Branden er slukket ved 18-tiden samme aften. Bran-

den beskadiger et stykke på knapt 20 meter af tunnelen, svarende til ca. 10 ringe. Det er de øverste elementer, der er beskadiget af branden. Der er risiko for, at de beskadigede elementer ikke kan holde til vandtrykket ovenfra.

Det besluttet derfor at forsegle »Dania«-tunnelen, indtil den er repareret. Det foregår ved, at der etableres sikkerhedsskot, først ved tunnelmundingen, dernæst ved de tværtunneler, der fører ind til nabo-tunnelen »Selandia«-tunnelen. Reparationen af de beskadigede tunnelelementer foregår bag et sikkerhedsskot etableret umiddelbart vest for tværtunnel syv og lige bag den mere end 200 meter lange »Dania«-tunnelboremaskine. »Dania« repareret ved at forsy-

ne det beskadigede stykke med ringe af støbejern, tilpasset tunnelens oprindelige diamanter på 7,7 meter. Den nye indre ring reducerer den indre diameter til 7,2 meter, men vil ikke genere togtrafikken i tunnelen. »Fionia«, der borer mod »Dania« fra Sprogø-siden, fortsætter med at bore et stykke tid efter branden. Men for ikke at risikere, at boringen skal udløse et brud på »Dania«-tunnelen, stoppes »Fionia« knap 60 meter fra »Dania«.

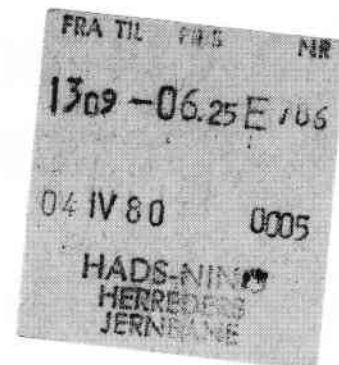
Ved gennembruddet i det sydlige tunnelrør den 15. oktober 1994 mangler der således 35 ringe, før det nordlige rør er boret færdig. De monteres, når »Dania«-tunnelen er repareret. □



De kender ikke timen, ikke året, men ved dog, at deres æra snart er omme. Foto fra et tidligt stadie af Vestbroerne med M/F Dronning Ingrid (Jan Forslund, 23. april 1992).



Almex type A - syv år efter vingehjulet »officielt« var afskaffet...



Almex-billetternes »urtype« - nutidens EDB og fællesbilletsystemer har gjort »købmandsbon'en« forældet.

Farvel til en god ven

To generationer billetter fader ud - samtidig: Edmonson- og Almex-billetterne forsvandt i 1993

Af Lars Viinholt-Nielsen

I DSB's blad »Vingehjulet« stod i august 1964 en artikel, som begyndte således: »For en jernbanemand er der altid noget vemodigt over at skulle sige farvel til en god ven og kollega, der går på pension.... Og nu kommer turen til Mr. Edmonson og hans lille papbillet. Efter mere end 100 års trofast tjeneste er han nu så gammel, at han skal på halv tjeneste, idet de edmonsonske billetter skal afskaffes på alle mindre stationer og erstattes af en anden billettype, de såkaldte Almex-billetter«.

Og i '93 - omtrent 30 år efter - har DSB's jernbanestationer så sagt farvel til Almex-billetten. Også de sidste edmonsonske billetter forsvandt i 1993 fra DSB. Papbilletterne fik således en levetid på næsten 150 år, da de var indført ved København-Roskilde banens åbning i 1847. I de senere år havde de dog ført en noget hensygnende tilværelse. Til sidst var de kun i brug på Nyborg Færge station ved spidsbelastninger. Medens der er skrevet meget om de legendariske edmonsonske billetter, levede og døde Almex-billetterne mere i stilhed. Derfor er der måske særlig grund til at skrive nekrologen over dem, selv om de stadig anvendes enkelte steder ved DSB's rutebiler.

Det var også ved rutebilerne, de i sin tid fik deres debut ved DSB. I februar 1951 indførtes de ved ruterne, som udgik fra Kolding og Vejle. I 1952 kom de til næsten alle DSB-ruter, og et par år efter var over 500 i brug ved rutebilvæsenet.

Fra »kassebon« til DSB-billet

Almex-maskinen er af princip en registreringsmaskine, som kan forsyne en lille firkantet (40 mm gange 40 mm) papirbillet med et fast påtrykt med tekst og symbol

samt et variabelt påtryk med cifre. Disse indstilles ved hjælp af taster på maskinen. På de små billetter måtte afgang- og bestemmelsessted derfor angives med tal, så chaufførerne kunne se hvorfra og hvortil billetten gjaldt. Det kunne de rejsende til gengæld ikke, med mindre de kendte standsningsstedernes numre, hvad vel kun de færreste gjorde. Ved de enkle forhold på bilruterne, var dette i reglen intet problem. Almex-maskinens store fordel var den automatiske sammenlægning af salget, hvorved man kunne opføre »dagens salg« blot ved at trække to tal fra hinanden. Selve billetten var i en rulle i maskinen og kunne fremføres og udtages ved et håndgreb.

Netop den automatiske opgørelse af salget var et stort ønske ved DSB af hensyn til rationalisering af arbejdet på stationerne. Selv om Edmonsons system med papbilletterne til hver destination med fortløbende numre var genialt og forholdsvis enkelt at opføre, krævede det alligevel en del tid og noget regnearbejde. Det var ikke blevet bedre af, at banerne i løbet af 1920'erne og

1930'erne havde suppleret papbilletterne med skrevne billetter i sjældnere brugte forbindelser. Fra 1931 kunne der således udskrives billetter mellem så godt som alle stats- og privatbanestationer i Danmark. Disse såkaldte blanko-billetter skulle opgøres hver for sig rent manuelt.

Efter 2. verdenskrig forsøgte DSB at rationalisere billetudstedelsen. Til de største stationer blev der anskaffet automatiske billettertrykkemaskiner, og nogle mindre stationer fik lidt simplere udgaver. Maskinerne var dyre og komplicerede og derfor kun anvendelige, hvor billetsalget var stort. I 1957 blev blankobilletudstedelsen gjort mere enkel, idet en mængde forskellige typer blev afløst af kun 3. Ved samme tid indførte DSB de såkaldte kasseapparatsbilletsystem baseret på de edmonsonske billetter. Billetten blev ved salget indsat i et specielt konstrueret kasseapparat, som påtrykte salgsdato og pris. Opgørelsen af salget skete automatisk på en strimmel. Kasseapparaterne blev som forsøg installeret i juni 1957 på stationerne Vejle, Ringkøbing, Gråsten, Middelfart, Slagelse, Sorø, Roskilde, Birkerød og Haslev. I november 1958 kom Århus H til. Systemet viste sig at fungere udmærket, men var overdimensioneret til mindre stationer, hvor billetsalget i de forskellige forbindelser var lille.

Udgiften til trykning af edmonsonske billetter var en anden årsag til, at DSB ønske

Mekanisering af billetsalget

For en jernbanemand er der altid noget vemodigt over at skulle sige farvel til en god ven og kollega, der går på pension. Således har udviklingen i de sidste år tvunget os til at tage afsked med så gode kolleger som damplokomotivet, morsetelegrafen, de gamle signalapparater og mange flere. Og nu kommer turen til Mr. Edmonson og hans lille papbillet. Efter mere end 100 års trofast tjeneste er han nu så gammel, at han skal på halv tjeneste, idet de edmonsonske billetter skal afskaffes på alle mindre stationer og erstattes med en anden billettype, de såkaldte Almex-billetter.

Afskaffelsen er et led i en planlagt fuldstændig mekanisering af alle stationers billetsalg. Denne mekanisering vil bringe os i gang i

føre den. Undersøgelsen er nu afsluttet, og det er endeligt vedtaget, at alle stationer skal udstyres med en eller anden form for »billemaskine«.

Princip for tildeling af maskiner

Ved fastlægningen af maskintildelingen er stationerne blevet delt i tre grupper, hvis maskinelle udstyr fremgår af nedenstående oversigt, men det må naturligvis bemærkes, at der ved tildelingen også vil blive taget hensyn til forholdene på stedet (salgets placering, toggang osv.). Fordelingen bliver herefter med dette forbehold:

- mindre stationer, hvis billetsalg ikke overstiger ca 20000 billetter om året, udstyres med Almex-maskiner

Sådan kundgjordes Almex-maskinerne i »Vingehjulet«.

de en ændring af billetudstedelsen. Ved små stationer var oplagene begrænsede, og da fremstillingen skete manuelt ved typografer, var udgifterne store. I 1962 indførte man en ny fremstilling ved hjælp af gummiklicheer, som herefter altid lå klar til trykning, idet prisdelen kunne udskiftes. Fremstillingen blev herved billiggjort, men den grundlæggende skavank: Besværet ved opgørelsen af salget var uforandret.

Blikket faldt derfor naturligt på Almex-maskinen, som med stor succes anvendtes i DSB's rutebiler. Det var dog klart, at bernes Almex-billetter ikke kunne blive som rutebilernes med den korte og svært gennemskuelige »tekst«. Man beholdt derfor formularerne fra blankobilletterne fra 1957 blot med de nødvendige ændringer som følge af Almex-trykket i billetens nederste venstre hjørne. Selve billetformularerne kunne derfor ikke være inde i maskinen. Det faste påtryk bestod af DSB's daværende symbol: Det kronede vingehjul og udstedelsesstationens navn og DSB nr., der begynder med nr. 1 i Frederikshavn, samt nr. på Almex-maskinen på stationen. Det variable påtryk var 13 cifre, hvoraf de 3 første angav bestemmelsesstationens nr., de 2 næste billettypen, de 5 følgende prisen i kr. og de 3 sidste løbenummeret i Almex-maskinen.

A, B, C, D og E

Der blev anskaffet 4 formularer med betegnelsen A, B, D og E. A var til almindelige billetter lokalt på DSB. Formular B var af samme udformning som formular A, men med stamme - d.v.s. kopi. De var til rejser fra anden station end salgsstationen, tilkøbsbilletter, rejser i forbindelse med privatbaner m.v. Formular D var pladsbilletter og formular E rabatbilletter til 6 rejser, som DSB havde indført i 1956 i en række stationsforbindelser i konkurrence med private rutebiler.

På billetterne skulle der med kuglepen påføres billettypen ved afkrydsning i en rubrik samt bestemmelsesstationen og eventuelt rejseruten. Ved type A, D og E var alle manuelt påførte angivelser endvidere registreret ved tal i Almex-trykket, og til den daglige opgørelse var derfor kopistrimlen i maskinen tilstrækkelig. Ved B-formularerne var det daglige salg ligeledes registreret i maskinen, medens statistik og afregninger

DSB
Nogle vigtige oplysninger, se bagsiden.

Enkeltbillet			Dobbeltbillet			65-billet	
2.kl.	1.kl.	Halv	2.kl.	1.kl.	Halv	2.kl.	1.kl.
				X			

Til KØ E D.

Over _____

-1380002000841

Ugyldig uden maskinafstempeling

A 86 0478 No 968813

Rabatbillet
til 6 enkeltrejser

Gyldig i 1 måned fra den 04 OKT 80 til 03201

DSB Frederikshavn

eller omvendt

2. klasse

Rejseafbrydelse er ikke tilladt

6 04.10.N.00131
5 04.10.N.00131
4 04.10.N.00131
3 04.10.N.00136
2 04.10.N.00136
1 04.10.N.00136

-0531612400661

Ugyldig uden maskinafstempeling

E № 52860

	2	1	H	- billet
D	X			
E				
A				

18 MAR 77 04201

Fre RANDBERG

over Kalundborg

Ugyldig uden maskinafstempeling

A 781493

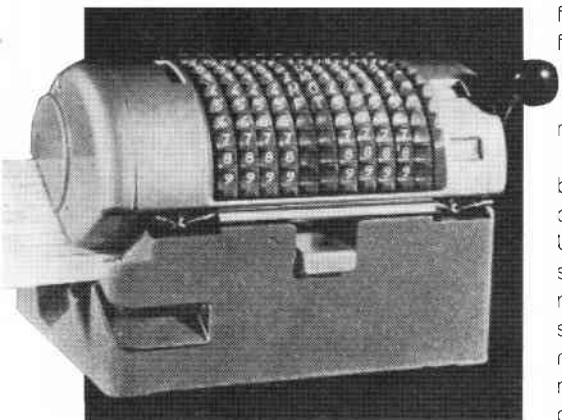
Om betydningen af kodeangivelser m.m., se bagsiden.

Øverst: Vingehjulet forsvandt på Århus Ø. station få mdr. før ekspeditionens nedlæggelse 26. maj 1979. Her den næstsidste billet solgt på banegården. Midtfor: Formular »E« til 6 rejser. Nederst den simpleste type - også »store« stationer som Randers havde Almex.

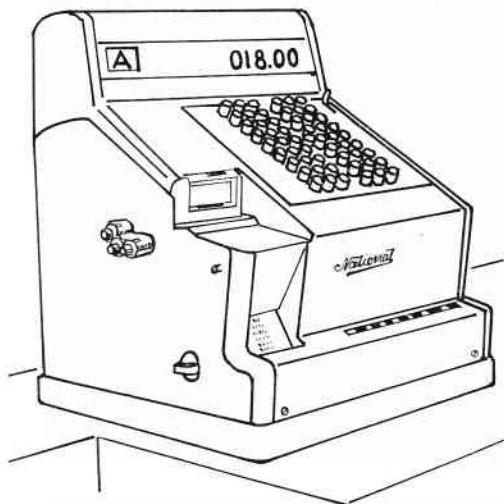
f.eks. i forbindelse med privatbaner måtte foretages rent manuelt som tidligere. A og B formularerne havde størrelsen 105 mm gange 73 mm, medens D og E formularerne var mindre.

I begyndelsen af marts 1964 blev Almex-billetmaskinerne indsat forsøgsvis på stationerne Stenløse og Årup. Senere kom de til Ulfborg og Jyderup samt Skodsborg. Forsøget ophørte med udgangen af august, men allerede forinden var der truffet bestemmelse om at indføre systemet i større målestok. Det blev besluttet at installere Almex på stationer, hvor billetsalget var mindre end 20.000 om året. Det drejede sig om i alt 250, der hver fik én maskine. På 15

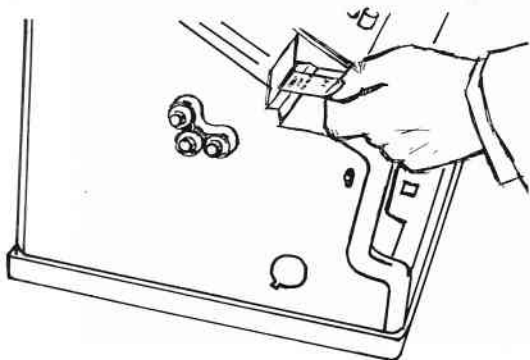
større stationer blev Almex ligeledes indført. Disse fik 2 eller flere maskiner. Ændringen skete mellem oktober 1964 og april 1965. Den sidste »lille« station med de gamle billetter var Sorup, som blev nedlagt den 29. maj 1965. Sidenhen dukkede de edmonske billetter op igen på enkelte mindre stationer, idet DSB i 1970'erne indførte nogle endagsbilletter, som blev meget populære. Endegyldigt forsvandt papbilletterne med dato i tørstempeltryk derfor først fra stationerne samtidigt med Almex-billetterne. Siden 1986, da det nuværende takstsystem blev indført, var det kun ganske enkelte steder, hvor den gamle form for billetter fandtes.



Sådan så den ud. Illustration: DSB.



Kasseapparater og billetudstedelse på samme. Tegninger: DSB.



Kasseapparatet rykker ind

De større DSB stationer beholdt efter 1964-65 deres edmonsonske billetter. I 1966 indførtes kasseapparater ved disse stationer - ialt 125. Stationerne fik også Almex-maskiner til de billetter, som hidtil var udskrevet som blanko. Opgørelsen af billetsalget var hermed helt mekaniseret, og de daglige sammentællinger og multiplikationer, som ved vagtens afslutning havde sat manganen en assistent grå hår i hovedet, kunne opføre. Den samlede udgift til indførelsen af Almex og kasseapparater blev i 1964 sat til 3 millioner kr., og den årlige besparelse på stationerne, i administrationen og i billettrykkeriet var mindst 550.000 kr.

Til brug ved gennemgående billetudste-

delse f.eks. på privatbanestationer, som ikke havde Almex, indførte DSB en R-formular (R=reserve), som lignede A og B formularen, men skulle udfyldes alene ved håndkraft. Det var dog kun forholdsvis få billetter, som blev udstedt på denne måde. Der var i 1964 også planlagt en C-formular til grupperejser. Disse blev dog aldrig overført til Almex. Det gjorde abonnementskortene til gengæld fra den 1. maj 1969. DSB's færgeruter Århus-Kalundborg og Halskov-Knudshoved indførte også Almex til motor-køretøjer. Her med nogle andre formulartyper, som benævntes F, G, H, J og K.

I de følgende år undergik Almex-billetterne en del ændringer blandt andet som følge af nye prissystemer. I 1971 ændredes A og B formularernes format, idet øverste kodefelt blev drejset fra lodret til vandret. Formatet blev nu 160 mm gange 60 mm. I 1987 blev formatet atter ændret nu til 160 mm gange 80 mm, da der blev indført 2 linjer til bemærkninger. Fra 1975 blev det kronede vingehjul i Almex-trykket erstattet af bogstaverne «DSB». Ændringen var først gennemført i 1980, og Almex-maskinerne var derfor et af de sidste steder, hvor det smukke bomærke »holdt stand«. De på Fyn i 1985 indførte 10-turs billetter blev også udstedt på Almex-maskinerne, og det samme gjaldt 10-turs klippekortene, som indførtes i 1986. Ved tidsstemplingen af disse kort anvendtes også et Almex-system, så fabrikken fulgte med tiden.

Næsten samtidigt med Almex-systemets indførelse begyndte DSB så småt at interessere sig for EDB (Elektronisk Data Behandling). I forbindelse med salg blev EDB først anvendt ved pladsreserveringen. I 1974 ved begyndelsen af timedriftskøreplanen K 74 var pladsreserveringen overført til EDB i systemet DSB-Plads. Med EDB's fremtrængen forekom det mekaniske billet-salgssystem baseret på kasseapparater og Almex efterhånden gammeldags, og apparaterne viste også tegn på slid. I begyndelsen af 1980 begyndte DSB derfor forsøg med elektronisk billetudstedelse på de største stationer. Første sted var Venstre billetsalg på Københavns Hovedbanegård, og erfaringerne her var så gode, at systemet blev indført på en lang række større stationer i 1981-82. Disse steder forsvandt

de gamle automatiske billettrykkemaskiner, kasseapparaterne og Almex-maskinerne.

De tidligste EDB udskrevne billetter var baseret på minidatamater på hver enkelt station og havde derfor begrænsede udbygningsmuligheder - således var det umuligt at bruge dem i forbindelse med pladsreservering. DSB's pladsreserveringssytem fra 1974 begyndte i midten af 1980'erne desuden at vise tegn på »træthed«.

Rosa tager over

Overgang til fuldstændig elektronisk salg og reservering blev forberedt med projektet ROSA (Reserverings-Oplysnings-og SALgs-system), som blev sat i gang ved DSB i begyndelsen af 1987. I slutningen af 1989 fik de første stationer det nye system, »som kunne det hele«. Efterhånden fik de fleste større jernbanestationer ROSA. I løbet af efteråret 1991 blev systemet installeret på alle betjente S-togs stationer i Københavnsområdet. Tilbage stod nu en række mellemstore stationer rundt om i landet, som havde kasseapparater og en del mindre stationer, der var forsynet med Almex. Antallet af »rene« Almex-stationer var siden 1964 faldet stærkt på grund af de mange bane- og stationsnedlæggelser. De resterende stationer havde derfor med enkelte undtagelser en antagelig størrelse, og DSB besluttede derfor at forsyne langt de fleste af dem med ROSA. Dette skete i løbet af 1992-93. På små ekspeditionssteder, hvis liv hænger i en tynd tråd og på visse andre DSB-salgsteder, f.eks. posthuse, anvender man nu den håndskrevne gode gamle R-formular, hvis udformning har anet helt tilbage til tiden omkring 1. Verdenskrig. Men Almex-billetterne forsvandt - måske nogle vil savne den lille håndterlige billet i modsætning til det store EDB-udskrevne dokument, man i dag får udleveret. □

Kilder:

DSB: Meddelelser fra Generaldirektoratet
DSB's blad: Vingehjulet, DSB-Bladet
DSB Billetmonstersamling (BMS)
Egne observationer 1964-93.



Eksempler på maskin-udstedte billetter. De tre til venstre er trykt på stationernes billettrykkemaskiner, de tre til højre er stemplet i kasseapparat.

Forårets udflugt med
DJK's udflugtsafdeling

Frichs dieseltur i Jylland



»Firkant-center Danmark« må man godt kalde MHVJ, hvortil fire af de seks bevarede Frichs-firkantere hører. Her HHJ M 2 og AHJ ML 5203, som kører til DJK-udflugten 8. april. Foto: Anders Riis.

*Reservér lørdag d. 8. april
1995 til en rigtig »diesel-
dag« på DSB og MHVJ!*

Udflugtsafdelingen har nu de fleste detaljer i programmet til årets første tur parate. Med ovenstående tema køres der lørdag d. 8. april fra Fredericia og Århus til Handest med Mo-Ci-Cle derefter på Mariagerbanen med en HHJ-stamme med HHJ M 2-HHJ C 27-HHJ D 232 (Do 5604). Derefter køres med en stamme fra Aalborg Privatbaner med AHJ ML 5203 og blandettoget.

I Mariager bliver der tid til at bese de øvrige driftsenheder og høre det seneste om Mariagerbanens jubilæumsprogram.

Der bliver lavet en samlet pris fra København som inkluderer tilrejse i gruppe, samt en pris for dem der stiger på Mo-toget direkte i Jylland.

For at medlemmerne allerede nu kan disponere økonomisk gøres der opmærksom

på at priserne for turen og udflugten fra København vil andrage ca. 500 kr. (++) og fra Jylland ca. 250 kr. (++) . Tilmeldingsfristen og betalingsfristen vil være d. 15. marts.

Alle detaljer som afgangstider, priser, betaling m.m. vil selvfølgelig være at finde i Nr. 1, 1995 af Jernbanen som udkommer ultimo februar 1995. □



Mo 1829 og VNJ DL 12 mødtes i 1988 til DJK-udflugt på Vestbanen. Nu er VNJ DL 12 også at finde i Mariager - endnu et rejsemål, når Mo 1848 i april »gør« den jyske længdebane. Foto: Alf Blume.

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgenyt og Privatbanerne



MZ'eren - DSBs rå arbejdshest på såvel hoved- som sidebaner. Her MZ 1414 med det daglige godstog i Svendborg, 24. juni 1994. Foto: Wilhelm Frendrup.

DSB



Rullende materiel

Miljøtest

DSB er i gang med en stor miljøtest af dieseltrukne lokomotiver og togsæt. To MF-motorer, to MR-motorer og otte lokomotiver (ME, MY og MZ) testes. Målingerne er færdige i januar 1995 og foretages i samarbejde med Teknologisk Institut.

Resultaterne skal bruges til at dokumentere togsæts og lokomotivers energiforbrug og udstødning, d.v.s. luftforurening. Samtidig skal de bruges i DSBs indsats for løbende at mindske forurening og brændstofforbrug. Der måles også udstødningen af gasarten methan, som ikke er giftig, men som er en drivhusgas og dermed med til at øge drivhuseffekten. Desuden måles kultveilete, kullite, kvælstoffer, uforbrændte kulbrinter og partikler, herunder sod.

Under målingen på litra MF og MR, som har lastbilmotorer, får DSB mulighed for at afprøve en katalysator. Et svensk firma har stillet en katalysator gratis til rådighed, og den giver mulighed for at afprøve effekten. Der findes endnu ikke katalysatorer til lokomotiver.

Magnetfelter

DSB vil - når Det nye elektriske Regionaltog (litra ER) kommer i drift - måle den elektromagnetiske påvirkning af medarbejdere og passagerer. Elektromagnetiske felter f.eks. nær højspændingsledninger mistænkes for at være kræft- og demensfremkaldende, selv om ingen har kunnet bevise en sammenhæng.

Det forventes, at magnetfelterne i Det nye Regionaltog er mindre end det i nu-

værende materiel bl.a. på grund af materialerne i toget. Der findes ikke hygiejniske grænseværdier for magnetfelter i noget land og heller ikke noget entydigt billede af risikoen ved magnetfelter.

DSB fik i 1993 Arbejdsmiljøinstituttet til at foretage målinger af magnetfelter. Derefter blev de danske målinger sammenlignet med svenske målinger. Undersøgelsen viste, at det danske niveau for magnetfelter lå langt under det svenske. En særlig styregruppe omkring mulig sundhedsrisiko ved elektromagnetiske felter konkluderede derefter, at »omend den endelige kræftisiko ved elektromagnetiske felter ikke kan opgøres, er der selv i værste fald tale om en meget beskeden overisiko«.

I øvrigt viste den danske undersøgelse, at bidraget (til magnetiske felter) fra køreledningerne er mindre end de lokale påvirkninger inde i lokomotiver og fra el-varmeanlæg i vogne.

Brandsikkerhed i IC3

»Der er enighed om, at IC3 toget grundlæggende er et i brandsikkerhedsmæssig henseende fornuftigt og velkonstrueret tog«. Sådan lyder konklusionen på den gennemgang af IC3 togene, som Dansk Brandteknisk Institut og Beredsskabsstyrelsen har bistået DSB med. Gennemgangen er dog også resulteret i forslag til visse ændringer af togene.

Passagerer i IC3 tog skal informeres bedre om brand- og sikkerhedsforhold. Det gælder flugtveje, herunder døråbning, hvordan man knuser vinduer, bruger ildslukker og nødbremse. DSB vil udarbejde en sikkerhedsinstruktion til passagererne og vil opsætte flere pictogrammer. De kupeer, der vender op mod førerrummene, vil få installeret nødbremse og ildslukker. Gennemgangen har i øvrigt vist, at nødhammeren uden besvær kan knuse et vindue, samt at

nødåbningen af såvel indvendige som udvendige døre fungerer tilfredsstillende.

Faste anlæg

Ekstra investeringer

DSB indsats for at fremme regulariteten omfatter en række initiativer inden for det rullende materiel og faste anlæg

Det største enkeltbeløb - 35 mio. kr. - afsættes til forbedringer på IC3-togsæt. Togsæts strømforsyningsanlæg ændres. Akselvendegearet, der bruges, når toget vender og kører den modsatte vej, forbedres. Desuden ændres trykluftsystemet og det elektroniske fejlmeldingssystem.

På tekniksiden er stødløse sporisolationer den største post med en investering på 15 mio. kr. (Sporisolationer er betegnelsen for de sporstykker, som deler sporet op i blokafsnit). Moderne sporisolationer er elektroniske og derfor stødløse. Især sporisolationerne på S-banen forbedres. En række relæhytter skal have nye klimaanlæg, så varmemproblemer undgås.

Strækingsradioerne i 74 af DSBs strækingslokomotiver forbedres. DSBs fjernstyringscentraler får bedre overvågningsudstyr. På Glostrup station ændres togvejsforløbet, så det i forbindelse med uregelmæssigheder bliver mere enkelt at lade tog køre ad venstre spor. Fjernstyringscentralen på S-banen får fremover også mulighed at fjernstyre Allerød og Birkerød stationer. Den nye kombi- og stykgodsterminal i Taulov forsynes med et sideliggende vigespor, så færre tog til terminalen skal krydse hovedsporet.

Kørestrøm og sikkerhed

Kravene til sikkerheden, når DSB-medarbejdere efterser og reparerer kørestrøms-

ledninger, skærpes. Det sker efter en alvorlig ulykke i Høje Taastrup i september, hvor en 45-årig medarbejder kom i kontakt med en ledning med spænding og blev alvorligt forbrændt, men overlevede. Efter ulykken er Arbejdstilsynet kommet med en række anvisninger, som DSB følger.

Alle ledninger m.v. mærkes med skilte, så medarbejderne helt præcis ved, hvor de skal arbejde, og risikoen for at tage fejl af strømførende og ikke-strømførende ledninger mindskes. Skilte m.v. vil være på plads senest den 1. november. Den kørestrømsledning, der arbejdes på, er naturligvis udkoblet, d.v.s. uden spænding. Nabosporet kobles ligeledes ud, så vidt det er muligt i forhold til trafikafviklingen. Når arbejdet inddebærer rullende vedligeholdelse, foregår det fra en platform med »høje sider«. Desuden præciseres holdlederens ansvar.

Sikringsanlæg

Nye tider er kommet til Viborg, specielt når det gælder sikringsanlæg. Det hidtidige elektromekaniske L.M. Ericsson-anlæg, type 1912, blev den 4. oktober afløst af et relæsikringsanlæg, DSB type 1954. Det er sket som et led i fornyelse af sikringsanlæg for et beløb af 15 mio. kr., som Infrastrukturregion Nordjylland er i gang med, jf. »jernbanen«, nr. 4/94, side 114. I nævnte plan mangler nu kun Lem station, hvor de gamle signaler med trådtræk er i funktion indtil foråret 1995.

Med det nye sikringsanlæg i Viborg bortfalder stationens to kommandoposter. Alle stationens signaler er erstattet af nye, og der er etableret PU- og U-signaler. Det nye anlæg er forberedt for fjernstyring, men under hvilken central, det skal ske fra, er endnu ikke afgjort.

Ændringen i Viborg betyder også, at antallet af spor er blevet mindre, hvorfor en del af stationsarealet, der derved er frigjort, sælges til Viborg kommune.

★

Antallet af signaler, der i »Sikkerhedsreglement af 1975« omtales som »ældre signalformer« (under afvikling) er pr. 4. oktober 1994: 4 *I-signaler* (armsignaler med gennemkørselsvinge) (Borris og Lem), 4 *F-signaler* (armsignaler) (Borris og Lem), 30 *TU-signaler* (daglyssignaler) (Gentofte (1), Hillerød (2), Horsens (7), Århus (8), Langå (3), Randers (7), Skørping (2), 2 *TU-signaler* (daglyssignaler m/bogstavviser) (Hillerød) - samt 4 *Rangérsignaler* (signal nr. 27 /daglyssignaler) (København Gb. (1), Horsens (4)).

★

Det trafikstyringsmæssige ansvar for strækningen Nyborg (ekskl.) - Odense (ekskl.) overføres den 24. oktober fra FC Odense til RFC Roskilde i forbindelse med, at det gamle fjernstyringsudstyr på Marslev station denne dato udskiftedes med nyt beregnet til betjening fra den regionale fjernstyringscentral i Roskilde - med senere mulig-

hed for alternativ styring fra Driftscentralen (DC) i København. Den samme procedure er gennemført i Hjulby (15. august) og Ullerslev (12. september). En lokomotivfører får således - år før den faste forbindelse er åbnet - forbindelse med en trafikstyringskollega i Roskilde (eller København) fra en signaltelefon på Fyn.

I forbindelse med etableringen af dobbeltsporet i Sønderjylland foretages der forenkling af sikringsanlæggene på *Farris, Sommersted, Over Jerstal, Hovslund, Hjordkær, Bolderslev og Vejrbæk* stationer. I henhold til nye anlægsbestemmelser reduceres bl.a. antallet af PU-signaler.

På strækningerne Ringsted-Næstved-Vordingborg blev ATC (i prøvedrift) taget i brug i perioden 28. november-18. december.

Sidebaneprojektet

Hensigten med det såkaldte »sidebaneprojekt« var oprindeligt at forbedre driftsøkonomien, tilvejebringe en mere attraktiv køreplan og forbedre sikkerheden.

Nogle af de foranstaltninger, der skulle til at forbedre driftsøkonomien, er gennemført, men den foranstaltning, der skulle muliggøre en attraktiv køreplan og dermed større indtjening, nemlig forøgelse af hastigheden fra 75 km/h til 100 km/h, er kun gennemført på strækningen Ribe-Tønder og kun i begrænset omfang.

En forbedring af sikkerheden, primært på strækningen Århus-Hornslet (-Grenaa) og Odense-Svendborg, har stået på programmet i adskillige år, bl.a. ved tilvejebringelse af rimeligt billige strækningssikringsanlæg (med U-signaler og en form for linieblok).

Indførelsen af konceptet »radiodirigeret trafikafvikling« skete i sin tid på Århus-Hornslet strækningen på baggrund af erfaringer fra de privatbaner, der har anvendt konceptet. Disse har forladt det igen til fordel for mere sikre måder at afvikle trafikken på, og i forbindelse med DSBs sikkerhedskampagne i 1993 blev det da også besluttet, at DSB skal afskaffe denne form for trafikafvikling.

Der vil derfor nu blive forsøgt skaffet midler til, at etablering af U-signaler og signalblok på Århus-Grenaa banen straks kan fortsættes og færdiggøres, ligesom Odense-Svendborg skal færdiggøres i 1995 - og kontrakt om tilsvarende foranstaltninger (U-signaler og signalblok) kan indgås i 1995 for midler fra den såkaldte »disponible sikkerhedsramme« til gavn for de øvrige sidebaner.

Overkørsler sikres

DSB har i år ekstra mange penge til at forbedre sikkerheden på de steder, hvor jernbane og vej krydser hinanden, jf. »jernbanen«, nr. 2/94 - side 52. I finansloven er der afsat en ekstraordinær pulje på 27,6 mio. kr. til forbedring af sikkerheden i overkørsler på DSB og privatbanernes strækninger.

DSB har fået 14 mio. kr. til rådighed. Halvdelen af beløbet bruges til at etablere

halvbomme i 12 overkørsler - to på Sjælland, to på Fyn og resten i Jylland. DSB går frem efter en prioriteret liste og bruger generelt pengene på overkørsler, hvor der kører mange tog og er stor vejtrafik. Arbejdet foregår i samarbejde med lokale kommuner, politimestre og med Vejdirektoratet.

Resten af DSBs pulje - ca. 7 mio. kr. - bruges til bedre lamper på eksisterende bomme og i vejlanterner (blinklys ved overkørsler) over hele landet. Ca. 275 overkørsler er blevet forsynet med bedre lys. De nye lamper lyser bedre og kraftigere end de gamle.

Hvert år sker der alvorlige ulykker i overkørsler. I de seneste tre år er der sket 16-19 ulykker pr. år, hvor i alt 14 personer er blevet dræbt. Langt de fleste af ulykkerne sker, fordi bilister overser blinklys og/eller bomme og derfor rammer toget. Der sker flest ulykker i overkørsler, som kun er sikret med blinklys/klokker eller slet ikke er sikret.

DSB forsøger sideløbende at nedlægge overkørsler eller erstatte dem med bro/tunnel, så bane og vej ikke længere krydser hinanden i niveau. Arbejdet med at nedlægge de syv store overkørsler mellem Nyborg og Middelfart er netop slut (nr. 138 Gelsted - den 20. september). Derudover regner DSB med i år at nedlægge ca. 30 overkørsler. De fleste - 25 - er overkørsler, hvor jernbane krydser en privatvej, som hverken har bomme eller blinklys.

De ovenfor nævnte tolv DSB-overkørsler, der sikres med halvbomme i 1994 er (med overkørselsnummer i parentes):

1. Overkørslen (101) Ølsemaglevej mellem Li. Skensved og Ølby (Køge-Roskilde),
2. Overkørslen (109) Skelbyvej ved Fiskebæk (Nykøbing Falster-Gedser),
3. Overkørslen (19) Lindevej, nord for Højby station ved Odense (Odense-Svendborg),
4. Overkørslen (24) Lundeskovgyden, syd for Højby station ved Odense (Odense-Svendborg),
5. Overkørslen (11) Kirkegade ved Sejstrup station ved Bramming (Bramming-Tønder),
6. Overkørslen (241) Ånumvej i Borris ved Skjern (Skjern-Herning),
7. Overkørslen (297) Hvingelvej mellem Hee og Tim ved Ringkøbing (Ringkøbing-Struer),
8. Overkørslen (322) Kytterupvej mellem Ulfborg og Vemb (ringkøbing-Holstebro),
9. Overkørslen (114 a) Mellemvej, syd for Hurup (Struer-Thisted),
10. Overkørslen (234) Gl. Sjørringvej, Sjørring ved Thisted (Struer-Thisted),
11. Overkørslen Pindstrupvej mellem Ryomgård og Mørke (Århus-Grenaa),

Nr. 12 er endnu ikke helt afgjort, men det bliver formentlig en i Jylland.

DSB regner i øvrigt med at sikre seks overkørsler med halvbomme i 1995. Den ene er afgjort. Det er overkørslen (312) Madumflodvej ved Ulfborg (Ringkøbing-Struer).

er). De fem øvrige bliver formentlig også i Jylland.

Blandt de nævnte 30 overkørsler, der skal nedlægges, er bl.a. de fem mellem Vojens og Tinglev, der forsvinder i forbindelse med dobbeltsporarbejdet. Nr. 155 mellem Hovslund og Rødekro blev nedlagt den 17. oktober, og nr. 170 mellem Rødekro og Hjordkær nedlagdes den 21. oktober.

Sporombygning på Sydbanen

DSB gennemfører fra den 26. september til den 16. december en stor sporombygning mellem Vordingborg og Nykøbing Falster. Al togtrafik indstilles hvert døgn mellem kl. ca. 22.40 og 04.30, ligesom Storstrømsbroen om natten er spærret for biltrafik.

En række tog i de tidlige morgen- og senne aftentimer mellem Vordingborg og Nykøbing F/Rødby erstattes af busser, der kører via Farøbroerne. Også DanLink-trafikken indstilles i nattetimerne. Nattogene mellem København og Berlin slås sammen med andre tog. Trafikalt set er sporombygningen således DSBs mest omfattende i mange år.

Jernbanestrækningen mellem Vordingborg og Nykøbing Falster er 32 km. lang og enkeltsporet. Skinnerne er fra 1965 og skiftes ud som et led i DSBs almindelige vedligeholdelse. Samtidig udskiftes svellerne. Skærverne, der er med til at stabilisere sporet, renses. Sporombygningen koster 40 mio. kr. og udføres af ca. 130 medarbejdere.

Den vanskeligste del af arbejdet er strækningen på Storstrømsbroen, hvor der ikke er plads til DSBs sædvanlige sporombygningsmateriel. Udskiftningen foregår ved hjælp af en kran. På den øvrige del af strækningen foregår arbejdet med DSBs ombygningskolonne, som fjerner de gamle skinner og sveller og lægger/fastspænder nye. Forinden renses skærverne.

Banegravsbyggerne

Det første spadestik til byggeriet af tunnelen under Sydhavnsgraven, der er en del af den nye Øresundsbanen, blev taget i marts 1994, se også »jernbanen«, nr. 3/94 - side 80/81. Siab AB og NPL-BYG A/S er under navnet »Banegravsbyggerne« totalentreprenører med ansvar for detailprojekteringen. 105 danske og 15 svenske medarbejdere er beskæftiget i projektet, der desuden involverer ca. 50 danske underleverandører, som udfører arbejde for 10 pct. af entreprisesummen.

Byggeriet af den 1,6 km lange tunnel for den dobbeltsporede strækning er opdelt i 14 byggetaper af forskellig længde. Den længste er 200 meter lang, den korteste er syv meter. Etagerne anlægges ikke løbende fra nr. 1 til nr. 14, men derimod i en nøje planlagt rækkefølge, der tager hensyn til behovet for flytning af elkabler, kloakledninger af telefonkabler samt til omlægning af trafikken.

På den vedstående kan ses, hvilke ar-

bejder, der er udført (bl.a. nedrivningen af et hjørne af den karakteristiske »Ford-bygning«), hhv. skal udføres i resten af 1994.

★

I perioden fredag den 11. november kl. 20 til mandag den 14. november kl. 04.00 blev spor 1 (det indadgående S-togsspor) på Bavnehøj station flyttet til ny tracé (mod vest) af hensyn til kommende anlæg af spor for Øresundsbanen. I anlægsperioden var S-togstrafikken på Køgebugtbanen afløst mellem København H. og Sydhavn (erstattet af busser) hhv. indskrænket til én forbindelse pr. hver 20. minut, suppleret med buskørsel mellem København H og Sydhavn/Sjælør.

Af hensyn til de omfattende anlægsarbejder på København Gb. i forbindelse med indførelsen af Øresundsbanen på København H. aflystes den elektriske drift på strækningen København Gb.-Vigerslev fr. o.m. den 31. oktober. Det er nødvendigt at fjerne master og køreledningsophæng på banegården, der er i vejen for anlægsarbejderne. Aflysningen af eldriften vil vare frem til omkring den 1. maj 1995.

Tidsplan DSB & Storebælt

A/S Storebæltsforbindelsen inviterede i slutningen af oktober DSB til en nærmere drøftelse af forløbet frem til jernbanetunnelens åbning, herunder spørgsmålet om tilrettelæggelse og tidsplan for DSBs entreprenørarbejder i tunnelen.

Drøftelsen skal afklare, hvad der skal til for at nå A/S Storebæltsforbindelsens mål om, at jernbaneforbindelsen kan tages i brug i november 1996. Først når drøftelserne er afsluttet, vil DSB kunne udtale sig mere præcist om åbningstidspunktet.

En milepæl i arbejdet med den faste jernbaneforbindelse blev som bekendt passeret lørdag den 15. oktober, da prins Joachim som den første fulgt af trafikminister Jan Trøjborg m.fl. - gik fra den vestlige del af tunnelen til den østlige og fortsatte videre til Sjælland.

Medarbejderne på de to boremaskiner »Jutlandia« og »Selandia«, som har boret den sydligste af de to jernbanetunneler, har ramt plet. Da boremaskinerne mødtes, var forskellen på de to tunneldele kun ca. 35

mm. i højden og 27 mm. i bredden. Genembruddet i den nordlige tunnel ventes i marts 1995. Se i øvrigt artiklen andetsteds i tidsskriftet.

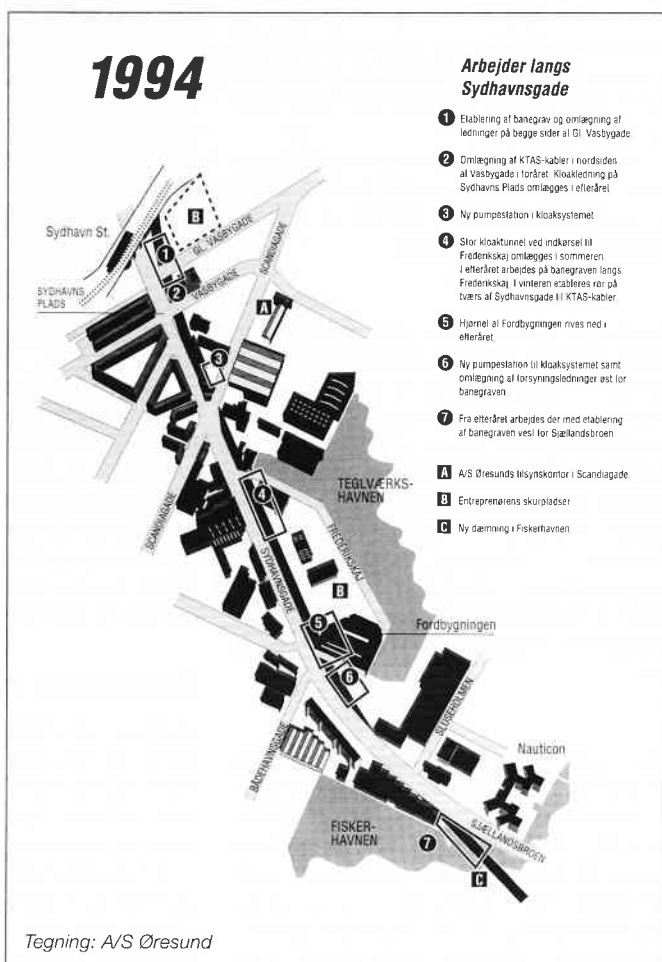
Hovedbanegården facadevaskes

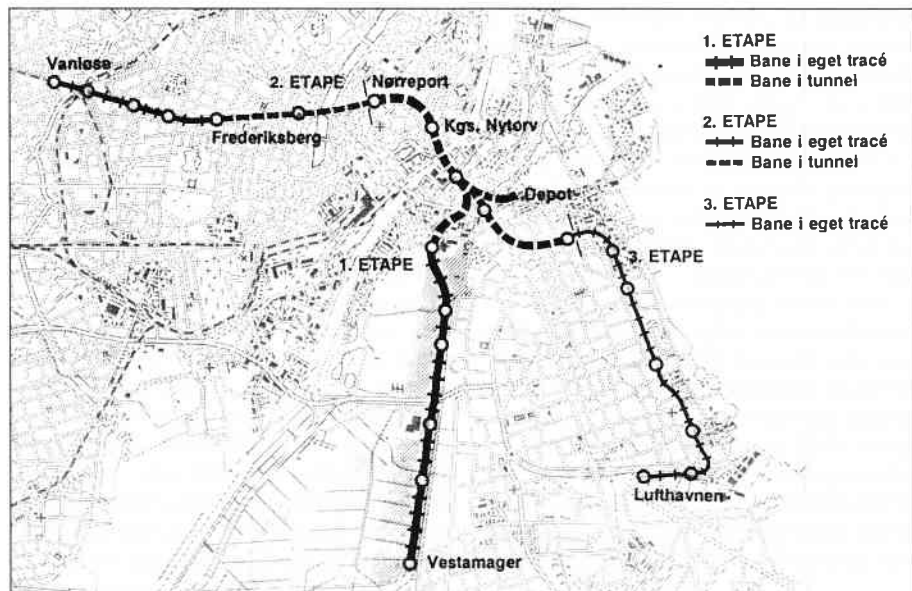
Årtiers røg og snavs er ved at blive vasket af facaderne på Københavns Hovedbanegård. Bevillingen på godt 8 mio. kr. rækker til at rense og renovere facaderne ud mod Vesterbrogade og Bernstorffsgade.

Afrensningen sker med en særlig teknik, den såkaldte vandsivningsteknik. Den indebærer, at muren sættes i blød gennem overrisling med helt almindeligt vand. Et system af rør fører vandet frem til afgrænsede partier af muren, som overrisles i op til otte timer. Vandet opløser gipsoverfladen, og muren kan derefter rengøres med børste og knofedt. Det brugte vand samles op og sendes i rensat form tilbage i systemet.

Det er første gang, arkitekt H. Wencks Hovedbanegård fra 1911 får en udvendig hovedrengøring. Hovedbanegården er fredet, så Fredningsstyrelsen har godkendt metode og niveauet for afrensningen.

Når murene er rensat, udskiftes ødelagte sand- og mursten. Vinduer og døre males. Restaureringen af de ti sandstensfigurer ud mod Banegårdspladsen er overladt til Nationalmuseet. Til slut imprægneres hele facaden med kalkvand, så den er lettere at vedligeholde fremover. Hele arbejdet ventes færdigt ved årsskiftet 1995/96.





Drift og administration

Ny rammeaftale

Trafikministeren har præsenteret de politiske partier for et udspil til ny politisk rammeaftale for DSB.

Trafikministeren foreslår, at DSB rederi og DSB busser udskilles og omdannes til aktieselskaber. Han foreslår også, at DSB får en professionel bestyrelse, der skal styre DSB og dermed overflødig gøre politikerens indblanding i den daglige drift. Målet er at få forhandlet et grundlag på plads i år. På længere sigt skal det vurderes, om DSB gods kan omdannes til aktieselskab.

Trafikministerens udspil indeholder forslag til DSBs tilskud i de kommende år. På anlægssiden afsættes penge (14 mia. kr.) til bl.a. køb af flere nye S-tog og til at udbygge den enkeltsporede S-bane til Frederikssund. Elektrificeringen fortsætter som planlagt gennem Sønderjylland til Padborg, men der er ikke afsat penge til en fortsat elektrificering efter 1996. DSB modtager endvidere 10,9 mia. kr. i tilskud, hvoraf de 6,4 mia. kr. er driftstilskud, og de 4,5 mia. kr. er kompensation for, at DSB busser og DSB rederi omdannes til aktieselskaber.

Udkastet til ny rammeaftale omfatter perioden 1995-2000. Midt i perioden tages Storebæltsforbindelsen i brug, og det foreslås, at DSBs betaling til jernbaneforbindelsen svarer til DSBs nettofordele ved forbindelsen.

Ministerens udspil danner grundlag for de politiske forhandlinger i den kommende tid. Den første politiske rammeaftale for DSB dækkede perioden 1990-1993. En politisk rammeaftale fastlægger DSBs mål og midler over en flerårig periode.

Som forventet rejste ministerens udspil en storm af protester fra jyske folketings- og kommunalpolitikere, uanset partifarve. Der er bl.a. ingen forståelse for, at elektrificeringen - i første omgang mellem Fredericia og Århus - udskydes til fordel for løsningen af nærtrafikproblemerne i Hovedstadsområdet.

Køreplansjusteringer

Efter køreplansskiftet (25. sept.) er der foretaget visse mindre justeringer - sådan som det også har været nødvendigt tidligere.

På Kystbanen er fem morgenmyldretidstog til København blevet opformet med en ekstra vogn, så trængslen bliver mindre. Det samme er tilfældet for et morgentog fra Korsør mod København. Et morgentog (RØ 2229) fra København mod Roskilde vil fremover også standse i Trekroner, DSB regionaltog følger løbende de daglige passagertal i en række regionaltog fra Roskilde, som er særligt flittigt benyttet. Der er ekstra fokus på disse tog, fordi pendlere fra strækningen Næstved-Køge-Roskilde nu skifter til disse tog i Roskilde. Tidligere havde denne gruppe passagerer to direkte morgentog til København.

Regularitetstillene var (ved redaktions- slut 1. november) ikke munter læsning. Mindstekravene til »tog til tiden« opfyldtes ikke af nogen togkategori. Specielt forholdene på Kystbanen, hvor DSB antagelig har lanceret en for ambitiøs køreplan, gav anledning til voldsomme publikumsreaktioner og pressehetz.

Forbedringer Jylland-Hamburg

DSB og Deutsche Bahn har aftalt, at der fra sommerkøreplan 1995, bliver to tog dagligt mellem Jylland og Hamburg oprangeret af tysk InterRegio-materiel. For kunderne betyder det en bedre komfort. Hidtil har man i de gennemgående tog benyttet danske 24,5 m vogne (rødt materiel). Til forbedringerne hører også, at der i det tyske materiel indgår en bistrovogn, der også på dansk strækning vil blive betjent af personale fra DSG.

Det ene af de nye togpar kører mellem Hannover og Frederikshavn som »Nordpi-len« (IP 2184 Frederikshavn ank. 20.15/ IP 2185 Frederikshavn afg. 07.16), det andet togpar med InterRegio-materiel kører mellem Hannover og Århus (IP 2186 Århus H. ank. 13.28 / IP 2187 Århus afg. 16.16). I

modsatning til hidtidig praksis kører de »jyske« internationale tog fremtidig udenfor de faste minuttal mellem Aalborg og Fredericia. Men ved rejsen til og fra Hamburg bliver der i første omgang kun en mindre tidsgevinst. Det skyldes anlægsarbejderne både i Sønderjylland og på tysk strækning. Indtil videre foregår turen via Hamburg-Altona, men når elektrificeringen er afsluttet, køres der direkte til Hamburg Hauptbahnhof.

Nyt om billet salg

InterCity har planer om at sælge billetter via telefonen. Tanken er, at kunden bestiller billet og pladsbillet pr. telefon f.eks. hjemmefra. Kunden får billetten med posten og betaler i toget.

Der er tale om en idé, som først kan/skal realiseres i 1995. Telefonsalg skal være med til at gøre det lettere at tage toget. I starten vil det være en smule mere besværligt for DSB, fordi der bliver tale om to ekspeditioner: Bestilling over telefon og betaling i toget. Senere vil pengeoverførsel kunne ske elektronisk fra kundens bank-/girokonto.

Telefonsalg vil give togpersonalet flere afregninger i toget og flere penge at holde styr på. Prisen vil være trykt på billetten, så personalet skal blot kvittere ved hjælp af det nuværende togbillethæfte. I øvrigt vil der også blive et mindre gebyr på billetter, der betales i toget.

★

Salget af internationale togbilletter vil fra den 1. januar 1995 blive samlet på 64 DSB rejsecentre og stationer. Kunder, der henvender sig på øvrige stationer, får telefonisk kontakt med den nærmeste større station. Billetten vil så blive sendt til kunden. Han/hun kan også vælge at afhente den.

De 64 stationer på S-banen og på fjernbanen er valgt ud fra tre kriterier. Der skal i hele åbningstiden være mindst én medarbejder, som er uddannet i og har erfaring i at sælge togbilletter til udlandet. Stationerne er fordelt over hele landet. Sidst men ikke mindst skal hver af de 64 rejsecentre og stationer som minimum sælge 500 internationale enkeltrejser pr. år. Det svarer til godt og vel én international ekspedition pr. dag. Enkelte regionalstationer kan ikke helt leve op til denne regel.

De 64 stationer skal sælge togbilletter mellem Danmark og de udenlandske byer, der findes i ROSA. Et nyoprettet »Servicecenter Udland« i Høje Taastrup skal primært stå for prisberegning og salg af gruppebilletter samt salg af lokalbilletter til udlandet.

Takster DSB/HT

Det vil koste det samme at rejse med tog i 1995 som i år. DSB har besluttet generelt at fastholde sine takster på det nuværende niveau til og med 1996. Beslutningen gælder naturligvis alene de områder, hvor DSB selv fastsætter taksterne.

I HT-området er det Hovedstadsområdets Trafikskelskab, som i oktober har besluttet at hæve taksterne fra den 1. januar 1995 med i gennemsnit to procent. Takststigningen kommer selvfølgelig også DSB til gode.

Farligt gods over Storebælt

Der er focus på sikkerheden i forbindelse med transport af farligt gods gennem Storebæltstunnelen - og på DSBs holdning.

Debatten har efterladt det misvisende indtryk, at DSB insisterer på at køre godset gennem tunnelen uden hensyn til de råd og advarsler, der kommer fra forskellig side. DSB er af den opfattelse, at den mest sikre måde at transportere farligt gods over Storebælt er via den faste jernbaneforbindelse. Risikoen for og konsekvenserne af et uheld er større, hvis det farlige gods transporteres over Storebælt med færger eller køres over på lastbil.

»For DSB er transport af farligt gods ikke et ønske. Vi ser det som en opgave. Vort tilbud til samfundet er transport gennem tunnelen. Hvis samfundet og politikerne ønsker, at farligt gods skal transporteres over Storebælt på anden måde - så vil DSB naturligvis også kunne give et bud på denne løsning« har administrerende direktør Henrik Hassenkam udtalt.

DSB vil i løbet af et par måneder forsøge at fremlægge materiale i form af en risikoa-nalyse i en forståelig og overskuelig form.

Taulov-terminalen

Startproblemer på den nye stykgodsterminal i Taulov har i første halvdel af oktober ført til, at DSB ikke kunne leve op til kravene om dag-til-dag transport af stykgods. Blandt årsagerne har været, at det avancerede edb-styrede transportanlæg i Taulov ikke fungerede, som det skulle den første uges tid efter igangsætningen 1. oktober. Stykgodset måtte derfor behandles manuelt. For at løse problemerne med ophobning af gods blev der iværksat en nødplan, bl.a. med leje af lastbiler til ekstra kørsel. Samtidig blev der indkaldt ekstra personale, og overarbejde har været nødvendigt. I et vist omfang er de hidtidige terminaler i Esbjerg og Kolding desuden blevet anvendt til afsendelse af gods.

I de tilfælde, hvor godset ikke nåede ordinære stykgodstog, har DSB som erstatning indsat lastbiler, ikke mindst mellem Taulov og Sjælland.

Arbejdsskader

Antallet af arbejdsskader i DSB steg med 12 pct. i 1993 i forhold til 1992, og der er ikke noget, der tyder på, at udviklingen nu går den modsatte vej. Ifølge DSBs personaleinformation fra august 1994 stiger fraværet som følge af arbejdsulykker fortsat.

De mange arbejdsskader har fået Arbejdsmiljørådet i DSB til at bede de seks DSB virksomheder om at sætte fokus på årsagerne til arbejdsulykkerne. Målet er at

forebygge og dermed reducere antallet af ulykker. Hver virksomhed skal desuden udarbejde en handlingsplan. Sideløbende er DSB stab i gang med at udforme en koncernpolitik for arbejdsmiljøet i hele DSB.

Det var navnlig inden for fremføring og rangering, antallet af arbejdsulykker steg i 1993. For lokomotivførerne skyldes stigningen fortrinsvis fravær efter personpåkørsler eller tæt-på-situationer.

Hver fjerde arbejdsulykke i DSB sker i forbindelse med rangering. Forebyggelsen sker dels gennem beklædning (orange-farvet tøj) og sikkerhedsfodtøj til medarbejderne dels gennem bedre forhold på arbejdsstedet. DSB er ved at forbedre terræn- og belysningsforholdene over hele landet. Der er fremsat ønsker for over 400 mio. kr. Derfor har DSB bedt Arbejdstilsynet medvirke til en prioritering af de mange ønsker.

Hærværk

I forhold til sidste år er der sket en stigning i hærværk på S-togene.

Den kedelige udvikling ses blandt andet ved, at Vedligeholdelsessektoren på grund af hærværk i år forventer at fremstille ca. 2.330 nye sæder og rygge til S-togene. Antallet i 1993 var 2.096. Regnes graffiti og naturlig slitage med, forventer sektoren at udskifte ca. 9.000 sæder og rygge i år.

Stigningen i hærværk kan også ses på det øgede forbrug af ruder til S-togene. I 1993 var der 2.030 ødelagte ruder. Tallet for 1994 bliver omkring 2.700. Der har især været en stigning i hærværket på frontruderne i førerrummet. Her er der næsten tale om en fordobling i antallet. Sidste år blev der ødelagt 57 frontruder, medens tallet i år forventes at blive ca. 100.

Økonomidirektør

DSBs koncernledelse skal styrkes på det økonomiske område, og der er derfor ansat en økonomidirektør: Carsten Krogsgaard Thomsen, 37 år, som kommer fra et job som økonomichef på Rigshospitalet. Passagerdirektør Hans Winther er samtidig flyttet til en ny post som forretningsdirektør (med ansvar for DSB busser og DSB rejsebureau). Indtil en ny passagerdirektør er fundet, fungerer banedirektør Erik Elsborg.

DSB busser

DSB busser har igen vundet ekstra buskørsel. Denne gang er det i Vestsjællands amt. I alt vandt DSB kørsel med 20 busser - mod hidtil 14 busser.

Vestsjællands amt havde sendt kørsel med i alt 61 busser i udbud. De nye kontrakter er samlet syv mio. kr. billigere end de hidtidige, og det svarer til en besparelse på 14 procent. Skiftet sker 1. januar 1995.

Næppe var resultatet af bus-licitationen i det ene amt opgjort, før det næste amt meldte sig med udbud. Denne gang gjaldt det kørsel med 22 busser i Viborg amt. De private busvognsmænd har fået forlænget

deres kontrakter med otte år, men på ændrede vilkår. DSB fik samme tilbud, men afslog. Derfor sender trafikskelskabet DSBs hidtidige kørsel i udbud. Fristen for at give tilbud er 9. januar, og skiftet sker 28. maj.

Der bliver i det hele taget brugt megen tid på kalkulationer hos DSB busser i disse måneder. Fire amter sender buskørsel i udbud. Ud over som nævnt Viborg amt drejer det sig om Fyns, Storstrøms og Nordjyllands amter. Alle fire amter træffer afgørelse først i det nye år. Vinderne fortsætter overtager kørslen til køreplansskiftet i maj 1995.

DSB busser har meget at miste og næsten intet at vinde på Fyn. Amtet har sendt kørsel med 108 busser i udbud. DSB har hidtil kørt næsten det hele - de 99 busser. I Nordjylland er det lige modsat. Kørsel med 140 busser nord for Limfjorden skal i udbud. DSB har kun kørt med tre busser. Storstrøms Trafikskelskab sender kørsel med 95 busser på Lolland og Falster i udbud, og her kører DSB slet ikke i øjeblikket.

Københavns ny bybane

Ørestadsselskabets bestyrelse besluttede den 27. oktober at satse på den mest avancerede løsning på en ny bybane i København, nemlig en minimetro i tunnel (for den centrale strækning vedkommende).

En minimetro er en fuldautomatisk bane, der ligesom S-tog kører helt i eget spor, i tætte bydele i tunnel og udenfor i reserveret sporareal. Minimetrotog er som oftest små to-vognstog, som kører med små intervaller, i myldretiden ned til hvert 1½ minut. De har høj hastighed, f.eks. vil turen fra Nørreport til universitetet på Amager kunne gøres på fem minutter - og turen fra Vanløse station til lufthavnen i Kastrup på 20 minutter. Minimetrotog kører med stor præcision. Internationale erfaringer viser, at driften kan opvise en rettidighed på 99%. Minimetrorer er etableret i en række byer verden over, f.eks. Lille (der helt sikkert har været inspirationen for Ørestadsselskabet), Lyon, Toulouse, London (Docklands) og Vancouver.

Første etape af Københavns minimetro vil komme til at køre i tunnel under de centrale bydele fra Nørreport til Amagercentret/universitetet på Amager og gennem Ørestaden med forventet åbning i 1999. Anden etape er tunnel mellem Nørreport og Frederiksberg station og herfra videre ad de eksisterende S-togspor til Vanløse (2001). Tredie og sidste etape er strækningen fra Amagercentret til Københavns Lufthavn i Kastrup, hvor størstedelen af traceen er identisk med Amagerbanens (2003).

Bybanen skal nu i licitation efter de gældende EU-regler, og der regnes med anlægsstart i 1996. Strækningsslængden af den fuldautomatiske (førerløse) minimetro bliver ca. 22 km. (dobbeltspor), hvoraf de ca. 8 km. forløber i tunnel. Fuldt udbygget betjenes banen af 22 stationer, hvoraf de fem er beliggende på tunnelstrækningen. Der forventes et årligt passagerantal på 70-90 millioner.



DSØs seneste anskaffelse, M/S »Kraka Viking« til brug på SAS-ruten. Foto: Kværner Fjellstrand a.s. via DSØ.

Færgenyt



Sikkerhed på færger

Søfartstyrelsen og de danske søfartsorganisationer og rederier, herunder DSB, sætter nu fokus på specielt to forhold: færgernes overlevelsessevne - stabilitet - og på redningsudstyret. Der skal forskes i begge områder. Baggrunden er naturligvis færgen »Estonia's« forlis i september, der kostede over 900 mennesker livet.

Det redningsudstyr, DSB færges har i dag, er tilpasset evakuering af passagerer og besætningsmedlemmer under organiserede forhold. Der skal nu forskes i nyt redningsudstyr, som kan klare en kaotisk situation, hvor der kun er kort tid - 12-20 minutter - til at få veste på og komme i både-ene.

På den tekniske side er det besluttet, at bovportes lukke- og låsesystemer skal forsynes med akustiske alarmer. Det har stort set alle DSBs færges allerede. Lukke- og låsemekanismer skal kontrolleres oftere.

Ny konkurrent Århus-Kalundborg

Den nye privat-ejede katamaranrute CatLink mellem Kalundborg og Århus skaber ikke umiddelbart beskæftigelse til DSB-medarbejdere. Rederiet har de seneste måneder forhandlet med CatLink for at få en samlet managementaftale om skibets drift og bemanning, men det har ikke været muligt at få en sådan aftale. DSB og CatLink forhandler nu andre former for samarbejde. En managementaftale om drift og besætning ville betyde, at katamaranen skulle bemannes med DSB personale på DSBs løn- og ansættelsesvilkår. CatLink ønskede imidlertid selv at ansætte skibets chefer og har samtidig forhandlet en selvstændig overenskomst. Derfor kunne DSB rederi ikke påtage sig ansvaret for driften og ønsker ikke at medvirke.

Den kommende rute bliver den første i dansk indenrigsfart med en katamaran beregnet til overførsel af personbiler. Et tilsvarende fartøj har sejlet mellem Frederikshavn og Göteborg, men på Århus-Kalundborg

bliver det en endnu større type med plads til 150 personbiler og 600 passagerer.

CatLink havde planlagt at indlede sejladsen i november, men et alvorligt haveri under katamaranens prøvesejlads i Australien satte en stopper herfor. Nu må premieren udskydes til april/maj 1995, når et nyt fartøj (det oprindeligt bestilte) er klar. Der vil blive udført op til fem dobbeltture dagligt med en overfartstid på 80 minutter. Med en belægningsprocent på blot 36-37 venter selskabet, at ruten kan løbe rundt. Der regnes i prognoserne kun med et mindre antal passagerer uden bil. Hovedaktionær i CatLink er et australsk shippingfirma, Holyman.

Grenaa-Hundested overfarten indstillet

Driftsselskabet Grenaa-Hundested A/S har indstillet sejladsen frem til maj 1995, hvor den første af to norskbyggede hurtig-færges indsættes. DSB-færgen »Prinsesse Anne-Marie« har to gange inden for de seneste måneder haft tekniske problemer, der har gjort det nødvendigt at tage færgen ud af drift (senest haveri på agterpropellen, lørdag den 22. oktober). Driftsselskabet har på den baggrund og med udsigten til vintertvejr og faldende trafik ønsket at blive frigjort fra charteraftalen. Dette ønske har DSB imødekommet *mod en økonomisk kompensation*.

Medens »Prinsesse Anne-Marie« har sejlet på Grenaa-Hundested, har driftsbesætningen været på 67. De 31 medarbejdere, som kom fra andre DSB-overfarter, er blevet genplaceret. De øvrige 36, som blev ansat i foråret, er afskediget. Skibet vil indtil videre fungere som reservefærge på Helsingør-Helsingborg overfarten og på andre DSB-overfarter.

Sagen om »Ask« og »Urd«

Trafikministeren har bedt en advokat om at foretage en ny undersøgelse i sagen om færgerne »Ask« og »Urd«. Det sker efter, at statsrevisorerne har bedt trafikministeren overveje sagen påny.

Kammeradvokaten har tidligere undersøgt sagen og anbefalet, at der ikke iværksættes undersøgelser mod bestemte an-

satte i DSB. Kammeradvokaten finder ganske vist, at DSBs redegørelser om sagen på flere punkter har været misvisende, men han vurderer, at en tjenestemandssag ikke vil føre til afskedigelse eller degradering.

På baggrund af bl.a. kammeradvokatens indstilling sagde Trafikministeren, at han ikke agtede at foretage sig yderligere i sagen. Det svar var statsrevisorerne ikke tilfredse med. De mente, at kammeradvokatens undersøgelse baserede sig på »et ufuldstændigt grundlag«.

Derfor har Trafikministeren bedt en advokat om at foretage en supplerende undersøgelse. Opgaven bliver på baggrund af sagens skriftlige materiale at vurdere, om der er grundlag for at indlede disciplinærsag mod bestemte personer i DSB. Advokaten får tillige til opgave at vurdere spørgsmålet om et eventuelt erstatningsansvar for enkeltpersoner. Trafikministeren har sagt, at der ikke bliver sat en tidsfrist for den nye undersøgelse. Samtidig har statsrevisorerne bedt finansministeren om at uddybe den rolle, som Finansministeriet og den daværende finansminister har spillet i perioden op til færgesalgslovens vedtagelse, under forhandlingerne samt ved indgåelsen af leasingaftalerne.

Øresundstrafikken

I perioden januar-september 1994 udviser overfartsstatistikkerne for hurtigbådsmarkedet på Øresund en stigning på 5,2% svarende på i alt 106.000.

DSØ (Dampskibsselskabet Øresund A/S), der besejler ruterne København-Malmö med Flyvebådene og Shopping Linjen, Malmö-Kastrup for SAS, Landskrona-København for Hventrafikken, Århus-Kalundborg for IC-divisionen i DSB samt er 50% ejer af Limhamn-Drøgeby ruten med konventionelle bil- og passagerfærges, melder om fremgang på alle sine aktiviteter.

Rederiet, der er Europas største hurtigbådsrederi og blandt de fem mest indtjennende af sin art i verden, har indenfor det sidste års tid investeret i fire nye katamaraner, 40 m flying cats samt åbnet tre nye ruter. En satsning, der ser ud til at lønne sig, i det man nu efter en vel overstået højsæson kan fremvise et koncerndriftresultat for perioden januar-september på 23 mio. kr.

Rederiets hovedrute - Flyvebådene udviser også en særdeles positiv udvikling.

Belægningsen på skibene er i årets første ni mdr. steget med 21%. Pendlertrafikken er nærmest eksploderet med en stigning på 50%, samtidig er Flyvebådenes nye businesskoncept blevet særdeles positivt modtaget af de forretningsrejsende, stigningen er her 62%.

Hvad fremtiden med en bro angår er det DSØs vurdering, at Flyvebådsruten samt ruten Landskrona-København vil bestå, hvorimod SAS-ruten Malmö-Kastrup samt færgefarten Drøgeby-Limhamn vil blive overflødiggjort af broen.

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



HFHJ ved Bjørnehoved 6. marts 1994, Ym 12. Denne overkørsel skal nedlægges. Foto: Thomas Nørgaard Olesen.

Privatbanerne



Hornbækbanen

Fredag den 7. oktober indtraf en alvorlig ulykke umiddelbart øst for Ålsgårde station - omkring 40 mennesker blev bragt til hospitalet med lettere kvæstelser. Det er første alvorlige ulykke på landets privatbaner i mange år.

De to togstammer Ym 53-Ys 93 og Ym 55-Ys 94 stødte frontalt sammen med lav hastighed. Alligevel var de materielle ødelæggelser store. Værst skadet er Ys 93, der fik bukket gundrammen, og dermed også gulvet, men også de to motorvogne led betydelig overlast. På værkstedet i Hundested blev vognene Ys 94 og Ym 53 hurtigt overført, og i hvert fald styrevognen ventes driftklar indenfor en måned.

Uheldet skete midt i »bytningen« af levetidsforlængelsen af to lynettesæt, og de renoverede Ym 52 og Ys 92 blev i al hast færdigmonteret, medens Ym 54, der stod foran fornygelseseskuren, med den tilhørende

styrevogn Ys 94 antagelig må vente indtil materielsituationen er til det. Hornbækbanen råder nu over to flotte levetidsforlængede sæt, og de er et syn værd i deres nymalede og interiørmæssige meget smagsfulde design.

Ved sommerkøreplanen i 1995 vil Hornbækbanen indføre 20-40 minutters drift, så tilpasningen til Kystbanen bliver endnu bedre. Der overvejes derfor bygning af flere krydsningsstationer, således i Saunte. Som bekendt blev Hellebæk krydsningsstation færdig allerede omkring nytårsskiftet 93/94.

Nærumbanen

Ved en festlighed den 30. september markerede banen den endelige færdiggørelse af den totale spormodernisering af strækningssporet på godt syv kilometer. Ved lejligheden var der repræsentanter fra såvel Privatbanetilsynet som OHJ og ØSJS, der har hjulpet banen i de godt to ombygningsår. Nærumbanens direktør Lars Aa. Jensen luftede samtidig fremtidens visioner med banen, der går i retning af en eller anden

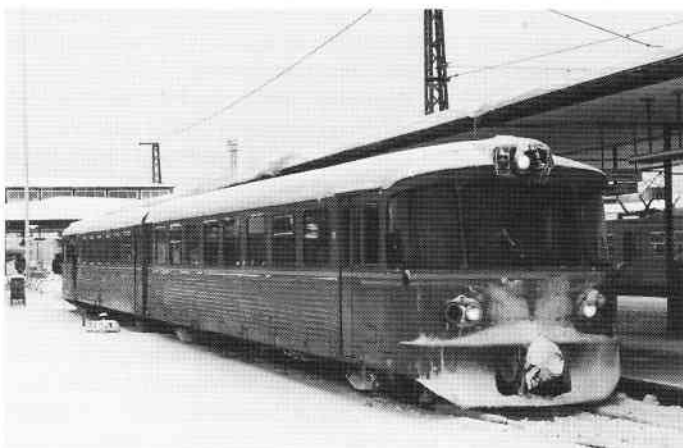
form for Light Rail. De to kommuner, Lyngby-Taarbæk og Søllerød har stillet sig velvilligt.

Efter at der er lavet omløb på Nærum station, vil der nu blive forsøgt veteran-dampdrift på Nærumbanen i december måned i samarbejde med Helsingør Jernbaneklub. Banen råder ikke over en omløbsmulighed på Jægersborg station, men når sporarealet ved remisen på Firskovvej skal renoveres vil der her blive lavet omløbsspor. Ørholm gamle station er sidst på efteråret »blevet forladt« til fordel for en nybygget perron 100 meter nordligere, således at stationen nu atter er en enhed.

Den socialdemokratiske del af Lyngby-Taarbæk kommunalbestyrelse har i opsigtvækkende udtalelser foreslået, at der nu endelig gøres noget ved »færdiggørelsen« af Lundtoftebanen, en bane der blev færdigprojekteret i årene 1953-1964, men som blot mangler spor. Ideen er kun at bygge en enkeltsporet letbane, der så til gengæld skal gå helt til Gl. Holte. Nærumsbane skal ifølge forslaget bevares, men som letbane - og udgå fra Lyngby station, som tidligere. Forslaget skal ses på baggrund af de stigende trafikale problemer på Helsingørsmotorvejen, kombineret med at der i efteråret på TV2 var et yderst sarkastisk indslag om den »pinagtige Lundtoftebanes skæbne«, mon det bliver til noget efter 30 års dvale?

Frederiksværkbanen

Den 5. september indviedes Frederiksværk station i en stærk moderniseret udgave. Gennem hele sommeren har publikum måtte vente på tog uden ventesal, og FC og billetsalg har haft til huse i et skurlignende arrangement på selve perronen. Men hvad gør det, når der er noget godt og flot at vente på. Indvendig er stationen blevet meget lys, venlig og rummelig, omend ventesalen er blevet noget mindre. Faciliteterne for per-



I anledning af den kommende vinter spørger Thomas Nørgaard Olesen: Hvad er »bedst« - at sidde i et uopvarmet MX-tog eller at stå op i et 2-vogns Y-tog...? »Løsningen« på HFHJs materielproblemer synes at være at skære ned på vognantallet i ny og næ. Ym 5-Ys 44 i Hillerød 28. februar 1994 som tog 20. Denne stamme kørte også tog 12, hvor folk står op med 3 vogne. Foto: Thomas Nørgaard Olesen. Til højre Mx 18-Bn 75-BD 66-Ag 68 Hillerød, 28. januar 1994.

sonalet er forbedret mærkbart. Ombygningen har kostet knapt 4 mio. kroner, og det eneste publikum klager over, er de fjernede »gamle morsomme kakler« - et af banens vartegn. Fliserne er dog bevaret, og vil sandsynligvis blive opsat når tid er.

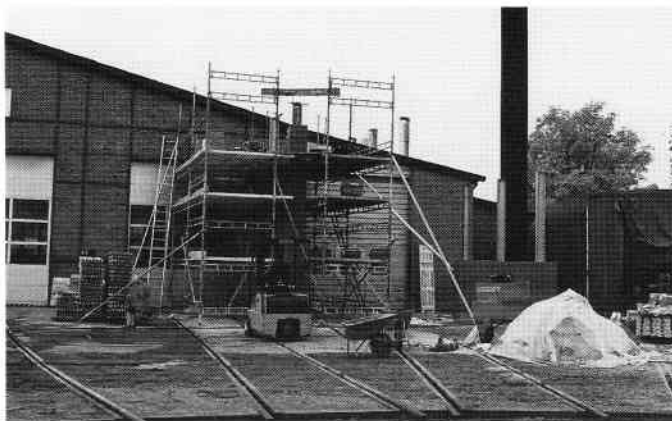
MX 16 er efter en svensk afstikker til Tågakeriet i Sverige atter tilbage i folden, og på værkstedet i Hundested er der godt gang i levetidsforlængelsen af såvel Frederiksværkbanens som Gribskovbanens ældste lynetter. Det er godt 400 meter lange stikspor til Rørvigfærgen er sidst på efteråret nylagt med helt nye skinner og sveller. Banen kører på de fleste afgang et lille smut ned til færgen for at optage og afsætte passagerer, en fin service. Banen kan mærke, at Hundested-Grenå overfarten har fået mindre tonnage med indsættelsen af »Prinsesse Anne-Marie« - og en vis passager nedgang mærkes. Til sommer indsættes en helt ny hurtiggående færge på ruten, og Frederiksværkbanen håber så, at passagerstrømmen vender tilbage.

Odsherreds Jernbane

I oktober 1994 har OHJ-HTJ påbegyndt en ombygning og modernisering af malerværkstedet i Holbæk. Selve sprøjtehallen forlænges med ca. 4 meter, så man også kan have de længste personvogne i hallen. Desuden bliver ventilationsanlægget udbygget/udskiftet så det opfylder de nyeste krav med hensyn til arbejdsforhold og miljø.

Som omtalt i »jernbanen«, nr. 4/94, blev det gamle trinbræt ved Stenhus fjernet i slutningen af juni måned. Et helt nyt trinbræt i stålkonstruktion blev opført i løbet af juli måned gennem et samarbejde med banens entreprenør, Bent Gabrielsen, og OHJ-HTJ's værksted, der også har stået for fremstillingen af alle delene. Det nye trinbræt har adgang via trappe fra Stenhusvej og som noget nyt er der nu også mulighed for adgang fra Gl. Stenhusvej, hvor man tilmed har lavet en rampe, så kørestolsbrugere let kan benytte OHJ til og fra trinbræ-

*Udbygning af malerværksted i Holbæk 19. oktober 1994.
Foto: Ole-Chr. Munk Plum.*



Nedgravning af kabel ved Ny Hagested på OHJ, 13. oktober 1994. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.



*Opsætning af nyt trinbræt ved Stenhus, 19. juli 1994.
Foto: Ole-Chr. Munk Plum.*



tet. I forbindelse med etableringen af nyt sikrings- og fjernstyringsanlæg på OHJ, har baneafdelingen i efteråret 1994 nedgravet et nyt strækingskabel mellem Nykøbing Sj. og Holbæk. Arbejdet er blevet udført på meget kort tid takket være en nykonstrueret kabelplov som er lavet på banens værksted. Kabelploven er monteret på en gravemaskine, der har været placeret på en fladvogn, der derefter er trukket afsted på banen. Senere har man også nedgravet nye kabler til overkørselanlæggene langs banen, da tændsteder m.m. skal flyttes i forbindelse med en planlagt forøgelse af strækningshastigheden.

LNJ Ym 17 på nyombygget spor (i baggrunden uden ballast fra nattens arbejde). Mellem Ravnholt og Ørholm. Foto: 18. april 1994, John Hansen.



OHJ-HTJ BF 74 i Holbæk 20. juli 1994.
Foto: Ole-Chr. Munk Plum.

Personvognen OHJ BI 231, der leveredes sammen med de to motorvogne OHJ Mo 25 og 26 fra MaK i 1961, er indtaget på banens værksted for at blive ombygget til styrevogn i lighed med OHJ BIs 230. Først er vognen blevet asbest-saneret, og i efteråret er man gået i gang med at bygge ny front på vognen og indrette det nye førerrum.

Odsherreds Jernbane ønsker at købe styrevognen LNJ Ys 26 fra 1968 af Nærum-banen, der ikke har anvendelse for vognen mere. Hvis købet bliver godkendt af Trafikministeriet, har man ved OHJ planer om at styrevognen på én eller anden måde skal blive til en mellemvogn, måske med betegnelsen OHJ-HTJ Yp 152!

Fra et italiensk firma, der udfører sporvedligeholdelsesarbejder for de italienske statsbaner, har OHJ-HTJ i juni 1994 købt en brugt ballastfordeler, Matisas type R7D nr. 6233, der er bygget i 1969. Ballastfordeleren, der var renoveret ved leveringen, er i juli måned sat i drift som OHJ-HTJ BF 74.

Personvognene OHJ Bne 281 og Bn 283, indkøbt i 1981-82, er udrangeret og ophugget i Mårsø i august 1994.

★

Da Vestsjællands Trafikselskab i sommer udbød ca. 1/3 af VT's samlede buskørsel i licitation med virkning fra den 1. januar 1995, valgte man ved OHJ at byde på de fleste af de 15 udbudspakker, der omfattede ialt 61 driftsbusser. Ved licitationens udløb var der fremkommet ialt 265 tilbud fra 30 forskellige bydere. Bestyrelsen for VT valgte den 23. september de økonomisk mest fordelagtige tilbud, og buskørslen blev fordelt på 5 forskellige entreprenører med følgende fordeling:

Odsherreds Jernbane	20 busser
DSB	20 busser
Syd-Trafik ApS	16 busser
Østbanen	3 busser
og Ditos Turistfart ApS	2 busser

For Odsherreds Jernbane betyder det, at banens busafdeling tildeles yderligere 14 driftsbusser.

Ved OHJ og de øvrige privatbaner, der har busdrift, arbejdes der på at udskille busdriften i særskilte busaktieselskaber som datterselskaber under jernbaneselskaberne.

Den røde farve på OHJ's busser vil efterhånden blive udskiftet med VT's design, der består af hvide/orange. I efteråret 1994 ommales OHJ's nyeste busser i disse farver.

Høng-Tølløse Jernbane

Høng-Tølløse Jernbane vil i begyndelsen af 1995 overtage DSB-strækningen mellem Slagelse og Høng for den symbolske sum af én krone. For selve anlægget og diverse materialer skal privatbanen betale 500.000 kr. til DSB. Dertil kommer diverse matrikuleringsudgifter. I forbindelse med overgangen fra DSB-strækning til privatbanestrækning er truffet politisk beslutning om investering i en nødvendig renovering/udskiftning af de ca. 12,8 km strækningsspor samt anlæg af en ny krydsningsstation i Havrebjerg. Stationen har i anlægsbudgettet for budgetårene 1997-99 afsat ca. 23 mio. kr. svarende til 70% af udgifterne, mens de 6 interessentkommuner og Vestsjællands amtskommune er indstillet på at betale de resterende

*Fra ombygningen af Frederiksværk St.
Fotos 11. april 1994
(øverst) og 14. november 1993 (nederst) af Thomas N. Olesen.*



30% eller godt 10 mio. kr. over damme treårige periode.

Ved overgangen til vinterkøreplanen den 25. september 1994 fik HTJ ny køreplan. Årsagen hertil var bl.a., at køreplanen, der blev iført i maj 1994 ikke levede op til de krav om regularitet, som banen ønsker at give sine kunder. Køreplan på HTJ er altid vanskelig at tilrettelægge, da banen både i Slagelse og Tølløse er afhængig af DSB's forbindelser.

Personvognen HTJ Bn 72 har i sommerens løb været på værkstedet i Holbæk. Her har vognen fået en indvendig istandsættelse, og i forbindelse hermed er de gamle sæder udskiftet med nybetrukne sæder fra udrangerede DSB Bn-vogne.

Skagensbanen

Skagen station er ved at blive istandsat. Der er lagt nyt tag på hele stationsbygningen, og alle ydermure er afrenset for gammelt, løst puds, hvorefter murene er pudset påny. Stationen fremtræder i efteråret og vinteren i en trist grå farve, men til foråret vil stationsbygningen atter blive malet i sin karakteristiske skagensgule farve.

De omfattende godstransporter på Skagensbanen har nødvendiggjort anskaffelsen af yderligere et Mx-lokomotiv. Skagensbanen har derfor fra Odsherreds Jernbane købt DSB Mx 1038, som OHJ har haft stående som »reservedelslager« i Nykøbing Sj. i nogle år. Banen har endvidere købt DSB Mx 1007 fra DSB for indvinding af reservedele - bl.a. til istandsættelse af Mx 1038.

Istandsættelsen af Mx 1038 foregår i oktober/november 1994 på OHJ-HTJ's værk-

sted i Holbæk, hvor lokomotivet bl.a. får monteret nyreviderede bogier, der er lavet hos DSB. Dørene i begge fronter af lokomotivet bliver svejset til. Lokomotivet, der ved Skagensbanen litreres SB M 10, har endvidere fået lavet en del rustarbejde på selve vognkassen, og inden det 1. december kørte fra Holbæk til Skagen, blev det malet i Skagensbanens nye design i blå og hvide farver med røde striber og Skagensbanens logo i rødt både på fronter og sider.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Lemvigbanen har fra Odsherreds Jernbane købt de to svenske skinnebusser, OHJ S 48 og S 49. De to motorvogne kørte for egen kraft fra Holbæk til Lemvig 6. november. Begge skinnebusser er bygget til SJ i 1954 af AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping. OHJ S 48, ex SJ Y6 997, kom til OHJ i 1980, mens OHJ S 49, ex SJ Y6 1012, først kom fra Sverige til Danmark i 1981.

Østbanen

Som bekendt har der været en del sygdom m.m. hos lokomotivpersonalet hos DSB i sommer, og det har betydet aflysninger af en række tog på forskellige DSB-strækninger - til gene for mange trofaste brugere af den kollektive trafik.

På strækningen mellem Roskilde og Næstved har man måttet aflyse tog i flere omgange, men torsdag den 8. september, hvor der også var mangel på lokomotivførere hos DSB, trådte Østbanen hjælpende til ved dels at erstattet nogle af de aflyste tog med busser dels ved at afvikle køreplanen mellem Roskilde og Køge i det pågældende køreplansdøgn. I de tidlige morgen- og aftentimer kørtes med bus, mens Østbanens Y-tog klarede trafikken i den resterende tid. Et eksempel på, hvorledes DSB og privatbanerne kan samarbejde, - og planerne er gemt, hvis der skulle blive brug for dem en anden dag!

Om Østbanen siden kommer til at hjælpe DSB med at afvikle trafikken på den



VLTJs OHJ S 48 & 49 kørte 20. november Holbæk-Lemvig. Her togkrydsning i Avlum. Foto: Anders Riis.

nævnte strækning, kan man ikke vide. Der er imidlertid nogen der husker, at Østbanen indtil for få år siden havde gennemgående tog til/fra Roskilde om morgenen og om eftermiddagen på hverdage. Måske kunne denne form for samdrift mellem DSB og Østbanen atter blive aktuel. En fordel vil dette uden tvivl være for Østbanens passagerer, der skal til/fra Roskilde, og Østbanetogene på DSB-strækningen kunne måske blive et godt supplement til timedriften på strækningen på nogle tidsrum af dagen.

★

I Fakse Ladeplads ombygges sporene på selve stationen i oktober/november 1994. Sporskiftet mellem spor 1 og 2 flyttes i den sydlige ende af stationen længere mod syd, således at tog i spor 1 kan holde lige ud for stationsbygningen og samtidig være sporfri, så tog i spor 2 kan rangere f.eks. til og fra havneområdet. Ombygningen er nødvendiggjort for at få den optimale udnyttelse af sikringsanlægget på stationen uden at adgangen til banens tog bliver længere og mere vanskelig for passagererne.

Østbanens solokørende motorvogn, Ym 2, og den af Nærumbanen indkøbte styrevogn, LNJ Ys 25, er taget på værksted for at blive ombygget til et tovgnostog. Begge vogne har mistet den ene ende, og her opbygges en helt ny form for overgang mellem to Y-togs vogne. Vognene sammenbygges så der bliver en temmelig bred overgang mellem de to vogne i stil med det man kender fra leddelte sporvogne. I stedet for en traditionel gummivulst er der fra Tyskland indkøbt en bælg, og på den måde bliver de to vognender faktisk som et stort rum. Mellem de to vogne bliver der en speciel kobling, og vogntoget fremover kan kun deles ved værkstedsophold. Styrevognen LNJ Ys 25 omfritreres i forbindelse med ombygningen til ØSJS Ys 12.

★

Privatbanerne redigeres af
Ole Chr. M. Plum.

Visse afsnit om nordsjællandske privatbaner er skrevet af Jan Forslund.



LNJ Ys 25/ØSJS Ys 12 på værkstedet i Hørlev 2. september 1994. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.



SB, torsdag den 1. december 1994: SB M 10-DB Rs-Mx 1007-DB Rs i Korsør. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.

Boganmeldelser



»Givebanen 1894-1914-1994« Af Vigand Rasmussen Udgivet af Vejle Museum

I anledning af Givebanens 100 års jubilæum har Vejle Museum udgivet et digert værk på 128 sider om den midtjyske bane.

Bogen gennemgår såvel privatbanetiden om strækningen Give-Herning, Vejle-Herning samt statsovertagelsen i 1914. Der er ofret plads til en særdeles grundig gennemgang af banernes historie, og en nøje beretning om de enkelte stationer og holdepladser optager halvdelen af bogen.

Det er underholdende læsning, Vigand Rasmussen er en god og levende fortæller, og må have ofret meget tid på research af såvel tekstmateriale som fotos.

Hvor tekstsiden således er tip-top, savner billedsiden kvalitet. Godt nok er der mange billeder, måske alt for mange. Jeg ville nok have foretrukket halvt så mange fotos i større gengivelse, og med et mere kritisk øje til kvalitet. Bogen indeholder dog en del flotte farvefotos.

Måske har bogbinderen været uheldig med mit eksemplar? I hver fald er bogen noget skævt skåret.

En rosværdig bog, som nok skal finde reolplads hos mange jernbaneinteresserede. Bogen kan til en pris af 158 kr. fås hos »Jernbanebøger«, og det er billigt.

Jan Forslund

»Jernbanebilleder« Udgivet af Vejle Museum

Netop som manuskriptet til nærværende blad skulle sendes til trykkeren, dumpede atter en bog (katalog) ind ad brevsprækken - og en ganske anderledes jernbanebog.

Vejle Museum er efterhånden kendt som et af de museer, der gør mest ud af jernbanens kulturhistorie, og tak for det. En bog om Give-banen så dagens lys i foråret - efterfulgt af en glimrende udstilling, og nu er museet på bane igen med endnu en udstilling - om jernbanen som kunstmotiv. Kataloget på 54 sider er i farver, og indeholder en kommenteret gennemgang af kunstværker med motiver fra jernbanens væsen: Stationsmiljøer, maskiner, passagerer, personale, livet langs banen, broer o.s.v. Der er tale om plakater, oliemalerier, akvareller m.m. Bogen er en nyskabelse, og så sandelig en nydelse såvel i billeder som i tekst. Vi er jo så vant til de gængse jernbanebøger med deres flotte fotografier. Her får den jernbaneinteresserede ganske andre synsvinkler; jernbanen som et kulturhistorisk udtryksmiddel i en fortælling om »dengang«.

Bogen kan fås ved henvendelse til Vejle Museum. Prisen er desværre ikke oplyst, men mon det ikke er til en overkommelig pris.

Jan Forslund

»Jernbanen i Aalborg gennem 125 år« Af Knud Erik Bendixen og Kurt Gudmundsen Forlaget banebøger, København

DSB og forlaget banebøger har sammen gjort en bog mulig om jernbanens historie i Aalborg siden indvielsen i 1869. Det er altså blevet til 125 år, nok til at fylde en fyldestgørende fortælling på 128 sider.

Bogen, der bl.a. indeholder ca. 20 farvebilleder, giver en grundig gennemgang af Aalborg stations historie og såvel statsbaner som privatbaner får en ord og billeder med på vejen.

Blandt andet er nedlæggelsen af de mange privatbaner i 1969 udførligt og underfundigt behandlet - med et vink til eftertidens suk efter nærbaner omkring Aalborg.

I mange år var Aalborg et særdeles vigtigt jernbaneknudepunkt, med tog mod alle fire verdenshjørner. Dette liv og leben fornemmer man klart i den velskrevne og veloplagede tekst - godt illustreret af knapt 200 sort/hvide fotos, der for manges vedkommende aldrig før har været offentliggjort.

Også vor egen »Limfjordsbane« får et par ord med på vejen.

En flot bog, som varmt kan anbefales.

Pris kr. 199,- og den kan købes hos »Jernbanebøger«.

Jan Forslund

»De danske jernbanebureauer og deres stempler« - del 1 Af Svend Hovard FG Nordische Staaten E.V.

Svend Hovard har begået en fin nicheproduktion om forholdet mellem post og bane, med hovedvægten lagt på en beskrivelse af de banemæssige og posttale forhold omkring bureauerne. Der er en generel indledning om post og bane, en beskrivelse af de enkelte jernbanestrækninger, samt jernbanehistoriske oplysninger. Bogen, der er i A5 format på 250 sider, er gennemillustreret med en mængde tegninger af »postale vogne«, samtligte anvendte stempler og andre statistiske skemaer og oplysninger. Bogen kommer hele vejen rundt om sit emne, og må som sådan være en godbid for jernbanekendere af dette specielle emne med et filatelisk anstrøg. Spændende læsning. Bogen er meget kompakt, og sat med meget små typer i en noget ujævn kvalitet. Bind 1 omfatter øerne, bind to, der udkommer til foråret omhandler Jylland.

Pris kr. 198,-. Bogen forhandles af Jernbanebøger (se adresse s. 199).

På sporet af 1994 - årbog om danske jernbaner Af Jan Forslund og Mogens Duus Forlaget Holsund

64 sider, format 17x24,5 cm, pris 120 kr.

Første grankvist til julehyggen udgør hvert år »På sporet af...«-årbogen, der i billeder og tekst causerer over det danske jernbanenet i det forløbne år.

Sådan er det også i år, hvor Holsund og banebøger er blevet enige om, at kun Holsund bruger kræfter på at fortsætte den bogserie, som Jan Forslund og Mogens Duus sammen med Banebøger indledte i 1987. Jan Forslund og Mogens Duus fortsætter med 1994-udgaven i høj grad den linje af fremgang og udvikling, der har præget rækken af På sporet-årbøger. Tidligere års sidetals-udvidelser er fastholdt, og samtidig er det lykkedes at øge antallet af farvefoto-sider (inkl. omslaget) fra 6 til 11.

Som sædvanligt kommer forfatterne »hele vejen rundt«, omend en ønskelig opstramning i sprog og systematik med hensyn til teksten stadig lader vente på sig.

Enkelte steder mangler angivelse af optagelses-sted for fotos, men det vigtige er med: Tekst og fotos giver en god og dækkende helhed af året, som vi kunne se det på det danske jernbanenet.

Kvaliteten af såvel farve- som sort/hvid fotos er gennemgående god, og et tekstmæssigt »scoop« for bogen er naturligvis et interview med DSB's nyudnævnte administrerende direktør, Henrik Hassenkam.

Han efterfølger som chef for DSB en række på 10 generaldirektører, og er IKKE - som skrevet i bogen - DSBs første top-chef headhunted »udefra«. En af bogens meget få faktuelle fejl. (Han er nummer fire »udefra«: G.C. Ambt, generaldirektør 1902-15, kom fra stillingen som stadsingeniør i Københavns Kommune, Th. Andersen-Alstrup, 1915-31, var til da direktør for Købmands- og Haandværkerbanken i Århus, og DSBs vel nok mest omtalte chef til nu, Peter Knutzen, 1931-45, var kontorchef i P&T's generaldirektorat.) Til dem, der efter læsning af bogens veteranbane-afsnit om et indkøbt MaK-dieselloko til Tønder-Tinglev veteranbanen spørger sig selv, hvad NVAG betyder, kan det oplyses her (men altså ikke i bogen): Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG., der foruden diverse andre engagementer i transportbranchen driver den 13,6 km lange privatbane fra Niebüll til Dagebüll, få km syd for Tønder. Banen kan iøvrigt fejre sit 100 års jubilæum 13. juli '95. Selv om prisstigningen på 10 kroner fra i fjor synes voldsom (monopol-effekten? - eller måske de ekstra farvefotos?), er bogen stadig et godt og favorabelt køb, som varmt kan anbefales.

Anders Riis

Sporhunden/Ordhunden



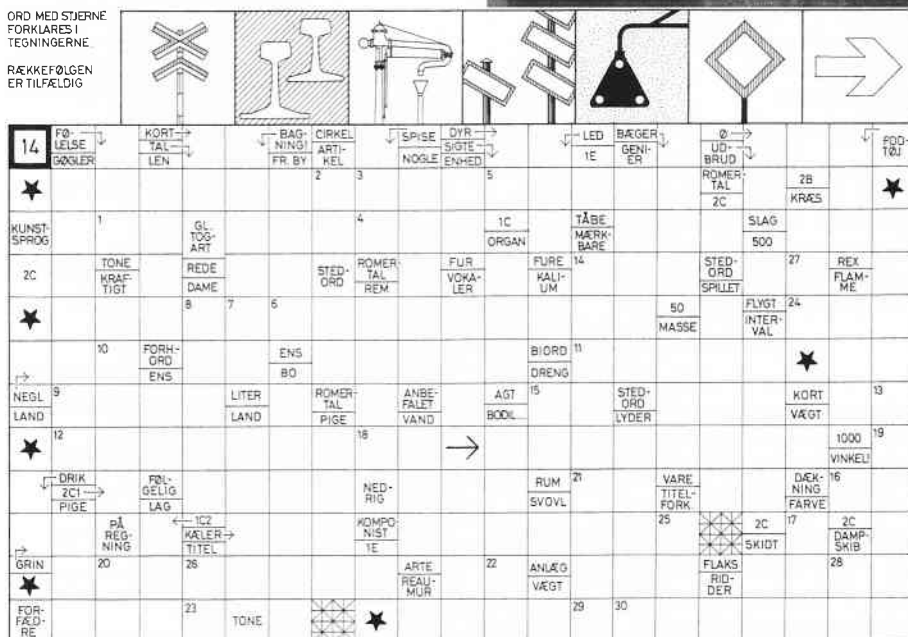
Sporhunden er lokket til ren idyl på en nedlagt station, som dog på visse dage passeres af en håndfuld tog. Foto 12/11-94 af Jan Forslund.

Gæt enten ord- eller sporhunden inden 15/1-95, og deltag i lodtrækningen.

Vinder af sporhund 5/94 - stationen var Grenå, blev J.K. Petersen, Korsør.



ORD MED STJERNE
FORKLARES I
TEGNINGERNE
RÆKKEFØLGEN
ER TILFÆLDIG



DJK-nyt

Jernbanebøger

Pr. 1. oktober 1994 er Ole-Chr. M. Plum ophørt med at være den daglige leder af DJK's Salgsafdeling/Jernbanebøger. Birger Bruun er herefter den daglige leder af denne afdeling af DJK. Ole-Chr. M. Plum fortsætter med at bistå afdelingen ved indkøb m.v., men vil ellers fremover arbejde dels i foreningens arkiv/bibliotek dels stå for auktioner og arkivsalg.

Salgsafdelingen/Jernbanebøger holder ferielukket i perioden 20. december 1994 - 15. januar 1995, og bogekspeditioner m.m. i denne periode sker kun lejlighedsvis.

Lørdag den 24. september 1994 omkom Mogens Bech i en alder af 46 år ved en tragisk drukneulykke på Limfjorden.

Mogens voksede op i Hjørring og uddannedes som maskiningeniør. Han blev i 1975 ansat på Aalborg Værft (senere Danyard), hvor han hurtigt opnåede stor respekt for sin faglige dygtighed og sit humane livssyn. Han fandt arbejdet spændende, men også særdeles krævede, da det ofte medførte ugelange prøvesejladser i Nordsoen af værftets nybygninger. Senere fik han ansættelse på Pedershåb Maskinfabrik, hvor arbejdstiden var i mere faste rammer. Mogens fik herved mere tid til sin hustru og huset i Vestbjerg samt den altoverskyggende fritidsinteresse: MHVJ.

Efter nogle års ansættelse ved Pedershåb Maskinfabrik blev Mogens i 1989 »head-hunted« til firmaet Logimatic, der har udviklet en speciel niche med tilsyn og godkendelse af IC-3 togsæt til Israel, hvor Mogens i kraft af sin store kompetence og interesse i jernbaneforhold var en naturlig leder af dette projekt.

Mogens Bech MINDEORD

Mogens indledte sin aktive karriere på MHVJ ved årsskiftet 1974/75. På grund af den daværende katastrofale materielsituation med hensatte Triangelmotorvogne påtog Mogens sig hurtigt en række store og ansvarsfulde opgaver. I 1975 blev Mogens leder af diesellafdelingen og medlem af driftsudvalget. Han udarbejdede omfattende renoverings- og vedligeholdelsesprogrammer for dieselkøretøjerne, og Mogens stod selv aktivt i spidsen for det praktiske arbejde. Alt arbejde blev hensigtsmæssigt tilrettelagt ofte under vanskelige fysiske rammer, og det lykkedes i kraft af Mogens' ledelse at iværksætte omfattende renoveringsprojekter af AHJ ML 5203 og RHJ M4 ind imellem det løbende vedligeholdelsesarbejde på de øvrige køretøjer. I 1989 kom VNJ DL 12 til MHVJ, og også dette køretøj blev renoveret fra A til Z, inden køretøjet blev frigivet til jubilæumskørsel ved Skagensbanens 100 års jubilæum.

På trods af et enormt arbejdspress i det daglige havde Mogens overskud til at gennemføre mange projekter ved MHVJ. Han var begejstret for at deltage i MHVJ's opbygning, stillede store krav til sig selv og accepterede ikke »lap-løsninger«. Han arbejdede særdeles professionelt og blev et godt eksempel til efterfølgelse for andre af banens medlemmer. Mogens tilførte MHVJ et professionelt image på et for banen betydningsfuldt tidspunkt, og det er i høj grad i kraft af Mogens' store faglige dygtighed og indsats, at MHVJ i dag fortsat kan præstere en høj materielstandard på trækraftsiden.

Mogens var medlem af driftsudvalget i 9 år fordelt på 2 perioder: 1975-1978 samt 1985-1991. Han varetog samtidig sekretærposten fra 1986 til 1990.

Mogens var afholdt og respekteret af MHVJ's medlemmer. Han efterlader sig hustruen Britta. Mogens vil blive savnet af alle, der lærte ham at kende.

Flemming Høj Petersen

Jørgen Halvorsen 1938-1994

I oktober måned afgik Jørgen Halvorsen ved døden efter længere tids svær sygdom. Han blev 56 år.

Jørgen Halvorsen var medlem af Dansk Jernbane-Klub lige fra foreningens stiftelse og tog gennem alle årene livligt del i foreningens aktiviteter. Det var altid fornøjeligt at opleve Jørgen ved medlemsmøderne i København, som han kun yderst sjældent svigtede. Altid var han parat med spørgsmål til aftenens foredragsholder, spørgsmål der ofte afslørede, at Jørgen godt kendte svaret - og mere til - på forhånd.

Jørgens interesse for jernbanevæsen var bred og alsidig og førte ham rundt såvel i Danmark som i udlandet, hvorfra han hjembragte adskillige smalfilms- og lysbilledoptagelser, som han altid var parat til at vise for medlemmerne.

I de unge år var Jørgen også aktiv ved Museumsbanen, hvor han bl.a. gjorde tjeneste som togfører ved Museumsbanens åbning i 1962.

Mange år senere forlod Jørgen det private erhvervsliv for at realisere drømmen om at blive professionel jernbanemand, idet Jørgen fik ansættelse ved DSB, hvor han hurtigt avancerede til togfører på intercitytogene.

Jørgens interessefelt strakte sig også til andre former for kollektiv trafik. Han var således tillige stærkt engageret i oprettelsen af Sporvejshistorisk Selskab i 1965, i hvilken forening han også lagde et stort arbejde.

Som en påskønnelse af hans store viden om og interesse for jernbanen blev Jørgen i dette forår opfordret til at indtræde som suppleant i bestyrelsen for jernbanemuseets Venner, hvor han lige til det sidste, trods svækket af sygdom, ydede en fortjenstfuld indsats.

Jørgen Halvorsen vil blive savnet i alle de foreninger, som han viede sin interesse, ikke mindst for sin hjælp-somhed og sit gode humør.

Bent Jacobsen

Udflugt til generalforsamlingen

Udflugtsafdelingen arrangerer tur til generalforsamlingen fra Aalborg til København d. 18/3-95 og retur 19/3-95.

Detaljeret pris og plan for turen kommer i »jernbanen« no. 1.

Oplysninger kan også gives fra 2. januar '95 på klubbens telefonavis 33 33 86 97.

DJK-nyt



Generalforsamling i DJK 1995

Hermed indkaldes til generalforsamling i DJK d. 19/3-1995 kl. 10.30 i Englesalen på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

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 h.t. §4 i vedtægterne.
- 7) Eventuelt.

Forslag til punkterne 4, 5 og 6 skal være formanden i hænde senest 6 uger inden generalforsamlingen d.v.s. den 5/2-1995 og skal offentliggøres senest 7 dage før generalforsamlingen for medlemmerne. Gyldigt medlemskort vises ved indgangen.

P.B.V. Flemming Jakieliski, sekretær

Møder i København

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

Onsdag den 11. januar 1995 kl. 19.30

»Før muren faldt«. Et tilbageblik fra Østeuropa i 70'erne og 80'erne set fra Jakob Stilling, Gunnar W. Christensen, Joen Jensen og Joes Damsgård Hansens kameraer.

Onsdag den 22. februar 1995 kl. 19.30

»Fra lokomotivmand til værkfører«. Værkmester E. Hansen (Havn) fortæller oplevelser fra et langt liv som jernbanemand i DSB's tjeneste.

Onsdag den 19. april 1995 kl. 19.30

»Jernbaner fra alverdens lande« En rigtig billedaften, hvor vi håber at kunne vise billeder fra så mange lande som muligt. Nærmere om programmet følger i næste nummer af »Jernbanen«.

Vogn-Ex

Vi holder lukket i december, men fra januar 1995 er der atter åbent hus den sidste tirsdag i hver måned fra kl. 19.00 til kl. 22.00. Alle er velkomne til at se ind. Adressen er: Kalvebod Brygge 40.

Lolland/Falster afdeling

Tirsdag den 3. januar kl. 19.00

Medlemsmøde i Nykøbing F.

Torsdag den 2. februar kl. 19.00

Medlemsmøde i Nykøbing F.

Ole Jensen

Fyns afdeling

DJK's fynske afd. indkalder til årsmøde (generalforsamling)

Tirsdag den 17. januar 1995 kl. 19.00

i H.C. Andersens stuen, DSB Restaurant, Odense Banegård.

Dagsorden ifølge vedtægter. Efter årsmødet er der et par spændende emner på tapetet. Enten vil der blive vist en film (måske to) eller vi får en af de involverede på besøg, for at fortælle om Odenses nye banegård. Hvilke af emnerne, der kommer op den 17. januar '95 vides i skrivende stund ikke, men aftenen er værd at gå efter.

Bent Andersen

Nordjysk afdeling

Onsdag den 4. januar 1995 kl. 19.00

Martin har sammensat et program fra sine Polenrejser. Vi skal endvidere se en film fra Blekinge Kystbane.

Onsdag den 1. februar 1995 kl. 19.00

Aftenens emner: Damptog i Slesvig-Holsten og Växjö-Västervik smalsporet.

Onsdag den 22. februar 1995 kl. 19.00

Aftenens emner: Sydafrika og modeltog.

Onsdag den 22. marts 1995 kl. 19.00

Program følger.

Alle møder afholdes Forchhammersvej 7.

Frank Sørensen

Midtjysk afdeling

DJK, Midtjysk afdeling afholder følgende møder i 1995:

Onsdag den 22. februar 1995 kl. 19.30

på Hovedbiblioteket i Århus.

Torsdag den 9. marts 1995 kl. 19.30

i Herning Stationscenter.

Fredag den 24. marts 1995 kl. 19.30

på Randers Station.

Onsdag den 24. april 1995 kl. 19.30

Hovedbiblioteket i Århus.

Fredag den 22. sept. 1995 kl. 19.30

på Randers Station.

Torsdag den 12. oktober 1995 kl. 19.30

i Herning Stationscenter.

Onsdag den 25. oktober 1995 kl. 19.30

på Hovedbiblioteket i Århus. Afdelingens generalforsamling.

Fredag den 17. nov. 1995 kl. 19.30

på Randers Station.

Alle er velkommen - også ikke-medlemmer.

Udsklip fra »Trinbrættet«



jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

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

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

Medarbejdere

Erik B. Jonsen Ole-Chr. M. Plum
(DSB) (Privatbanerne)
Box 188, Åby Bækgårdsvej 18,
2900 Hellerup 8230 Åbyhøj

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

Bladekspektion

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

Annonceekspektion

DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Jan Forslund, 42 42 04 52. Giro 5 55 38 30

Distribution

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

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen. »jernbanen« udsendes ultimo: februar, april, juni, august, oktober og december til medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof og fotos

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

Oplag: 2.400 eksemplarer.

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 16

ISSN 0107-3702

Det sker i DJK:

Tid	Sted og sag	Se side
03/01	Medlemsmøde i Nykøbing F.	198
04/01	Medlemsmøde i Aalborg	198
11/01	Medlemsmøde i København	198
17/01	Årsmøde i Fyns afdeling	198
31/01	Vogn-ex. aften	198
01/02	Medlemsmøde i Aalborg	198
02/02	Medlemsmøde i Nykøbing F.	198
22/02	Medlemsmøde i København	198
22/02	Medlemsmøde i Aalborg	198
22/02	Medlemsmøde i Århus	198
28/02	Vogn-ex. aften	198
09/03	Medlemsmøde i Herning	198
18/03	Tilrejse til DJKs generalforsamling	198
19/03	Generalforsamling i DJK	198



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

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

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

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

Medlemskontingent 1995 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 250,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1995)..... kr. 165,00
Husstandsmedlemmer kr. 165,00
Firmakontingent
(inkl. 6 annoncer á 1/8 side)..... kr. 2000,00

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

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen,
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07
- **Næstformand:** Hans Meyer,
Limfjordsbanen, Blishøvej 9, Godthåb,
9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen,
Solbærvangen 39, 2765 Smørum.
Tlf. 42 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakielski,
Islevbrovej 4D, 2610 Rødovre.
Tlf. 42 91 04 28.
- Søren Bay, Koldinggade 17, 3.tv.,
2100 København Ø. Tlf. 31 38 46 79.
- Birger Bruun, Platanvej 18,
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Anders Bruun, Museumsbanen,
Lykkeholms Allé 3C, st.,
1902 Frederiksberg C.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brønning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen,
Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 31 74 70 32.
- Ole-Christian Munk Plum,
Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj
Tlf. 86 75 25 40
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trøjborgvej 2C, 3.tv., 8200 Århus N.
Tlf. 86 16 03 08.
- Alf Blume (suppleant),
Paltholmterr. 46D, 3520 Farum.
Tlf. 42 95 53 92.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingø.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- betyder valgt af banerne.

»Jernbanebøger«

Salgsafdelingen i DJK

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

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

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsudvalget

V. Alf Blume, Keld Haandbæk og Preben Clausen
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 8 11 10 06.

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer, Blishøvej 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, Morbærhaven 5,
5320 Agedrup. Tlf. 66 10 79 51.

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen, Skovvænget 4,
4900 Nakskov. Tlf. 53 92 73 37.

Foreningens baner og tog

**Information, bestilling af særtog,
arbejdshold.**

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 3, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.
Driftsbestyrer: Tonny Ring Nielsen,
Pilevej 4, 8850 Bjerringbro. Tlf. 86 68 08 58.
Arbejdshold i Mariager, Århus og Viborg.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise

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

Odense remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

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

AUKTION



VINTER 94

Fra foreningens arkiver samt fra dødsboer, som foreningen har arvet/opkøbt, kan vi hermed udbyde en række bøger og tidsskrifter vedrørende jernbaner på auktion. Giv et rask bud på én eller flere varer senest mandag den 23. januar 1995.

Ved denne auktion udbydes en række bøger og tidsskrifter, som er fundet overtallige i foreningens bibliotek/arkiv, hvor der i øjeblikket sker en omfattende sortering og organisering af vor store samling. Foreningens bibliotek og arkiv er også i efteråret 1994 blevet suppleret med ikke så få interessante bøger, som vi enten har arvet eller købt fra dødsboer m.m.

Der kan bydes på de enkelte varer ved på et brev kort eller i et brev at anføre varenummer og bud. I listen er der ved hver vare anført størrelsen af det mindste bud, der accepteres. Brev kort/breve skal være

**Dansk Jernbane-Klub,
Salgsafdelingen,
Kalvebod Brygge 40,
1560 København V**

i hænde senest mandag den 23. januar 1995. (Mærk brev kort/brev med »Auktion, vinter 1994/95«). Vore portofri bestillingskort kan ikke benyttes til at indsende tilbud på. Alle der afgiver bud på én eller flere varer, vil efter auktionen få tilsendt en liste, hvoraf de endelige salgspriser vil fremgå.

Umiddelbart efter påske vil varerne blive fremsendt med regning, der desuden vil indeholde et beløb, der dækker porto for tilsendelsen af varen/varerne (Maksimalt 32,- kr.). Regningen skal være betalt senest 14 dage efter modtagelsen.

Med venlig hilsen
Birger Bruun og Ole-Chr. M. Plum

Giv et rask bud på én eller flere varer senest mandag den 23. januar 1995.

401. DSB, Vingehjulet, årgang 1961	15,00 kr.	433. DSB, Ordreserie A, Organisations- og personaleforhold, 1932-64	15,00 kr.
402. DSB, Vingehjulet, årgang 1962	15,00 kr.	434. DSB, HKT-instruks, 1975	10,00 kr.
403. DSB, Vingehjulet, årgang 1963	15,00 kr.	435. DSB, Motorlære og el transmission for strækingslok. '84	70,00 kr.
404. DSB, Vingehjulet, årgang 1964	15,00 kr.	436. DSB, Tjenestekøreplanens indl. bem., Øst-Vest, 1971	20,00 kr.
405. DSB, Vingehjulet, årgang 1965	15,00 kr.	437. DSB, Ordreserie P, Maskintjenesten, 1942-udg.rett. til 1972/73	10,00 kr.
406. DSB, Vingehjulet, årgang 1966	15,00 kr.	438. Dansk Jernbaneforbund, 1899-1949, 416 sider	20,00 kr.
407. DSB, Vingehjulet, årgang 1967	15,00 kr.	439. Små tog på spinkle skinner, Hans Gerner Christiansen og O. Winther Laursen, 1972, 208 sider, rigt ill.	10,00 kr.
408. DSB, Vingehjulet, årgang 1968	15,00 kr.	440. DSB, årsberetning for 1960-64, 5 år	25,00 kr.
409. DSB, Vingehjulet, årgang 1969	15,00 kr.	441. DSB, årsberetning for 1965-70, 6 år	25,00 kr.
410. DSB, Vingehjulet, årgang 1970	15,00 kr.	442. DSB, ordreserie M, vedr. togtjenesten, 1967-70	15,00 kr.
411. DSB, Vingehjulet, årgang 1971	15,00 kr.	443. DSB, Tjenestekøreplan 1969-70, hele landet (1A, 1B & 2) ..	25,00 kr.
412. DSB-bladet, årgang 1972	15,00 kr.	444. Jernbane-bladet, 27. årg., 1970	15,00 kr.
413. DSB-bladet, årgang 1973	15,00 kr.	445. Jernbane-bladet, 28. årg., 1971	15,00 kr.
414. Odense-Svendborg banen, 1876-1976 af Lars Viinholt-Nielsen, 278 sider, rigt illustreret	30,00 kr.	446. Jernbane-bladet, 29. årg., 1972	15,00 kr.
415. DJK 10: Kolding-Egtved Jernbane af B. Wilcke og P. Thomassen, 1964	15,00 kr.	447. Jernbane-bladet, 30. årg., 1973	15,00 kr.
416. DJK 18: Maribo-Torrig Jernbane af B. Wilcke og P. Thomassen, 1967	20,00 kr.	448. Jernbane-bladet, 31. årg., 1974	15,00 kr.
417. DJK 24: Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969 af B. Wilcke og P. Thomassen	20,00 kr.	449. Jernbane-bladet, 32. årg., 1975	15,00 kr.
418. DJK 27: Gribskovbanen 1880-1924 af B. Wilcke	20,00 kr.	450. Jernbane-bladet, 33. årg., 1976	15,00 kr.
419. DJK 32-34: Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, 1897-1972, bind 1-3, af P. Thomassen og Birger Wilcke ..	100,00 kr.	451. Jernbane-bladet, 34. årg., 1977	15,00 kr.
420. Danmarks Jernbaner i 125 år, Herluf Andersens forlag 1972, 200 sider, rigt ill.	300,00 kr.	452. Jernbane-bladet, 35. årg., 1978	15,00 kr.
421. Danmarks Damplokomotiver af William Bay, 340 s., 1977 ..	450,00 kr.	453. Jernbane-bladet, 36. årg., 1979	15,00 kr.
422. Jernbanens Hvem, Hvad, Hvor, Politikens forlag 1959, 320 sider, ill.	20,00 kr.	454. På sporet af 1987 redig. af Jan Forslund & Mogens Duus.	50,00 kr.
423. DSB, Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1963	15,00 kr.	455. På sporet af 1988 redig. af Jan Forslund & Mogens Duus.	50,00 kr.
424. DSB, Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1966	15,00 kr.	456. Jernbaneminder fra Sønderjylland, Niels Jensen, 1981, 47 sider	15,00 kr.
425. DSB, Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1968	15,00 kr.	457. Nordisk Jærbanetidsskrift, 81. årgang 1955	20,00 kr.
426. DSB, Danmarks Rejseforbindelser, sommer 1969	15,00 kr.	458. Nordisk Jærbanetidsskrift, 82. årgang 1956	20,00 kr.
427. DSB, Danmarks Rejseforbindelser, vinter 1969/70	15,00 kr.	459. Nordisk Jærbanetidsskrift, 83. årgang 1957	20,00 kr.
428. DSB, Banernes Bygning og udstyrelse, 1916, 120 s., ill.	10,00 kr.	460. Nordisk Jærbanetidsskrift, 89. årgang 1963	20,00 kr.
429. DSB, Tjenestekøreplanens indl. bem., Øst-Vest, 1979	15,00 kr.	461. Nordisk Jærbanetidsskrift, 90. årgang 1964	20,00 kr.
430. DSB, Sikkerhedsinstrukser, Øst-Vest, 1975	10,00 kr.	462. Nordisk Jærbanetidsskrift, 106. årgang 1980	20,00 kr.
431. DSB, Betjeningsvejledning for My-lokomotiver 1201-1202, sjælden	180,00 kr.	463. Nordisk Jærbanetidsskrift, 107. årgang 1981	20,00 kr.
432. DSB, Betjeningsvejledning for MH-lokomotiver, serie 300, 1963	100,00 kr.	464. Nordisk Jærbanetidsskrift, 108. årgang 1982	20,00 kr.
		465. Nordisk Jærbanetidsskrift, 109. årgang 1983	20,00 kr.
		467. Nordisk Jærbanetidsskrift, 110. årgang 1984	20,00 kr.
		468. Nordisk Jærbanetidsskrift, 111. årgang 1985	20,00 kr.
		469. DSB, Tjenestekøreplan 1962-63, hele landet (1A, 1B & 2) ..	25,00 kr.
		470. DSB, Tjenestekøreplan 1964-65, hele landet (1A, 1B & 2) ..	25,00 kr.