



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

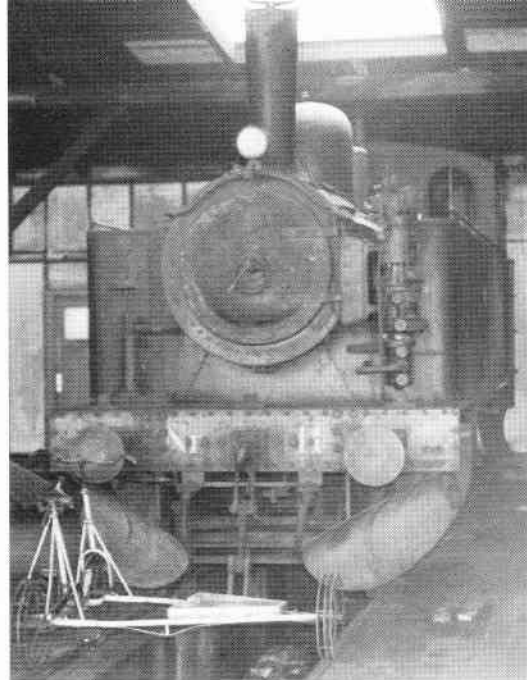
6

DECEMBER 1995 - FEBRUAR 1996



35. ÅRGANG

LØSSALG KR. 45,00

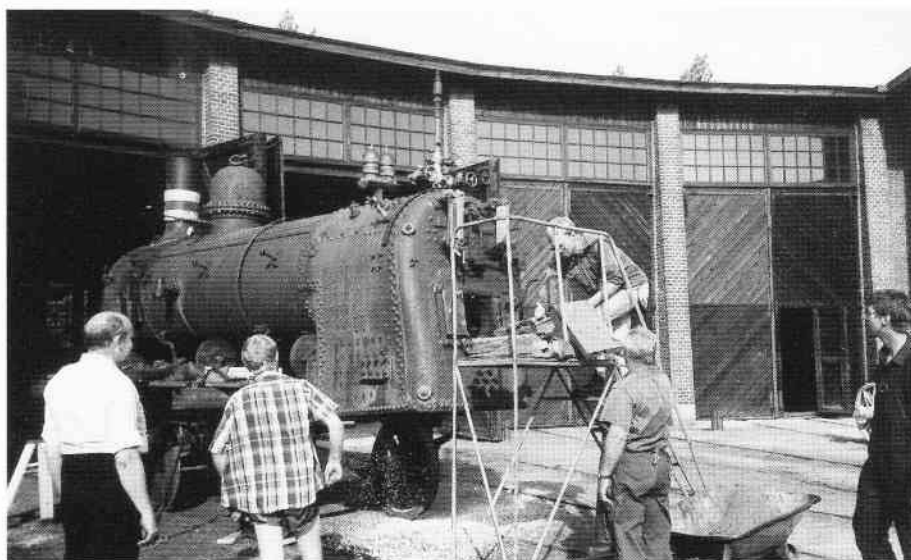


Forsiden. Et glimt fra Limfjordsbanens korsler på Skagensbanen. I det klare efterårsvejr tegner FFJ 34 imponerende rogsulpturer i luften. Ole-Chr. M. Plum fotograferede 21. oktober 1995 ved broen over Elling Å. Som det ses, er broen under reparation.

Indersiden. Trods den noget sene udsendelse af blad nr. 4 (redaktøren sænker skyldbevidst blikket) nåede der at komme så mange tilmeldinger, at DJK-udflugten på OHJ 17. september kunne gennemføres. Det er glædeligt, at DJK's medlemmer bakker op om den slags initiativer. Øverst til venstre et glimt fra udflugten: OHJ Mo 26 poserer til ære for fotografen (Ole-Chr. Munk Plum) ved den nye vejbro mellem Asnæs og Grevinge. Broen blev bygget i 1994 for at en niveauoverskæring kunne sløjfes.

Til højre herfor er vi på sydhavsoerne, i Mariibo, hvor renoveringen af LJ 19 nu er så langt fremme, at man 20. august kunne prøveopfyre kedlen. I en artikel inde i bladet berettes der om de anstrengelser, der har gjort det muligt, at man kunne nå så langt. Foto: Folke Ylander.

Ovenover, øverst til højre, et blik på det, der måske bliver Museumsbanens næste store projekt: GDS 11. I begyndelsen af 60'erne trak lokomotivet en del tog ved Museumsba-



nen, men igennem mange år har det stået henstillet i Gedser remise, hvor Carsten Buhl fotograferede i 1979.

Nederst et billede fra Mariager, hvor man efter en god sæson nu fortsætter ombygningen af sporarealet. Her ses det nye omløbsspor, spor 3, fotograferet efter arbejdslørdagen 4. november af Anders Riis.

Indholdsfortegnelse

DJK ledersiden	179
Løgstørbanken miljøvurderet	180
LJ 19 ved Museumsbanen	182
Ordhunden	185
Sønderborg styrede (ABA)	186
»Karoline« - Q 350	192
Farvel til Almex	193
Jernbanenyt - kort fortalt	195
• DSB-nyt	195
• Færgenyt	202
• Privatbanenyt	203
Boganmeldelser	206
Jernbanebøger tilbyder	206
DJK-nyt	208

Nr. 1, 1996 ventes udsendt ultimo februar 1996 under redaktion af Anders Riis.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 1/1996
- 20. december 1995.

Sidste frist for stof til nr. 2/1996
- 1. marts 1996.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 15. dec. 1995.





35. årgang nr. 6, december 1995

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Wilhelm Frendrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN:
Wilhelm Frendrup

Medlemmernes blad

Ligesom i sidste nummer af »jernbanen« er indersidetemaet et par af DJK's aktiviteter. Veteranbanerne er nok den mest iøjnefaldende af disse aktiviteter. Rundt omkring i landet lægger frivillige et stort antal ulønnede arbejdstimer i at få jernbanemateriel ud af noget, som ukyndige måske ville kalde skrot.

Men trods alt udgør de aktive langt under halvdelen af DJK's medlemmer. Forfængelighedens lille djævel hvisker redaktøren i øret, at mange af de ikke-aktive medlemmer nok så meget er medlemmer for at få et abonnement på »jernbanen«. Hvis det er rigtigt, vil redaktionen gerne forbedre - eller i hvert fald opretholde - den høje standard, som bladet har nået de seneste år.

Men da bladarbejde er ligeså ulønnet som arbejdet ved fx veteranbaner og salgsafdeling, kræver et godt blad en aktiv indsats fra medlemmerne. Måske der blandt nogle af dem, der ikke gør så meget i at slibe rust ved veteranbanerne, er en og anden, der kunne tænke sig at yde et stykke arbejde i det hjørne af DJK, der hedder »jernbanen«. Artikler - store og små - samt fotos er naturligvis altid velkomne, men for at gøre en lang historie kort: hvis bladets standard skal holdes, må der først og fremmest flere penge i kassen. Der er ikke umiddelbart udsigt til, at den kontingentfinansierede del af bladets budget kan øges, så redaktørens mest brændende ønske for det nye år er, at det må bringe flere store annoncer.

En klog mand sagde engang, at intet kommer af intet. Det samme kan siges om de store annoncer, der virkelig kan gavne økonomien. Hvis der blandt medlemmerne er folk med kontakt til virksomheder, der kunne tænkes at være villige til at støtte »jernbanen« med annoncer, hører redaktionen gerne fra dem. Der må trods alt være en del af DJK's medlemmer, der har kontakt til det private erhvervsliv.

Endnu bedre ville det selvfølgelig være, hvis nogen ville påtage sig den opgave at lave direkte opøgende arbejde for at skaffe annoncer. I forhold til de beløb, store virksomheder ellers uddeler gennem fonde og sponsorater, er »jernbanens« behov trods alt ret begrænsede. For eksempel kan et nummer af »jernbanen« udvides med 8 sider for, hvad der svarer til ca. 30 kontingenter.

/wf

Formandsord ved årsskiftet

Af Bent Jacobsen

1995 har været et interessant år for alle, der følger med i jernbanens udviklingstendenser. Det lykkedes omsider for DSB at få de første ER-tog i drift på Sjælland, selv om problemerne med fejlstrømme åbenbart ikke har fundet sin endelige løsning endnu. Nye rangerlokomotiver er i ordre til erstatning for de lokomotiver, som det aldrig lykkedes for Cockerill at levere. Endelig er de første af en ny generation S-tog til København klar til prøvekursler.

På - eller rettere sagt under Storebælt - kom der hul igennem det ene tunnelrør, og et DSB-koretøj kørte igennem den 12. september. På Øresund har verdens største gravemaskine »Chikago« taget hul på udgravningen til sænketunnelen og på landsiden er der fart over feltet med anlæg af jernbanen fra Københavns Hovedbanegård til Kastrup.

Der tales allerede om at etablere et højhastighedsjernbanelinje gennem Danmark, som vil ændre trafikstrukturen radikalt både i indenrigstrafikken og i den internationale trafik. Fremtidsperspektiver ganske vist, men ikke uden et skær af realitet, hvis man ser, hvor langt udviklingen allerede er langt fremme på dette område i vore nabolande Sverige og Tyskland.

Nu er det desværre ikke lige glædeligt, alt hvad der er sket på jernbaneområdet i årets løb. DSB er blevet delt op, og rutebiler og færger er skilt ud som selvstændige statslige aktieselskaber. Er det mon denne divisionering, der er årsagen til den i et større perspektiv ret uforståelige beslutning om at nedlægge færgeforbindelsen Gedser-Warnemünde og den direkte togforbindelse ad denne rute mellem København og Berlin? Skyldes nedlæggelsen mon, at DSB REDERI tjener mere på at sejle biler til Rostock end på at sejle togpassagerer til Warnemünde? Svaret giver vel sig selv.

Det bliver interessant at se, om der er politisk vilje til at pålægge DSB at genetablere den direkte togforbindelse til Berlin ad den mest naturlige, direkte rute, og om man er villig til at betale for det. Når man nu har givet DSB friere rådighed til at disponere ud fra rent forretningsmæssige vurderinger,

kan det vel ikke komme som den helt store overraskelse, at DSB vælger at sanere tabsgivende aktiviteter fra, hvor beklagelig og uheldig beslutningen end kan virke.

I DJK's regi har 1995 også været et begivenhedsrigt år. Mariager-Handest Veteranjernbane kunne fejre 25 års jubilæum i maj med et flot arrangement, der viste, hvor stor betydning man fra Mariager by og fra amtets side tillægger banen som turistattraktion for egnen. Der er nu udsigt til, at bygge-riet af en vognhal i Handest snart kan komme igang, hvad der længe har været et stort ønske for banen.

Limfjordsbanen har haft en passagerstilstrømning uden lige trods det meget varme sommervejr og trods dampforbud. I efterårsferien kørtes på Skagensbanen i samarbejde med banen der. Mellem Slagelse, Høng og Gørlev har DJK ved D-maskinegruppen stået for damptogskørsel i juli, og de traditionelle kørsler omkring København i august har været kort med pænt resultat, denne gang med MO som trækraft.

Ved Museumsbanen haft ekstra mange særtog i sæsonen, hvad der har opvejet en vis tilbagegang i antal rejsende med plantog på grund af sommervejret. Store planer for udvikling af Bandholm station til en rigtig levende museumsbanestation er under forberedelse og venter kun på en afklaring af finansieringsmulighederne. Endelig har foreningen afholdt en række møder, hvor medlemmerne har fået aktuel orientering om, hvad der rører sig i jernbanens verden. Senest har jeg haft den glæde at kunne byde en ellers travl Henrik Hassenkam velkommen til et velbesøgt medlemsmøde.

Mangel på arbejdskraft har altid været og synes fortsat at være foreningens store problem. Trods dette har vi alligevel hvert år kunnet fremvise forbløffende resultater på, hvad vi kan præstere, når vi står sammen i foreningen og løfter i flok. Det er resultaterne, der tæller, og det er dem, vi bliver bedømt på, når vi skal profilere foreningen overfor publikum, skaffe passagerer i vore tog og hverve nye medlemmer. Også i forhandlinger med DSB og privatbanerne er det vigtigt at have et godt ansigt udadtil.

Foreningens medlemmer og Jernbanens mange læsere ønskes en glædelig jul og et godt nyt år.



Løgstørbanen miljøvurderet!

Mens andre baner »falder på stribe« jfr. nedlæggelsen af Gedserbanen og strækningen Bylderup-Bov/Tønder, så er der endnu liv i Løgstørbanen - men hvor længe?



Dette bliver hverdagskost i 1996: MY på Løgstørbanen. Billedet er optaget mellem Skringstrup og Møldrup den 27. juni 1995 - en uge, hvor der blev givet dispensation til kørsel med »nedvejede« MY-lokomotiver (foto: Mogens Duus).

Af Mogens Duus og Frits Sørensen

Efter sommerferien forelå den i tidligere numre af jernbanen omtalte »revurdering« af Løgstørbanen. Imidlertid har DSB denne gang valgt at holde kalkulationerne utilgængelige for offentligheden. Med status som »internt notat« kan man nemlig undgå udlevering i henhold til lov om offentlighed i forvaltningen.

Om revurderingen har bragt fornyelse over kalkulationsformen og de afledte beslutningsoplæg er imidlertid usikkert. En beregning, der tilsvarende skulle vise »håbløsheden« i at køre tog mellem Bramming og Tønder, viste i efterårets løb, at de årlige lokomotivføreromkostninger ved banens drift var på ikke mindre end 10 mio. kr., svarende til ca. 40 fuldtidsbeskæftigede, normaltønnede lokomotivførere. Den stikprøvevise billetkontrol i togene kostede 2 mio. om året (8 fuldtidsstillinger!) og så videre..!

En nærmere analyse heraf afdækker, at disse tal opstår på grund af fordeling af nogle inddirekte produktionsomkostninger ud fra standardnøgletal. Disse nøgletal finder anvendelse ved vurdering af enhver DSB-drevet jernbanestrækning uanset beskaffenhed, trafikform m.m. Men sådan kan man ikke regne, og DSB regionaltog arbejder da p.t. også på en forbedring af beregningsmodellerne.

Dette kan imidlertid opfattes som en indikator, der peger på, at DSB også nedlægger Løgstørbanen på baggrund af utilstrækkelige gennemsnitsbetragtninger og fejlbehæftede kalkulationsmodeller!

Læserne skriver



Miljøvurderingen

Som noget nyt blev der for første gang foretaget en kalkulation over de miljømæssige konsekvenser ved nedlæggelsen af en jernbanestrækning i Danmark. Den omhandlede forholdene ved en lukning af Løgstørbanen og blev offentliggjort ultimo september. Beklageligvis er vurderingen af de miljømæssige konsekvenser også behæftet med alvorlige fejl:

1. For det første lægges en årlig godsmængde på kun 800 vogne til grund for kalkulationen. Med andre ord analyserer man stadig, om den håbløse situation af i dag kan berettige til en nedlæggelse eller ej - hvad den selvfølgelig kan. Men en vurdering af banens muligheder, som påpeget i en tidligere artikel i »jernbanen«, har ikke fundet sted. Beregningen skulle da operere med godt 2500 vogne årligt, svarende til 230% stigning i trafikomfanget.

2. For det andet er analysen begrænset til kun at omfatte strækningen Viborg-Løgstør. Atter betragtes banen som en isoleret enhed, men det turde være soleklart, at - eksempelvis - de mange rørvogne fra Tyskland og trævogne fra Sverige og Finland, også vil belaste landevejene udenfor strækningen Viborg-Løgstør. Medmindre man naivt forventer, at kunderne vil omlade godset i Viborg eller Aalborg.

Elektrificeringen af jernbanenettet, i hvert fald syd for Århus, vil yderligere give jernbanen miljøøkonomiske fordele ved transporter over lange afstande.

3. Kalkulationen er udført med diskutabel forudsætninger. Bl.a. at lastbiler kun kører med 60 km/t på landevej, ligesom de usikrede overkørsler anføres som en sikkerhedsrisiko. Men den stigende lastbiltrafik udgør også en markant sikkerhedsrisiko, ligesom der er større sandsynlighed for overholdelse af hastighedsbegrænsninger og køre-/hviletidsbestemmelser ved jernbanetransport.

Bemærkelsesværdigt er det også, at umiddelbart efter offentliggørelsen af notatet formidlede DSBs vægavis atter den holdning, at banens fremtid er håbløs, denne gang baseret på miljøanalysen. Denne fortsatte formidling af negative fremtidsudsigter motiverer næppe DSB's medarbejdere til at arbejde for en fortsat bevarelse i form af salg



◀ Skærbæk station. Har sporene også her snart set deres sidste tog? Da sidebaneprojektet ved overgang til K91 var god latin i DSB, blev køreplanen Ribe-Tønder kraftigt udvidet. Men siden har der blæst andre vinde: Hidtil er sidebaneprojektets væsentligste resultat lukning af billetsalgssteder og private overkørsler - og her syd for Ribe og så indskrænkning af togantallet. Er det udtryk for, at man ikke ønsker for mange passagerer på strækningen eller, at forventningerne til K91 blev skuffet? Foto: Flemming Søeborg 5. juli 1995.

Broernes bæreevne har været en væsentlig argumentation for, at en modernisering af Løgstørbanen løber op i 55 mio. kr. Men fra januar er dette problem løst, idet det er bestemt, at de da kan bære MY-lokomotiver. Foto ved Lærkenfeldt Å den 5. september 1995 (foto: Mogens Duus). ▼

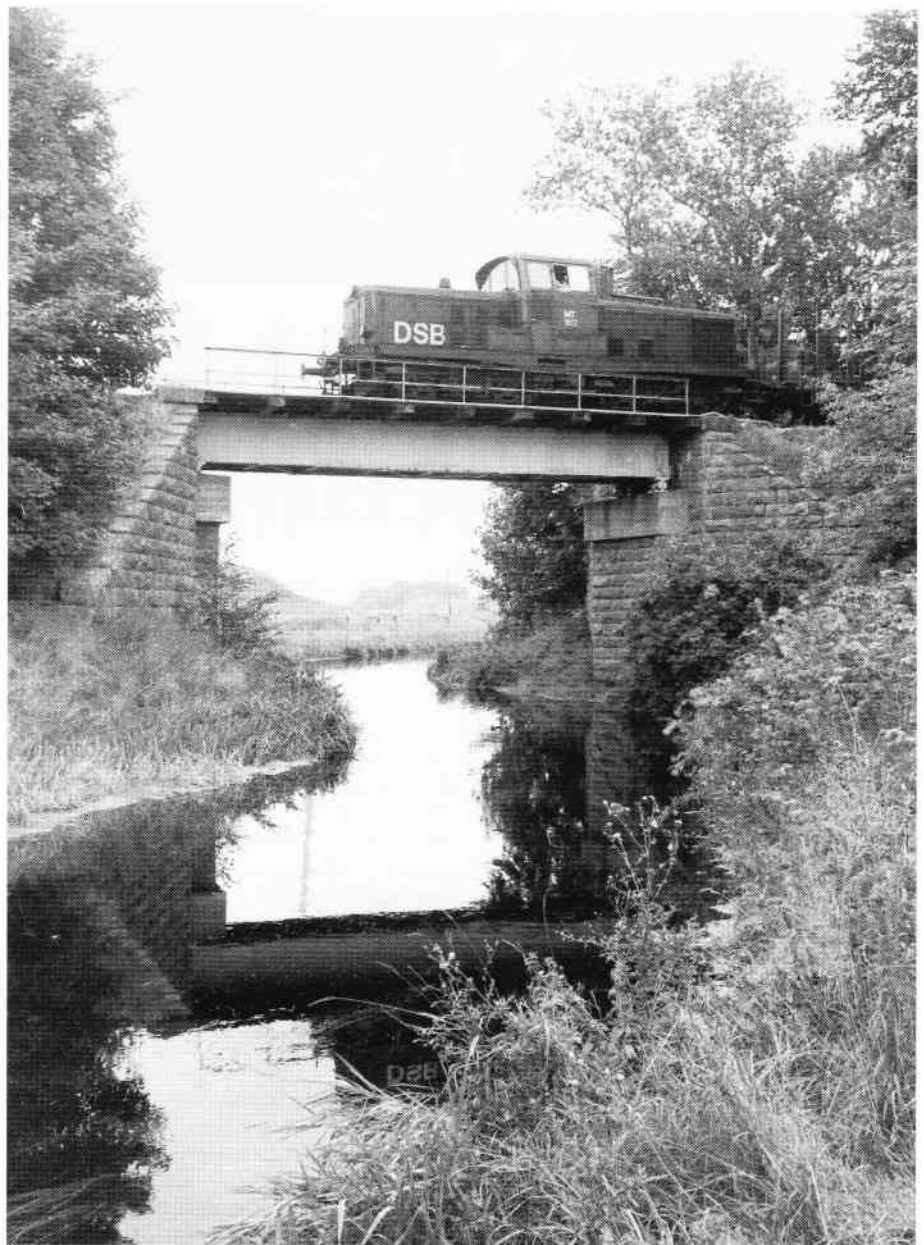
af transport til potentielle kunder - hvis det ellers har fundet sted i de senere år?

Rapportens eneste brugbare konklusion er dermed, at den nuværende transport på strækningen Viborg-Løgstør (og ikke videre derudover) af 800 hellast-transporter om året har den samme miljøpåvirkning, uanset om den finder sted med bane eller med bil.

Dette giver anledning til en lidt modsat betragtning: For to år siden var godsmængden den dobbelte, men sandsynligvis med omtrent den samme miljøpåvirkning som nu. At DSB har sat 50% af godsmængden til, betyder derfor, at påvirkningerne fra lastbiltrafikken i forvejen er steget med en mængde, svarende til den forventede ekstra belastning på grund af banens nedlæggelse. Blev blot en del af banens potentielle udnyttelse, ville man derimod opleve et markant fald i den miljømæssige belastning hidhørende fra godstransporten til og fra banens opland.

Endelig bemærkes, at godsmængden i efteråret 1995 atter har været stigende. Adskillige gange har der været for mange vogne i forhold til MT-lokomotivets trækkeevne, med forsinkede transporter til følge. Desuden har DSB valgt at aflyse kørslen også på dage, hvor der var gods, hvorved det resulterende transporttilbud til banens kunder er blevet forringet.

Fra begyndelsen af januar ændres godstogskørslen således, at Løgstørbanen betjenes med MY fra Århus. Viborg station får sit gods med samme tog, og MT-eren kan derfor undværes. Efter demontering af diverse udstyr (dampvarme) på de fleste MY kan disse »nedvejede« lokomotiver angiveligt befare banen med et acceptabelt akseltryk - selvom fast kørsel med MY givetvis vil fremrykke det tidspunkt, hvor sporet skal udskiftes. Om det bliver muligt at udskifte banens spor er uvist. Trafikminister Trøjborg har afvist, at der kan stilles EU-midler til rådighed til en sådan opgave, men har mødt uventet modstand fra de konservative. Dette partis Lene Espersen har selv undersøgt sagen og fundet frem til, at andre lande har anvendt EU-midler netop til sådanne formål.



Afslutningsvis bemærkes, at der ud fra dagspressen at dømme p.t. arbejdes med nedlæggelse af Assensbanen, strækningen Ringe-Korinth samt Grindstedbanen, selv-

om et brobyggeri over motorvejen mellem Kolding og Esbjerg for et års tid siden egentlig burde kunne tolkes i anden retning for sidstnævntes vedkommende. □



Fra dengang LJ 19 var i daglig drift. Om billedet viser LJ 19 eller en af søstermaskinerne LJ 15 og 16, vides dog ikke med sikkerhed.

Foto: Birger Wilcke.

◀Torrige station 12. marts 1967. DJK's udflugtsstog er op-rangeret af LJ 19 - LJ CA 16 - 49 - Eu 63 - NKJ Cc 8. Foto: Mikael Christensen.

LJ Nr. 19's historie ved Museumsbanen

Museumsbanen er i gang med en omfattende istandsættelse af damplokomotivet LJ 19. Der har ikke været skrevet meget om istandsættelsen i »jernbanen«, så for at råde bod på det har Sten Carlsen fattet pennen. Denne første del af en planlagt serie beretter om lokomotivets historie i DJK-regi frem til den igangværende istandsættelse begyndte.

Af Sten Carlsen

Her følger historien om et damplokomotiv og dets istandsættelse. Når jeg skriver istandsættelse i stedet for hovedrevision, er det fordi, en hovedrevision »bare« består i et rørsifte og lidt småreparationer! I artiklen er der i sagens natur anvendt begreber, der kræver en smule viden om damplokomotiver, men forhåbentlig ikke mere end, at alle kan få noget ud af at læse artiklen.

For at starte med noget aktuelt kan jeg berette, at LJ Nr. 19 stadig ikke er driftklar. Det til trods for at jeg i et referat fra generalforsamlingen i marts 1983 har læst, at formanden i sin beretning lovede, at LJ Nr. 19 ville være driftklar i løbet af et år eller to! Det har formanden selvfølgelig gjort ud fra meldinger fra Museumsbanen. F.eks. søgte Museumsbanen i 1981 kedeltilsynet om at få revisionsperioden for OHJ No. 5 forlænget med et år, da man så regnede med at

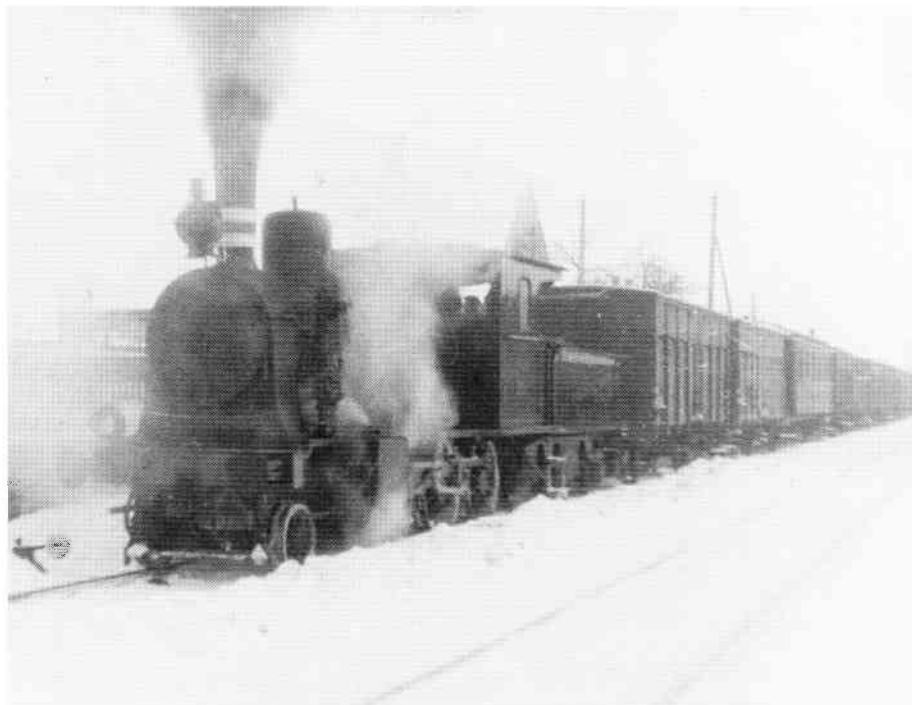
LJ Nr. 19 herefter var (ved at være) driftklar. Adskillelsen var nemlig så godt som afsluttet (vurderede man), og man skulle snart til at samle stumperne sammen igen. Men endnu i 1991, altså 10 år senere, var der ting, som blev skilt ad! Med hensyn til en driftklar LJ Nr. 19 vil jeg, med udgangspunkt i efteråret 1995, også forsøge mig med at love LJ Nr. 19 færdig om et år eller snarere to.

Da jeg ikke har været aktiv længe nok til at have set LJ Nr. 19 i samlet tilstand, og derfor ikke har oplevet hele dens historie ved Museumsbanen, har jeg, især for at kunne fortælle forhistorien om LJ Nr. 19's istandsættelse, benyttet mig af andre kilder end min egen hukommelse. Bl.a. (røver-) historier fortalt i en sen aften i remise-køkkenet i Maribo, når en af smedesvendene har »investeret« (godt nok kortsigtet, men med gode procenter som udbytte), desuden er der anvendt ældre numre af »jernbanen«.

Anskaffelsen

DJK købte LJ Nr. 19 i 1965 for 10.420 kr. med tilskud fra Tuborgfondet. Lollandsbanen havde i 1920 selv givet omkring 125.000 kr. for den. For de kommende LJ Nr. 19-lokomotivførere kan det oplyses, at lokomotivet har en maksimalhastighed på 60 km/t (sat op fra oprindeligt 50 km/t - husk det kære lokoførere!). Ved 60% kedeltryk udvikler maskinen en trækraft på 4500 kg og må (måtte!) belastes med 600 tons, men så gik det heller ikke ret stærkt (under 20 km/t i gennemsnit). Ifølge ældre Lollandsbanemedarbejdere kunne man på det flade Lolland godt (over-) belaste den med en hel del tons ekstra.

Maskinen var, som det blev skrevet dengang, »... velholdt og i forbavsende god stand, da den ankom til Maribo den 1. september 1965«. Den skulle bare have et grundigt eftersyn og nogle småreparationer for at være driftklar. Læsere af ældre num-



re af »jernbanen« vil vide, at en revision den gang for det meste bestod i en strampudsning af lokomotivet eller vognen. I dag er en DJK-revision og ikke mindst en DJK-istandsættelse noget mere omfattende, men DJK overtager også sjældent materiel, der næsten er taget direkte ud af den daglige drift, hvad *noget* af materiellet den gang var (pudsekluden skulle bare udskiftes med en pensel, når der var tale om henstillet materiel).

LJ Nr. 19 havde faktisk ikke kørt meget siden 1953, da Lollandsbanen allerede på det tidspunkt søgte at blive dampdriften helt kvit. Indtil sidst i 50'erne stod LJ Nr. 19 som varmemaskine i Nakskov, hvor den var placeret inde i remisen, tilsluttet en varmelledning ud til pladsen. Den sidste tur i Lollandsbanens tjeneste var i julen 1960 og blev ingen succes. Da Lollandsbanen stort set ikke brugte damplokomotiverne mere, blev de kun nødtorftigt vedligeholdt og udvasket. Årene som varmemaskine tog derfor hårdt på kedlen. LJ Nr. 19's kedel var fuld af kedelsten og fyrkassen var delvist beskadiget, da DJK overtog maskinen (apropos den »forbavsende gode stand« - havde man forventet noget, der var værre?). Det på trods af at LJ Nr. 19, som det sidste af de store damplokomotiver ved Lollandsbanen, havde fået ny fyrkasse og fået udskiftet den nederste del af kedelpladerne omkring fyrkassen (»skoet«) i 1950.

Under Museumsbanen's langvarige og omfattende istandsættelse af LJ Nr. 19 har jeg undret mig over, hvorfor det blev LJ Nr. 19 og ikke en af søstermaskinerne LJ Nr. 15 eller LJ Nr. 16, som DJK købte. Disse damplokomotiver blev nemlig først ophugget året før DJK købte LJ Nr. 19 og har sikkert ikke været dårligere kedelmæssigt set, end LJ Nr. 19 har vist sig at være (LJ Nr. 16 havde dog p.g.a. revner to lapper i fyrkassen, isat allerede fem år efter den fik ny fyrkassel). Men de var bygget før 1. verdenskrig og

sandsynligvis med anvendelse af nogle bedre materialer. LJ Nr. 19 er f.eks. en ret skrabet model, hvad angår messing og anden »pynt«.

At DJK først i sidste øjeblik har bestemt sig til at købe, så det er Lollandsbanen, der har bestemt, hvilken maskine, der stod tilbage som den sidste, er meget sandsynligt. Da LJ Nr. 19 var blevet hovedrevideret sidst af disse maskiner, har det være den, der har været længst tid fra at udløbe af revision. Derfor var den ikke blevet ophugget, selv om den nødvendigvis ikke var i den bedste stand.

Driften og nedbruddet

Efter nogle mindre reparationer hvor der var blevet udskiftet enkelte rør og nogle nagler i fyrhullet, blev LJ Nr. 19 i 1966 for første gang sat i drift på Museumsbanen. Ud over den »almindelige« veterantogskørsel, blev det bl.a. i 1967 til en afskedstur med Kragenæsbanen. En særlig opgave var et par måneders udlejning til Nakskov Skibsværft, hvor LJ Nr. 19 leverede damp til nogle dampspil i en dok. Men LJ Nr. 19's revisionsperiode var ved at være forbi, så i 1969 blev den taget ud af driften for at få foretaget en ny hovedrevision (indvendigt eftersyn af kedlen). LJ Nr. 19 blev hovedrevideret, så den var klar til Bandholmbanens 100 års jubilæum i 1969. Alle de små rørrør blev udskiftet, stempelstokkene blev hårdforkromet, kedlen fik nye dækplader og endelig blev LJ Nr. 19 malet.

I de følgende år var LJ Nr. 19 igen driftsklar og anvendtes ofte til at klare den »daglige« drift på Museumsbanen. I sommeren 1971 var LJ Nr. 19 faktisk Museumsbanens eneste driftsklare maskine. Et svendestykke på Nakskov Skibsværft i 1970 eller 1971 resulterede i et par nye kraftdampvær. Men efter et nedbrudt juletog i 1972 i Ryde, hvor LJ M9 (delvis sammen med LJ Nr. 19) trak

toget til Maribo, opgav man i første omgang at reparere LJ Nr. 19 (samme skæbne overgik 10 år senere OHJ No. 5; først opgivet og henstillet, men senere repareret). Nu da LJ Nr. 19 ikke kunne køre mere, så man sig om efter et andet større, køreklart damplokomotiv. Skæbnen ville, at det blev D 826, der blev anskattet til at køre juletog i 1973 (tænk, hvis nu LJ Nr. 19 havde holdt tæt..!).

Fyrkasseskaderne

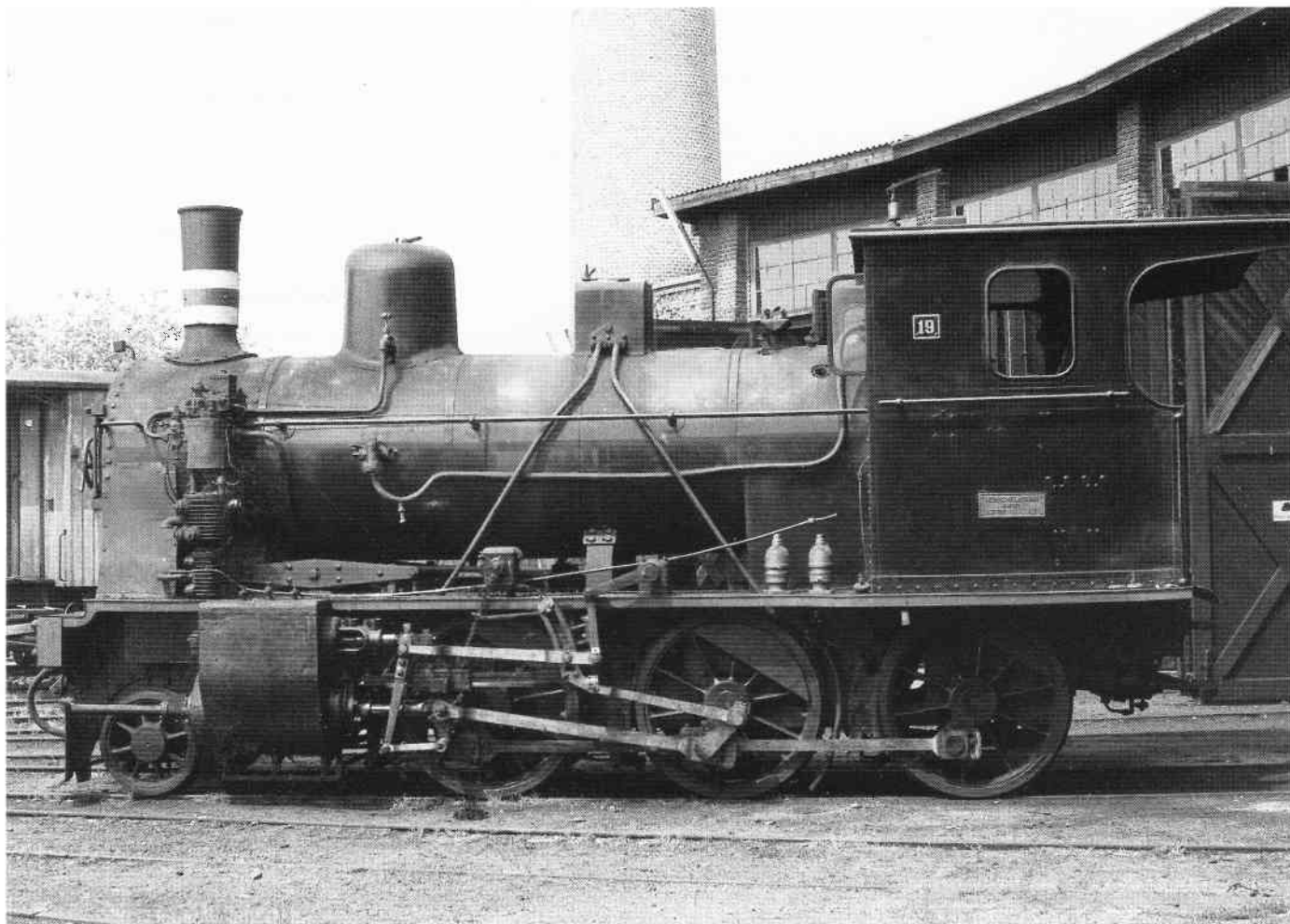
Hvad der helt konkret var galt med LJ Nr. 19's fyrkasse og fyrhul, har jeg ikke kunnet få opklaret. Om det er de tidligere i artiklen nævnte »investeringers« skyld, at de dengang aktive Museumsbanenfolk ikke kan huske skadernes omfang, skal være usagt. Udsagnene kan opdeles i to versioner (tre, hvis kedelbogen tages med), den ene mere omfattende end den anden.

Problemet med LJ Nr. 19 var dens kedel. Den var umulig at holde tryk på, da utætheder i fyrkassen delvis slukkede fyret. Begge versioner af skadesomfanget taler om et utæt fyrhul med dårlige stemmekanter i både jern og kobber. Nogle af fyrhulsnaglerne i den nederste halvdel af fyrhullet skulle have været meget utætte. I 1972 havde man måtte svejse nye hoveder på nogle af disse nagler. Den ene version af skadesomfanget går på, at der »kun« var opstået en revne i kobberet mellem to fyrhulsnagler. Den anden version siger, at der var opstået en revne i kobberfyrkassens bagvæg. Revnen var opstået i forsætningen ind imod fyrhullet i den øverste del af fyrbødersiden.

Problemet med fyrhullet var det, at der ved en tidligere lejlighed (1966) var blevet udboret nogle fyrhulsnagler, hvoraf mindst et par stykker var blevet udboret så skævt, at der indvendig var blevet huller i op til dobbelt størrelse med smalle og dårlige hulkanter i kobberet som resultat (LJ Nr. 19's kedel er af typen med fyrhulsring). Ifølge den ene skadesversion havde dette bevirket, at der imellem to naglehuller var opstået en revne. Til støtte for skadesversion to hæver en del Museumsbanenfolk, at der, ud over det dårlige og utætte fyrhul, var opstået en revne i området omkring fyrhullet. At revnen var opstået og fuldt gennemrevnet, uden at nogen har opdaget noget, f.eks. allerede ved hovedrevisionen i 1969, er uforklarligt.

LJ Nr. 19 blev dog ikke opgivet, men først søgt repareret. Efter at kedeltilsynet havde set på skaderne, fik man kedelsmed Bundgaard fra Nakskov Skibsværft til at udføre fyrhulsreparationen, da den var for speciel til, at man selv turde gå i gang med den. Bundgaard fremstillede og isatte nogle særligt tilpassede nagler, der kunne udfylde disse »overstørrelsehuller« i fyrhulsringen. Men at svejse en og en halv nagle sammen til én, giver ikke nogen særlig »samarbejdsvillig« nagle ved den efterfølgende nitning.

Til at dække over revnen mellem de to naglehuller i kobberet og de dårligste hulkanter, tildannede Bundgaard en smal kobberlap, som blev holdt fast af tre af fyrhuls-



LJ 19 ved remisen i Maribo kort før startskuddet til den igangværende istandsættelse. Foto: Mikael Christensen 24. juni 1979.

naglerne. Ifølge den anden skadesversion fremstillede Bundgaard en mindre kobberlap til at sætte hen over revnen i fyrhulsfor-sætningen. Den blev fastspændt med nogle mindre bolte. Der blev altså ikke udskåret noget af fyrkassen ved den fejlfald. Desuden blev hele fyrhullet efterstemt.

Inden LJ Nr. 19 var klar til juletogetene i 1974 skulle den trykprøves til det nye, ned-satte kedeltryk på 10 kg/cm². Disse ting blev klaret sidst i efteråret 1974. Efter nogle få driftsdage med denne fyrkassereparation, blev den hidtil sidste driftsdag for LJ Nr. 19 et juletræstog i 1974. Utæthederne omkring fyrhullet gav til sidst så meget vand og damp, at det ikke var muligt at holde ild i baghjørnet i fyrbødersiden. Lappen og de nye nagler holdt altså ikke tæt. LJ Nr. 19 blev dog ikke meldt nedbrudt, som det skete i 1972, men gennemførte juletoget. Efter »samråd« med kedeltilsynet blev LJ Nr. 19 henstillet. Da LJ Nr. 19 jo stadig havde en del år tilbage, inden den udløb af revision, blev det undersøgt, om det kunne lade sig gøre at svejse revnen. Det kunne det faktisk godt, men det krævede 12-15.000 kr. i kon-tanter, samt at kedlen blev stillet på højkant, så der kunne svejses oven-ned. Det mest betænkelige ved den »operation« var dog, at firmaet ikke ville garantere for, at svejsningen kunne holde! Af disse grunde blev LJ Nr. 19's revnede fyrkasse ikke svejset.

Alligevel blev LJ Nr. 19 ikke opgivet og henstillet. Kedelsmed Bundgaard begyndte

fremstillingen af en ny og større lap til revnen i forsætningen i fyrkassen. Denne lap skulle i den ene side gå helt ind til fyrhullet og sidde fast under fyrhulsnaglerne. Denne lap nåede dog aldrig at blive isat, inden man sammen med Bundgaard opgav LJ Nr. 19. Hvorfor denne lap ikke blev isat, har jeg ikke fundet ud af. Om man havde planer om delvis at fjerne det dårlige kobber for at slippe af med revnen samt ikke mindst for at få en bedre køling af lappen, vides ikke, men reparationen ville blive større og mere kompliceret end den første. Måske var det derfor, at denne lap aldrig nåede at blive sat i, inden man opgav LJ Nr. 19 »et stykke tid«.

Da nu LJ Nr. 19 ikke var driftsklar, kunne man jo passende anvende den til reserve-dele. I 1976 mistede LJ Nr. 19 sin luftpumpe, da der var problemer med den, der sad på OHJ No. 5. Som erstatning herfor ankom der i februar 1977 en anden luftpumpe, der straks blev monteret på LJ Nr. 19. Noget tyder på, at denne luftpumpe ikke var driftsklar, for i september 1978 ankom der en nyrevideret stempelstok til luftpumpen. I løbet af efteråret var den så monteret (da luftpumpen på OHJ No. 5 driller igen i 1983, bliver den endnu en gang ombyttet med LJ Nr. 19's luftpumpe. Inden ombygningen har denne dog fået revideret styringen og virker derfor igen).

Selv om LJ Nr. 19 var mere eller mindre opgivet, arbejdes der i perioder stadigvæk på at få den driftsklar. I marts 1977 har

Museumsbanen værkfører Tikøb fra DSB til at inspicere LJ Nr. 19's fyrkasse, og i april 1977 bliver kedlen trykprøvet for at Museumsbanens nye tilsynsførende fra kedeltilsynet kan danne sig et indtryk af skaderne på fyrkassen.

Kedeltilsynets indtryk må have været positivt, for i foråret 1977 indstilles arbejdet på ØG 3's hovedrevision til fordel for arbejdet på LJ Nr. 19. Den skulle nemlig gerne være klar til juletogetene samme år! Det bliver den nu ikke, men man arbejder ufortrødent videre på den ind i 1978. Hvad man egentlig laver vedrørende revnen og lappen, ud over at kikke og muligvis tænke, bliver, efter det til mig oplyste, ikke til andet end noget at la »katten om den varme grød«.

Angående de skævt udborede fyrhulsnagler, revnen eller revnerne i fyrkassen og den isatte og ikke isatte kobberlap, må jeg forlade mig på udsagn fra veltjente Museumsbanemedarbejdere. Den tredje og mindst omfattende version af skaderne på fyrkassen kan læses i kedelbogen - men virker ikke særlig sandsynlig. Fra kedelsynene inden og under reparationen i 1973-74 står der i kedelbogen kun noget om udskiftning af nogle fyrhulsnagler og støttebolte samt om en stemning af fyrhullet, men ikke noget om en revne eller lap. Det bemærkes, at Bundgaard's arbejde er meget tilfredsstillende. Lidt mærkværdigt er det dog, at der i kedelbogen også står, at der *ikke* er konstateret revnedannelser omkring fyrhullet

Sønderborg styrede det hele

Med en fortid ved andre privatbaner har forfatteren et skarpt blik for de særlige forhold ved de engang så succesrige amtsbaner på Als

Af Svend Aage Kvist

Persontrafik

Jeg kom oppe fra Trolldhedebanen; jeg har været ved den også. Og det er jo en decideret tørvebane, altså de kørte kun med tørv. Og da det begyndte sådan at mindske lidt af det, da havde de alligevel fået alt for meget personale, så kom jeg væk derfra. Så var jeg lidt oppe ved Hammel-banen et stykke tid.

Men så kom der bud, for vi havde jo en organisation inden for privatbanefunktionærer, altså assistenter mv. Det var for resten en Sløk i Kolding, der havde med det at gøre, og han ringede så til mig. Ja, der er én ledig i Sønderborg, siger han, og det er amtsbanerne. Der skulle du nu tage ned, altså prøve at søge dernede. Jeg søgte, og så kom jeg herved, 29. maj tror jeg det var, i 1923. Og da havde de haft en jubilæumsfest herved, lidt før, en gevaldig fest på Sønderborghus. Amtsbanerne begyndte i 1898.

Dengang jeg kom herved, da var banerne gevaldig populære. Vi havde en stor persontrafik, blandt andet fordi vi havde alle ude fra Als, der havde arbejde i Sønderborg. Så da var der for resten meget arbejde i Sønderborg; der kom mange ind fra Augustenborg og Ketting og hele vejen op ad Als dér, kom ind og arbejdede herinde og tog hjem om aftenen. Og så havde vi skolebørn; vi havde statsskole her og det hele. Så det gav en hel masse. Og alsingerne rejste meget; de tog meget til Sønderborg, når de skulle handle. Så skulle det da

Her kommer den anden artikel med erindringer fra amtsbanerne på Als. Det anbefales først at se den fælles indledning med bl.a. kortskitse, som blev bragt i nr. 5/1995 side 148.

Forfatteren, der ligesom Fr. Brodersen tilhørte årgang 1899, var kun i ti af sine unge år trafikassistent i amtsbanernes tjeneste, og han endte sit arbejdsliv i en helt anden boldgade. Men han erindrer levende sin tid ved ABA.

PWS

kobes i Sønderborg, det er da klart. Det skulle da ikke kobes derude, vel. Så da havde vi jo en vældig trafik.

Se, alsingerne er også et folkefærd for sig; de er altså gemytlige. Og man skulle ikke synes fx, når toget kommer fra Nordborg til Vollerup, at nogen så skal ned til Skovby og det, men det var der nemlig; der var stor trafik den vej. De var gift med hinanden; dem fra Nørherred, de blev gift med dem fra Sønderherred og omvendt. Der var mange gårdejerdøtre og gårdejersønner, de skulle da have en bonde igen, som de siger. Og kunne de finde en nede i Skovby, så kunne det måske blive hende, og på den måde kom de i familie med det hele, og så rejste de, når de skulle besøge hinanden. Vi snakkede af og til med jernbanefolk, der kom andre steder fra. Der var også mange af dem, der sagde: Har I sådan en trafik altid? Har I så mange mennesker? Ja, det har vi. Ja, men hvad så dem dér? Ja, det er nogen, der skal ned dertil. Ja, det var da mærkeligt; det kunne de ikke rigtig forstå.

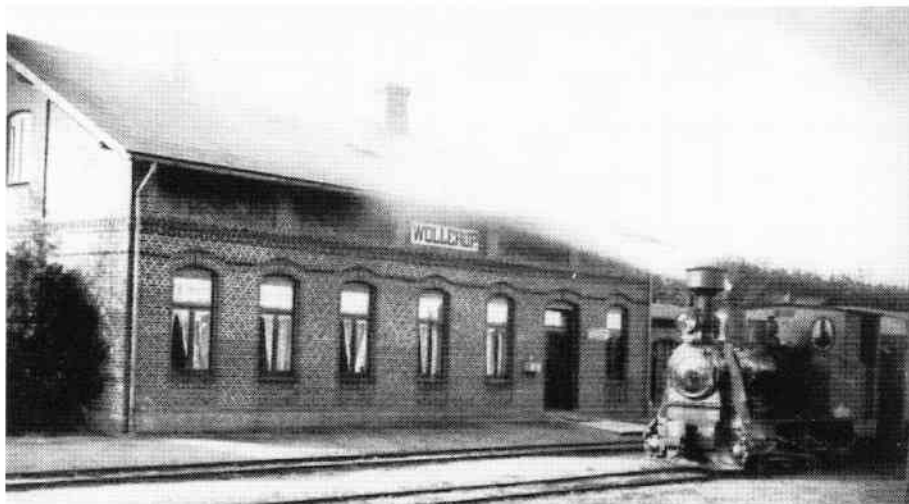
Det hele meget enkelt

Da jeg kom herved i 1923, ja, det var slet ikke så let, for da var hele mønsteret fra tysk tid endnu. Det var Lenz & Co., der drev amtsbanerne før, og det overtog amtet så. Men hele forretningsgangen, altså hele jernbanevæsenet, foregik på den måde, det havde gjort dér. Regnskaberne, altså med det hele og med stationerne og sådan noget, det foregik på samme måde som hidtil. Det er meget, meget enkelt i forhold til andre privatbaner og statsbanerne. Og da man kom herved, syntes man jo, kunne det virkelig gå på den måde med gods og sådan noget? Det blev bare ført på sådan et kort, vi havde. Ja, vi havde en særlig godsekspektion her i Sønderborg. Der havde vi sådan et kort, hvor vi skrev afsender, modtager, om det var betalt eller ikke betalt. Franco eller ufranco. Og de her kort blev så revet af, efterhånden som de var fyldte, og så blev de sendt over til hovedkontoret og bogført dér.

Og ude på stationerne, se, der var kun stationsmester i Augustenborg og i Vollerup og i Nordborg, dér helt oppe i Nordals. Nu går der også en strækning ned til Lille Mommark og til Skovby og så ned til Mommark færgegård, ikke. Og dér var kun ham i Vollerup.

I Vollerup var knudepunktet; der skiltes banerne ad. Dér var en stationsmester; han havde nok at lave. Jeg kan huske, der var en tur om middagen. Der havde vi da fire tog på én gang. Ja-ja, ja-ja. Jeg har været derude på afløsning mange gange, under sygdom og ferie. Og der skal jeg love for, vi havde nok at lave. Togføreren fra det ene tog - jeg tror, det var ham, der kom fra Sønderborg - han skulle passe altså den ene ende af stationspladsen; den var alligevel lang. De kan nok forstå, når der skal så mange tog ind, så måtte han passe spor-skifterne nede i det dér, for stationsmesteren kunne jo kun være ét sted. Så lukkede jeg togene ind den anden vej, men så skulle jeg alligevel ned og se efter, at de var færdige. Altså, at passagererne var, for de skulle jo skifte også. Og så: mange gange kunne vi give afgang til fire tog på én gang, det så flot ud (det ene af de to tog til Sønderborg må dog være sendt af sted på et forskudt tidspunkt). Jernbanefolk, der kom andre steder fra, de kiggede jo. For hvad, er der kun én mand? Ja, der rendte kun én mand. Og så kom han, og så sendte han dét tog af sted, og dét af sted. Ham, der havde stationen, gav afgang til lokomotivføreren, ikke til togføreren. Togføreren fløjtede ikke.

Altså på de andre småstationer, dér skul-



Stationsbygningen/gæstgiveriet i knudepunktet Vollerup i sin oprindelige skikkelse; huset blev senere både forlænget og forsynet med en tre fags gavlkvist. Et af de ældre lokomotiver ses. At dømme efter udseendet af røg og em må fotoets eksponeringstid have været ret lang.

le han fløjte og sådan. Og se, de andre småstationer, det var kun agenter, vi havde dér. De kaldte dem godsagenter. Og der var kro ved siden af. Og det gik meget gemytligt til i gamle dage. Togpersonalet var jo inde med befolkningen og det hele, og da var det mange gange, de gav en øl til togføreren dér. Og det måtte de tage, det minut eller halvandet, det tog de ikke så nøje. Og de, der sad inde i toget, de lavede ikke vrøvl over det. Det gik meget naturligt til, og meget gammeldags til. Der var slet ikke noget i vejen.

På et tidspunkt fik de dog en station i Guderup (dette er her at forstå som en »besat« station, altså en station, hvor en af banens egne ansatte varetog tjenesten). De kunne ikke rigtig enes med agenten, der havde Guderup station og Guderup stationskro. Men dér havde vi altså vores fragtbreve; han ordnede det hele. Ham blev de lidt uenige med. Men de tog bare en personvogn, satte den over i værkstedet og byggede lidt om til kontor og sådan et pakrum, og så tog de den op og stillede den af deroppe ved siden af sporet. Og så sendte de en stationsmester; det var en Ferdinand Lenz fra Sønderborg, der kom derop, og så var han stationsmester deroppe, så ordnede de det selv fra den tid. Omsider blev de alligevel enige med kromanden, og så byggede han minsandten et lille kontor til dem og et pakhus. Så kom de derover at sidde.

En særlig stemning

Jeg kan huske engang i Guderup, altså dengang de havde bygget kontor og pakhus til os. Lige over for stationen ligger det store mejeri. Og mejeribestyrelsen skulle med toget den dag, men stod og snakkede med nogle andre, så han hørte ikke, det kom, for det her mejeri, det lavede jo spektakel. Og ellers kunne vi da nok høre, når toget kørte ind. Og jeg stod derhenne og lavede fagter, men ikke tale om, han kunne se det. Og driftsbestyreren var med toget; han stod deroppe og kiggede, og vi skulle jo ikke holde alt for længe på sådan en station, når vi var færdige. Så tænkte jeg, der er ikke andet at gøre - nu havde jeg stemplet en billet til Sønderborg og retur; det vidste jeg, han skulle have - så tænkte jeg, du løber lidt ned. Så løb jeg lidt nedad og gjorde fagter. Så må der være nogen af de andre, der har sagt: Hvad er det dog; han står dér og vinker. Donnervej, siger han, toget holder der. Og jeg har aldrig set en mand løbe så stærkt. Og han kom, og jeg stak ham, her er billet, siger jeg så, kom ind, og driftsbestyreren er med dér. Og han ind til ham, og så af sted med toget. Gudskelov, sagde han så, at du opdagede, jeg var kommet. Ja, siger jeg, jeg så jo da, at du gik derovre, og jeg kunne nok forstå, at du skulle med.

Men det var ellers slet ikke så let på den tid dér, for man ville jo godt have en øl og sådan noget, og folk var flinke dengang, og personalet var også. Det her godstogs personale, der kørte - de havde jo et godstog,



Bygningerne ved de alske mellemstationer var ifølge sagens natur mere forskellige end ved flertallet af små jernbaner. Hver havde sit særpræg, således også den i Guderup, som var bestanddel i et ganske fængslende jernbanemiljø. Igen figurerer et af de ældre lokomotiver.

der kørte frem og tilbage, kom fra Nordborg om morgenen og stak op igen over middag, og her fra Sønderborg kørte der et godstog ned til Skovby og hjem igen, og de havde jo god tid - de var gerne i godt humør, når de kom hjem.

Men det gik i al fordragelighed det hele, og der var et samarbejde dér ved amtsbanerne; alle passede på, jeg vil godt sige dækkede over hinanden, hvis det skulle være. Hvis en var lidt syg eller ikke kunne være der, så sprang der en anden til og tog hans tjeneste, og de var forfærdelig flinke sådan. Der var en helt anden ånd ved den bane her, end der har været ved andre privatbaner. Men det var nu ikke sådan at komme ned her til Sønderborg, ja, de var jo overtaget i 1920. Bølgerne gik endnu højt dengang fra den overgangstid, hvor der også rigtig havde været fest hernede, i flere måneder. Det kunne man nok mærke på restaurationer og sådan noget; de havde musik om aftenen.

Augustenborg

Augustenborg var sandelig en god station. I havnen dér havde vi i visse perioder, visse sæsoner, snart alle de vogne, vi kunne skaffe; da skulle alle vogne til Augustenborg og ned på havnen. Da kom der skib dér, og godset blev læsset i jernbanevogne, og så havde vi nok at gøre med at få dem væk, både med persontog og med godstog. Godstogene kunne ikke have det hele. Det var sådan i perioder, når der var skib med foderstoffer og korn og sådan noget.

Men Augustenborg var en god station at være på også. Se, der var også restaurations inde ved siden af. Men det var altså en restauratør fra byen, der havde den i forpagtning, og det var banen, der ejede stationen. Og der var rigtig kontor, og der var pakhus og stor perron og det hele, og perronur og - der var alt i orden. Men det var også en god by; der var en vældig persontrafik derfra, for det kostede 50 øre i sin tid

fra Augustenborg til Sønderborg og 80 øre for en retur, så det var jo næsten - der kom en masse mennesker.

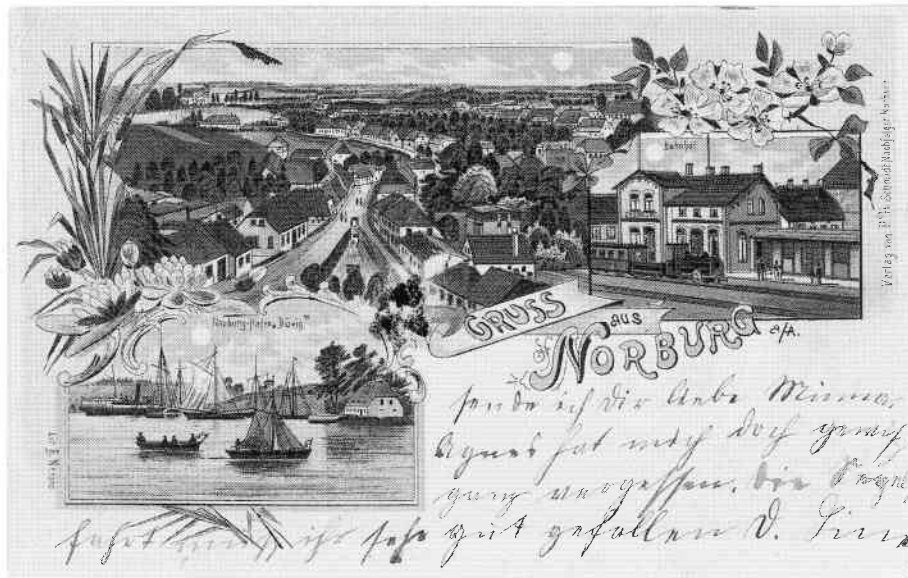
Og en masse mennesker fra Sønderborg og til Augustenborg søndag eftermiddag. Ja, udflugtsture, og Slotshotellet i Augustenborg havde tit lidt musik ude i haven og sådan, man kunne sidde ude og drikke kaffe. Det var lige noget for sønderborgerne, så tog de derud. Senere tog de til Mommark færgegård; dertil havde vi også en masse trafik.

Mellemlid

I Sønderborg vi fik gods fra statsbanerne; det blev kørt herover med en vognmand. Og så tog han gods med fra os af. Hvad vi havde taget med ind fra stationerne, og som skulle videre med statsbanerne, det kom så derover. Men se, da blev fragten afregnet mellem statsbanernes godsekspedition og godsekspeditionen herovre ved amtsbanerne. Ja, det fik de endda ordnet på den måde, at vognmanden ordnede det. Han kom over og fik sådan et kort over alt, hvad der gik til statsbanerne. Og der stod så, hvor meget der var betalt og det hele. Og de fragtbreve, han kom med ovre fra statsbanerne, hvor der var fragt, hvad skal vi sige, fra Fredericia til Sønderborg, fragt 10 1/2 krone eller sådan noget, det blev også skrevet på, det betalte han. Så fik han pengene ovre hos os. Vi havde ikke engang afregnet direkte med dem; det gjorde vognmanden.

Som forbindelse for de rejsende kørte der mellem Sønderborg H og amtsbanegården sådan en bybus, kan vi sige. Dér kunne de komme med.

Det var en gammel en; han havde kørt der i mange år. Han holdt altså ovre ved statsbanerne, når de kom ind, og så suste han over til amtsbanerne. Og omvendt, når vores tog kom ind, så holdt han dér, hvor de så kunne gå hen. Men det var nogle hovedforbindelser, hvor folk kunne regne med, de



Dette idylliserende, lokalt udgivne postkort blev benyttet efter sin hensigt i marts 1899. Imidlertid er det muligvis markedsført allerede lidt før banens åbning i 1898. Gengivelsen af toget kan i hvert fald ikke være baseret på realistisk iagttagelse af Alsener Kreisbahns materiel; navnlig bemærkes, at ingen af lokomotiverne havde tilkøbt tender! Stationsbygningen - i sin oprindelige skikkelse - er derimod absolut genkendelig. Med i kortets motiviske treklange by-jernbanestation-havn er også det gamle udskibningssted Dyvig. Det giver anledning til en passant at nævne, at der ved mindst én lejlighed har været fremsat tanker om at videreføre banen hertil. Arkiv PWS.

kunne komme med. Da kørte han over. Det kostede heller ikke mange øre. Det er ikke så langt. Da havde vi den gamle bro, pontonbroen.

Centralstyring

Det var meget gemytligt at komme herved i 1923. Og folk ved amtsbanerne var vældig flinke. Kom man ind som ny mand her, de var vældig hjælpsomme. For alene sådan noget som sproget - vi havde jo linietelefon til Nordborg og ned til Mommark og til Skovby. Men de mennesker var ikke lette at forstå; de snakkede det her alsiske. Og de skulle bestille vogne og andet herinde, når de skulle have det; det gik alt gennem Sønderborg.

Og Sønderborg ordnede altså også hele trafikken på strækningen. Hvis der var et tog, der bliver forsinket, fx et tog, der kommer fra Skovby og skal til Sønderborg, og eventuelt skulle krydse et andet tog i Hørup eller sådan et sted, så fra det tog, der er forsinket, ringer togføreren ind fra nogle stationer forud: Ja, vi har et kvarter forsinkelse eller sådan noget, eller tyve minutter. Og så afgør Sønderborg: Ja, det er godt, så krydser vi dér og dér. Han får besked. Og den anden, der holder og venter på krydsning dér, hvor det efter køreplanen skal være, ringer de til, altså togføreren bliver kaldt ind til telefonen. Ingen besked gennem kromanden eller hvem, der er der. Altid direkte til togføreren. Så bliver der sagt: Ja, krydsningen er forlagt derfra og dertil. Så fik de besked, og så kørte de. Det er jo altså ellers lidt sådan - fx ved statsbanerne, der er det noget helt andet. Men det gik vældig godt; de stolede på hinanden, og de var indarbejdede.

Hele kontorarbejdet og hele trafikken blev dirigeret fra Sønderborg. Den mand, der havde vagt i Sønderborg, ledede det hele. Det var ham, der bestemte. Se fx, Vollerup og Augustenborg var jo nabostationer. Vi ringede gerne fra Augustenborg til Vollerup, når toget kørte eller skulle køre, og siger: nummer det og det kører nu, så vidste han besked. Men se, ham i Vollerup, han måtte ringe til Sønderborg og spørge, om han måtte sende togene af sted, inden de kørte. Han måtte ringe ind og få tilladelse fra kørselslederen derinde. For selv vidste han jo ikke, om der var noget undervejs det andet sted fra. Og havde de kørt, som de selv ville, var der nok sket mange sammenstød. - Så det var alene ham i Sønderborg, der havde ansvaret for det hele.

Det sikkerhedsmæssige, det gik altså pr. telefon det hele. Togene måtte ikke køre, før de i Sønderborg havde talt med togføreren. Det var deri, sikkerheden bestod. Det var meget, det kunne lade sig gøre. Men det kan altså lade sig gøre. Og når Sønderborg sendte togene af sted, så ringede de ud til Vollerup: Nu kører tog det og det. Så var stationsmesteren dér klar over det. Og når de derfra kom ud på strækningen, og det gik efter planen, så kunne de bare køre til vejs ende.

Sønderborg førte en journal, hvori togenes afgang og ankomst blev noteret. Men Sønderborg meldte ikke tilbage til Vollerup, når et tog var kommet ind. Derimod ringede Vollerup og Augustenborg som nævnt til hinanden. De var begge besat. Og fx ham i Vollerup, han vidste så, nu er toget kørt fra Augustenborg, så er det her om så og så mange minutter. Så behøvede han først at gå ud ved den tid.

På de stationer, der var besat, var der

kun én mand, og når den stationsmester havde fridag, var der en afløser; det var en trafikassistent fra Sønderborg, der tog ud og afløste. Så var der, når der var ferie, sommetider to afløser ude. Vi har somme-tider både haft én afløser i Vollerup og én i Augustenborg. Men selve trafikken blev dirigeret fra Sønderborg, og når der var et eller andet, så ringede man altid til Sønderborg og fik besked.

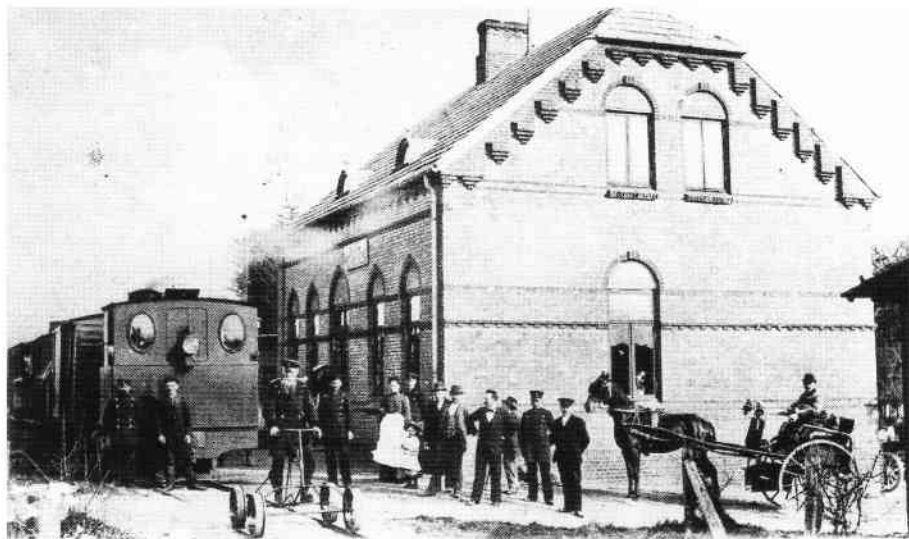
Og selve dirigeringen af vognene skete også inde fra Sønderborg. Der havde de for resten - det var også fra tyskeriden - de havde en stor sort tavle, hvor stationerne stod på. Navnet stod oppe foroven, og så var der streger ned, og så havde de en hel del små mærker med huller i, sådan bare nogle små blikmærker, og det var altså vogne. På godsvognene var der numre. Vi kunne se på numrene, når det var en lukket vogn og det var en åben vogn, Ham, der kørte godstoget ind fx fra Nordborg, han noterede op på stationerne, hvilke vogne der stod dér. Så afleverede han en seddel herinde, så tog den vagthavende den og førte de her. Vi kunne altid se, hvor vogne stod henne. Og det skulle også opgives, om de var under aflæsning, eller de var under pålæsning, eller de var tomme. Så vidste vi altid, hvor vi havde vogne at tage af, hvis vi skulle bruge dem. Det foregik også derindefra.

Godsekspedition

De andre havde kun at bestille vognene derinde. Vogne til svin og sådan, det bestilte de altid gennem Sønderborg. Men ellers på de små stationer - altså de, der ikke var besat, hvor der ikke var tjenestemænd, hvor det altså kun var kromanden eller koken eller pigerne, der stod for det - hvis der kom en mand dér og skulle hente noget gods, så skulle han ind på restaurationen og have fragtbrevet og indløse det, og så skulle han have godset udleveret. Og kom han med noget gods, kunne han aflevere det dér også, og så skrev de et fragtbrev ud, så det var i orden.

Og så havde de en bog - det var meget ligetil - de havde én bog, som de skrev ind i, både det gods, der går, og det gods, der kommer. Og det var kun beløbene, det drejede sig om. Om der for de fragtbreve, der ankommer til stationen, var betalt fragt, eller der var fragt at opkræve. Og det at opkræve, det interesserer dem jo, for de kontrollerer herinde i Sønderborg. Når måneden var omme, blev den bog sendt ind; så fik de en anden bog for en ny måned. Og den bog, der kommer ind, bliver så krydset af herinde på hovedkontoret efter de her lister, de førte.

For se, i hvert tog havde togføreren også en liste; det var sådan et helt bundt, han havde. Han kunne sådan rive af, og det var altid i pakvognen. Når han undervejs fik en sending fx fra, hvad skal vi sige, fra Tandslet og til Sønderborg, så skrev han den op dér. Og så skrev han også - han havde takster og det hele, så han kunne regne ud, hvad



Station Kl. Mummark

Flere slags trækraft præsenterer sig i Lille Mommark (i tysk tid Klein Mummark), de alske baners anden forgreningsstation. Den kompakte bygning er stadig ret ny; overgavlen har endnu ikke fået den skiferbeklædning, der efter nogen tid viste sig nødvendig til værn mod nedbør fra vest.

der var i fragt. Men så kom det altså ind til Sønderborg. Det blev opkrævet på gods-ekspeditionen; de havde også sådan en bog derovre, hvor det blev ført ind.

Og alle de bøger dér, de kom altså ind, når måneden var omme, og blev krydset af ovre på hovedkontoret. Og de havde så allerede trukket de beløb ud, som de forskellige stationer skal svare til. Og det skal så passe med en bog, som den her station, der ikke var besat, sender ind.

Og det kneb det jo med sommetider. De kan nok tænke, nu kommer toget, og når fx, lad os sige en mekaniker, han står og skal bruge et eller andet, en del, der kommer med toget. Ja, så kan det jo let ske, han får det her og ikke får fragtbrevet, og det ikke bliver betalt. Han kan også let have betalt det, og de ikke har nået at få ført det ind; Det får jo så skrives om bagefter. Så det var ikke altid - der var *nogle* stationer, uha, dér var det fint i orden, men så var der andre, dér var det knap så galt. Men det gik nu meget godt. Selvfølgelig var der et stort regnskab derinde, men det var meget, meget enkelt, det hele.

Men så havde vi jo direkte ekspedition med Mommark Færge og Sydfyenske Jernbaner. Se, det var noget andet igen; dér måtte vi have helt andre formularer og hæfter at sende ind. Og fx en sending fra Sønderborg til Odense - var det ikke 18 kilometer, vi havde til Mommark? Amtsbanerne fik ikke nogen ret stor del af den fragt, og Mommark-overfarten beregnede vist 50 kilometer dengang; det er lige så meget som Storebælt (de 50 km er, hvad der lidt pudsigt betegnes »kunstigt forhøjet afstand« og vedrører kun takstberegningen). Og fra Fåborg og til Odense skulle de have resten, så der blev såmænd ikke alverden til os. Men det gik også godt nok; der var skam ikke noget.

Alt i alt var det et meget enkelt system. De blev ved med det, til de lukkede; der

blev ikke lavet noget om ved det. Det fungerede, og de sparede da folk ved det. Men selvfølgelig fik de her godsagenter altså lidt for at ordne det. Men se, så havde de også den chance, når en mand kommer kørende - dengang var det jo med hestekøretøj - havde de også chance for, at han tog sig en skænk eller sådan noget, mens hestene skulle vandes.

Der var lige så mange agenter som stationer, altså minus Sønderborg, Vollerup, Augustenborg, til sidst også Guderup. Men se, oppe i Nordborg var der såmænd også nok at lave for en trafikassistent. Det var om at smide noget af tøjet og få noget gammelt på, for dér skulle vi mange gange jage svin i vognene, når bønderne kom med dem.

Fynsk besøg

Vi havde i nogle år alle de her fynboer, der kom herved om søndagen. De var nede at se Sønderborg og Dybbøl. Ja uha, der var en vældig trafik hernede; det var jo opreklameret. Vi havde nogle forfærdelige transportere dér. Der var en sæson, da vi måtte møde deroppe (på amtsbanestationen i Sønderborg) søndag middag, når toget med fynboerne kom fra Mommark. Og så foregik kontrollen af billetter, når de gik ud af stationen deroppe. Dér gik de ud gennem dørene, så stod vi dér, og så havde vi nogle låger henne ved enden; der stod to mand henne også. De måtte så møde med en saks (klippetang). Og det samme om aftenen, når de tog hjem; så stod jeg og kontrollerede, for togføreren kunne slet ikke overkomme det; der var sørme mange vogne dér.

Så var der jo en slemme stigning nede fra selve Mommark og op til Sarup og Lille Mommark. Dér kørte de langsomt, og de her små maskiner, de havde små hjul - de kunne godt slæbe, men de kunne ikke køre så rask også, når det gik opad. Og dér var

det sådan, at de her fynboer, de lavede sjov med det. Så sprang de af og gik ved siden af sporet.

Så kan De tro, da vi så kom til Lille Mommark, og der så var lige strækning, så fik den jo alt, hvad den kunne tåle. Så fik de køretur. De har sommetider kørt 20 minutter ind. 20 minutter forsinket har de været, inden de blev læsset og kom op dér. 20 minutter forsinket fra Lille Mommark, har han meldt dernede. Rettidig i Sønderborg! Så fik de køretur, så sagde de ikke noget, kan De tro. For nu de skinner, de lå ikke så forfærdelig godt, og de var jo heller ikke så store, og det var noget, der hoppede. Så kunne de nok mærke, der bliver kørt alligevel.

Ringridning

Og så havde vi den store ringridning. I de tre dage, da var det helt tosset. Da tog vi de lukkede godsvogne her ind til Sønderborg og vaskede dem godt og luftede dem godt ud. Og så satte vi bænke ind, og så havde de trappe med - de var lavet ovre ved værkstedet - en trappestige, der passede oppe fra og ned. Så kunne folk gå op og ned dér. Og alle alsinger, ja, når der var ringridning, så kørte de lige så godt i de vogne, som de kørte i personvogne. Der var ikke spor i vejen.

Og de strømmede jo til, dér kan vi godt sige alle stationer. For de skulle til Sønderborg, de skulle med til ringridningen. Da havde vi også det samme: aflukket hele stationen, og da var hele personalet i gang. Der var ikke andet at gøre. Se, folk kunne gå ind på stationerne og købe billet, men togføreren kunne bare ikke nå at billettere dem; derfor foregik det herinde. Der var kun én mand med toget.

Ja, nu var der selvfølgelig, hvis der var for mange vogne - der kunne altså godt på visse tider være først en stamme af personvogne og så og så mange godsvogne bagefter, fx om formiddagen indtil middag, hvor det store optog skulle være klokken ét, og så kom de igen henad trettiden og om på pladsen til klokken fire. Så skulle der en brems med. Der var jo kun vacuum i personvognene; alt det andet var med løse brems. Så stod han jo dér bagude og bremsede, når de kørte nedad, de kørte lidt for stærkt, eller de skulle holde på stationen. Så skulle han være med til at bremse. Der var ikke andet at gøre ved det. Men det gik også.

Så havde vi de her bjørnetog, som vi kaldte dem. Altså den sidste nat, da kørte vi klokken tre derinde fra Sønderborg. Det var den sidste dag, om tirsdagen, da blev de så længe ved. Altså, det sluttede omme på pladsen klokken et-to stykker. Men den blev altid tre, inden de kom så vidt. Og hvad, så var mange af dem til bal. Der var jo bal alle steder, med teite og på hoteller og det hele. Det var også noget værre noget; så kom de, og de blev ved at komme, og de var i godt humør, og de skulle også have den her billet frem, og den er væk! Den vid-

ste de ikke hvor de havde, og vi havde et sjov med dem. Men i al gemytlighed; der har aldrig været noget halloj. Så kørte de hjem igen, også i personvogne og i gods-vogne, dér om natten.

På kro i Lysabild

I Lysabild var der en temmelig stor stationskro. Der var altid meget dér med bal og sådan noget, også festligheder. Der gik da en historie, jeg tror nok, det var i tysk tid, under Lenz & Co. Der var altså de to på maskinen, lokomotivfører og fyrbøder, og så en togfører, og de kørte det sidste tog om aftenen, og det var ikke så sent endda. Og så, da de kommer til Lysabild, da var der fest allerede. Og de havde ingen passagerer til Skovby. Og Fjelby kom jo imellem, men der var heller ikke nogen dertil.

Og jeg ved ikke, de havde jo nok fået et par stykker undervejs, og så kommer de, og der var halloj, der var dans, og de var inde at kigge, for de havde tid nok. Og så tænkte de, hvad skal vi? Ja, skidt, siger de så, vi bliver her lidt. Og de holdt øje med klokken, og så, da det var ved den og den tid, da skulle toget være i Skovby, går togføreren ind - der var jo telefon i Lysabild også - og ringer Sønderborg op: Ja, det er togfører det og det; vi er ankommet til Skovby. Det er godt, sagde de så. Så, da de var færdige engang med at more sig lidt, så kørte de hjem lige så stille med det tog. Og der var heller ingen, der sagde noget, der var jo ingen passagerer. Det kunne gå dengang. Ja, det er da bevis på, at det kunne gå gemytligt til.

Sønderborg station

Der kørte mange tog. Vi havde ikke alene morgen, middag og aften. Vi havde tog ind imellem også. Der kørte sandelig mange. Vi havde også forbindelser om aftenen, og så kom den Mommarmark-tur; vi fik forbindelse fra

Mommarmark klokken tre om natten. Der var vagt på Sønderborg station til klokken tre; først da kunne vi lukke. Så begyndte vi om morgenen klokken fem, tror jeg. Det var kun nogle enkelte timer, der var lukket.

Der var en imponerende station af en privatbanestation at være. Der var mange, der var imponeret over, at den var sådan, altså folk, der kom andre steder fra. Og jernbanefolk også; de kom jo ind og fik skrevet et fripas, når de skulle op ad Als eller sådan noget. Og der har de tit sagt, at det var da meget, der var sådan en stor station her i Sønderborg. Og den var jo snart flottere end den gamle statsbanestation.

Da havde vi jo også stor restauration herinde i Sønderborg. Ja-ja, ja-ja. Der kunne vi gå ind og få sådan en lille Gewesener engang imellem. Det gjorde vi også, uha! Da gik det ikke helt så slemt til; de kunne godt forsvinde sådan lidt en gang imellem. Det var der ingen, der sagde noget til. Det går også allerbedst på den måde, det gør det. Det, der skal laves, det bliver passet alligevel. Så kan det være lige meget. For vi havde nærmest bestemt, hvad vi skulle lave, og det skulle være færdigt til den og den tid, det vidste vi. Der var ikke noget at gøre ved det. Og på ringriderdagen, hvor vi gik deroppe og sjokkede rundt og kontrollerede, kom vi da ind og fik en snit' øl, som vi sagde. Der kunne vi få en snit' øl til 40 øre. Ja, personalet fik den vist for 35; ellers kostede den 40. Det var sådan en lille snit' øl, og når vi var tørstige, var det næmt lige at gå ind og få sådan en. Og der var så en del af personalet, altså det ældre personale, de var vant til at få sig en lille gibbernakker.

På Sønderborg station var der flere på vagt. To var vi nu altid, vi var sommetider tre også. Ja, det vil sige, om natten, altså om aftenen, da var der kun én mand. Foruden billetsalget var der telefonerne; de blev meget benyttet også, de spurgte jo, hvornår togene gik og alt det dér. Og de ringede andre steder fra. Der var nok at lave. Så havde

de vi også indlevering af rejsegods, men indlevering af banemærkepakker var nu over på godsekspeditionen. Vi havde nok portører på Sønderborg station til at rangere og sådan noget, men de var ikke inde i det her med ekspedition af rejsegods; det skulle vi så gøre.

Så derfor skulle vi altid være flere mand, én inde ved billetsalget, sommetider to; søndag middag havde vi to billet salg, én mand ved hvert. Og så måtte vi have en mand derud og ekspedere det rejsegods, og så en mand til at passe telefonen derinde på kontoret, til kørseltjenesten. Når de ringede ind, skulle der altid være en til at svare dér.

Jernbanemænd i tjeneste

Stationsforstanderen i Sønderborg kom også oppe fra Danmark. Men hernede fik han jo tre stjerner, da han blev stationsforstander. Og da var der flere af dem, der kom ind og kiggede, som sagde: Uha, det må være en ordentlig station her, med tre stjerner! For det så de ikke meget til ved privatbanerne; dér havde de kun to stjerner, når de var forstander, og én, når de var trafikassistent.

Han var jo rigtig jernbanemand også; han havde fået sat skik på det hele, og han lavede en plan over strækningen, hvor han havde indtegnet alle togene og modsat, og hvor de skulle krydse. Han mente, vi kunne sagtens finde ud af at se på den. Han var vant til at se på den, og vi har også set den andre steder. Men dem hernede, de var ikke vant til den, så de så ikke på den, men i den almindelige køreplan.

Men en grafisk køreplan er rar nok at have. Den uløjlighed at lave sådan en gjorde han sig, fordi han selv kunne have den foran sig. For han havde fast dagvagt; han var der hver formiddag og hver eftermiddag lidt hen på eftermiddagen, og så forsvandt han. Han havde ikke noget sådan med morgenvagt og aftenvagt.

Værkmesteren snakkede tysk. Når man ringede over til ham og skulle have noget at vide, så sagde han det på tysk. Eller også kom der sådan et gebrokkent dansk. Han skulle nok gøre sig forståelig. Og, når han kom og skulle ind og snakke med driftsbestyreren, var han nødt til at snakke dansk. Han brokkede noget af sig dér. Men han ville ellers helst snakke tysk. For når der var noget med maskinerne, der skulle laves, foregik det på tysk. Alle de her benævnelser om, hvordan det skulle være, og om dele, de skulle bruge til det, kendte de kun på tysk. Så var det klart, at de sagde det også. Men den her værkfører fortalte mig engang, at han havde lært sig det danske, han kunne, af at læse annoncerne i de danske aviser. Han vidste jo fx, når det var Hans Knudsen, så var det jern og stål. På den måde havde han lært sig lidt, sagde han.

Der var mange fra den tyske tid. Inde på kontoret havde vi, også i den tid, jeg var her, en gammel togfører. Og så var der en togbetjent derinde, der også gjorde kontortje-



Det var en i sin art ganske imponerende bygning, gæstgiver Petersen i Lysabild (på det tyske skilt forvrænget til Lysabbel) lod opføre langs jernbaneperronen i denne landsby til erstatning for dens hidtidige kro og som ekspeditionsbygning, da han overtog hvervet som baneagent.

nesten. Det var så ham, der kom til Guderup og blev stationsmester dér. Så i min tid blev han nu meget syg, for han havde noget med maven fra krigens tid. Han kom op til Guderup, og han var meget syg sommetider. Og ham har jeg afløst, ja, i månedsvis sommetider, og jeg var jo godt kendt deroppe. Men så blev han bedre, så kom han sig, og så blev han syg igen.

Så kan jeg huske engang, det var til jul, da var jeg på hovedkontoret, og dér havde vi altid fri om søndagen og på helligdage. Så tænkte jeg: Det var da fint, så fik mine forældre bud - de boede i Fredericia - så skulle de da komme herved her til juleaften. Og så, inden jeg så mig for, så kom der et stationsbud derindefra med en seddel, at jeg skulle komme til Guderup; han var blevet syg. Men jeg kunne vente til det og det tog; det var altså klokken otte eller sådan noget. Jeg kunne nå at spise hjemme. Men det var også ærgerligt. Det er det jo at komme ned, og man tror, man skal have en juleaften. Og på juledag kom man derop og springe rundt i stedet for. Men sådan var det jo altså ved jernbanevæsenet; man var jo forberedt på at blive kaldt til tjeneste.

Vandet var glemt

Mens vi endnu kun havde de gamle lokomotiver, var der nr. 22, som havde en lille smule større hjul og kunne løbe lidt hurtigere end de andre. Og den kørte gerne til Mømmark Færge. Der var så en aften, han skulle køre. Vi havde jo tog der om aftenen mellem seks og syv; der gik tog både til Nørherred, som vi sagde, op til Nordborg, og vi havde til Skovby og Lysbilde og det dér.

Og så kom han som den sidste, ned til Mømmark, sådan han havde forbindelse med færgen. Jeg tror, det var 6.40, han skulle køre. De andre var kørt. Jeg havde vagt den aften. Så kører han, og jeg ringede til Vollerup, at han var kørt. Noget efter ringer lokomotivføreren fra Vollerup: Ja, Kvist, den gal, jeg troede bestemt, min fyrbøder havde fyldt tanken med vand, og nu har vi snart ingen vand, siger han så. Det var ikke godt. Der var en gammel brønd i Vollerup, men der var ingen vand i; det var tørtid. Det tager ikke lang tid at køre ind, siger han. Ja, siger jeg, kom endelig ind så hurtigt som muligt.

De spændte maskinen fra - og ind til Sønderborg. Derinde havde de vandkranen og det hele parat, da de kom derhen, og der blev fyldt i. Det var en løs mand, de havde til fyrbøder, men han var ellers sikker nok. Han havde gået og pudset og lavet maskinen; de pudsede den altid så pænt af og sådan noget. Og han var fuldstændig kommet fra det vand. Det indrømmede han også. Han vidste ikke, hvordan det var sket.

Men jeg tror, det hele tog ikke mere end et kvarter, så der havde været pres på. Vi havde ikke spor vrøvl med nogen, ikke noget i aviserne eller nogenting; det blev der ikke skrevet noget om. De kom susende ud og satte for, og så suste de ad Mømmark til.



Et desværre meget bleget, men autentisk billede af den enlige 1C-koblede nr. 22. Ved leveringen i 1913 var der ganske vist to af slagsen, men søstermaskinen nr. 21 fik på grund af 1. verdenskrig kun et meget kort virke på Als.

Og så har de jo nok fået speed dernedad, se, så har de alligevel vundet lidt tid. Men der kom slet ikke nogen kritik eller nogenting eller noget. Og der var da alligevel en hel del passagerer med.

På Gesten station

Under interviewet fortalte S.A. Kvist også lidt fra sin tid ved TKVJ. Beretningen herom er for kort til en selvstændig artikel; derfor bringes den her, som afslutning. Faktisk betyder den - indirekte - i et vist omfang også forholdene ved ABA.

Ved Trolldhede-banen har jeg haft en del gode år. Jeg var først i Gesten, og så oppe i Vorbasse. Mens jeg var i Gesten, var jeg for resten på jernbaneskole i Fåborg, dér traf jeg sammen med Brodersen og en Jacobsen, som senere kom over til banen.

Gesten var også sådan en stor krydsningsstation. Vi havde strækningen fra Gesten til Vejen, og fra Kolding til Gesten, og så gik det nordpå. Der havde vi en stationsforstander, Leo Jensen hed han, stor stovt fyr sådan, jæger var han. Vi havde sådan en stor flad strækning lige over for stationen dér i Gesten, med sådan lidt sump. Og hvis han fik øje på en eller anden fugl, ja, det kan også have været noget andet, så stak han af med bøssen. Så måtte vi andre klare det. Men nu var det jo også en stor station; der var sommetider tre mand oppe på én gang. To mand var vi altid. Og da havde vi postekspedition også. - Så stak han af med bøssen, så måtte vi klare os!

Dér så jeg engang et sammenstød: et tog, der kørte ind i en hel række vogne, vi havde stående på Gesten station. Der kom et tog oppe nordfra, fra Grindsted deroppe, og skulle til Kolding. Og det var et temmelig langt tog med masser af tørvevogne og det hele. Og de her vogne stod ovre på det sidespor. Og de var jo godt bremsede; det var fladt derude, det blæste, der skulle man

pas på at have dem ordentligt spændt fast. Da ryger det her tog lige derind i.

Og jeg kan huske, der var en farlig halvløj. Ja, det varede ikke længe, så begyndte aviserne fra Kolding at ringe, men vi måtte jo ikke sige noget. Nej, de måtte selv om, hvad de ville skrive. men jeg kan da huske forklaringen. Der blev forhør inde på kontoret. Det var forstanderen selv, der havde tjeneste. Og så havde de fat i lokomotivføreren og togtøreren for det tog. Og lokomotivføreren skulle afgive forklaring. Så sagde han, ja, han måtte ærligt indrømme, han havde ikke varet sig det sporskifte dér. Se, det er jo med de her plader, der vender. Og det sporskifte stod forstanderen lige foran; han havde ikke kunnet se det. Han havde kunnet se stillingen på sporet, hvis han rigtig havde set efter. Men han havde ikke tænkt over det, nu forstanderen stod der. Hvad der blev ud af det, ved jeg ikke rigtig; jeg tror ikke, der skete noget.

Og der var kun lille personskaade. Passagerer var der; de havde jo rumlet lidt imellem hinanden. Men vi var henne at se, og der var ingen, der var kommet til skade; vi skulle hverken have ambulance eller nogenting derudtil, der var ikke noget. Og maskinen, ja, den har måske nok fået lidt fortil, men det var da ikke mere, end de kunne bakke tilbage, og så kunne den køre igen. Det var de holdende vogne, det var gået ud over. Det er den eneste gang, jeg har været nær på et uheld. Og det var en bane med rigtig sikring. For stationen på den anden side havde da meldt tog, og vi havde meldt til den. De fleste af stationerne på Trolldhede-banen var besat.

Det var alligevel dejligt at komme ned til Sønderborg, til sådan nogle forhold. Dér er en by. Det her med at være ude på landet, det er godt nok; man kunne sagtens tage til Kolding fra Gesten, det ragede ikke vidt. Men det er nu alligevel bedre at være i selve byen, når man har fri - at man kan gå lidt ud og sådan noget.

Med Karoline

Q 350 har netop fejret sit 10-års jubilæum som aktiv museumsveteranjernbane: Dansk Q = Dänische Kuh = Karoline...



Vandtagning i Krümmel sker fra en hane i vejen. Foto 7. oktober 1995: Anders Riis.



Af Anders Riis

Selv om Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e.V. endnu ikke har stillet op til »Grüne Woche« i samarbejde med MD Foods, er der ikke tvivl om, at den tyske veteranbane har en del at takke de danske mejeriers markedsføring for. Eller er det måske omvendt?

Ét står fast: Siden veteranbanen øst for Hamborg i 1985 lod en dansk Q-maskines dampslag få verdens-repremiere efter 14 års stilhed, er Q-maskinen blevet mere og mere elsket i lokalområdet. »Kuh« 350 blev kaldt Karoline, og kælenavnet er efterhånden blevet synonymt med hele veteranbanen Bergedorf Süd-Geesthacht-Krümmel langs Elbens nordside, skønt Q'eren er ret uoriginal i sammenligning med veteranbanens øvrige materielpark.

En nylig kedelrevision med certifikatsvejsning af svage punkter i kedlen understreger tyskernes glæde ved den danske maskine, der dog endnu ikke er blevet malet i mejeriernes rød/hvide køkkenbordstern. Tværtimod: Skorstensbåndet savnes, som den mest synlige »germanificering« af den ellers nydeligt restaurerede maskine.

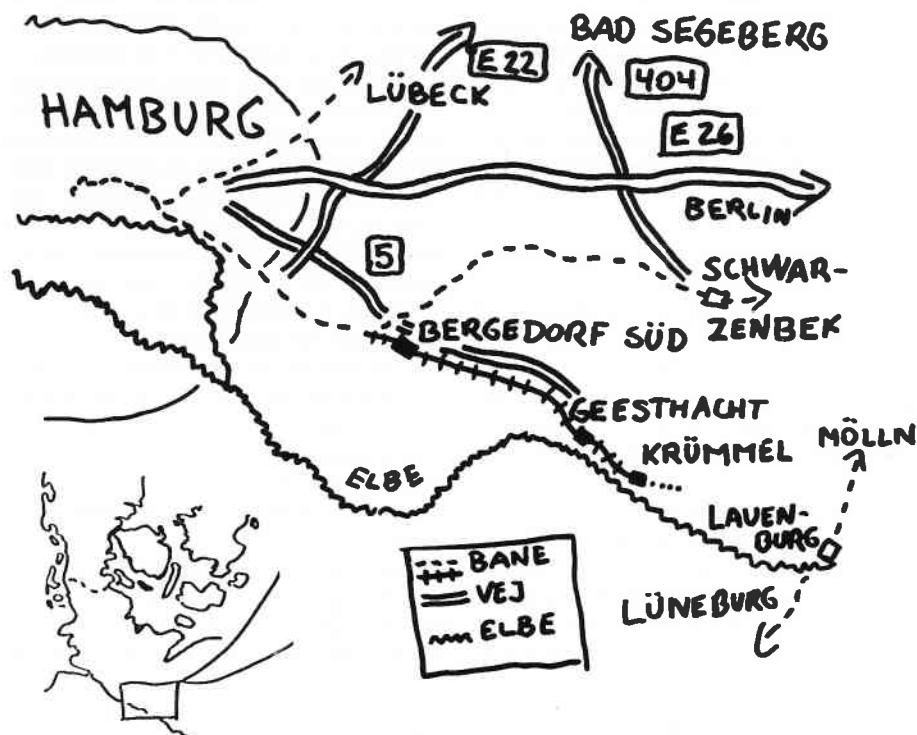
Q 350 er det ene af to bevarede eksemplarer, der repræsenterer den eneste rent dansk konstruerede statsbane-damplokomotype. Typen blev konstrueret specielt til Århus' ny rangerbanegård, hvor de to rangerrygge var »vokset fra« F-maskinerne, og de første tre maskiner, Q 337-339, blev leveret i 1930 og indsat i Århus. To år senere fulgte endnu to maskiner, Q 340-341, til

Københavns Godsbanegård. I 1943-45 byggedes endnu 10 styk, Q 342-351, og de 15 maskiner, alle bygget hos Frichs i Århus, fortsatte deres ranger-opgaver, til de i 1960'erne blev fortrængt af MH og MT'erne.

Fire Q-maskiner udrangeredes i 1967, men også for de 11 andre var den aktive periode da slut. Endegyldigt sidste Q-maskine under damp hos DSB var netop Q

350, da den 10. januar 1971 kørte udflugts-tog i Sønderjylland for Kolding Lokomotiv Klub.

Da oliekrisen for en tid stoppede skrotning af damplokomotiver, havde skærebærerne kun levnet en håndfuld. Heriblandt Q 350, der dengang var reserveret for Jernbanemuseet, og Q 345, der i 1974 kom i Kolding Lokomotivklubs varetægt. I



Groft rids, der viser strækningen Bergedorf-Geesthacht-Krümmel's beliggenhed umiddelbart vest for Hamborg.

e til Elben

s-maskine - og har givet navn til sin tyske



Q 350, som den præsenterede sig på banegården i Geesthacht i den seneste køre-week-end - 7. oktober 1995. Mens litra og nummer er holdt pænt efter dansk tradition, er understellet malet op i rødt, skorstensbåndet er borte, og tyske påskrifter om beholdninger af kul, vand, bremsevægt m.v. er tilføjet. En gruppe danske entusiaster tv. får information om klubbens gøremål. Foto: Anders Riis.

1976 blev Q 350 officielt udrangeret og kom på private hænder. Salg til England var på tale, men blev ikke gennemført. I stedet blev maskinen solgt til Geesthacht-foreningen, der i august 1981 fik maskinen til Tyskland fra dens hidtidige henstillingssted i Aabenraa. Revision blev straks påbegyndt af foreningens medlemmer, og 30. maj 1985 kunne Q 350 - dengang stadig med godt dansk skorstensbånd - køre sin første tur på strækningen. Det har den trofast gjort siden da - med en hale af fortrinsvis originale, restaurerede køretøjer fra banen selv (Bergedorfer-Geesthachter Eisenbahn).

Køreplanen for veteranbanen øst for Hamborg er særpræget, set med danske øjne. I 1995 har den planmæssige drift omfattet syv weekender: To i april, én i maj, juni, september og oktober, og endelig er planlagt kørsel 16.-17. december. Hver køredag byder på fire dobbeltture Bergedorf Süd-Geesthacht og to Geesthacht-Krümmel. Hele dobbeltturen på ca. 16,5 km kan gøres for 16 DM tur/retur og kræver knap tre timer.

Kort om Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn

Banen blev åbnet 19. december 1906 som en normalsporet »Kleinbahn« på 13,9 km mellem Bergedorf og Geesthacht, sidebane til Hamborg-Berlin banen. Småbanepræget var dog allerede fra åbningen tvivlsomt: 200.000 passagerer og 21.500 tons gods benyttede allerede det første år banen, som da også kørte op til 16 persontogpar dagligt. Banens historie skulle blive

en sand rutschetur i bakke og dal, stærkt præget af egnens fremherskende industri: Krudt- og ammunitionsfabrikker, der jo har en stærkt konjunktur-afhængig afsætning (!). Således var der fra 1914 fuldt tryk på arbejdet og godstrafik: 1915 blev en 8,3 km lang forlængelse til fabrikkerne i Krümmel anlagt (til dels af russiske krigsfanger), 1916 blev dobbeltspor taget i brug Bergedorf-Geesthacht, og 1918 noterede man 24.000 passagerer og 1700 tons gods - om dagen! En snurrighed var, at man på grund af en kurve med radius 80 meter kun kunne benytte to-koblede damploko til denne trafik...

Fred, inflation og krise betød hurtigt nedtur og farvel til dobbeltsporet igen 1925, konkurs og overtagelse af Stadt Hamburg i 1930'ernes begyndelse, men ny travlhed ventede i ammunitionsfabrikkerne: 1939/40 blev banen atter udbygget til dobbeltspor, og trafikken nåede nye højder. Samtidig blev stedsnavnet Neuengamme langs banen smerteligt kendt også i danske hjem.

Efter sammenbruddet i 1945 var der ingen vej tilbage for banen. Busser klarede persontrafikken Geesthacht-Hamborg, dobbeltsporet blev endnu en gang fjernet, i 1949 gik Krümmel-banen samme vej, for overraskende at genopstå fire år senere, men sidste persontog på Bergedorf-Geesthacht kørte 26. oktober 1953.

Siden har godstrafikken været eneste daglige trafik på strækningen, der også tjener som sporforbindelse til Nordtysklands eneste store vandkraftværk mellem Geesthacht og Krümmel. I årene 1971-1983 opførtes i Krümmel et atomkraftværk. Værkets størrelse ses af, at det i 1984 satte verdensrekord i el-produktion. For at bevare muligheden for skinnebårne atomaffaldstransporter er banestrækningen Bergedorf-Geesthacht-Krümmel i 1990 blevet forsynet med nyt spor, 60 kg/m på Y-jernsveller, lagt til højeste hastighed på 80 km/h. På grund af mange ubevogtede overskæringer køres dog højst 65 km/h, og med Q 350 naturligvis max. 45 km/h.

Godstrafikken omfatter nu kun enkelte rangertræk på et år, og de udføres af privatbanen AKN, Altona-Kaltenkirchen-Neumünster.

Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e.V. tæller i dag ca. 80 medlemmer, heraf ca. 25 aktive. Arbejdet i foreningen, der blev grundlagt 1975, koncentrerer sig om remisen i Geesthacht, hvor restaurering m.v. foregår. Fast veteranogsdrift har man drevet på banen, siden Q-maskinen blev køreklar 1985. Foruden Q'eren råder man over et damplokomotiv, ex Eschweiler Bergwerk-Verein 5 (0C0t, tjenestevægt 42 t., Henschel 13075/1918), to dieselmotorkraftlokomotiver, den urestaurerede dieselmotortogvogn BGE VT 3 (Esslingen 1951) samt en togstamme af restaurerede, toakslede BGE-personvogne, der typisk er støvet op som mandskabsvogne og restaureret. Og så specialiteter som funktionsdygtige pumpebrænsler og 1:32 live-steam modeller (bl.a. af Q'eren) kan opleves ved et besøg i Geesthacht. □

Farvel til Almex

Edmondson- og Almexbilletterne er så godt som forsvundet. I »jernbanen« nr. 6, 1994 bragtes en artikel af Lars Viinholt-Nielsen om dem. Det har fået en anden billetinteresseret til at reagere. Det vil nok være en fordel at have Viinholt-Nielsens artikel ved hånden under læsningen af nedenstående.

Af Anders S. Jørgensen

Den edmondsonske billet ved DSB

LVN skriver, at den edmondsonske billet er forsvundet fra DSB i 1993. Til Kr. Himmelfart 1994 udstedte Gedser station stadig endagsbilletter på lyserødt pap til Warnemünde (se billet 13778). De har - i al fald for voksenbillets vedkommende - senere på året givet vej for et nyt oplag på tyndere pap, mere som en amerikansk »edmondson« (se billet 32). I maj måned 1995 anvendte Gedser station også til »fodrejsende« den almindelige data-udskrevne blå DSB rederibillet (se billet 159692). Der var ikke tegn på anvendelsen af edmondsonske billetter eller lignende. Jeg har imidlertid en fortrykt 1-dagsbillet, gyldig i 1995. Jeg har fået den af en bekendt, så jeg véd ikke præcis, hvor den er udstedt.

1-dags-billet

Tageskarte

RØDBY-PUTTGARDEN

GEDSER-ROSTOCK

GEDSER-WARNEMÜNDE

1 PERSON

159692

Gyldig i perioden

Gültig in der Periode

1/1-31/12 1995



DSBs tegning af billetudstedelsen, vist p 184/1994, er i øvrigt interessant. Det ser ud som om, billetten har »billedsiden« opad. Den blanke side skulle vende opad ved udstedelse, altså modsat af illustrationen. Stemplerne skulle jo forsyne både billet og kontrolstrimmel

DSB

Gyldig 1 dag
Gültig 1 Tag

Gedser
Warnemünde

20,00 D kr. - 2. kl. -
Ge 1 15

Nr. 32

med oplysning i én arbejdsgang, og derfor var prisstempeltromlen med dobbelte tal, så der samtidig kunne sættes pris på billet og kontrolstrimmel.

Om Almex

1. Maskinerne

Den maskintype, LVN skriver om, er den såkaldte type »A«, som vel kan kaldes »standardproduktet fra Almex«. Det er imidlertid ikke den eneste Almex-maskine, som anvendes af DSB. I Hovedstadsområdet anvender stationer Almex »E« til kontantbilletter fra billetalgene, og alle klippekortautomater i hele landet er model Almex »M-front«, en variant af klippekortautomaten Almex »M« fra dagens trafikelskaber (undtagen Fyn og Storstrøm efter indførelsen af chipkort), udviklet specielt til DSBs brug til montering udendørs.

Hertil kommer, at de trafikelskaber uden for Hovedstadsområdet, som stadig bruger Almex F til kontantbilletter (Vestsjælland og Nordjylland), også forsyner DSBs overgangsstationer i området (dvs Holbæk, Tølløse, Hjørring og Frederikshavn) med denne billettype.

I Århus henvises Odderbanens passage-rer til toget. Hvad gør Varde og Vemb ved rejsende til privatbanen?

Det er de fire første cifre i den nederste linie af afstemplingen (ikke tre, som anført af LVN), som angiver stationsnummeret, men er første ciffer »nul«, som i alle DSB-destinationer, er der kun en streg »-«, jf de tre illustrationer p. 183/1994. Privatbanerne har destinationer med alle fire cifre i brug. De burde altid være på formular »B«. Se illustrationen af en firecifret destination (nr 453254).

2. De »ikke-almexificerede« blanketter

Mellem 1973 og 1978 arbejdede jeg som afløser ved DSB, Driftsområde København, og var i denne egenskab på de fleste stationer, som havde »almindelige« kontorfunktionærer ansat (= størstedelen af dagens S-banenet). Der så jeg også den reserveformular, som LVN p 184/1994 omtaler som indført til privatbanestationer uden Almex, for eksempel LNJ, GDS, HFHJ og HHGB. Formålet med formular »R« var imidlertid det bredere, at der altid skulle kunne udstedes billetter, så Almex var reserve for kasseapparatet (som i Danmark mig bekendt normalt var NCR model 21), og R-formularen for Almex.

En anden billettype, som ikke blev skiftet ud på københavnske stationer, var køretøjsbilletterne til Halskov-Knudshoved og Århus-Kalundborgoverfarten, oplagt ved størstedelen af de stationer, som tog imod pladsbestilling. Den var helblanko i al den tid, jeg var ved DSB, men der blev så at sige heller aldrig solgt en eneste af dem (se billet nr 96116). Efter 1979, hvor DSB i Hovedstadsområdet gik over til HT-takster, fik en del større omegnsstationer (for eksempel Ballerup) nyoplagt køretøjsbilletter, og der var da noget salg i dem. Det er muligt,

at de også tidligere var oplagt, eller de lå på Huginmaskinen (»det store grå skrummel«, som spyttede mere eller (især) mindre læselige billetter ud på mørkebrunt pap i let buet udførelse, fordi de kom fra en rulle), men jeg har først rigtigt set dem efter 1979.

3. Fortsat brug af Almex A

Der fås stadig Almex A-billetter med påskrift DSB, men kun til rutebil. I Fyns Amt på DSBs rutebiler, med både Ro (Rutebilområde, for at blive ved den gamle titel) Odense og Ro Svendborg repræsenteret. DSBs ruter til Sverige og mellem Flyvebådene og Københavns Lufthavn er gået over til Scanpoint, som anvendes i Sydsverige, men det er først sket inden for de allerseneste år.

I Vejle, Viborg, Ribe og Sønderjylland er i alt fald en del af trafikelskabernes enkeltbilletter stadig »købmandsboner«, model Almex A. Mange bybusbilletter, også uden for de nævnte amter, er Almex E. Det involverer direkte DSB-bybusser i Horsens og formentlig også i Herning, samt de (andre) ruter i de nævnte amter, som DSB kører.

Vestsjællands Amt og Sydbus (Sønderjyllands Trafikelskab) regner med at indføre et elektronisk billetsystem, baseret på australske AES og Prodata, i løbet af meget kort tid. Vestsjællands Trafik regner med at gå over inden årsskiftet, men indtil da er det stadig Almex F (som på jernbanesiden også anvendes på privatbanerne i Hovedstadsområdet og i Nordjyllands Amt) til kontantbilletter og Almex A til månedskort. Klippekort går i Almex M eller M-front. VT lægger vægt på et system, som er lige så hurtigt som Almex. OHJ og HTJ sælger stadig gennemgående billetter via Almex A. De går vel over til R-formular, når VT indfører elektronisk billetudstedelse?

For tiden er der forsøg i gang på rute 234, som DSB kører mellem Slagelse og Roskilde, og bybusser og enkelte andre linier i Sorø.

I Vejle og Sønderjyllands Amt, og formentlig også Ribe Amt, udstedes abonnementskort

også gennem Almex A. Hvordan det forholder sig i Ringkjøbing og Viborg Amt, tør jeg ikke sige. Kan nogen i disse amter skrive ind herom? I Århus Amt går man på posthuset med sit abonnementskort og får en postkvittering. Hvad med gennemgående billetter fra stationer på HHJ, VLTJ, Skagensbanen og Vestbanen til DSB, er de på reserveformular?

Personalet på Odderbanen bruger Almex E til at udstede Århus Sporveje-billetter på. De har også en Scanpoint-maskine siddende i togene, og jeg formoder, at den bruges til billetter, som (også) gælder uden for ÅS-området.

Og et kuriosum: Som følge af Arbejdstilsynets indskriden har STS måttet genindføre Almex F i al fald på Lollandsbanen. De nye billetmaskiner til det elektroniske billetsystem var for tunge, og indtil nye maskiner er udviklet, må billetter i toget udstedes som Almex F, og det er ikke muligt at »betale« med chipcard på toget. Gælder det samme på Østbanen? Jeg har ikke haft tid til at tage i den retning her i sommer.

4. Et par yderligere kommentarer

Den nederste billettillustration på p 183/1994 er ikke fra Randers Station, men fra DSBs rejsebureau i Randers (se parenteser med »rbu« under stationsnavnet). Men Randers Station havde, som alle andre, Almex til både billetter- og abonnementskort, som slet ikke er nævnt i artiklen! Se illustrationer af billet nr. 784566 fra Randers station, samt af abonnementskortene.

Det er klart, at alt ikke kan nævnes i en

Motorkøretøjsbillet		N ^o 96116		
sæt X				
E	☒	Johans hustru		
D	☒	Randers		
Gyldig 2 måneder fra		eller omvendt		
dag	måned	år		
20	11	92		
Gælder tillige som billet til		sæt X		
2. kl for motorkøretøjs fører		☒ personbil indtil 6 m		
		☐ lastbil indtil 6 m og indtil 2000 kg bruttovægt		
		☐		
Pris 134,-kr		Udstedelsesstation		
Serie 277		266-Silkeborg st.		
		se bagsiden		

D3 M E A				- billet		Hellerup	
H				til		1	
F				til		2	
Henrejsedag 14 NOV 92 64101				over		215.11.1972 M	
Fra KØBENHAVNS BYBANE LØB				og tilbage			
PRIS NR				B	N ^o 453254		
3000 1000250167				Ugyldig uden maskinafstempling.			
				Om betydnungen af kodeangivelser m.m., se bagsiden.			

	2	1	H	- billet
D				
E				
A				
27 DEC 77	04002	over		
				
RANDBERS				
FMS NR				
Ugyldig uden maskinastempling				
-053 1001820 073				
A Nr. 784566				
Om betydningen af kodeangivelser m.m., se bagsiden				

så kort artikel, men Almexformular P os S fortjener også at blive nævnt. De var oplagt til salg på S-banen og enkelte andre stationer uden for Københavns Bybane, og interessant nok fandtes de også på »supermarkedstationerne« Årmarken, Friheden, Avedøre og Brøndby Strand, hvor alle enkeltbilletter ellers var til salg gennem kasseapparat (de havde et bredt udvalg af tillæg og billetter til stationer, som ellers ikke fandtes »på tryk«), og hvor skrevne billetter ikke kunne fås.

★

Endelig et blik til udlandet. I to af verdens tættest trafikerede jernbaneområder, Sydøstengland (Southern Region) og Holland, har NCR-kasseapparatet været standard billetmaskine i samme periode som ved DSB, og selv i Zimbabwe har man også kunnet få en Almex A-udstedt billet. Men Southern Region og Holland gik ét skridt videre: Alle billettyper kunne gå via kasseapparatet - i Southern Region sågar blankobilletter (for hér blev jo - i princippet - alle billetter indtaget ved udgangen), hvor hollænderne havde papirbilletter til stationsforbindelser, der ikke var færdigtrykt.

Og en refleksion. Afskaffelsen af Almex A har faktisk betydet en besværliggørelse af billetudstedelsen, for nu er de små steder tilbage, hvor DSB begyndte for fyrre år siden: Opgørelsen af hver enkelt solgt billet for sig - i øvrigt lige som togpersonalet altid har måttet gøre. Er det »rationalisering«? Man tænker på, at »ratio« betyder »fornuft« på latin.... Se R-billet nr. 0377665. □

NATIONAL RAILWAYS OF ZIMBABWE PASSENGER TICKET : STATION ISSUE

DATE OF TRAVEL					DAY					MONTH									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15					
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
RETURN NIP					MONTH					DAY									
1					2					3					4				
5					6					7					8				
9					10					11					12				
* ONE JOURNEY SINGLE or RETURN/ADULT or CHILD																			
TO ZONE No. 05					FROM ZONE No. 16					VIA: det									
TICKET EXPIRES: 19-01-83																			
* CLASS					† GROUP TRAVEL ONLY No. OF PASS					AMOUNT									
1-2-3-4					ONE					22.80									
* Delete the inapplicable † Insert Details Below																			

CONCESSION : TYPE _____ No. _____
TICKET EXCESSED & REASON _____

VALID ONLY WHEN
MACHINE IMPRESSED
HERE

20 DEC 82 0128

N R Z
OFF ON CL FARE NO

-052A02280 443

MS / 1392 *

ISSUED SUBJECT TO THE PUBLISHED LAWS,
BYE-LAWS AND REGULATIONS OF THE
RAILWAY OR RAILWAYS OVER WHOSE LINES
THIS TICKET IS AVAILABLE

JOURNEY MUST BE COMMENCED ON THE
DATE INDICATED HEREON.

AVAILABLE
SINGLE — ONE MONTH
RETURN — SIX MONTHS

DSB

Billet

Fra 595-Rudkøbing

Højresedato 29.12.94

Til Grenå

Tilbagerejse senest den

Over Sverdrup - Odense - Århus

Salgstedets stempel DSB

Bemærkninger

28 DEC. 1994

Nogle vigtige oplysninger, se bagsiden

595-Rudkøbing

R 86 0477 0377665

Enkelt ☒ Dobbel ☐

Barn ☐ 65 ☐ Ung ☐ Tilbud ☐

Gruppe ☐ Antal voksne ☐ Antal børn ☐

Styrelsesnr.

32

Kr. 1.99,-

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgerne og Privatbanerne

Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 30. september 1995 rådede DSB over følgende trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 30. juni 1995 i parentes):

DSB



1. Elektrisk materiel (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver	22	(22)
1.2 Motorvogne	24	(20)
1.3 Bivogne	24	(20)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver	126	(126)
2.2 Rangerlokomotiver	89	(89)
2.3 Traktorer	40	(40)
2.4 Motorvogne	371	(371)
2.5 Bivogne	90	(90)
2.6 Tjenestelokomotiver	2	(2)



Ganske vist indsættes ER i regionaltog på Fyn, men det er vist ikke meningen, det skal foregå sådan her.... Richard Latten fangede MY 1111 (blandt venner 90 86 00-21 111-8), med materieltransport på vej »op« fra Nyborg 20. september 1995.

3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

3.1 Motorvogne.....	291	(291)
3.2 Bivogne.....	291	(291)

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne.....	502	(509)
4.2 Liggevogne.....	23	(23)
4.3 Sovevogne.....	12	(17)
4.4 Specialvogne.....	6	(6)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk. godsvogne.....	2.028	(2.081)
5.2 Åbne godsvogne.....	1.694	(1.703)
5.3 Tjenestevogne.....	1.081	(1.044)
5.4 Privatejede vogne.....	305	(312)

I juli kvartal 1995 er sket følgende ændringer i materielbeholdningen:

Ad 1.2/1.3: ER/FR/FR/ER 2011/2211/2311/2111, 2018/2218/ 2318/2118 (to sæt) er ibrugtaget.

Ad 4.1: AB 39-80, 017, 018 - B 20-83, 088, 119, 151, 508, 528 er udrangeret; ad 4.3: WLABmh 71-30, 801, 805, 807, 818, 819 er slettet af driftsmaterielbeholdningen indtil videre (vognene, der var DSBs bidrag

til den pr. ultimo 1994 ophævede TEN-sovevognspool, er udlejet til NS - Nederlandse Spoorwegen).

Ad 5.1: 49 vogne er udrangeret, og 4 vogne er overført til tjenestevognsparken, jf. 5.3; ad 5.2: 3 stk. Laaps 430 8, 020-022 (to stk. fast sammenkoblede specialvogne for transport af specialcontainere - tidl. Ksvogne (6 stk.)), 1 stk. Res 393 6 014 (åben standardvogn (bogie) med nedklappelige sidestøtter, side- og endevægge - købt brugt (renoveret) af SNCF) er ibrugtaget, og 7 vogne er udrangeret; ad 5.3: 4 stk. 941 2, 012-015 (tidl. Gs-vogne), 17 stk. 943 3, 933-949 (tidl. SJ Kbs-vogne), 1 stk. 99-69 007 (måleledsagervogn - tidl. Bcm 51-40 423) - samt 21 stk. tidligere udrangerede vogne (lokalvogne) - er ibrugtaget, og 6 vogne er udrangeret; ad 5.4: 2 stk. 705 1, 096, 098 (litra Z - tilhørende Kommunekemi A/S, Nyborg) er (købt tilbage fra ophugningsfirma) ibrugtaget og 5 stk. 720 3 050, 059, 099, 107, 118 (litra Zkk - tilhørende Kommunekemi A/S, Nyborg), 4 stk. 807 4, 103-106 (litra lbgps - tilhørende Mayo Salatter A/S, Odense) er udrangeret.

Et »farvel-foto« af det almindelige jysk-fynske regionaltog gennem 15 år - inden der kommer alt for godt gang i renoveringen af MR-togene. Her skæver F477 - der nok også kunne trænge til en større renovering - misundeligt til MR 4080, der snart står for tur. Bjergringbro 21/6 1992 (Allan Stovring-Nielsen).



Litra er ændret på følgende vogne: Bab (RIC) 51 86 29-70, 008, 009, 012, 016 til Bab 50 86 29-70 (samme løbenumre - RIC-mærkning slettet).

Ændring af litra i godsvognsparken: 5 stk. E (500) til Es (ændring af bremse). Yderligere 16 stk. Hbis-vogne er fast til rådighed for »Store Papyrus« (samlet i ny nummerserie: 46 86 225 1, 042-057 - kører i rutetrafik mellem Næstved og Odense (Dalum)), jf. »jernbanen«, nr. 4/95 - side 121.

★

Rettelse: I »jernbanen«, nr. 4/95 - side 121, venstre spalte, 27. linie fr.o. rettes 10 stk. Hios til Hios-tv til »24 stk«.

★

DSB gods undersøger for tiden behovet for endnu en type diesellokomotiv, et projekt benævnt »SRL« (stræknings- og rangerlokomotiv). Lokomotivet, der bl.a. skal erstatte de populære, men aldrende litra MT omkring årtusindskiftet, skal kunne fremføre tog med en maksimalhastighed på 100 km/h, være »sejtrækkere« og kunne befare snævre kurver på havnebaner og menes derfor at skulle forsynes med Co'Co bogier. Behovet anses for at være på ca. 30 lokomotiver, idet anskaffelsen af det nye MK-lokomotiv samtidig sættes ned til et antal af 30 stk., jf. »jernbanen«, nr. 4/95 - side 121-123.

Anskaffelsen af SRL-lokomotiver betyder, at den planlagte egentlige renovering og ombygning af de 15 stk. senest leverede MY-lokomotiver opgives. Den igangværende miljørenovering og indbygning af ATC på de 28 i drift værende lokomotiver fortsætter dog, idet MY-lokomotiverne ikke kan undværes før hen mod årtusindskiftet.

★

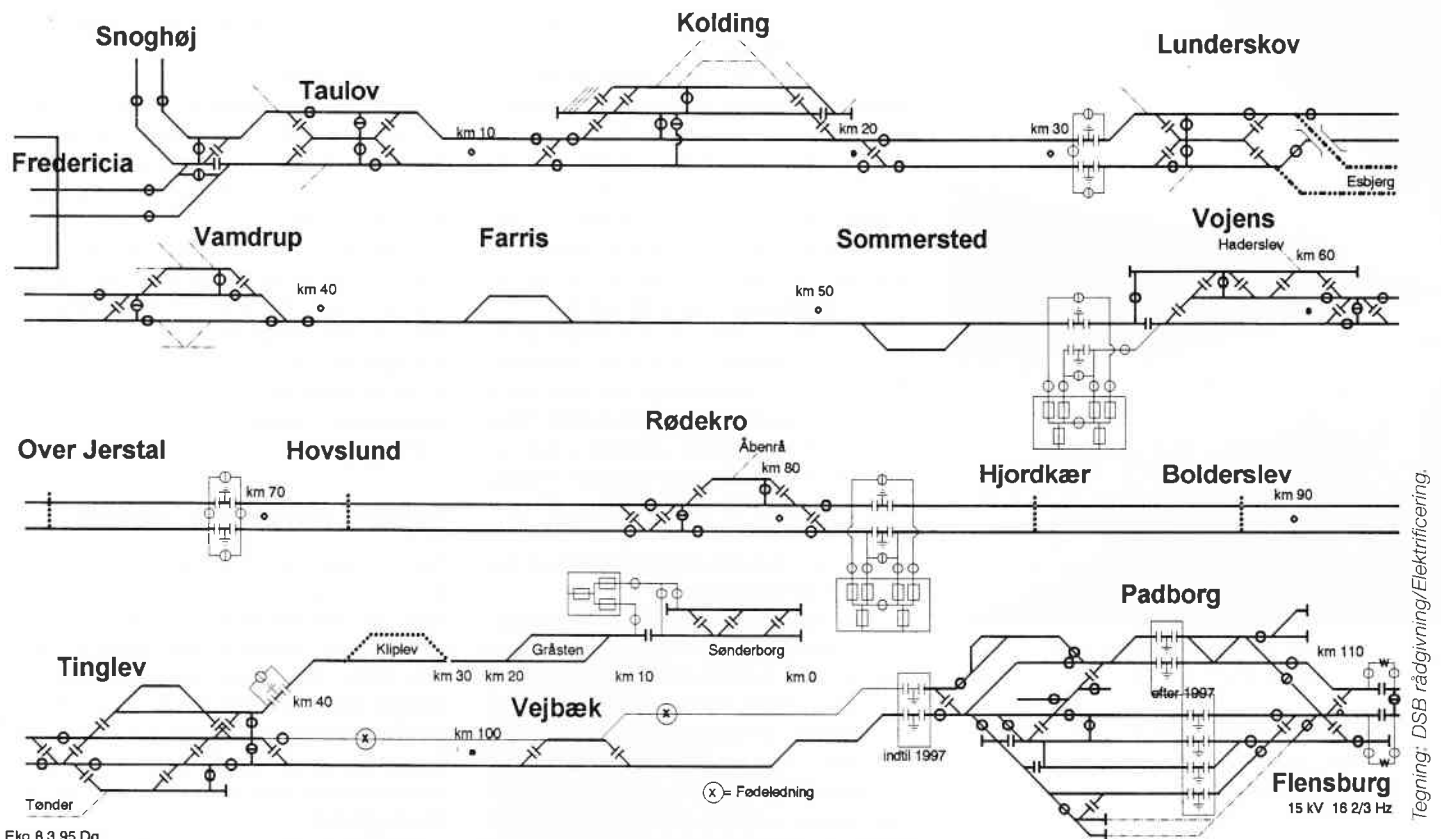
Hos ABB Scandia, Randers er bestilt fire MF-togsæt (IC3 sæt nr. 86-89) til levering ultimo 1996.

Det nye regionaltog

Fynboerne får nu fornøjelse af de problemer, der har været i forbindelse med idriftsætningen af ER-togsættene. Kun et begrænset antal kan stadigvæk anvendes på Sjælland, derfor indsættes ER-togsæt i kommerciel trafik mellem Odense og Fredericia fra den 11. december - i forlængelse af de mange prøvekørsler, der har fundet sted vest for Storebælt (Odense-Fredericia/Taulov) i efterårsmånederne, hvor man har gennemprøvet en ny softwareversion til togets styringssystem.

Det menes, at teknikerne har fundet den endelige løsning på strømproblemerne mellem litra ER og EA. Problemet har været, at EA-lokomotivet, der har et indbygget filter, der skal reducere støjstrømme fra selve lokomotivet, samtidig »støvsuger« de støjstrømme, som ER-togsættet udsender. Det betyder, at de to traktionstyper kun i begrænset omfang kan køre på samme ledningsnet.

Fredericia-Padborg/Sønderborg koblingsplan



Koblingsplaner for de strækninger og stationer, der allerede er »under tråd« vest for Storebælt, bragtes i »jernbanen«, nr. 1/95 - side 21/22.

Løsningen er nu at reducere støjstrømmene fra litra ER ved en række tekniske ændringer. Der skal bl.a. indføres en ny vikling i alle hovedtransformerne, og der skal udvikles teknik til filtrering af støjstrømme. Den nye teknik indbygges i en kasse i undervognen, og den fylder en kubikmeter og vejer én ton, og det koster desværre siddepladser.

ABB Traction AB er i gang med planlægningen af ombygningen, der skal ske fra foråret 1996 frem til slutningen af 1997 - med ét togsæt ombygget hver 1 1/2 uge.

Imedens må kørslen på Sjælland foregå efter den »lille løsning«, som beskrevet i »jernbanen«, nr. 4/95 - side 122 (højst tre stammer á tre togsæt med i alt 12 vogne i drift ad gangen uden at genere EA-lokomotiverne), hvor togsættene i øvrigt kører godt med kun få problemer med klimaanlæggene som følge af enkelte komponent- og softwarefejl.

»Hvide« MR-togsæt

Det første moderniserede MR-togsæt (4088/4288) afleveredes fra »Partner für Fahrzeug-Ausstattung« (PFA) i Weiden i august og præsenteredes for medarbejdere fra DSB materiel ved en lille højtidelighed, der i øvrigt faldt sammen med renoveringsfabrikkens 10 års jubilæum.

Det renoverede togsæt var den prototype, som ombygningsværkstedet i Århus har haft ansvaret for, så det designmæssige var i orden på forhånd. PFA havde derfor taget sig af den tekniske renovering, det vil sige

bl.a. nyt blokeringsystem til bremserne, nyt højttaleranlæg, nye udvendige døre, blindesignal og nyt varmeanlæg for varmegenvinding. Sidstnævnte detalje er kommet med i kontrakten med den tyske virksomhed, efter at forsøgs kørsler med prototypen i Norge (koldt klima) har vist, at effekten af den mængde varme, der kan genanvendes fra motor og gear, er tilfredsstillende.

I august og september blev togsættet brugt til at uddanne lokomotiv- og togpersonale, bl.a. i betjeningsmæssige forskelle. Det gælder bl.a. et nyt centrallåssystem, der skal forhindre, at togsættene får uønskede overnattende gæster. Den nye type blokeringsbeskytter, der har til formål at undgå flader på hjul, blev afprøvet på strækningen Nykøbing FI-Gedser, hvor den ordinære toggang ikke generes af prøve-kørsler (!).

Togsæt nr. 2 ankom i begyndelsen af september, og fra slutningen af nævnte måned har PFA leveret et moderniseret togsæt om ugen. Alle togsæt (97, hvis det beslutes at genopbygge de to sæt, der var involveret i Jelling-ulykken) skal have været igennem ombygningsprocessen i oktober 1997.

Århus-Grenå banen fik først glæde af de moderniserede togsæt, hvor premieren i ordinær drift fandt sted den 29. september, og hvor samtlige omløb udførtes med renoveret materiel i slutningen af oktober. I næste omgang indsattes renoverede togsæt i løb i tog på strækninger fra Struer, og senere følger Fredericia.

I denne omgang var der ikke midler til en udskiftning af togsættenes motorer, hvilket

ellers kunne have øget maksimalhastigheden fra 130 til 140 km/h.

Faste anlæg

Sønderjyske Længdebane

Anlægsarbejderne på den »Sønderjyske Længdebane« går efter planerne og vil være afsluttet ved årsskiftet 1996/97. Arbejdet med 2. sporet på den 36 km lange strækning mellem Voens og Tinglev er nu så langt fremme, at DSB kun mangler få arbejder ved færdiggørelsen af stationerne Bolderslev, Hjordkær og Over Jerstal, hvor de sidste niveauoverkørsler i august og september afløstes af overførsler i forbindelse med omfartsveje eller underførsler i form af såkaldte »siveveje«.

Endnu et led i moderniseringsarbejderne vil være etablering af ATC-anlæg, der vil være tilendebragt ved udgangen af 1996 og etablering af et fuldelektronisk strækningssikringsanlæg.

En del af aftalen mellem Deutsche Bahn og DSB omfatter elektrificering af strækningen. På dansk side er arbejdet med opsætning af master og koreledningsanlæg mellem Kolding og Voens samt Tinglev og Padborg afsluttet, medens der resterer en del opgaver på den dobbeltsporede strækning mellem Voens og Tinglev. På tysk side er elektrificeringsarbejderne frem til Flensburg klar i december 1995, medens strækningen frem til - og på Padborg station (seks spor) vil være klar senest maj 1996 til trafik med tyske elektriske lokomotiver. Kør-



Intet decembernummer uden sne. Her et S-tog i Hillerød 28/2 '94 (Thomas N. Olesen).

sel med danske ellokomotiver mod nord ventes derimod først, når den faste Storebæltsforbindelse tages i brug i 1997.

★

Indkobling af ATC-anlæg på strækningerne Taulov-Kolding og Kolding-Lunderskov samt stationerne Kolding og Lundeskov var afsluttet til ibrugtagning den 24. september 1995.

Nyt trafikstyringsanlæg

DSB har efter EU-udbud skrevet kontrakt i august med det danske selskab ABB Signal A/S om levering af det nye trafikstyringssystem til S-banen. Anlægget skal leveres over tre år og planlægges i drift inden årtusindskiftet. Det nye fjernstyringssystem koster inkl. DSBs egne projektkomkostninger ca. 150 mio. kr. (ekskl. moms).

Anlægget skal foretage den automatiske trafikafvikling, herunder styring af sikringsanlæg, togviserskilte/-monitører, højttalere, sikkerhedstelefoner og S-baneradioen. Det nye anlæg kommer også til at omfatte S-togsstrækningen Hellerup-Hillerød, som ikke er tilsluttet fjernstyringscentralen i øjeblikket. Dermed vil hele S-banen på nær strækningerne Ballerup-Frederikssund og Frederiksberg-Vanløse-Hellerup være fjernstyret fra samme central. Det nye trafikstyringssystem skal således stå for afviklingen af op til ca. 1.100 tog om dagen.

Rent fysisk bliver det nye moderne trafikstyringsanlæg placeret i en ny driftscentral for S-banen på Kalvebod Brygge i København. Ud over betjeningspladserne med fuldgrafiske skærme og musbetjening udstyres trafikcentralen med en visuel oversigt på 20 gange to meter, som vil vise hele S-banen og med indikatorer for, hvor togene er på strækningerne. Det nuværende fjernstyringsanlæg for S-banen er fra 1972.

Testkørsel via Storebælt

Det er nu besluttet, at der skal gennemføres et testkørselsprogram, forud for DSBs overtagelse af den faste forbindelse over Storebælt. Tidsplanen forudsætter testkørsler i et program (tre faser), der løber igennem tre måneder i 1996 og forhåbentlig ikke mere end fem måneder i 1997. Den oprindelig planlagte flytning af trafikken »over en nat« ved sporflytning mellem gammel og ny strækning - øst for Korsør og vest for Nyborg - kan således ikke praktiseres.

Det er derfor besluttet at etablere en afgrening på Sjælland i form af en midlertidig togfølgestation *Svendstrup*, der skal styres af et lille relæsikringsanlæg (type DSB 1953/54) med centralapparat placeret i den nuværende Korsør kommandopost. Anlægget bliver udstyret med automatisk gennemkørselsdrift Forlev-Korsør (nuværende station) og omvendt, så det ikke kræver betjening under normal drift.

Afgreningen vest for Nyborg integreres i sikringsanlægget for »Ny Nyborg« (der er udstyret med fuldelektronisk sikringsanlæg type DSB 1990). Til brug i »parallelperioden« opstilles en betjeningsterminal til dette anlæg i den nuværende Nyborg kommandopost. Anlægget indrettes, så de normale togveje indstilles automatisk ved betjening af centralapparatet for nuværende Nyborg. Visse operationer, bl.a. venstresporkørsel og rangering vest for perronerne kræver betjening af begge sikringsanlæg.

Stationerne Ny Korsør, Sprogø og Ny Nyborg kan i parallel driftsperioden fjernstyres fra den regionale fjernstyringscentral i Roskilde (RFC Ro) og Driftscentralen i København (DC) i fuldt omfang.

Kørsel med godstog i køreplansperioden K96 - forud for den officielle åbning - kan komme på tale. DSBs direktion antyder også, at det kan komme på tale, at indlede persontrafikken via den faste forbindelse således, at IC-trafikken (togsæt) kører via tunnel og bro, medens Re-forbindelserne i en periode stadig ledes via færgerne. Køreplanen vil være afpasset således, at rejsetiden for IC-tog reduceres med nøjagtig én time.

★

Sporlægningen i sydtunnelen på Storebælt kunne afsluttes efter planen den 11. september. DSB forventer at kunne lægge spor i det nordlige tunnelrør først i 1996.

Højere hastighed

I bestræbelserne på at øge hastigheden mellem Århus og Aalborg ønsker DSB at få nedlagt i alt 17 overkørsler i niveau mellem vej og bane. Foreløbig er der midler til fjernelse af to overkørsler i Hinnerup, hvor særlige problemer er opstået på grund af lange lukketider for bommene, efter at en del tog har fået standsning i Hinnerup.

Med i programmet indtil 1996 er også en overskæring i Skalborg, men hvornår de øvrige kan afskaffes, er der ingen bud på.

DSB rådgivning indleder forhandlinger med de enkelte kommuner for at have en løsning klar i form af overføringer eller tunneler, hvis der skulle dukke midler op til disse projekter. Det har også været overvejet, om man kunne sikre de nuværende overkørsler bedre med henblik på højhastighedskørsel, men det viste sig, at udgifterne var for store i forhold til de fordele, man ville opnå ved en sådan løsning.

I dag er situationen den, at der køres med 140 km/h på strækningen Århus-Hobro og med 120 km/h mellem Hobro og Aalborg. Forudsætningen for at kunne øge hastigheden ud over de 140 km/h er også, at der indføres ATC, og fjernstyring på hele strækningen indgår ligeledes i fremtidsplanerne.

Odense Banegårds Center

Trafikminister Jan Trøjborg klippede fredag den 15. september snoren over og markerede dermed indvielsen af Odense Banegård Center. Centret er i fire etager og rummer DSBs rejsecenter, kiosk og fastfoodforretninger samt Odense kommunes nye bibliotek og en ny storbiograf med otte sale. Centret er på i alt 36.000 kvadratmeter. Investor er ATP, som har investeret 200 mio. kr. i byggeriet.

Søndag d. 10. september flyttede DSBs rejsecenter, bagageekspedition mv. ind i de nye lokaler. Odense Banegård Center er fremover arbejdsplads for ca. 700 mennesker i kontorer, butikker, på biblioteker og hos DSB og DSB restauranter og kiosker.

Også trafikalt betød indvielsen ændringer. Odense Bytrafik benyttede lejligheden til at lægge trafikken om, så centret nu er knudepunkt for bybusserne.

Odense Banegård Center er byens fjerde banegård. Den hidtidige blev bygget i 1914 er sat til salg, uden at det dog er lykkedes DSB at finde en køber.

Ny spulehal

Det er til gavn for arbejdsmiljøet, at IC3 værkstedet i Århus nu er udvidet med en spulehal. Den nye bygning, der er særligt indrettet til rengøring af IC3 togenes undervogne, var klar til indvielse den 12. september. Spulehallen har kostet 19 mio. kr. inkl. sporarbejde mv. Heraf er tre mio. kr. bevilget via DSBs arbejdsmiljømidler.

Hidtil er arbejdet med indskumning og spuling foregået i selve værkstedet samtidig med, at andet personale har arbejdet på de nærliggende spor. Men det har vist sig, at der er gener ved denne proces, fordi spulingen medfører mikroskopiske vanddråber (aerosoler), som bliver hængende i luften. DSB får med den nye hal en bygning med det nødvendige ventilationsanlæg samt friskluftforsyning. Samtidig er der ved indretningen taget hensyn til bedre arbejdsstillinger, bl.a. i forbindelse med håndtering af »skørter« og bundlemme. Også en bedre belysning af undervognene har haft høj prioritet.

Kastrup station

Den 3. november indledtes byggeriet af en ny underjordisk jernbanestation foran udenrigsterminalen i Kastrup Lufthavn. Stationen bliver 320 meter lang og forventes færdig i sommeren 1997. Derefter skal der anlægges spor, etableres køreledningsanlæg mv. Lufthavnsbanen mellem Københavns Hovedbanegård og Kastrup er planlagt til at åbne i efteråret 1998.

Den underjordiske station er en del af de danske landanlæg til Øresundsforbindelsen. A/S Øresundsforbindelsen har netop skrevet kontrakt med selskabet RS Kastrup Station om at bygge stationen. Selskabet er en aflægger af Rasmussen & Schiøtz A/S. Værdien af kontrakten er 232 mio. kr.

Kastrup station ventes at blive en af Danmarks travleste med et årligt passagerantal på 6-7 millioner. Stationen får to perroner med en længde på 320 meter. Fra midten af stationen vil fire rullende fortove give adgang til lufthavnsterminalen oven på. Desuden er der trappeopgange i hver ende. Stationen kommer til at ligge ca. 7,5 meter under jorden.

Øresundsforbindelsen

A/S Øresundsforbindelsen indledte drøftelser i begyndelsen af november med BÄNVERKET, Industridivisionen i Nässjö, med henblik på at skrive kontrakt om det samlede sporanlægsarbejde på de danske landanlæg. Kontrakten forventes underskrevet umiddelbart før jul.

Industridivisionen, der er en selvstændig enhed i det svenske statsejede infrastruktur-selskab, der som bekendt er en del af det »gamle« SJ, har afgivet det økonomisk mest fordelagtige tilbud af dem, som A/S Øresundsforbindelsen modtog den 24. oktober fra fem på forhånd udvalgte entreprenører, nemlig en dansk (DSB bane infrastruktur entreprise), to svenske, en tysk og en engelsk. Tilbuddene lå mellem 152 og 236 mio. kr.

Det er første gang, at et stort dansk sporanlægsarbejde bliver udført på baggrund af en fri EU-licitation. Opgaven omfatter i alt 18 km dobbeltsporet jernbane - nemlig hovedsporene fra København H. til nedkørslen til sænketunnelen under Drogden, godssporene fra Vigerslev til Kalvebodløbet og vendesporene på den kunstige halvø i Kastrup. Anlægsarbejderne går i gang i december 1995 og skal være udført frem til Kastrup station i maj 1998 - og være endeligt afsluttede i marts 2000.

Støjskærme

DSB sætter for første gang støjskærme op på en ren S-banestrækning. På vestsiden af S-banen mellem Åmarken station og Friheden station udstyres ca. 1.200 meter med støjskærme. Arbejdet gik i gang midt i september og afsluttedes sidst i november. Prisen for støjskærme og opsætning er ca. 3,6 mio. kr.

DSB anvender årligt ca. 14 mio. kr. på at

Prototypelyntogene er på vej til Iran. I den anledning har de skiftet kulør: mørkegrå front og lysegrå sider adskilt af en rød skråstribe. Foto i Padborg 21/5 1995, Allan Støvring-Nielsen.



reducere de værste støjgener for naboerne langs den mest trafikerede del af jernbanenettet. Prioriteringen af indsatsen sker i tæt samarbejde med Miljøstyrelsen.

DSB har i samarbejde med Miljøstyrelsen kortlagt støjen langs »rene« S-banestrækninger. Kortlægningen viser, at ud over strækningen mellem Åmarken og Friheden er der kun yderligere en strækning, som opfylder betingelserne for støjskærme. Det er en ca. 500 meter lang strækning mellem Virum og Sorgenfri, hvor DSB i 1996 vil etablere støjskærme.

DSBs »støjpulje« har eksisteret siden 1986, og der er på landsplan indtil dato opsat 20.000 meter støjskærme. Dertil kommer støjsolering af boliger langs banen. Støjskærme er sat op mellem København og Roskilde, i Middelfart, Odense og Langskov samt i Århus.

Drift og administration

Fælles tilsyn

DSB fører i øjeblikket selv tilsynet med trafikikkerheden, men de dage er ved at være talte. En arbejdsgruppe, nedsat af Trafikministeriet, har fået til opgave at udarbejde forslag til et nyt, overordnet jernbanesikkerhedstilsyn placeret under Trafikministeriets departement. Ud over DSB skal tilsynet omfatte privatbanerne, jernbaneforbindelsen over Storebælt, den danske del af Øresundsforbindelsen samt Ørestadsbanen.

Arbejdsgruppen skal være færdig, så trafikministeren kan fremsætte lovforslag i den nuværende folketingssamling. Arbejdsgruppen har afdelingschef Erik Knudsen, Trafikministeriet, som formand, medens DSB har tre repræsentanter i gruppen.

Det nye jernbanesikkerhedstilsyn skal inden for fastlagte overordnede rammer arbejde med sikkerhedsgodkendelse for og tilsyn med faste anlæg og rullende materiel. En væsentlig del af de opgaver, som i øjeblikket varetages af DSB sikkerhed og godkendelser, forudsættes overført til det nye tilsyn. Det gælder også tilsynet med transport af farligt gods samt efterforskning af ulykker - det arbejde, som i øjeblikket udføres af DSBs havarigruppe. De resterende opgaver skal varetages af en nyetableret intern sikkerhedsorganisation i DSB. Arbejdsgruppen skal bl.a. beskrive arbejdsfordelingen mellem jernbanetilsynet og DSB som infrastrukturforvalter og som operatør.

Jernbanen i åbningstalen

DSB og jernbanedrift blev på flere områder nævnt i statsministerens åbningstale til Folketinget i oktober. Statsminister Poul Nyrup Rasmussen sagde, at »Regeringen vil undersøge mulighederne for at styrke jernbanens konkurrenceevne ved at forbedre hovedbanenettet og indføre højhastighedstog i Danmark«. I den skriftlige redegørelse, som er et katalog over kommende lovforslag, nævnes udbygningen af S-banen mellem Ballerup og Frederikssund og oprettelsen af et fælles jernbanesikkerhedstilsyn.

Om udbygningen af S-banen til Frederikssund hedder det: »I rammeaftalen for DSB 1995-98 er der i 1997 og 1998 afsat i alt 260 mio. kr. til en begyndende udbygning af spor- og stationskapaciteten på Frederikssundsbanen. En fortsættelse af projektet forventes at indgå i en kommende rammeaftale for DSB. Lovforslaget vil omfatte dobbeltspor på hele strækningen mellem Ballerup og Frederikssund samt anlæg af tre nye stationer i Måløv Knudepunkt, Gl. Ølstykke og St. Rørbæk.«

Det fælles jernbanesikkerhedstilsyn for DSB og Privatbanerne skal oprettes som en styrelse under Trafikministeriet. Jernbanesikkerhedstilsynet skal varetage

DAMP og SMALSPOR i UKRAINE



Oplev store russiske damplok i aktion. Europas største seriebyggede ekspreslok P36 (2'D2') samt SO (1'E) og FD (1'E1') og masser af smalspor! Tag med til Ukraine 19.-28.april 1996. Pris kr. 9.500 inkl. helpension, rundrejse med tog (1. kl. sovekupé), Austrian Airlines t/r, dansk rejseleder mv.

Sydkina-Vietnam

Fantastiske baner og landskaber. Bjergbaner mellem sukkertop-bjerger i Sydkina, franskbygget 1 m-bane ind i Vietnam og 1726 km ned gennem det smilende land. Afr. 1. nov. 1996, varighed 21 dage, pris ca. kr. 21.000.

Få programmerne - send frankeret (5 kr.) A5/A4 svarkuvert til: Rail Tours/ John Poulsen, Norregade 21, 4690 Haslev

sikkerhedstilsynsopgaver vedrørende al jernbanetrafik, dvs. ud over DSB også Storebæltsforbindelsen, den danske del af Øresundsforbindelsen, privatbanerne, Ørestadsbanen mv. Havarikommissionen for jernbanen skal være hjemmehørende i sikkerhedstilsynet - se ovenfor.

Godsbanen til Løgstør

DSB gods vil af med godsbanen til Løgstør. Det fornemmes tydeligt i en pressemeddelelse, hvoraf det fremgår, at »godsbanen op-hør ikke vil skade miljøet«! Hvem vover så at gøre indsigelse? - læs selv:

»Miljøkonsekvenserne ved at nedlægge godsbanen mellem Viborg og Løgstør vil være meget begrænsede, fordi trafikken i forvejen er meget begrænset. DSB har undersøgt ændringen af energiforbrug, luftforurening og andre miljøfaktorer, hvis godset flyttes over på landevejen. Ud fra de forudsætninger, undersøgelsen bygger på, vil energiforbrug og luftforurening højst vokse med ca. 0,8 pct. På enkelte områder vil luftforureningen endda falde: Det gælder udledning af partikler, kulilte og kulbrinter.

Miljøregnskabet er baseret på de seneste tre års transporter på Viborg-Løgstør banen. DSB transporterede 1.558 læssede godsvogne i 1993 og 1.035 i 1994. I år regner DSB med 800 vogne, fordi Carlsberg-Tuborgs vogne ophørte pr. 1. oktober.

Miljøundersøgelsen kompliceres af, at DSB ikke ved, hvor og hvordan godset vil blive transporteret, hvis Viborg-Løgstør banen nedlægges. Miljøregnskabet for banen bygger således på den forudsætning, at hvis banen nedlægges, så vil godset blive kørt på lastbil ad landevejen mellem Løgstør og Viborg. Denne forudsætning er temmelig usikker, da alternativet kunne være vejtransport til læsseterminal i Aalborg eller vejtransport ad andre veje i området.

Ved beregningerne er der ikke taget hensyn til, at der i forbindelse med banetransport også forekommer kørsel på landevej til og fra terminalen, og at vogne på godsbanen ofte kører tomme den ene vej, medens lastbiler kan udnyttes mere fleksibelt.

En række gener for naboer til banen vil helt forsvinde, hvis Viborg-Løgstør-banen nedlægges. Det gælder for eksempel støj og vibrationer, som dog - på grund af de få tog på strækningen - i forvejen er begrænsede (Red. fremhævelse).

Trafiksikkerhedsmæssigt vil en nedlæggelse være en gevinst. Banen mellem Viborg og Løgstør er 80 km. Der er 255, heraf 203 usikrede, overgange/overkørsler, hvor vejsti og bane krydser hinanden i niveau.«

★

Se i øvrigt Mogens Duus' og Frits Sørensen artikel foran i bladet, red. bem.

Sygehustog med få passagerer

DSB har erkendt, at der ikke er passagerer til de særlige tog mellem Odense station og

Odense Sygehus. Kun få passagerer kørte med togene, selv om hospitalet har 6.000 ansatte samt patienter, besøgende m.fl. DSB reducerede derfor kørslen mellem stationen og sygehuset ved overgangen til sommerkøreplanen, og med vinterkøreplan 1995/96 gled togene helt ud. Trinbrættet ved Odense Universitetshospital vil fortsat blive betjent af de øvrige tog mellem Odense og Svendborg.

Lokomotivførermangel

Aflyste tog på grund af manglende lokomotivførere er stadig et problem, især vest for Storebælt. I den seneste tid er det gået ud over Århus-Grenaa banen, men også på andre strækninger er tog blevet afløst af busser.

DSB har gjort op, at der mangler 40 lokomotivførere i Jylland og på Fyn. Problemerne opstår ved ekstraordinært fravær, for eksempel på grund af sygdom, samtidig med at der skal afvikles ferie. Men det spiller også ind, at der er efteruddannelse i gang for lokomotivførere.

DSB erkender, at rekrutteringen er kommet for sent i gang, og at en løsning på problemet ikke er lige om hjørnet, fordi uddannelsen af en lokomotivfører varer 12 måneder. Men 1. december var 15 nye lokomotivførere klar, og 22 flere følger 1. maj 1996. Samtidig er der sat ekstra gang i rekrutteringen. Et nyt hold starter i år og yderligere fire i løbet af 1996.

Hvis det på grund af manglende lokomotivførere er nødvendigt at aflyse tog, arbejdes der med en nødplan. Den sigter på at friholde fjerntrafikken og at begrænse aflysningerne til strækninger med forholdsvis få passagerer og strækninger, hvor bus kan afløse tog, uden at det giver alt for store gener.

Kustpilen

Den 10. juni 1996 er der premiere på Kustpilen ABs tre nye IC3 togsæt på strækningen København H.-Helsingør-Helsingborg-Hässleholm med forbindelse til X2000 togene til og fra Stockholm - og så selvfølgelig Kustpilens egne forbindelser til og fra Kristianstad og Karlskrona.

ABB Scandia leverer de tre togsæt: Y2K 1376-1378 (K=»godkendt för gång i Danmark«) i december 1995/ januar 1996 til Kustpilen AB, der - med en tredjedel til hver - ejes af Blekinge Länstrafik AB, SJs datterselskab AB Swedcarrier og Kristianstads Läns Trafik AB. Det har været nødvendigt at forsyne togsættene med dobbelte mobile ATC-anlæg, da systemerne (mobile og faste) ikke kan arbejde sammen i de to lande. Indtil videre fremføres togene af dansk lokomotivfører på dansk strækning, og terminaltiderne i de to færgelandskaber er så rigelige i den første køreplansperiode, at forerbytte ikke nødvendigvis behøver at ske ombord. På sigt er det ønskværdigt, at ombord- og ilandkørsel kan ske direkte efter ankomst. Et andet problem er, at togets underside lig-

ger så lavt, at der kan opstå vanskeligheder, når færgen ved højvande ligger således i lejet, at »knækket« på broklappen bliver så spidst, at klappen skraber mod togets underside. Den situation opstår dog statistisk kun 20 timer om året.

Når trafikken med Kustpilen indledes mandag den 10. juni - og ikke søndag den 2. juni, som ellers er den internationale »skiftedag« - er forklaringen, at Statens Järnvägar er bundet af lenstrafikselskabernes krav om køreplansændring i forbindelse med den svenske skoleferie.

Afgangstiderne fra København H. er fastsat til kl. 9.05, 13.02 og 19.02 - med ankomst til Stockholm (for de to første forbindelsers vedkommende) hhv. kl. 16.00 og 20.00. Ankomst fra nord til København H. sker kl. 10.58, 14.58 og 20.58 - ét togsæt vil således »ligge over« i København. Gennemgående vogne København-Stockholm findes fremover kun i nattoget - og i et dagtog, der kun kører i »højsommerperioden«. Tilsvarende vil gøre sig gældende for trafikken mellem København og Oslo.

Der er i Kustpilen ABs markedsforingsbudget afsat 300.000 svenske kroner til indvielsesfestligheder og annoncering for den nye forbindelse, også i danske aviser.

★

SJ gennemfører et stort køreplansskifte, den 8. januar 1996, om hvilket DSB ikke kendte alle detaljerne ved »deadline« for trykning af den internationale køreplan for vinterperioden. Der er derfor udsendt et tillæg med oplysninger om ændringerne bl.a. i InterNord-togenes køreplaner.

Den 22. og den 28. december 1995 samt på torsdage til lørdage i januar-marts 1996 forlænges nattoget (INN 380) fra København kl. 23.15 til Oslo videre til Geilo som »Fjeld Ekspres« (1401) med ankomst kl. 12.48. Toget (1402/INN 381) returnerer fra Geilo kl. 17.00. »Fjeld Ekspres« består på de store trafikdage af tre WL-, fire Bc-vogne og en Ds-vogn (for ski- og bagage-medtagning) af en samlet længde på 253,4 m, der kræver alle tre spor på HH-færgen i brug.

Banegraven

Siden Københavns Hovedbanegård blev åbnet i 1911 har københavnernes og rejsendes til og fra byen måttet leve med, at hovedstadens banegårdsplads domineres af en stor åben grav og i de sidste årtier endda med udsigt til banegårdens skraldespande i form af to åbne godsvogne med affald.

Nu skal der gøres en indsats for at få etableret en plads med de funktioner, der knytter sig til en banegård. »Hullet« mellem Vesterbrogade og Hovedbanegården skal overdækkes helt eller delvis. Det har en række af byens bedste kvinder og mænd besluttet, og de har dannet en komité, der skal arbejde for at skaffe finansieringsgrundlaget for anlæg af den nye plads.

Busrokader

Udskillelsen i aktieselskab har åbnet muligheden for nye store markeder for DSB busser. Virksomheden har f.eks. haft mulighed for at byde på den kørsel, som Hovedstadsområdet Trafikselskab den 24. maj 1995 udbød i licitation. Det såkaldte 5. udbud, der opdelt i 22 udbudsenheder med i alt 242 busser udgør godt 20 pct. af HTs kørsel.

Konkurrencen var som forventet stor, bl.a. fordi HTs tidligere Busdivisionen - efter at være udskilt som selvstændigt aktieselskab Bus Danmark A/S - kunne byde på lige fod med andre private selskaber - og DSB busser a/s. Da fristen for at byde udløb den 5. september havde 11 selskaber afgivet i alt 213 tilbud på de 22 tilbudsenheder. Af de 11 selskaber kørte de syv allerede for HT, medens fire var nye: Swebus Danmark A/S, DSB busser a/s, Edelskov Turisttrafik og Es Bus ApS.

HT havde i forbindelse med licitationen opstillet en række meget konkrete og skærpede krav til kvalitet for kørslen. Selskabet har udarbejdet en vurderingsmetode, så det kan måle, om busentreprenørerne lever op til den lovede kvalitet, der kan være overholdelse af køreplan, god og effektiv kundebetjening, vedligeholdelse og rengøring af busser mv. De busentreprenører, som klarer kørslen til ug, kan se frem til en ekstra sum penge oven i kontraktsummen. Til gengæld vil betalingen blive reduceret, hvis et selskab ikke leverer den nødvendige kvalitet.

HTs bestyrelse traf den 25. oktober beslutning om, hvem der skal udføre kørslen i 5. udbud fr.o.m. den 2. juni 1995. Den store vinder blev City-Trafik A/S, som får 57,8 pct. af den udbudte kørsel, hvilket svarer til 136 af de 239 busser, som udbuddet kom til at omfatte. De øvrige fire selskaber, der vandt kørsel, var Unibus Rutetrafik A/S med 34 busser, Swebus Danmark A/S (et dansk aktieselskab ejet af Swebus AB, der er et aktieselskab i SJ-koncernen, og som allerede under navnet Dania Bustrafik A/S udfører ekspres-, regional- og bybuskørsel i Jylland) med 32 busser, Bus Danmark A/S med 21 busser og Fjord-bus a/s med 16 busser. Der blev altså ingenting til DSB busser a/s i hovedstadsområdet i denne omgang - og Bus Danmark A/S' andel af den samlede HT-kørsel faldt fra 54,1 pct. til 45,8 pct. Swebus Danmark A/S' andel i pct. udgør 2,5 - selskabet vil komme til at køre i Frederiksværk/Frederikssund-området.

Den samlede værdi af den udbudte kørsel er ca. 285 mio. kr. pr. år, hvilket svarer til ca. 325 kr. pr. vogntime. Det er et prisfald på 12 pct. i forhold til udbuddet i 1994. Ét af kravene til entreprenørerne er en forøget indsættelse af miljøvenlige lavgulvsbusser. Der anskaffes 159 nye sådanne, hvorefter HT vil have 488 lavgulvsbusser i drift ud af de lidt over 1.000 busser, der kører i hovedstadsområdet. 475 buschauffører må skifte arbejdsplads til et nyt selskab. Med denne licitation har i alt 55 pct. af HTs kör-

sel været i udbud. De resterende 45 pct. udbydes gradvist i de kommende år, således at hele HTs kørsel fra år 2002 sker på grundlag af offentligt udbud.

DSB busser a/s vandt til gengæld ekstra buskørsel fr.o.m. den 1. januar 1996 i Vestsjællands amt, hvor selskabet genvandt sine 12 busser - og vandt fem nye i det udbud af ruter - trafikeret af i alt 60 busser - der omfattedes af Vestsjællands Trafikselskabs licitation. I samme udbud vandt Bus Danmark A/S sin første kørsel udenfor hovedstadsområdet - med ni busser, der i dag køres af Nordvestbus A/S (et OHJ/HTJ-datterselskab), Nykøbing Sjælland. Bus Danmark A/S har - udover at have tilbudt at købe Ri-Bus a/s i Esbjerg - i oktober også afgivet tilbud på kørsel med 56 busser i Skåne (Länstrafiken Malmöhus), nærmere betegnet ruter omkring Trelleborg, Lund og Lomma.

X Bus

Et relanceret ekspresbussystem så dagens lys i Jylland den 29. oktober, da en række blå komfortbusser med det karakteristiske X på siden blev sendt ud på vejene (et E Bus/Jylland samarbejde har eksisteret siden juni 1991).

De nye X busser præsenteres som et miljøvenligt alternativ til bilen (- der køres på ultralet diesel). Busserne forbinder en række større jyske byer, og det væsentlige konkurrenceparameter er tiden, idet systemet satser på hurtig transport med få stop. På 15 af ruterne kan pendlere, der ikke har brug for bil i løbet af arbejdsdagen, med fordel benytte bussen, da afgangene passer med de almindelige arbejdstider. Fem af ruterne er beregnet for weekend-trafikken. X busserne kører desuden til en række byer uden togforbindelse og bliver på den måde føderuter til stationsbyer. I Nordjylland er det byer som Fjerritslev, Nibe, Sæby og Hjallerup, der således er forbundet med Aalborg. Også i Hobro, Skive, Vejle og Kolding er der fortræffelige forbindelser mellem tog og bus. Den genkendelige designlinie, som gør busser, skiite og chauffører synlige, er medvirkende til at undgå den store forvirring på skiftestationer.

Trafikministeriet har været med fra projektets start og fulgt udviklingen af X bus

nøje, hvor DSB og de private vognmænd samt trafikelskaberne i Nordjyllands, Viborg, Vejle og Sønderjyllands Amt plus Trafikafdelingen i Århus Amt har arbejdet intenst for at få trafikpuslespillet til at gå op, opnå fælles identitet (se også »jernbanen«, nr. 4/95 - side 131) og fælles krav til uddannelsen af chauffører. Når en passager stiger ind i en X bus, vil han/hun i syv tilfælde ud af ti møde en DSB chauffør, de øvrige kører for private vognmænd, men passageren mærker ingen forskel, for alle chauffører har gennemgået den samme serviceuddannelse.

Det nye fællessekretariat har foretaget en undersøgelse, der viser, at det kun er en mindre del af passagererne i amtstrafikselskabernes hidtidige E busser, der er tidligere togkunder. Ifølge undersøgelsen drejer det sig om 170.000 ud af i alt 1,25 mio. passagerer. Undersøgelsen viser også, at 115.000 passagerer om året stiger om mellem tog og bus. Dette tal ventes øget med den forbedrede koordinering mellem de to trafikmidler og ikke mindst efter et takst-samarbejde, som vil betyde, at samme billet kan benyttes valgfrit mellem tog og bus på en række strækninger. En aftale om tog-billetters gyldighed i E busserne mellem Sønderborg-Kolding-Vejle blev allerede indgået i sommeren 1995 (gældende indtil køreplansskiftet i 1996). Forudsætningen for arrangementet var en tilpasning af buskørslen, så den foregår i de intervaller, hvor der ikke er togforbindelse til/fra Sønderborg. Ved rejse i de fem jyske amter, som har etableret X bus, gælder de eksisterende takstsystemer (med de tilknyttede omstigningsmuligheder), og der kan endnu ikke udstedes gennemgående billetter i alle X bus forbindelser. Men planen er i 1996 at indføre et særligt X bus takstsystem, der kan afløse amternes individuelle systemer. På længere sigt skal takstsystemet for X busser koordineres med den øvrige kollektive trafiks- herunder DSBs - takster i den ambitiøse plan, hvor fremtidens passager kan nøjes med at købe én billet til den samlede rejse.

DSB busser a/s har indsat 18 af de 28 faste busser, der indgår i X bustrafikken, og de kommer fra følgende busområder: Aalborg: 9, Viborg: 3, Århus: 2, Vejle: 1 og Sønderborg: 3.

X bus i den himmelblå farve (hvad der ikke kan ses på et sort/hvidt foto), som er en del af den designlinie, som »Per Møllerup Designlab.« har skabt. Bussen tilhører »Abildskous Rutebiler«, som trafikerer rute 918 X Århus-Aalborg i pool med »DSB busser a/s«. Foto: X bus sekretariatet.



Danbus

De private rutebilejeres Danbus projekt (se »jernbanen«, nr. 2/95 - side 76) blev ingen succes i første omgang. Den 18. september indstilledes kørslen på ruterne øst for Odense på grund af katastrofale lave passagertal. Der køres nu kun mellem Ringkøbing og Odense (linie 883) samt mellem Tønder og Odense (linie 886). Køreplanerne er afpasset, så der er ca. 20 minutters overgangstid i Odense mellem bus og IC-tog.

Samarbejdet mellem DSB og Danbus fortsætter og udbygges, hvilket indebærer, at passagerer kan købe billet i busserne til videre befordring med InterCity, og omvendt sælger DSB stationer billetter gældende til tog og bus (Danbus er optaget DSBs tarif nr. 11 - »privatbanetariffen«). Det overordnede princip for den kollektive trafik - én billet til én rejse - gælder. Samtidig har DSB og Danbus indgået en aftale om gensidigt at informere om de rejsemuligheder, partnerne i fællesskab kan give passagererne. Det sker gennem bl.a. en reklamekampagne med annoncer i dagblade og ophængning af plakater. En af de væsentligste årsager til, at DSB i Persontrafikerådet anbefalede, at Danbus kom i gang, var at DSB kunne se fordelene i det private selskabs planer om at betjene en række byer - hvorfra det er besværligt at rejse langt - som en forlængelse af IC-trafikken.

Færgenyt



Farvel til splitflaget

De 26 DSB færger og skibe har nu strøget splitflaget og erstattet det med det almindelige stutflag (Dannebrog). Det er en følge af, at DSB REDERI nu er et selvstændigt aktieselskab, og retten til kongekrone og splitflag tilhører eksklusivt statsinstitutioner. Rederiet har så til gengæld fået nyt kontorflag, havblå bund med en del af skorstensmærket nærmest flaglinen.

Hængedæk på »Holger Danske«

DSB er nu bedre i stand til at klare trafikpresset på Samsø-overfarten. Det skyldes, at færgen »Holger Danske« har fået hængedæk med plads til 8-9 personbiler. Hængedækket kostede 1,1 mio. kr. og blev taget i brug i forsommeren. Navnlig i sommerweekenderne har der været brug for hængedækket. Den udvidede kapacitet er også til gavn for stadig flere cyklister, der ønsker at cykle Samsø rundt. Rekorden på en enkelt færgafgang er 104 cykler.

Kampen på Kattegat

»Cat-Link 1« sejlede sin første tur med passagerer mellem Århus og Kalundborg fredag den 18. august. Sejliden er en time og 20 minutter. Katamaran-færgen har plads til 600 passagerer og 120 personbiler. Der-

med har DSB fået både en samarbejdspartner og en konkurrent.

Konkurrencen gælder først og fremmest overførsel af personbiler over Kattegat, men for passagerer uden bil har DSB og Cat-Link aftalt billetsamarbejde. Prisen er den samme, uanset om passagererne benytter Cat-Link eller InterCity Flyvebåden, og passagererne kan med den samme billet vælge mellem de to ruter. Samarbejdet gælder også transporten mellem Kalundborg og København. I de tilfælde, hvor Cat-Links afgang og ankomster ikke passer med togtiderne, er indsat DSB bus mellem Kalundborg og Høje Taastrup.

DSB og Cat-Link har tilsammen otte hurtigbådsafgange daglig (mandag-fredag) mellem Århus og Kalundborg.

Ikke uventet har den nye katamaranrute Cat-Link haft indflydelse på overførslen af personbiler på DSBs overfart mellem Kalundborg og Århus. Endnu er det for tidligt at vurdere, hvor store konsekvenserne bliver, men under alle omstændigheder vil »Ask« og »Urd« stadig have et godt tag i markedet. Det skyldes, at Cat-Link ikke overfører lastbiler og løstrailere. Især på aften- og natafgangene er vogndækkene på de to DSB-færger stort set kun besat af lastbiler og trailere, bl.a. i kraft af faste aftaler med vognmandsfirmaer.

InterCity flyvebåden »Søbjørnen« har kun i beskedent omfang kunnet mærke indsættelsen af Cat-Link. Med »Søbjørnen« er DSB nu oppe på 20.000 passagerer om måneden eller en stigning på fem pct. i forhold til sidste år.

Katamaranfærge-selskabet følger succesen op ved at chartre et søsterskib til »Cat-Link 1«, nemlig »Condor 11«, det skib, der oprindeligt skulle have åbnet ruten i november 1994, men som grundstødte under prøvesejlads og blev så meget forsinket i afleveringen, at det kun blev til en kort præsentation i Århus i foråret 1995 inden indsættelsen på ruten Weymouth-Guernsey/Jersey, der er en sæsonrute, hvor den kan undværes i vinterhalvåret. De to færger - af wawe piercer (bølgegennekærer) typen - er bygget hos Incat Australia Pty Ltd., Hobart, Tasmanien - de har en overalt-længde på 77,5 meter, en største bredde på 26 meter og en dybgang (lastet) på 3,5 meter, displacementen er på 970 t og dødvægten 250 t; fremdrivningsmaskineriet består af fire stk. hurtigtgående dieselmotorer, der i alt udvikler 17.280 kW, svarende til ca. 23.500 hk, hvilket udnyttes til en servicefart på ca. 36 knob. Beslutningen om indsættelse af katamaran nummer to uden samtidig at give DSB medindflydelse på driften fører nu til et brud på samarbejdet. DSB REDERI vil ikke stiltiende afgive flere markedsandele på sin gamle overfart og anskaffer derfor selv fregatfærger (med monohull skrog), der i modsætning til katamaranfærger også kan medtage lastbiler og busser.

★

I det nordlige Kattegat har Driftsselskabet Grenaa-Hundested haft en problemfyldt

sommersæson med fregatfærgen »Kattegat«. Overfarten har til fulde bevist sin berettigelse, men de mange uregelmæssigheder - som følge af forlænget sejlid - der er indtruffet, efter at færgen i lange kun kunne sejle på tre af de fire motorer, har kostet kunder, og selskabet erkender, at man pt. er bagud med indtægterne. Der gisnes om et underskud på et flercifret millionbeløb i regnskabet for 1995. Man tog konsekvensen af problemerne den 9. oktober, hvor færgen blev taget ud af drift for at få udskiftet det defekte gear i den ene vandjet og gennemgå et gennemgribende motoreftersyn. Lukningen af overfarten varede til den 8. november. Men overfarten er kommet for at blive: En søsterfærge »M/F Djursland« er under bygning i Norge og vil blive indsat på ruten i foråret 1996.

Østersøen

Bestyrelsen for DSB REDERI A/S har givet sin opbakning til, at rederiet i samarbejde med Deutsche Fährgesellschaft Ostsee sætter fuld fart på et udviklingsprojekt for Rødby-Puttgarden overfarten. Målet er at få moderniseret overfarten i 1997 - enten ved at bygge de eksisterende færger om eller ved at indsatte et antal nybyggede skibe. Tidsplanen er, at DSB REDERI og DFO i år træffer beslutning, om de nuværende færger skal moderniseres, eller rederierne skal bygge nye færger. Hvis rederiet og DFO vælger at bygge nye færger, og hvis finansieringen falder på plads, så skal skibene kunne bygges hurtigt. Derfor har DSB REDERI haft et udbud om prækvalifikation i EU-Tidende. Værfterne skulle afgive deres endelige tilbud i november. En dansk/tysk arbejdsgruppe begynder nu projekteringen af de to færger, som eventuelt skal bygges.

Der er mange gode grunde til udviklingsprojektet. Jernbanetrafikken vil i stort omfang blive ført via Storebælt, når den faste forbindelse åbner. Det toldfrie salg ophører i 1999. Endvidere er overfartens færger slidt ned, og konkurrencen fra de direkte ruter fra Sverige til kontinentet bliver hård. Samtidig bliver Rødby-Puttgarden overfarten rederiets hovedforretning, når bil- og togfærgerne på Storebælt indstilles.

At SJ (og for den sags skyld også DB) ikke er indstillet på at være afhængig af den prispolitik, som DSB måtte føre for transit godstrafik via Storebælt, ses af det forhold, at SJs datterselskab SweFerry og DBs DFO til den fælles »Hansa Ferry« overfart Trelleborg-Rostock hver har bestilt tonnage i form af færger, der bliver de hidtil største i den kombinerede jernbane-, lastbil- og passagertrafik på Østersøen. Hver færge får en sporlængde på 1.500 m. På årsbasis (1994) overførtes følgende godsmængder i tons på overfarterne: Ystad-Swinoujście 0,6 mio., Trelleborg-Sassnitz 3 mio., Trelleborg-Rostock 1,5 mio., Malmö-Travemünde (Nordö) 0,5 mio. - og til sammenligning via DanLink: 4,2 mio.

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

Privatbanerne



Privatbanerne i 1994: fortsat på rette spor

Året 1994 var for privatbanerne et år, der var præget af mange store aktiviteter. Samlet har privatbanernes driftsresultat i 1994 vist forringelse på ca. 6 mio. kr., og det samlede tilskudsbehov nåede op på ca. 122 mio. kr. På passagersiden har man haft en svag stigning i rejsetallene for såvel tog som busser. Størst var stigningen på Gribskovbanen, hvor antallet af rejsende i banens tog steg med ca. 220.000. Fra september 1993 fik Gribskovbanen en ny køreplan baseret på timedrift og 1/2-timedrift i myldretiden, og dette tiltag er blevet vel modtaget af lokalområdets befolkning.

Privatbanernes indtægt på passagerbefordringen er ikke steget væsentligt. Det skyldes bl.a. afregningsformen for den præsterede kørsel for trafikelskaberne samt licitationerne på busområdet. Godsbefordringen var ca. 25.000 tons mindre end i 1993 og nåede kun op på ca. 395.000 tons. Nedgangen i godset var størst ved Vestbanen, hvor transporterne for forsvaret til og fra Oksbøl næsten helt er bortfaldet. På Lollandbanen faldt den transporterede godsmængde med ca. 10% på grund af nedgang i containertrafikken. Ved Lemvigbanen kunne man derimod notere en fremgang i godsbefordringen på næsten 38% fra ca. 22.000 tons til 30.000 tons.

I 1993 indgik privatbanerne og trafikministeriet en 4-årig rammeaftale inkl. investeringer på privatbaneområdet. Gennem både 1993 og 1994 har privatbanerne overholdt aftalen gennem kraftige rationaliseringer og effektiviseringer. I årene 1995-96 er forudsætningerne for aftalen væsentligt ændrede. Flere privatbaner enten har eller er i færd med at udskille busdriften i selvstændige selskaber, så man er i stand til at konkurrere på lige fod med andre busentreprenører, når trafikelskaberne udbyder buskørslen i licitation. Dannelsen af de nye selskaber betyder, at overskuddet fra busdriften ikke umiddelbart indgår i privatbanernes regnskaber. Alligevel vil privatbanerne budgettere på en måde, så man tilstræber, at rammeaftalen overholdes.

Nyt persontogsmateriel

I efteråret 1994 blev bestilling på 13 nye tog til Lollandbanen, Odsherreds Jernbane, Høng-Tølløse Jernbane, Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane afgivet til ABB Scandia i Randers. Forinden var der lavet et omhyggeligt arbejde med at sikre, at de nye IC2-tog er de tog, der bedst opfylder de nævnte privatbaners krav. Odderbanen, der var med i hele forarbejdet omkring valget af nye tog, valgte at vente med at købe nye tog, da man ikke fandt IC2-toget egnet til banen, der har relativt mange standsningssteder på den 26,5 km lange strækning mellem Århus og

Danmarks Privatbaner 1993.

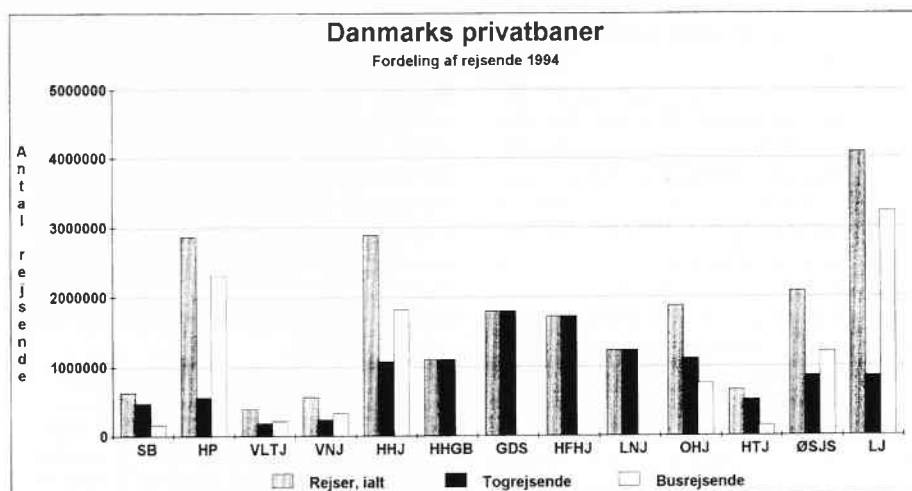
	Antal rejsende (tog + bus)	Indtægt af personbef.	Vægt af befordret gods	Indtægt af befordret gods	Samlet indtægt	Samlet udgift	Driftsresultat
SB	619682	7852218	71628	1494755	11187653	15474120	÷4286467
HP	2897398	30781358	20111	1039840	33567204	37552572	÷3985368
VLTJ	371014	5443819	21744	659290	7112287	13391787	÷6279500
VNJ	482725	6565824	24210	1223660	10163839	14230587	÷4066748
HHJ	2873012	26993520	5889	176771	30294751	36489343	÷6194592
HHGB	1045204	7384579	207	59024	8564137	17446461	÷8882324
GDS	1569144	11247505	618	11757	15261730	28046760	÷12785030
HFHJ	1738842	16011444	150116	2944114	23984400	36094089	÷12109689
LNJ	1251209	6162839	0	0	6666936	12203815	÷5536879
OHJ	1772035	27456873	4014	207866	34607164	49603984	÷14996820
HTJ	650290	7879531	73	25909	10247740	18593281	÷8345541
ØSJS	2083443	21587804	12717	376419	24679564	38751954	÷14072390
LJ	4088319	62668598	109548	3741979	71658746	85640784	÷13982038
Ialt	21442317	238035912	420875	11961384	287996151	403519537	÷115523386

Tallene stammer fra banernes driftsberetning, 1993.

Danmarks Privatbaner 1994.

	Antal rejsende (tog + bus)	Indtægt af personbef.	Vægt af befordret gods	Indtægt af befordret gods	Samlet indtægt	Samlet udgift	Driftsresultat
SB	626870	8301901	60887	1371166	13685184	16855925	÷3170741
HP	2861609	32062211	30279	1063195	34406639	38453830	÷4047191
VLTJ	393142	5302613	29914	970615	7320324	13721419	÷6401095
VNJ	558353	7315269	10685	506233	10176717	14736987	÷4560270
HHJ	2884675	27630515	959	85394	30710377	38813391	÷8103014
HHGB	1101454	8032626	254	72620	9290102	19232436	÷9942334
GDS	1787515	13354844	2829	54490	16989249	29093782	÷12104533
HFHJ	1717702	17143103	146344	3040701	25690929	37467747	÷11776818
LNJ	1233316	6526121	0	0	6890523	12977722	÷6087199
OHJ	1866170	26910197	7262	268562	35483825	51271705	÷15787880
HTJ	655873	7700962	260	60473	9812084	18114310	÷8302226
ØSJS	2079070	22569714	5297	209144	25250119	40315550	÷15065431
LJ	4080969	56737910	99877	3813848	67035171	83292335	÷16257164
Ialt	21846718	239587986	394847	11516441	292741243	414347139	÷121605896

Tallene stammer fra banernes driftsberetning, 1994.



Odder. Ved fire andre privatbaner, Skagensbanen, Hornbækbanen, Nærumbanen og Østbanen, udarbejdedes rapporter, der viste, at diesel Light Rail nok vil være den bedste løsning, når der skal købes nyt materiel til disse baner (se »jernbanen« 6/94, side 164-167).

Levetidsforlængelsesprogrammet for Y-togene ved privatbanerne blev påbegyndt i 1993. Frem til 1998 investeres ca. 100 mio.

kr. i den omfattende modernisering af de populære tog, der leveredes i 7 byggeserier i årene 1965-84.

I forbindelse med levetidsforlængelsesprogrammet sker der også nogle mere radikale ændringer på enkelte vogne, ligesom de flytter fra én bane til en anden. På Østbanen er man i færd med at ombygge motorvognen Ym 2 og styrevognen Ys 12, der er købt fra Nærumbanen, hvor den var litteret Ys 25. De får begge kun få et førerrum,

og bliver fremover fast sammenkoblede med hinanden, så de to vogne får i forhold til de øvrige to-vogns Y-tog en speciel bred overgang.

Nærumbanens anden styrevogn, LNJ Ys 26, er efter ombygning i Holbæk endt på Odderbanen som Ys 48. Til gengæld er Odderbanens Yp 52 solgt til Odsherreds Jernbane, hvor den er indsat i driften som OHJ-HTJ Yp 152.

Udover udskiftning af motorer, indbygning af nye ventilationssystemer får togene også nyt interiør. Som pilotprojekt installeres der PLC-styring af motorerne i OHJ-HTJ Ym 55 i stedet for den gamle printkortstyring. Ved flere af privatbanerne benyttes chancen til farveskift, og enkelte vælger at lancere et helt nyt design. Hvem havde troet, at Skagensbanen skulle komme til at køre med blå/hvide tog i 1995, og at Østbanens tog også i ydre ville få nye farver. Effekten er ikke udeblevet, og i øjeblikket høster privatbanerne hver især megen ros hos kunderne for de flotte »nye« tog, der indsættes i trafikken.

Infrastrukturen

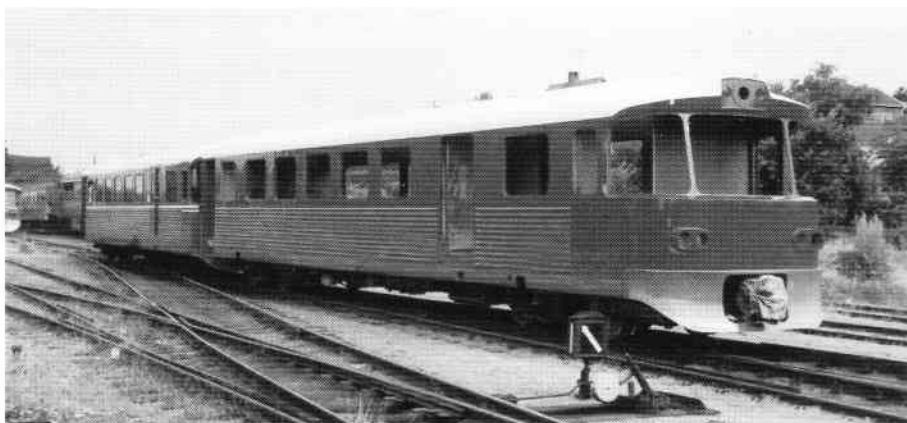
I 1994 blev spormoderniseringen på OHJ fortsat, og en tilsvarende udskiftning af strækningssporet på Nærumbanen blev afsluttet. På Frederiksværkbanen blev havnesporet til Rørvigfærgens færgeleje i Hundested delvist fornyet, og på Gribskovbanen blev to vejbroer, som banen har ansvaret for, istandsat.

På OHJ blev trinbrættet i Ny Hagested renoveret, og ved Stenhus opbyggedes en helt ny perron i en stålkonstruktion. Odderbanen fik et nyt trinbræt, Kongsvang mellem Århus H. og Viby. På Hornbækbanen kom der nye krydsningsstationer i Højstrup og Saunte, idet arbejdet kunne afsluttes i foråret 1995.

Etableringen af nye sikrings- og fjernstyringsanlæg blev fortsat. Bl.a. kan det nævnes, at ved Østbanen blev nye sikringsanlæg færdiggjort i Rødvig og Fakse Ladeplads. Installationen i Fakse Ladeplads afstedkom en ombygning af sporarealet i den sydlige ende af stationen. På Odsherreds Jernbane påbegyndtes udskiftningen af de gamle tonefrekvens sikringsanlæg, samt af det forældede fjernstyringsanlæg til ABB E 80 sikringsanlæg og Ebicos 890 fjernstyringsanlæg. Dette moderniseringsprojekt strækker sig over årene 1994-97.

Sammen med Vejdirektoratet startede privatbanerne i 1994 arbejdet med at øge trafikikkerheden, hvor baner og veje mødes. Dette sker ved dels at nedlægge overkørsler og dels ved at udbygge sikkerheden ved de øvrige overkørsler. Arbejdet vil fortsætte i de kommende år. I forbindelse med nedlæggelsen af overkørsler opførtes i 1994 på henholdsvis Lollandsbanen og Odsherreds Jernbane to nye vejbroer. De nye broer blev leveret som »samlesæt« og anbragt over sporene næsten uden standsning af toggangen.

Privatbanerne har fortsat bevist, at de



Der rangeres med en nymalet Ym i Hundested 13. juli 1995 (Wilhelm Frendrup).

opfylder væsentlige transportopgaver i hver deres lokalområde på en måde, som man kun kan være tilfreds med. Driften bliver løbende rationaliseret og effektiviseret uden større serviceforringelser. Når en ny rammeaftale skal forhandles fra 1997, må man håbe, at banerne fortsat må få tilstrækkelige bevillinger i form af driftstilskud samt investeringer i såvel faste anlæg som rullende materiel. Danmarks lokalbaner bør have denne støtte til at løse de transportopgaver, som de udfører til gavn for hele landet.

★★

Gribskovbanen (GDS)

Har i dette efterår bevaret sin status som landets største privatbane passagermæssigt, omend stigningen nu flader ud. Om morgenen køres med alt disponibelt materiel (syv enheder), mens eftermiddagsmyledriden er så jævnt fordelt, at fem enheder kan klare presset.

Primo december har GDS for egen kraft afsluttet arbejdet med et nyt perronanlæg i Hillerød, således at det fremover er muligt, at banen får to perroner til anvendelse. Det er hensigten, at tog mod henholdsvis Gilleleje og Tisvildeleje har hver sin perron, idet der stadig findes mange eksempler på, at passagerer kommer »i det forkerte tog« med de tidsmæssigt meget korte afgangsintervaller, der er mellem tog til forskellige endemål (10 minutter). I samme åndedrag flyttes Nordbanens perron et trin mod øst.

Privatbanernes busser, 1994

	Antal busser ultimo '94	Antal busser ultimo '93	Antal køreplan-timer '94	Antal køreplan-timer '93	Antal rejsende (tog+bus)	Antal rejsende tog '94	Antal rejsende bus '94
SB	5	5	6377	6440	626870	471535	155335
HP	31	31	81928	77841	2861609	553567	2308042
VL TJ	4	5	10213	10482	393142	183142	210000
VNJ	8	7	14109	11368	558353	235610	322743
HHJ	20	20	39864	39324	2884675	1074175	1810500
OHJ	23	23	42280	42930	1866170	1119170	747000
HTJ	0	0	7985	8245	655873	514873	141000
ØSJS	19	19	37652	36656	2079070	863070	1216000
LJ	67	67	134735	134149	4080969	856661	3224308
Ialt	177	177	375143	367435	21846718	11711790	10134928

GDS, HFHJ, HHGB og LNJ har ingen busdrift. Busdriften ved HTJ sker ved benyttelse af busser tilhørende OHJ. Busdriften ved HP omfatter også Hjørring Bybusser.

Frederiksværkbanen (HFHJ)

Omlægningen til halvtimesdrift har ikke pt. givet markant flere passagerer i togene. Godstrafikken er fortsat stor, omend stagnerende. De to fjernstyringscentraler i henholdsvis Gilleleje (GDS) og Frederiksværk (HFHJ) har i en tid kunnet samkøres, således at f.eks. Gilleleje FC har kunnet fjernstyre trafikken på Frederiksværkbanen ved nedbrud her (f.eks. i tordenvejr).

På værkstedet i Hundested levetidsforlænges for tiden Ym 4 og Ym 7, ligesom en del af Hornbækbanens vogne ofte slår et smut forbi Hundested for at få samme omgang (således HHGB Ym 54, der blev fær-dig sidst på efteråret).

Nærumbanen (LNJ)

Som omtalt i forrige nummer af »jernbanen« får Nærumbanen (nu påmalet som officielt logo på de nye tog) leveret det første af sine nye Light-Rail lignende tog i maj 1996. Banens bestyrelse har givet grønt lys for yderligere indkøb af materiel i 1997-98, forudsat at erfaringerne med »Regiosprinter« bliver gode. I løbet af sommeren 1996 vil togsættet blive prøvekørt på de privatbaner, som ikke får leveret IC2-tog fra ABB Scandia i 1997/98.

I forbindelse med de nye togs ankomst skal remiseanlægget på Firskevej i Lyngby gøres større, så flest mulige af de nye tog, som hver er ca. 25 meter lange, kan holde indendørs.

Østbanen (ØSJS)

Ombygningen af ØSJS Ym 2 og ØSJS Ys 12 (ex. LNJ Ys 25) nærmer sig sin afslutning, og toget sættes formentlig i drift inden udgangen af 1995. I perioden 30. marts til 30. maj 1995 var toget hos DSB, Ombygningsområde i Århus. Fra Hårlev til Århus og retur blev toget trukket af Østbanens Mx 41, »Kong Hother«, der blev i Århus i den nævnte periode. I Århus blev toget sandblæst, og der er foretaget nødvendige reparationer på karosseriet, inden toget er blevet malet i Østbanens nye design, hvor vognkassen males hvid forneden. Midt på vognkassen er fortsat et gult bælte, og i vindueshøjde er vognene malet med Østbanens flotte blodorange farve. Ultimo oktober 1995 var toget under montering på Østbanens værksted i Hårlev.

Til banetjenesten har Østbanen fra DSB købt trolje nr. 150, der ved Østbanen er littereret Mt 104.

Nye sikringsanlæg, type E 80, er etableret på stationen i Rødvig i sommeren 1994 og på stationen i Fakse Ladeplads i efteråret 1994.

I rammeaftalen for privatbanerne indgår reduktion af antallet af overkørsler ved ekspropriation. Østbanen har søgt Trafikministeriet om investeringstilskud til en endelig kortlægning af samtlige overkørsler. I forbindelse med kortlægningen skal der ses på, hvilke overkørsler, der kan foreslås nedlagt, og der skal laves forslag til alternative adgangsveje. For Østbanens vedkommende vil ekspropriationer i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler først kunne igangsættes i 1996.

Fra DAB har banen i sommeren 1994 anskaffet en ny servicebus, serie 11, type 0860S, der fra 1. august 1994 blev indsat på rute 320. I 1994 er fra DAF/DAB indkøbt en brugt 12 m bus fra december 1989. Den afløser en Leyland/DAB bus fra juni 1983.

Ved Vestsjællands Trafikselskabs licitation i 1994 har Østbanen opnået kørsel på 3 ruter i Ringstedområdet pr. 1. januar 1995. Østbanen har pr. 1.7. 1995 dannet et 100% ejet datterselskab, Østtrafik a/s, der fremover skal drive den buskørsel, der har været drevet af Østbanen.

Lollandsbanen (LJ)

Fra DSB er indkøbt en brugt motortrolje, nr. 151, der vil blive istandsat på banens værksted i Nakskov, inden den indsættes til brug for baneafdelingen.

Lollandsbanen har i efteråret 1993 solgt rangertraktoren LJ M 13 til DSB, godsdivisionen. Først anvendtes LJ M 13 på havnebanen i Næstved, hvorfra den kom til Nykøbing FI. I foråret 1995 var den stationeret i Århus, mens den i efteråret 1995 er endt i Fredericia.

Personvognen LJ 78 (ex. DSB Bg 29 44 171-0) er solgt til Jernbaneklubben Amagerbanen. Personvognene LJ 75 og 77 (ex. DSB Bg 29 44 150-4 og 003-8) samt DSB Bn 20 84 701-4, 715-4 og 730-3 er solgt til



Indtil Mo 25 er klar, bliver Mx-trukne persontog alt mere almindelige på OHJ. Her Mx 102 - Bf 286 - BDn 297 i Holbæk, 20. oktober 1993 (John Hansen).

Tønder-Tinglev Veteranjernbane. De to Bg-vogne blev købt af Lollandabane i henholdsvis 1986 og 1987. Bn-vognene blev købt i 1993 med henblik på istandsættelse ved LJ, men de har ikke været omlitrerede eller anvendt ved Lollandsbanen.

Den 28. april 1995 har Trafikministeriet godkendt oprettelsen af et 100% ejet datterselskab, LF-Bus A/S (Lollandsbanens Bustrafik A/S). Det nye selskab skal varetage den busdrift, som Lollandsbanen hidtil har udført. Med 99 busser betjener man de fleste af Storstrøms Trafikselskabs busruter på Lolland og Falster.

Odsherreds Jernbane

OHJ-HTJ Yp 152 (ex. HHJ Yp 52) er sat i drift den 5. oktober 1995 og vil fremover køre sammen med OHJ-HTJ Ym 57-Ys 257.

Motorvognen OHJ Mo 26 er primo oktober indtaget på banens værksted i Holbæk, hvor den skal ombygges med ny front på tilsvarende måde som OHJ Mo 25 (se »jernbanen« nr. 4/95, side 136-137). Indtil én af motorvognene atter kan indsættes i driften, vil styrevognen OHJ Bls 230 blive benyttet som styrevogn i persontog fremført af Mx.

OHJ Mo 25 og Bls 231 vil formentlig kunne prøvekøres inden udgangen af 1995.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Skinnebussen OHJ S 48 er ommalet i Lemvigbanens nye farver og littereret YBM 17 og har dermed erstattet VLTJ YBM 17, ex. SJ Y6 1103, der kom til VLTJ i 1977. Denne skinnebus brændte i begyndelsen af 1994, og er nu hensat for indvinding af reservedele og derefter ophugning.

Skinnebussen OHJ S 49 er videresolgt til »Skinnebusgruppen Himmerland« i 1995.

I forbindelse med revision af bogier på banens tre Y-tog har man været nødt til at

leje materiel til foremførelse af nogle af banens persontog, idet køreplanen kræver tre tog i drift. Lemvigbanens eget reservemateriel i form af to svenske skinnebusser, YBM D 16, der er udstyret med reklamer, så den kan bruges på »Bjergbanen«, er godt nok driftsklar, mens YBM 17 er ude af drift på grund af en defekt motor.

Fra slutningen af september lejes først Vestbanens ene skinnebustog bestående af MB 51 og MB 54. Ved et beklageligt rangeruheld i Lemvig den 6. oktober 1995 kørte MB 54 igennem muren i banens værkstedshal. Herefter har man lejet et Y-tog på Skagensbanen, nemlig SB Ym 3-Ys 11, fra den 11. oktober til begyndelsen af december 1995, hvor man regner med at have afsluttet revisionen af Y-togene.

Ved licitation genvandt Lemvigbanen i 1994 busruterne Lemvig-Holstebro og Lemvig-Thyborøn for en 4-årig periode.

Afsnittene om de nordsjællandske baner skrives af Jan Forslund
Privatbanenyt redigeres af Ole-Chr. M. Plum
Visse informationer skyldes Poul Andersen

Efterlysning

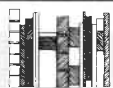
En svensk jernbaneinteresseret søger nærmere oplysning om ophugningen af det svenske malmtogslokomotiv SJ R 975, som kom til Danmark i 1963 i bytte med E 964 (SJ F 1200), der førtes til museum i Sverige.

Kan nogen oplyse, hvor og hvornår det svenske lokomotiv er ophugget? For at kunne følge R 975 helt til skrotningen vil spørgeren være taknemmelig for at kunne låne/købe eventuelle fotos af lokomotivet (bortset fra det, som findes i »Danske Statsbaners Damplokomotiver«).

Svar bedes sendt til

Nils Rørdam, Carinavænget 13,
3460 Birkerød, tlf. 42 81 20 16.

Boganmeldelser



"Godstog"

Af Jens Bruun-Petersen
Forlaget Bane Bøger

Et stort værk på 120 sider og en videreudvikling af de emner, der blev anslået i samme forfatters bog »Godsvognsmateriellets Historie«, men med en tydelig afgrænsning i retning af at beskrive godstogenes anvendelse, udbredelse og væsen fremfor teknik og egentlig materielbeskrivelse.

Bogen er skrevet i forfatterens kendte meget personlige og nærværende stil, man mærker klart budskaber til DSB og politikere i dokumentationen for at »godstogene en dag kan blive historie«, udviklingen eller rettere afviklingen af godsspor og betjening af landets mange afkroge er jo tydelig.

Bogen indeholder herlige beskrivelser af flere typer godstogs kørselsadfærd langs en given strækning indbefattende oprangering, af- og påsætning, vognmeldinger, vognfordelinger, rangering på strækningens stationer og mandskabets arbejde undervejs. Disse historiske tilbageblik er scoops.

»Godstog« indeholder desuden detaljerede beskrivelser af de forskellige typer gods og transporter set i historisk perspektiv, ligesom privatbanernes godstog er omtalt.

En flot bog, med teksten som den absolutte stærke side, men mange fine aldrig før setes fotos bør også roses, omend gengivelsen enkelt steder er noget kontrastfattig.

For kr. 239,- kan bogen erhverves gennem Jernbanebøger.

Jan Forslund

Ångspårvägen - Visby -
Visborgs Slätt - Hallvards
Af Martin Ragnar
SJK's forlag nr. 63

En charmerende nichebog om Västerhejdebanen på Gotland, nu for længst nedlagt.

Bogen på 120 sider er af den sædvanlige svenske grundighed og udstyr og bidrager til en lokalhistorisk afdækning af en bane, som efter nedlæggelsen i flere tempi (sidste stump forsvandt i 1963), er »glemt« historisk set. Nu får den sit eftermæle i kraft af ihærdig søgen i gamle arkiver. De navnkundige lokomotiver med så markante navne som »Kaffebrännar'n« og »Rone-Majen« er legender på Gotland, og det mærkes i bogen.

Bestil bogen til kr. 200,- Skr. + gebyr på 30 Skr. hos: SJK, postgiro 60 65 77-5.

Jan Forslund

Svendborg-Faaborg Banen
Af Lars Viinholt-Nielsen
SFJ-bøger
96 s., hæftet, 165 kr.

Gedigen eller solid er de ord, der er i tankerne, hvis man med ét ord skal beskrive Lars Viinholt-Nielsens seneste værk i hans serie om de sydfynske baner.

I forordet beretter Lars Viinholt-Nielsen selv om bogens mangeårige tilblivelses-historie. Det langvarige arbejde har båret frugt i form af en gennemgang af banens historie, der er så gennearbejdet og -researchet, at alle væ-

sentlige spørgsmål, der med rimelighed lader sig besvare, er besvaret i denne bog.

Måske ikke nogen overraskelse for den, som er fortrolig med Lars Viinholt-Nielsens foregående fire bøger om syd- og vestfynske jernbanestrækninger, men stadig et eksempel til efterfølgelse, hvad angår grundighed og tålmodighed fra forfatterens side.

Sagligt og systematisk bliver man fulgt i en kronologisk gennemgang af SFBs historie, materiel, tilgængelige trafiktal for banen som helhed, sporplaner og personalia station for station - det sidstnævnte vel mere af hensyn til lokalhistorikere end jernbanehistorikere.

Historien om den lille bane gemmer på flere »perler« i form af spændende detaljer, og en grafisk koreplan fra 28. juli 1935, én af de fire gymnastik-landsstævnedage, hvor SFB i alt befødrede 52.000 rejsende (!), er nok værd at kikke nærmere på.

Hele historien om banens nedlæggelse er en gyser for jernbane-entusiaster. Desværre en gyser af den slags, der har mere aktualitet i sig, end vi bryder os om at tænke på...

Typografi, disponering og lay-out lægger sig på linje med forrige bog fra Lars Viinholt-Nielsens hånd, og opsætningen er traditionel uden de store eksperimenter. Bogen er tilfredsstillende bredt illustreret, hvad angår billedernes antal og motiver. At illustrationernes kvalitet så er noget svingende, er vel ikke overraskende i betragtning af, at SFB forsvandt, før det for alvor blev på mode at fotografere tog.

Bogen om SFB lokker ikke med farver og sprælsk lay-out, men med en solid mængde fakta og historie. Ta' tid til at læse den - den fortjener det, hvis man da overhovedet interesserer sig for fynske jernbaner.

Herfra kan også ønskes Lars Viinholt-Nielsens »god vind« på den videre rejse »Fyn rundt« med privatbane-historie. Også Nordfyn og Svendborg-Nyborg banen har - efter hvad anmelderen erfarer - forfatterens interesse.

Bogen om SFB forhandles naturligvis af Jernbanebøger.

Anders Riis

70 år med Højerbanen
Af Flemming Wraae og
Steen Thunberg
Eget forlag

En hurtigt læst jernbanebog på 64 sider til kr. 95,- om én af de ofte glemte baner i dansk jernbanehistorie, Højerbanen.

De to forfattere, som ikke før har udmærket sig med jernbanelitteratur, har samlet et udførligt og for store deles vedkommende ikke for offentliggjort kildemateriale (inkl. fotos) om Højerbanen, der har såvel en dansk som tysk historie på sin samvittighed. Det er spændende læsning, meget detaljeret, men ikke altid konsekvent dybdybende og systematisk. Bogen har som finesse en »vandring langs banen i dag«, hvor det tydeliggøres, at enkelte bygninger og dæmninger etc. endnu er i behold.

Banen havde sin storhedstid, inden Hindenburgdæmningen til øen Sild blev etableret i 1927. I en syvårs periode efter Genforeningen i 1920 var der således heftig korridorstrafik af feriegade tyskere med færgefart fra Højer Sluse til Sild, flot illustreret med billeder og levende skildringer.

Bogen indeholder desuden strækkningsbeskrivelse og trækraft, og kan købes hos Jernbanebøger.

Jan Forslund

Nyheder

ET EVENTYR I STÅL OG BETON

Best. nr. 0713, Pris kr. 185,-

Bogen om bygningen af den gamle Lillebæltbro 1925-1935.

Af Sanne og John Juhler Hansen, Rigt illustreret med gamle fotos og tegninger. A4 format, 212 s. Indeholder bl.a.: Sejl og damp på Lillebælt, Brobygning i Europa og Danmark. Fra projekt til virkelighed. Hvad med bilene? Den store stræke, Arbejdsforhold og indkvartering. Arbejdets gang. Ingeniørkunst og 2 mill. nitter. Folkely og turisme. Indvielse 1935.

MODELHJUL

Best. nr. 0714, Pris kr. 40,-

Årsskrift for modelbyggere, 32 sider med ca. 15 billeder og 3-4 tegninger.

»SerioSt« Modelbane- og historisk tidsskrift startet af Søren Monies i 1992 (årgangen udsolgt). Et forsøg på at videreføre »Signalposten« uden at være en efterligning. Udkommer hvert år i nov.-dec. Årgang 1993 og 1994 kan også leveres, pris kr. 40,- pr. årgang.

STYREVOGNSTOG

Best. nr.: 0232, Pris kr. 159,-

Af John Poulsen, Forlaget banebøger
Ca. 64 s., 120 ill.

Bogen om styrevogne - fra de første på Slangerupbanen for snart 65 år siden. Læs i denne bog om de specielle »Tudehornsvogne fra Næstved« og meget andet. Bogen behandler anvendelsen af styrevogne mere end vognene selv, med hovedvægt på de typer, som ikke er bygget specielt som en del af et togsæt.

Gammel nyhed

JERNBANEOVERFARTEN KØBENHAVN-MALMÖ

Best. nr.: 0610, Pris kr. 98,-

Af Mogens Norgaard Olesen, Lamberths forlag,
95 s., 83 ill., omslag i farver.

Vi er kommet i besiddelse af et oplag af bogen, som udkom i 1989, men bestemt ikke er uaktuel, når man tænker på hvilken skæbne, der vil overgå denne overfart, når den faste Øresundsforbindelse står færdig. Bogen beskriver perioden fra 1895 til 1986, hvor DanLink overtog overfarten.

Nye postkort

Best. nr. 7904

Forlaget Holsund har fremstillet en postkortserie med motiver fra Lyngby-Nærumbanen. Serien sælges samlet, pris kr. 10,-

De fire kort har følgende motiver:

Y-tog ved Brede

Y-tog ved Mølleåbroen

Y-tog ved Borrebakken i sne

Y-tog ved Ravnholm skov

Vi kan nu løfte støret for motivernes fra Holsund årskortene 1995. Hvis du ikke allerede har bestilt dem, kan det nås endnu. Best. nr. 7955. Pris for serien 1995, fire kort, kr. 10,-

My 1101 i gammel bemaling ved færgen,

Århus havn, 1978

ER-tog ved Korsør

IC3 tog ved Sneum å

S-tog ved Allerød i sne

Jernbanebøger ønsker alle vore kunder og medlemmer af DJK en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

BB



jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

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

Wilhelm Frændrup, 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

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

Bladekspedition

DJK, sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,
1560 Kbh. V. Tlf. 33 33 86 97

Annonceekspedition

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 Bladekspeditionen. Reklamation af fejlekspeditioner 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

Arbejdet med skrivning og redigering af »jernbanen« foregår som alt andet DJK-arbejde udelukkende på frivillig og ulønnet basis. Tilsendelse eller overdragelse af fotos og manus samt øvrigt materiale til »jernbanen« er derfor ensbetydende med, at indsenderen samtykker i, at det sendte uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale. Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være 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.

Produktion: Central tryk Hobro, 98 52 01 99

ISSN 0107-3702



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 33 86 97

Foreningens telefonavis: 86 75 20 98

Med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.
(Ansvarshavende: Ole-Chr. Munk Plum)

Medlemskontingent 1996 og indbetaling

Ordinære medlemmer	kr.	260,00
Juniormedlemmer		
(under 18 år 1.1.1995)	kr.	175,00
Husstandsmedlemmer	kr.	175,00
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

Norsk giro 0806 190 4833
Svensk giro 547137-0

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen,
Maj Allé 62, 2730 Herlev, Tlf. 42 84 21 07.
- **Næstformand:** Ole-Christian Munk Plum,
Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj
Tlf. 86 75 25 40.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen,
Solbærvangen 39, 2765 Smørum,
Tlf. 44 65 73 13.
- **Sekretær:** Klaus Jørgensen
Durosvej 4, 2. tv., 2800 Lyngby
Tlf. 45 88 43 04.
- 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,
Gl. Kongevejs 87, 3.th.,
1850 Frederiksberg C, Tlf. 33 25 54 25.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop, Tlf. 75 86 21 20.
- Peter Kastrop, D-maskinegruppen,
Christian Winthersvej 6, 6100 Haderslev,
Tlf. 74 52 20 71.
- Hans Meyer, Limfjordsbanen,
Blisshøvej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup,
Tlf. 98 38 31 27.
- 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.
Tlf. 33 93 20 02, Postgirokonto 3 17 91 76.
Ved: 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, Blisshøvej 9,
Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.

DJKs midtjyske afdeling

Troels Lenchler Poulsen,
Bygaden 15, Torrild, 8300 Odder. Tlf. 86 53 13 21.

DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt, Vangen 62, Tarp,
6715 Esbjerg N.

DJKs fynske afdeling

Frank L. Sørensen, Holbergsvej 29,
7000 Fredericia. 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, Viborg og
Frederikshavn.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

Oscar Meyer, Holloselund Strandvej 9,
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Bloustrød Teglværksvej 10,
Bloustrød, 3450 Allerød. Tlf. 48 17 08 18.
Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

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

Høng remise

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

Arbejdshold Fredericia Maskindepot

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

Flintholm station (Frederiksberg)

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

Nyt fra DJK

Generalforsamling i DJK 1996

Hermed indkaldes til generalforsamling i DJK den 17/3-1996 kl. 13.00 på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183B, 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 iht. §4 i vedtægterne. På valg er Bent Jacobsen, Gunnar W. Christensen, Preben Clausen, Søren Bay, Alf Blume og Poul Kaspersen.
- 7) Eventuelt.

Forslag til punkt 4, 5 og 6 skal være formanden i hænde senest 6 uger inden generalforsamlingen dvs., den 3/2-1996, og skal offentliggøres senest 7 dage før generalforsamlingen for medlemmerne. Kvittering for indbetaling af kontingent for 1996 skal forevises ved indgangen.

P.b.v. Klaus S. Jørgensen,
sekretær

Lolland-Falster afdeling

Alle møder finder sted i DSB's mødelokale på Nykøbing F. station kl. 19.00.

Tirsdag den 5. december

generalforsamling i lokalafdelingen, herunder valg af formand og kasserer. Derefter julehygge og juleknaas..

Tirsdag den 2. januar

møde i Nykøbing F. Vil du vide, hvad der skal ske på de enkelte møder, ring da venligst et par dage før til Per nr. 54 70 41 27 eller Ole nr. 53 92 73 37. OJ

Møder i København

Medlemsmøderne i København holdes på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183B, 2100 København Ø.

Onsdag den 17/1-1996 kl. 19.30

»Året der gik«. En diasaften med tilbageblik på jernbanerne i 1995.

Onsdag den 7/2-1996 kl. 19.30

«IC2-tog til privatbanerne». Direktør Niels Møller, GDS/HFHJ og projektleder Jan Thomsen, ABB Scandia A/S kommer og fortæller om de nye tog til privatbanerne.

Åbent hus på Vogn-Ex,

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.

Tirsdag den 30/1-1996 kl. 19.00 til 22.00

Tirsdag den 27/2-1996 kl. 19.00 til 22.00

Tirsdag den 26/3-1996 kl. 19.00 til 22.00

Tirsdag den 30/4-1996 kl. 19.00 til 22.00

Nordjysk Afdeling

Alle møder holdes på Forchhammersvej 7 i Aalborg.

Onsdag den 10. januar 1996 kl. 19.00

Martin har været i Indien og præsenterer damplokomotiver på smalle og brede spor. Kavalkaden i Odense.

Onsdag den 7. februar 1996 kl. 19.00

Ove og Martin viser film fra deres Norgestur. Furka-Oberalp. Limfjordsbanen, portræt af os selv.

Onsdag den 6. marts 1996 kl. 19.00

HFHJ med damp og diesel. Kina damp.

Onsdag den 3. april 1996 kl. 19.00

Skinnebusser på tysk. Mariazellerbahn. Farvel til dampen.

Ændringer kan forekomme!

Frank Sørensen, tlf. 98 24 00 54

Udstilling

DJK-medlem Joen Jensen udstiller fotos af Ballerup station i perioden 1969-1994. Udstillingen kan ses på Ballerup bibliotek 8.-27. januar 1996.

Dansk Jernbane-Klub Midtjysk Afdeling

Ordinær generalforsamling onsdag den 25. oktober 1995 i Århus.

1. Valg af dirigent

Valgt blev Dan S. Larsen, som konstaterede at generalforsamlingen var lovligt indvarslet, og at generalforsamlingen var beslutningsdygtig.

2. Formandens beretning

Det sidste år har været et godt år, vi har holdt nogle gode møder, og jeg kan kun være tilfreds med kvaliteten. Jeg vil gerne takke de mennesker der har afsat tid til at holde foredrag for os gennem året. Ligeledes vil jeg sige tak til resten af bestyrelsen for samarbejdet i det forløbne år, en særlig tak skal lyde til Lars Henning Jensen, som efter 15 år har ønsket at træde tilbage. Til sidst en tak til vore medlemmer, uden jer ville der ikke være nogen afdeling.

På afdelingens sidste generalforsamling talte jeg om lokalafdelingernes økonomiske problemer, og om at DJK burde finde ud af, hvad lokalafdelingerne skulle bruges til i fremtiden. På hovedbestyrelsesmødet i Slagelse den 18. marts i år bragte jeg debatten op, og der var enighed om at oprette et udvalg, som skulle prøve at finde en løsning for afdelingerne. Jeg fik af bestyrelsen overladt arbejdet med at samle udvalget, og arbejdet er så småt kommet i gang; dog er det for tidligt at tale om resultater, men vi håber at kunne præsentere nogle forslag til foreningens generalforsamling 1996.

Beretningen blev vedtaget uden kommentarer.

3. Regnskabsførerens beretning

Udgivelsen af *Trinbrættet* som et medlemsblad for afdelingens medlemmer har været meget dyr i porto. Derfor har en enig bestyrelse vedtaget ikke at udsende flere numre, før der foreligger en afgørelse på lokalafdelingernes økonomiske situation. Regnskabet blev taget til efterretning.

4. Indkomne forslag

Der var ikke modtaget nogen forslag.

5. Valg til bestyrelsen

Lars Henning Jensen ønskede ikke genvalg, valgt blev istedet Ulla Villumsen. Den øvrige bestyrelse blev genvalgt med akklamation, og består nu af:

Ulla Villumsen, Torben Bay-Johansen, Torben Villumsen, Hans Henrik Larsen og Troels Lenchler Poulsen.

Som suppleanter genvalgte:

Poul Gunder og Hilmar Nielsen

6. Eventuelt

Diskussionen om *Trinbrættets* nedlæggelse blev genoptaget. Dan S. Larsen foreslog, at der blev taget kontakt til MHVJ's medlemsblad "Stop og ryk frem" for at få spalteplads til afdelingens arrangementer. Der efterlystes nyheder fra det midtjyske område og fra andre jernbaneklubber.

Ref.: Troels Lenchler Poulsen