



jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

APRIL - JUNI 1996





Indersiden: Moden til pension - eller til PFA-renovering? Ja, vist så, MR 4064 (bygget 1983) er hverken på vej til skrotpladsen eller de evige regionaltogsmarker, målet er såmænd Svendborg denne marts-lørdag på Odense ny banegård. Forhåbentlig er det snart »4064«s tur til at blive hvid/rød

istedet for den nuværende rød/naturfarvet! Foto 16. marts 1996: Anders Riis. Nederst et mere positivt signal om oprustning: I Køge gik man i februar i gang med at lægge spor ud på Nordhavnen, hvor der ellers aldrig har været skinner. Foto: Allan Støvring-Nielsen 28. februar.

Forsiden: Sommeren nærmer sig, og her minder vi om, hvordan den kan forme sig! Grøn og miljøvenlig idyl - grøn og miljøvenlig transport. EA 3010 på Espergærde St. 2. juli 1995, Foto: Jan Forslund.





36. årgang nr. 2, april 1996

Jernbanen

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

Redaktion

Wilhelm Frendrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I REDAKTØRSTOLEN: Anders Riis

Indhold

LJ Nr. 19's historie.....	36
Gilleleje-Baneby 100 år	40
Et mysterium.....	42
Jernbanenyt, kort fortalt	43
• DSB	43
• Privatbanerne	47
• Veteranbanerne	48
• Udland	50
Det gamle foto (20).....	52
Bogammeldelser	53
DJK Nyt	54
Jernbanebøger.....	56

Nr. 3, 1996 ventes udsendt
ultimo juni 1996 under redaktion af
Anders Riis.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 3/1996

- 1. maj 1996

Sidste frist for stof til nr. 4/1996

- 1. juli 1996.

*Dette nummer af »jernbanen« er afleveret
til Avis-postkontoret den 15. maj 1996.*

Syv år er gået...

...med faste annoncepriser. Derfor vil
den beskudte forhøjelse fra og med 1.
januar 1996 næppe være en stor over-
raskelse for vore annoncører.
Det er stadig billigt at få et salgsbud-
skab ud til ca. 1700 jernbaneinteres-
serede, se blot priserne:

Priseksempler ex moms:

Helside:	kr. 1800,-
1/2 side:	kr. 1100,-
1/3 side:	kr. 800,-
1/6 side:	kr. 450,- (57x130)
1/9 side:	kr. 300,- (57x85)
1/18 side:	kr. 180,- (57x40)
1/36 side:	kr. 100,- (57x20)
Illustrationer á	kr. 100,-

Annonceafdelingen

v. Jan Forslund / 42 42 02 52

Én klub?

Af Alf Blume

DJK er oprettet som en landsdækkende klub, der bl.a. har til formål at bevare ældre jernbanemateriel og bruge det på de af klubben oprettede baner. Det er i tidens løb blevet til fire baner. Tre har indtil videre fået »egne« spor, men alle bruger lejlig-
hedsvis de regulære baners skinner til særtog. Desuden har klubben en del andre aktiviteter, nogle i klubbens egne lokaler: Blovstrødbanen, og Vogn-Ex. Vogn-Ex huser klubbens arkiv, sekretariatet, og klubbens salgsafdeling. Lokalafdelingerne bruger mest lånte lokaler, og har levet en lidt tilbagetrukket tilværelse i de senere år. Det er klubbens opgave at overse, at der er lokalafdelinger eller arbejdssteder over hele landet. Med Fynsafdelingens »forlis« for nyligt er det klubbens udspil at forsøge at genstarte denne afdeling. Ellers er vi ikke mere »Danmarks eneste landsdækkende jernbaneklub«.

Der har været nogle tendenser i nogle af klubbens baner til, at strukturen skulle gå i retning af, at klubben skulle være en slags union for selvstændige jernbaneklubber

(baner). Der har sågar været tendenser til at man, ved visse baner, så igennem fingre med at der var aktive, som ikke betalte kontingent til DJK. På denne måde er man i modstrid med hele DJKs fundament, og er i gang med at sabotere klubben. Det er efter min mening en farlig vej at gå (jeg skal ikke her gå ind i de forsikringsmæssige aspekter).

Klubben består ikke bare af baner, selv om man nogen steder tror det. Klubben er et center for en stor opsparat viden og indflydelse, i form af arkiv, lager, kontrakter, kontakter på alle niveauer til andre klubber og institutioner, og klubben består også af udgivelsesvirksomhed og salg, Jernbanebøger og Jernbanen. Dette kan sættes over styr, hvis man piler ved fundamentet.

Lad os debattere, stille forslag, kritisere, stemme osv., alt hvad der hører til en demokratisk debat, men lad os holde os indenfor klubbens rammer, og lad os holde en omgængelig tone mellem alle klubbens forskelligartede aktiviteter. Når dette læses er generalforsamlingen overstået, så håber jeg, at vi har fået afklaret nogle ting i det forum. Det er bl.a. der, det hører hjemme.



Dansk Jernbane-Klub

- Her samles de togglade danskere!



LJ 19 i »samlæsset«: Førerhuset.

ret. Denne artikel er dog ikke så »teknisk«, som den næste om kedelreparationen vil blive! Ønsker læseren en nærmere forklaring, er det oplagt at besøge Museumsbanen's remise i Maribo, så kan forklaringen gives med LJ Nr. 19 som planche!

Dét, jeg vil berette om fra værkstedet, er de lidt større arbejdsopgaver, som gennem årene flere gange har medført både problemer og givet os en mængde værdifulde erfaringer. De »rigtige« problemer venter jeg dog med til artiklen om kedelreparationen.

Da jeg ikke har været aktiv længe nok til at have set LJ Nr. 19 i samlet tilstand, og derfor ikke har oplevet hele forløbet af istandsættelsen, og ydermere ikke har deltaget i alle opgaverne, har jeg også her benyttet mig af andre kilder end min egen hukommelse. Det kan være beretninger fortalt over en fyraftenspijsner i remisekøkkenet i maribo, eller mere stemningsfuldt ude i remisen omgivet af alle »hovedpersonerne«, der andægtigt står og lytter! (over en øl bliver »de gamle smede« gerne snaksagelige og tidligere tiders »bedrifter« fremhæves gerne).

Nu må læseren ikke tro, at vi ved Museumsbanen er specielt drikfældige, men ved siden af veteranbanedriften er der også et foreningsliv, hvor de »sociale goder« udnyttes. Det kommer jeg nærmere ind på lidt senere i artiklen. Jeg kan dog allerede nu godt røbe, at vi ikke alle er smede (eller maskinarbejdere for den sags skyld).

LJ Nr. 19's historie ved Museumsbanen

2. del: Istandsættelsen - forudsætninger og starten på undervognen

Af Sten Carlsen

I sidste artikel nåede jeg til tidspunktet »nu skal det være - LJ Nr. 19 skal ud at køre igen«. Denne gang tager jeg fat på »værkstedshistorien«. For at starte i den »nemme« afdeling, begynder jeg med fortællingen om undervognsarbejderne. Inden jeg gør det, vil jeg kort opridse forudsætningerne for beslutningen om en så omfattende istandsættelse, som der er tale om. Konkret handler det om damplokomotivernes dengang manglende driftsstabilitet på Museumsbanen, økonomien og ikke at forglemme »foreningen« og foreningslivet ved Museumsbanen, som får »Tordenskjolds soldater« (de aktive) til at yde den indsats, de gør. Nu handler artiklens med LJ Nr. 19 om »værkstedet«, men også aktive, der mest er til veteranogtskørsel, skal regnes med i flokken af »soldater«.

I et tidligere nummer af Jernbanen (nr. 2/95, MHVJ's jubilæumsnummer) er det nævnt at »... den største restaureringsopgave, der nogensinde er udført af frivillige kræfter på et dansk damplokomotiv«, er re-

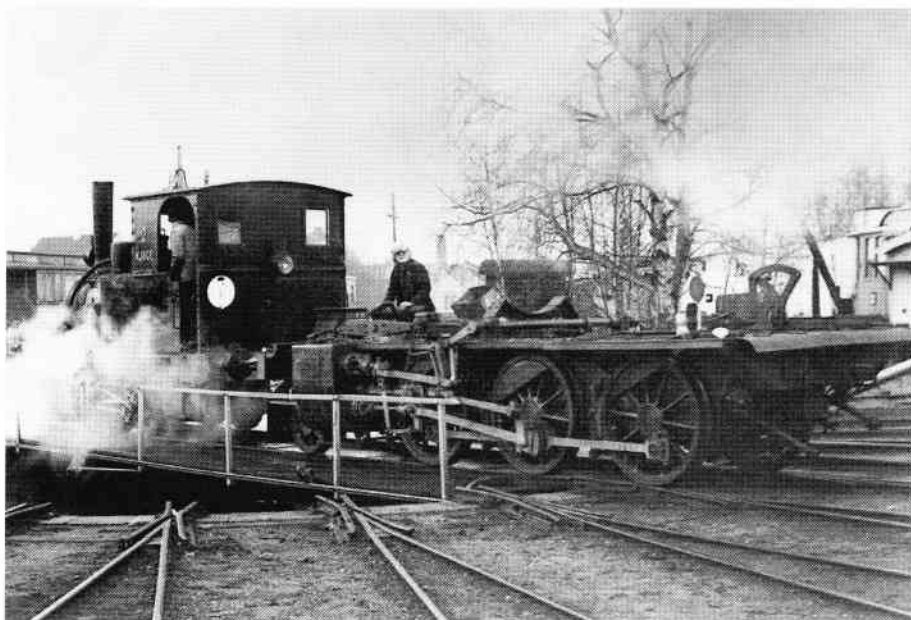
visionen af HV 3, som i øjeblikket er i gang. Den »titel« føler vi faktisk, at vi på Museumsbanen også kan konkurrere med om. Hvorfor fremgår af denne og især den kommende artikel om LJ Nr. 19, der fortæller om kedelreparationen.

For ikke at gøre artiklerne for lange med mange forklaringer, er de skrevet til personer med en smule viden om, hvordan damplokomotiver er opbygget og bliver reparere-

Hvorfor nu så grundig?

For at sætte beslutningen om en grundig istandsættelse af (bl.a.) LJ Nr. 19 lidt i perspektiv, synes jeg, at det er rimeligt at starte med en kort »situationsbeskrivelse« af dampdriftens manglende stabilitet ved Museumsbanen før i tiden.

Situationen for DJK i starten var den, at man (selvfølgelig) anvendte damplokomoti-



LJ nr. 19's undervogn uden kedel trækkes ud af remisen af Kiøge. Størrelsesforskellen fremgår tydeligt. LJ nr. 19 bliver Museumsbanen's store maskine. Vinteren 1980/81.

verne i den stand, man overtog dem i. Da dampdrift ved privatbanerne allerede den gang var meget beskeden, var det ikke damplokomotiver i topform, man overtog - faktisk mest det modsatte. Ved Museumsbanen (og senere de øvrige veteranbaner!?) lappede man videre på damplokomotiverne for bare at holde dem nogenlunde driftsklare. På et tidspunkt har man måske skiftet rør, men det i sig selv er ikke nok til at få et driftssikkert damplokomotiv. Dette gælder bl.a. for OHJ No. 5, som Limfjordsbanen er ved at adskille. Jeg vil påstå - modsat det skrevne i Jernbanen 5/95 - at slidet på dette damplokomotiv grundlæggende ikke er sket ved kørslen på Museumsbanen, men ved 50-60 års dagligt slid ved OHJ-HTJ, der har sat sig i dybe år i No. 5's »sjæl«, og som aldrig har været »helet« på Museumsbanen; vi har aldrig haft No. 5 adskilt.

Driftssikkerheden af damplokomotiverne ved Museumsbanen i 1960'erne og det meste af 70'erne, var af en sådan beskaffenhed (når det var værst), at det må have krævet aktive med masser af energi og med pionerånden i behold. I mange perioder var det nødvendigt med to opfyrede damplokomotiver, for at man var sikker på at kunne klare en køreplan med én togstamme. Det var ikke altid, en maskine kunne klare mere end formiddagstogene, før den måtte en tur på værksted for at blive lappet lidt hist og pist. Med krydsede fingre klarede den anden maskine så kørslen om eftermiddagen. Man havde endda aftalt fløjtesignaler, så lokomotivføreren, i industrivarteret på vej ind til Maribo, kunne varsko folkene i remisen om, at der var behov for reservemaskinen, så denne kunne blæses op på fuldt tryk.

Problemet kunne så være det, at man søndag aften stod med to nedbrudte damplokomotiver (og uden andre i revision). Hvis der så yderligere skulle køres særtog i ugens løb, havde man et problem, der ikke helt kunne ses bort fra. Sådanne situationer har resulteret i, at man søndag aften indkaldte til krisemøde; man skulle have svar på, hvilket damplokomotiv, der var hurtigst at få driftsklart og ikke mindst, hvordan man nåede det!

Denne »driftssikkerhed« kan man også læse ud af LJ Nr. 19's opfyrbog. De fleste gange, LJ Nr. 19 har været opfyret de sidste år inden hensættelsen, har været prøveopfyrringer efter reparationer!

Nu gjorde »økonomistyringen« i DJK det heller ikke let for Museumsbanen at højne driftssikkerheden. Ifølge regulativet for driften af Museumsbanen fra 1971 (hovedbestyrelsens »rammer« for Museumsbanens driftsudvalg), skulle alle indtægter tilfalde hovedkassen. Alle udgifter over 300 kr. skulle særskilt godkendes af hovedbestyrelsen, et »restaureringsprojekt« måtte højst koste 100 kr., og de samlede udgifter til »restaurering« af alt materiellet i en sæson måtte ikke overstige 2500 kr. Et særligt rammaskrig gav det i hovedbestyrelsen, da man »kom til« at anvende et mindre beløb



Nr. 19's ene hjulsæt på vej op i den store drejebænk med hjælp fra LJ's motortrolje. Forår 1995.

på at lave bedre køkkenforhold i remisen. Det havde jo absolut intet med veteranog at gøre!

Pengenes værdi var da større den gang, men alligevel man var nødt til at genbruge gamle som, skruer og bolte, og det meste måtte laves ud af gamle sveller eller materialer fra Lollandsbanens skrotkasse, fordi der ikke var penge til rådighed til at købe nyt for. Det siger sig selv, at under disse begrænsede økonomiske rammer var det næsten en umulighed at lave holdbare løsninger. Det lykkedes i enkelte tilfælde, fordi man plattede sig til de nødvendige materialer. Den ting, der var lettest at få hovedbestyrelsen til at bevilge penge til, var maling.

Det omtalte remise-køkken har i flere omgange fået en overhaling. I dag er standarden ret høj (det er dog ikke altid at »bemandingen« er så professionel som i dette tilfælde!. 30. juli 1994.



Det havde man altid på lager. Set fra København var det den gængse måde at »restaurere« materiel på.

Senere blev regulativet ændret, så indtægterne forblev i Museumsbanens kasse. Nu var det kun et evt. overskud hovedbestyrelsen rådede over. Det var en af hovedårsagerne til at støtteforeningen for Museumsbanen blev oprettet. I denne havde hovedbestyrelsen ingen mulighed for at inddrage opsparede midler til bogudgivelser, administration af hovedforeningen eller hvad det nu måtte være, i stedet for til det, som Museumsbanen egentlig havde tænkt sig. Ved den seneste ændring af regulativet er dette »sugerør« også fjernet. Som »modydelse« er der kommet en tvungen »overskudsdeling« til hovedkassen. Disse ændringer har også gennem årene medført en øget motivation til at tjene penge, og ikke bare drive Museumsbanen som et filantropisk foretagende, der dårligt kunne løbe rundt - både bogstaveligt og økonomisk.

Sideløbende med denne udvikling i »pengetilgængeligheden« fik Museumsbanen efterhånden opbygget en viden om reparation af damplokomotiver via, at man efterhånden renoverede eller fornyede flere og flere af tingene på damplokomotiverne i stedet for bare at lappe på dårligdommene. Denne udvikling tog rigtig fart sidst i 70'erne.

Med disse historiske oplysninger i baghovedet er det forståeligt, at man planlagde en omfattende, men også nødvendig istandsættelse af LJ Nr. 19, så den efterfølgende driftsperiode kunne blive så stabil som det er realistisk muligt. Det er i dag Museumsbanens målsætning, at når et damplokomotiv hovedrevideres, skal det bibringes et teknisk niveau, der uden større reparationer giver et driftsklart damplokomotiv i hele revisionsperioden. Længerevarende værkstedsophold i revisionsperioden betyder manglende indtjeningsmulighed for lokomotivet og dermed for Museumsbanen, og giver tyndhårede dampfolk i værkstedet (dem, der kender Madsen fra Museumsbanen, vil vide, hvad jeg taler om). Uden disse mere eller mindre tyndhårede



En løftebuk til at løfte nr. 19's undervogn hentes ind i remisen på en trolje. Som man nok bemærker sker det med håndkraft! Vinter 1980/81. Foto: SC.

aktive, der ulønnet tilbringer en »afsondret fritid« i remisen i Maribo (eller i toget på vej til Bandholm), skete der nemlig intet! Hvorfor vi gør det, vil jeg lige bruge et par ord på. Det kunne jo være at det gav en enkelt eller to aktive ekstra! - vi har opgaver nok.

Foreningslivet ved Museumsbanen

Jeg er på det rene med, at nogen mener, arbejdet bærer lønnen i sig selv, men vi er også nogen, der sætter pris på, at der ind imellem alt »sliddet« bliver tid til at dyrke den mere selskabelige side af foreningslivet, som ikke er uvæsentlig ved en fritidsaktivitet. Faktisk kan Museumsbanen byde på et helt unikt foreningsmiljø. Vi har det særlige privilegium, at vi har overnatningsfaciliteter (samt bad og toilet) i remisen (hvad der er praktisk, når man som jeg bor i København). Når man som aktiv ved Museumsbanen så »river en weekend ud af kalenderen«, muliggør det jo - ud over, at vi altid har fællesindkøb samt fællesspisning i remise-køkkenet - at vi en lørdag aften godt kan nyde (!) et glas vin til aftensmaden. I forhold til at gå på værtshus eller diskotek, har remisen den fordel, at man ikke skal vakle ret langt for at finde en seng. At remisen så en lørdag aften måske ikke kan byde på den helt store »jagtmark«, må man så affinde sig med den weekend, hvis man har de lyster.

At tilbringe en weekend i remisen i Maribo, omgivet af gammelt jernbanemateriel, kan helt hensætte én til det oprindelige jernbanemiljø, som det må have været i f.eks. 1920'erne, da remisen blev bygget. Opholdet på remiseområdet delvis isolerede miljø, inspirerer nærmest én til ikke at bekymre sig det fjerneste om, hvad der sker ude i omverdenen. Vi har dog en tv-stue, hvis det trods alt skulle virke for overvældende! Det er nu mest børnene, der bruger den, incl. sandkasse, gynger og gokart. Vi andre mest køkkenet, der er remisens samlingspunkt og »slyngelstue«. Vi har faktisk det

hele til et weekendophold for hele familien.

Nu foregår aktiviteterne ikke kun i weekenderne. For dem, som har mulighed for det, har der ved Museumsbanen i de sidste par år været fast arbejdsdag (hele dagen) hver torsdag. Desuden køres mange af særtogene på hverdage. Uanset om man kører eller reparerer tog på en hverdag eller i en weekend, er der altid tid til foreningslivet. Da de fleste af Museumsbanen's aktive har civile erhverv uden for jernbanen, snakker vi også om alt muligt andet end tog, og så om, hvordan det går i ens dagligdag. Husk desuden på, at veteranbanefolks interesse ikke altid er tog, men også dét at kunne få noget gammel teknik til at fungere, hvilket kan være ret udfordrende!

Arbejdet går i gang

Da man var klar over omfanget på de fremtidige lokomotivreparationer, herunder den forestående istandsættelse af LJ Nr. 19, gik nogle indledende øvelser ud på at lave nogle »hjælpeværktøjer«. Man fik installeret et stationært trykluftanlæg i remisen i efteråret

Også en del af damplokomotivrestaureringsarbejdet: Hygge i remisekøkkenet. Her er det hjemmelavet lagkage, der sættes til livs sammen med eftermiddagskaffen. Sommeren 1995.



1977, og rejst en portalkran inde i remisen. At få bakset en over 1/2 meter høj I-jernsbjælke op under remisetaget, nærmest med de bare næver og nogle stumper tov (når »smedene« fortæller), kræver stærke nerver og et par huller i remisetaget at løfte igennem. Da man senere besluttede sig for at løfte kedlen af LJ Nr. 19, konstruerede man en kedelbærevogn med ruller, hvorpå kedlen ligger frit og kan vendes rundt.

Selv om den formelle beslutning om, at LJ Nr. 19 skulle hovedrevideres og istandsættes ikke var taget endnu, var arbejdet allerede så småt gået i gang (eller fortsat, siden »dødsdommen« i '74 arbejdede man i det små stadig på LJ Nr. 19, med det håb at få den i drift igen). Af ukendte årsager (muligvis fordi man tilfældigvis havde materialerne i forvejen, eller ville påvirke beslutningsprocessen?), blev de små røgrør op- og nedvalset allerede i marts 1978 (for i februar 1994, da de langt om længe skulle vales i kedlen, at blive kasseret!).

Efter beslutningen (under afslutningsfesten) startede adskillelsen af LJ Nr. 19 så småt i oktober måned 1979. Museumsbanen's driftsberetning angiver godt nok datoen den 5. januar 1980 som startdato for adskillelsen, men »smedene« mener noget andet - »Hvad ved kontor- og driftschefer om, hvad der foregår i remisen?«

Da jeg startede som aktiv i 1980, kunne jeg konstatere, at førerhuset stod på en trolje foran tenderen, tenderen stod ved siden af remiseskorstenen, undervognen stod i spor 5 i remisen, og kedlen lå på en forhenværende, nu ombygget, kulvogn fra Østre Gasværk. Så set ude fra, var der ikke sket meget mere, end at kedel, undervogn, førerhus og tender var blevet skilt fra hinanden, hvorefter arbejdet var gået i stå. Dengang havde jeg nu heller ikke meget forstand på damplokomotiver, ud over at jeg godt kunne se, at kedlen ikke var sort som

på de andre damplokomotiver, men rustfarvet. Kedlens dækplader var nemlig sammen med alle rørforbindelserne også blevet afmonteret, og rørene taget ud af kedlen. Desuden erfarede jeg, at det var på vognene, man brugte sin energi. Af »damparbejde« var der vist kun rigtig »gang i« at holde OHJ No. 5 kørende mellem de årlige trykprøver. Men ind i mellem skete der stadig lidt på LJ Nr. 19.

Undervognen

I årene, der er gået, har LJ Nr. 19's undervogn været på programmet to gange. I første omgang blev den befriet for et visse steder centimetertykt lag oliebeg. Dernæst fik den et større teknisk eftersyn af lejer, bolte og bøsninger. Delene blev adskilt og kontrolleret for slid. For gangtøjets vedkommende valgte man af uransagelige årsager (måske lige bortset fra den forklaring om, at man gerne ville være færdig hurtigst muligt - eller var det en manglende erfaring i lejestøbning?) en let løsning på »renoveringen« af stanglejerne. Der blev shapet af lejepanderne, så sluppet i lejerne på den måde blev fjernet, i stedet for at støbe nyt hvidt-metal i lejerne.

I nogle af fjederbalancerne var boltene umulige at slå ud, ind til en efterhånden lidt træt Museumsbanemedarbejder fandt på at dreje dem en halv omgang, så snørelivene ikke låste dem fast. Balancerne fik derfor nye bolte og bøsninger. Desuden blev de to bageste akselkiler erstattet med nye, da de var voldsomt angrebet af en ondartet form for »(h)jern(e)svind«. Det samme gjaldt de bagerste, næsten gennemsigtige, tværafstivninger samt dele af trækkassen og bremsecylinderophænget. Tværafstivningen til at holde kedlens sidestyr blev ligeledes fjernet. Den er endnu ikke monteret, da den afventer kedlens »tilbagekomst«, så placeringen kan blive korrekt. Der, hvor kedlen hviler på rammen bagtil, var denne i begge sider så slidt, at der måtte svejdes nye jernstykker i. Til slut var alt under barrierepladen på undervognen blevet malet.

Da vi efter et stykke tid (godt 10 år), igen begyndte at interessere os for undervognen - efter at kedlen næsten var færdig - blev vi enige om, at skille hjulsættene fra undervognen igen. Dette for at gøre brug af vores nyvundne erfaring med at opmåle og justere undervogne. En erfaring indvundet fra ØSJS 2 og LJ 20. Adskillelsen resulterede bl.a. i at akselsølerne på den bageste kobbelaksel blev kasseret. Der var nogle lidt for dybe ar i dem. Da Museumsbanen selv råder over en drejbænk af en anseelig størrelse (der skulle kun skæres en »anelse« ud af vangerne i pinoldokenden), så var det faktisk bare et løfteproblem, der skulle løses. Da vi ikke var nok folk den dag, hjulsættet skulle løftes op i drejbænken, viste en motortrolje med kran fra LJs baneafdeling sig at være en udmærket erstatning. Adskillelsen resulterede også i, at hovedlejerne blev påsat lejerne for at nedsætte sidesløjret til et mere passende niveau. Så nu



Når nu justeringerne af undervognen skal beregnes, er det godt at have en at drøfte tingene med, og ikke mindst god plads at skrive på. Forrest ses en lejekasse til et hovedleje. Jens Halck og Anders Bruun (stående).

står alle aksler parallelt og ret i rammen. Da kedlen var ved at være færdig til at blive lagt oven på undervognen, »opdagede« vi et hul i den ene side i rammen. Slidstykket i rammen til den ene kedelbærer var endnu ikke blevet isvejset! Efter talrige stikpiller til den pågældende smed om at få gjort sit arbejde færdigt, lykkedes det omsider at få udført det sidste kvarters arbejde på opgaven (den tilpassende jernklods lå mærkeligt nok stadigvæk på barrierepladen).

Desværre har vi også konstateret, at den ellers »nymalede« undervogn, visse steder er begyndt at ruste igen. Enkelte af rustpletterne skyldes en affyret kulskyrelukker (der var nær gået ild i taget over LJ Nr. 19 ved pålægningen af nyt tagpap på remisen). For at gøre klar til kedelpålægningen blev undervognen så pletmalet, hvor kedlen ellers vil umuliggøre malerarbejdet.

Trykluftbeholdere er uden problemer blevet trykprøvet i oktober 1995. D.v.s., når man »leger« med vand, er risikoen for at blive våd altid til stede. Når der så også er luftlommer tilbage i det, der skal trykprøves, bevirker det selvfølgelig at luften komprimeres. Når trykpumpen så skrues af, virker tilslutningsrøret sammen med de vand- og luftfyldte trykluftbeholdere som en overdimensioneret vandpistol!

Den 23. oktober 1995 kom undervognen atter i brug. Den dag blev kedlen nemlig flyttet tilbage på sin vante plads. At få kedlen løftet fra kedelbærevognen til LJ Nr. 19's egen undervogn var intet problem for Museumsbanen (ej heller for den bestilte 60 tons mobilkran - kedlen vejer ca. syv tons). Der var dog en lille detalje, der sinkede operationen. Under opholdet på kedelbærevognen har kedlen manglet bundhanen p.g.a. pladsmangel. Der har været monte-

ret en blindflange i stedet. Det viste sig, at der ikke var plads til både fyrkasse og blindflangens pindebolte i det »hul« mellem to tværafstivninger, som fyrkasse skulle sænkes ned il. Så pindeboltene måtte skrues ud igen (nu forstår man bedre, hvorfor undervognen blev løftet med, første gang kedlen blev forsøgt løftet af undervognen. Da havde man nu også ladet hele bundhanen blive siddende! Den brækkede dog af, da vægten af undervognen blev for meget for pindeboltene).

Vi er langt fra færdige

Som den skarpsindige læser måske har bemærket, er det ikke alle dele på undervognen, der har været adskilt endnu. Maskineriet (stempler og glidere) er det næste, der står for tur. Foreløbig er de forreste endedæksler på stemplerne blevet nedtaget, men endnu mangler der en del arbejde med at kontrollere og opmåle cylindre og stempler for at forny evt. udtjente dele. Billeder af LJ Nr. 19 i drift viser, at dens fladglidere med aflastning ikke er tætte, så de skal i alie tilfælde repareres. Desuden skal gangtøjet have iagt lejer i stanglejerne, og der skal laves overfald til kedelbærerne og til kedelstyret samt tilpasset og monteres en tværafstivning til sidstnævnte. Desværre, set med entusiastiske Museumsbaneøjne, er der »gået familieførogelse i arbejdet«, d.v.s. at projektlederen delvist har indstillet arbejdet i remisen.

Af andre opgaver »på lager« kan nævnes luftpumpen, der skal totalrenoveres, efter at være blevet kasseret efter anvendelsen på OHJ No. 5 (er der nogen, der har en ny på lager?). Vi har også hele tenderkassen, som skal fornys, inden den kan holde vand. Klargøringen af førerhuset kræver et nyt bræddetag med tagpap, samt nedslibning af den gamle krakelerede maling som nærmest ligner et udtørret flodleje.

Hvis denne endnu ikke afsluttede fortælling om istandsættelsen af LJ Nr. 19 har fanget en eller anden form for interesse hos dig, er Museumsbanen lige noget for dig (se telefonnumre bag i bladet). Vi har nemlig altid ting, der skal laves eller tog, der skal køres!

Næste artikel

Som nævnt i første artikel er selve kedlen nu blevet godkendt. Men der mangler endnu mange ting, før vi har en anvendelig lokomotivkedel. Alt dette, og hvad der egentlig er sket med kedlen, siden den i vinteren 1979/ 80 mistede forbindelsen til sin undervogn, vender jeg tilbage til i næste artikel om »Den store Udfordring«!

BANEBY 100 ÅR GILLELEJE

Et 100 års jubilæum fejres - 1896-1996 - med veterantræf i pinsen

Af Søren Lindkilde

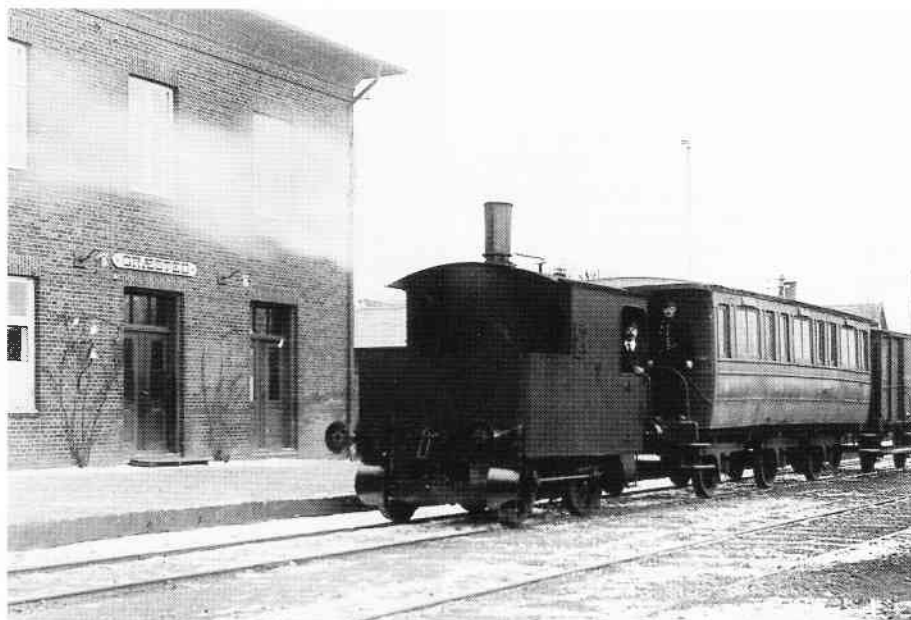
Bag overskriften gemmer der sig et banejubilæum af de korte - kort, hvis man da går ud fra længden af det jubilerende banestykke. Kun 6,2 km jernbane er der at fejre, men de berørte byer vil jo nok se stort på længden af banen: Alene det faktum, at man i det sidste 100 år har været bundet sammen med det danske jernbanelnet, er værd at fejre. Egentlig er der jo ikke tale om en decideret nyanlægning af en jernbane, men derimod en forlængelse af en rimeligt velkonsolideret bane, men den forholdsvis korte forlængelse vendte bogstaveligt talt op og ned på det oprindelige opland. Mon ikke grunden til at pågældende baneselskab stadig er i fuld vigør, skal findes på baggrund af denne baneforlængelse i 1896, og en tilsvarende forlængelse på en anden af banens »blindtarne«.

Kort sagt: GDS' strækning mellem Græsted og Gilleleje har 14. maj 1996 officielt været åben for jernbanetrafik i 100 år.

Denne begivenhed vil blive behørigt fejret i pinsen med veteranogtskørsel, veterantræf og et væld af andre aktiviteter.

Forhistorien

Efter man gang på gang havde forkastet baneplaner i forbindelse med Gribskovbanen, blev det ingeniør W.R. Rowan, der til sidst reddede projektet fra at kuldsejle to-



talt. Rowan havde i 1870 overtaget vognfabrikken Hvide Mølle fra sin fader, og inden han i 1876 overlod selskabet til aktieselskabet »Scandia«, havde han bygget en prototype af en såkaldt dampvogn, som skulle komme til at betyde meget for baneplanerne i Gribskov. Ligeledes skulle andre Rowanske patenter få afgørende indflydelse, da de ville gøre anlægsudgifterne betydeligt billigere end andre baneprojekter.

17. januar 1878 blev der udstedt koncession på en bane fra Hillerød over Kagerup til Græsted, og allerede 20. december 1879 kunne man afholde presseudflugt på den nye bane. 20. januar 1880 blev banen indviet.

Driften forløb nu i 16 år fra Hillerød til Græsted, men da antallet af turister til Gilleleje var støt stigende, og man anede gode indtægter fra eventuelle fisketransporter fra Gilleleje, begyndte man at tænke på baneforlængelse. 14. maj 1896 begyndte togene at køre videre fra Græsted mod Gilleleje, banens nye endestation. Passagertrafikken steg eksplosivt ved forlængelsen og man var fra banens side klar over, at man havde

valgt rigtigt, da man forlængede banen 6,2 km.

Græsted's noget påtagede status som »hovedbyen« på egnen blev ved denne lejlighed brudt på afgørende måde. Gilleleje blev hurtigt opdaget af en voksende gruppe af eendagsturister, noget, man absolut ikke var parat til indenfor så kort tid.

Pinse uden mad

Endnu var man en lille by, hvor lille kom til udtryk i pinsen 1896, 14 dage efter åbningen. Denne pinse var begunstiget af utroligt flot vejr, og det nys åbnede badehotel tiltrak så mange mennesker, at det nærmest mindede om en invasion. Det var man slet ikke rede til i byen, hvilket førte til en lidt tragikomisk situation - i pinsen var det umuligt at opdrive logi eller blot fødevarer af enhver art. Jo, jernbanen var kommet til Gilleleje, og gennem 100 år har GDS betjent byer og opland. Gennem stadig fornyelse søger banen at følge med tidens behov indenfor kollektiv trafiktjeneste. I 1997 får banen således nye persontog, og med et velholdt og



Græsted station spiller en central rolle i jubilæumsfestlighederne. Øverst et motiv med ombygget dampvognsbogie og aldrende vogne - nederst stationen, som den har set ud indtil i dag, ved HgJKs foranstaltning atter med remisespor m.v. Nordsjællands Veteranogts svenske 1C2-tenderloko, SJ S2 1307, Motala Verkstad 592/1917, ses i forgrunden. Nu er området formentlig under tag - Nordsjællands Veteranogts nye vognhal.

En af gæsterne ved 100 års dagens damptræf er DJKs ØSJS 6, der - bortset fra hjulstillingen (0D0 mod 0C0) ligner GDS' lokomotiver fra århundredeskiftet meget. Her ses ØSJS 6 i Bandholm ved vandkranen, der stammer fra - GDS!

moderniseret baneanlæg kan man se frem til at kunne tage lokaltoget også efter årtusindskiftet. Så der er al mulig grund til at fejre dette »korte« banefuldsom på behørig vis.

En indbydelse

Gribskovbanen - Græsted, Gilleleje kommune - Nordsjællands jernbaneklub (HgJK) og Dampromleklubben indbyder alle til festligholdelsen af Græsted-Gilleleje strækningens 100 års jubilæum samt veterantræf på Græsted jernbanestation i pinsen, 26.-27. maj.

I disse 116-årige stationsrammer vil der blive gjort alt for at jernbaneentusiaster, dampfanatikere, nostalgikere, teknisk interesserede, nysgerrige, historie-interesserede, udflygtshungrende og alle andre kan få i pose og søk.

Græsted og Gilleleje stationer vil syde af nostalgi, og den jubilerende banestrækning blive befaret af adskillige jubilæumstog fra forskellige tidsepoker. Hovedaktiviteterne vil være i og omkring den istandsatte endestation indtil 1896, Græsted. Hertil vil de mange veteranog ankomme og afgang, mens veterantræffet vil blive afviklet på stationsområdet og nærliggende pladser.

Smalspor og lokomotiver

På veterantræffet, der har åbent mellem kl. 11.00 og kl. 17.00, bliver der et væld af aktiviteter, med vægten lagt på gammelt maskineri. Således vil Bloustrødbanen til den lejlighed, anlægge, vel nok Nordsjællands nordligste 700 mm jernbane, og fremviser noget af sit rullende materiel. Så har man ikke haft tid til at kigge forbi Bloustrød teglværk og bese Dansk Jernbaneklub (DJK)'s smalsporsafdeling, så er her alle tiders chance!

Modeldampfolkene vil ligeledes anlægge en stump jernbane og her fremviser deres guldklumper under damp, stationære maskiner såvel som de skinnebårne.

Sågar et par »locomotive« dampbiler fra 1899 vil være opfyret, og bevise at en bil kan være helt lydøs, når den kører.

Dampromle og -sprøjte

Dampromleklubben Vølund tromle fra 1927 vil sørge for at jævne eventuelle ujævnheder på pladserne, og skulle der opstå farlige situationer, vil Frederiksberg Brandvæsens dampsprøjte fra 1889 nok kunne håndtere eventuelle glemte cigaretskod.

Endvidere vil der være fremvisning af veterantraktorer og tærskværk, diverse sta-

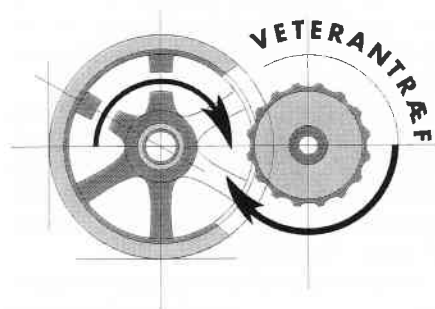


tionære dampmaskiner og petroleums-dit-to, arbejdende grovsmede, et væld af veteranbiler og motorcykler og meget mere.

Dampsærtog med tre maskiner

På jernbanesiden vil der også være mulighed for at hylde den jubilerende jernbanestrækning:

Fra Københavns hovedbanegård vil der begge dage afgang et dampsærtog mod Hillerød. Toget afgår kl. 9.49 og medfører gennemgående vogne til Græsted. Trækraften vil blive leveret af SJ 1307, en »svensker«, der med årene nok vil blive lige så accepteret som sine svenske foregængere, E-ma-



skinerne. De gennemgående vogne bliver i Hillerød tilkoblet damplokomotivet OKMJ 14, og toget fortsætter 11.03 gennem den forårsgroede Gribskov til Græsted. Efter et lille ophold her fortsætter turen til Gilleleje. Når toget returnerer fra Gilleleje, er det tid til endnu et maskinskit, idet DJK's gamle klenodie fra Høng gruppen, ØSJS 6, vil fremføre de næste to dobbeltture Græsted-Gilleleje. Det sidste tog mellem de to byer vil bestå af motorvognene LNJ M4 og HVJ M5. Så hvis der er nogen der for nylig har læst Hørve-Værsløv bogen, og gerne vil stifte bekendtskab med den bevarede motorvogn fra banen, er muligheden tilstede. OKMJ 14 vil påbegynde tilbageturen mod Hillerød kl. 15.09. De gennemgående vogne til København H, vil her atter blive forspændt SJ 1307, der vil sørge for ankomst på Københavns hovedbanegård kl. 16.59.

Køreplan Græsted-Gilleleje

for jubilæumskørsler den 26./27. maj

Græsted afg. 12.00	Gilleleje ank. 12.10	Damp
Græsted ank. 12.39	Gilleleje afg. 12.30	
Græsted afg. 13.00	Gilleleje ank. 13.10	Damp
Græsted ank. 12.39	Gilleleje afg. 13.30	
Græsted afg. 14.00	Gilleleje ank. 14.10	Damp
Græsted ank. 14.39	Gilleleje afg. 14.30	
Græsted afg. 15.10	Gilleleje ank. 15.20	Motor
Græsted ank. 15.39	Gilleleje afg. 15.39	
Hillerød afg. 11.25	Græsted ank. 11.55	Damp
Græsted afg. 15.09	Hillerød ank. 15.37	

Priser den 26. og 27. maj

København-Hillerød	retur	kr. 50,00
	enkelt	kr. 30,00
På denne strækning (Nordbanen) kan der tilkøbes		
1. klassens billet: Enkelt kr. 30,00		
2. klassens billet: Enkelt kr. 20,00		
København-Gilleleje	retur	kr. 50,00
	enkelt	kr. 30,00
Hillerød-Græsted	retur	kr. 30,00
	enkelt	kr. 20,00
Græsted-Gilleleje	retur	kr. 10,00
	enkelt	kr. 10,00

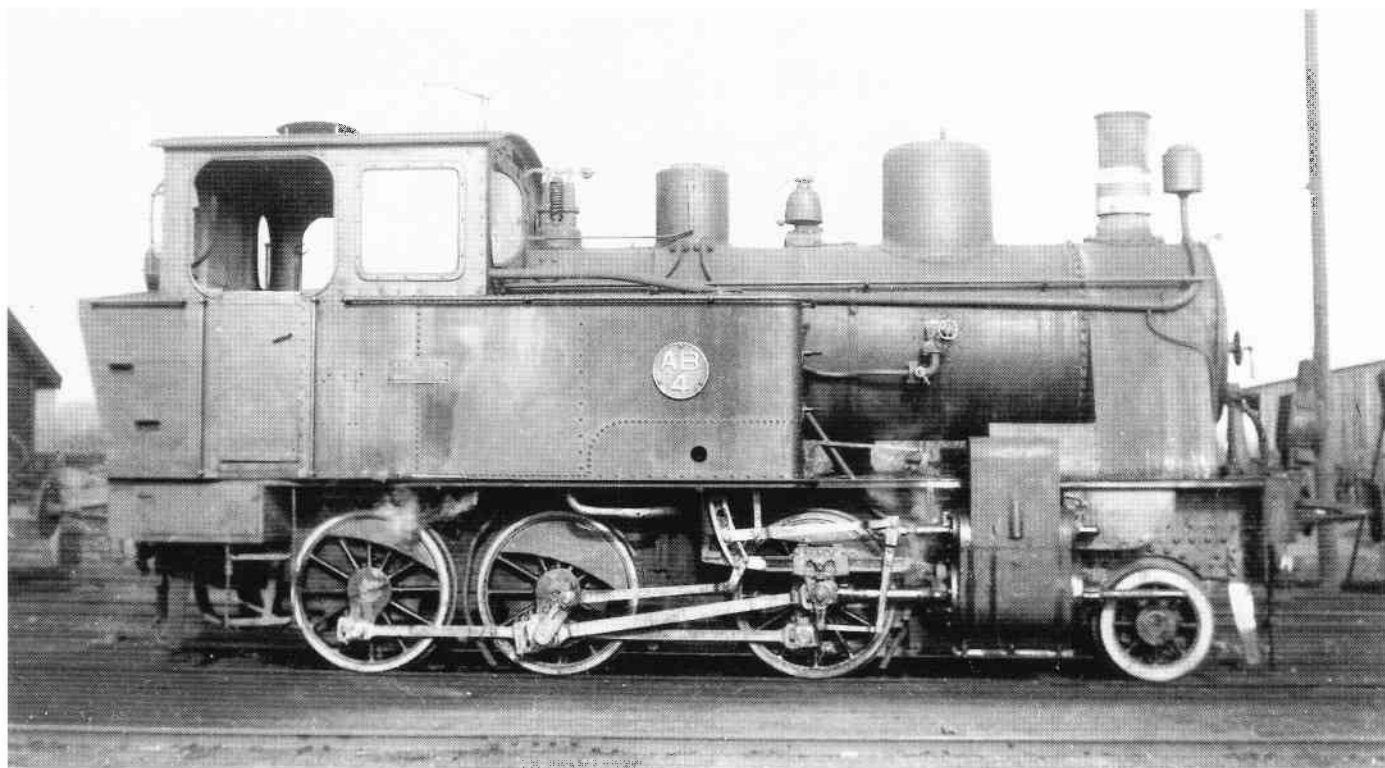
Børn under 5 år kører gratis, og børn over 5 år betaler halv voksen pris. Endvidere vil billetter til veteranog fra Græsted til Gilleleje i tidsrummet kl. 12.00 til kl. 17.00, kunne benyttes i banens ordinære tog på samme strækning.

Pinse med mad

Vi håber på ligeså godt vejr som i pinsen for 100 år siden, men heldigvis disponerer vi over en del indendørs plads til det mest følsomme maskineri. Og een ting vi ikke tror, er, at det går så grueligt galt med fødevaresituationen som hin pinse i Gilleleje.

Derfor bør du allerede nu reservere pinsen 1996 til dette unikke arrangement. Tag familie og venner med og dyk tilbage i tiden, bare for een dag.

Yderligere information om priser og reserveringer kan fås efter den 20. april på tlf. 42 30 89 35 eller 31 18 28 26. Endvidere vil der efter denne dato ligge gratis køreplansfoldere på alle stationer og billetsalgssteder i hovedstadsområdet. □



»AB 4« på Amagerbro st., 19. oktober 1946. Bemærk nummerpladens placering. Foto: H.G. Hesselink/arkiv HGC.

Et mysterium for nittetællere

Fornylig overtog jeg en hel del negativer, som er taget af en hollænder, H.G. Hesselink. Imellem dem var et billede, som undrede mig lidt. Oplysningerne fra Hesselink var følgende: AB 4 på Amagerbro station 19/10 1946. Selv om jeg aldrig har været særlig stiv i Amagerbanens lokomotiver, mente jeg ikke rigtigt, at det kunne passe. Er man i tvivl om danske damplokomotiver, griber man Bays store bog, men den oplyser, at AB 4 var et af de originale 0-B-0 lokomotiver, som AB startede med!

Lokomotivet forekom mig bekendt, især den store kasse ovenpå glideren fik mig til at tænke på Langelandsbanens lokomotiver, og sandelig, her var banko. En lup på fabrikspladsen, og ganske rigtigt, det var

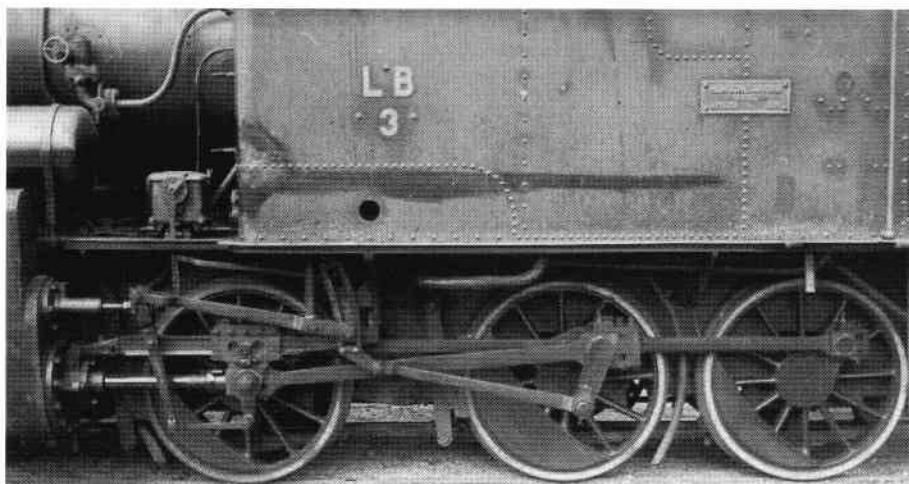
LB nr. 3. Den sidste tvivl blev fejlet bort, da jeg fandt et billede af LB 3, som jeg tog i 1962 på DJKs udflugt på LB. Læg mærke til, at man tydeligt kan se 3 nitter, som er sat i hullerne efter den støbte plade med AB 4 (der hvor der står LB 3).

Hverken i de udkomne bøger om Langelandsbanen eller i Wilckes bog om Amagerbanen står der noget om nr. 3's ophold på Amager. AB har lånt andre lokomotiver fra andre baner, men aldrig litereret dem om og sat nummerplader på. Forøvrigt er der næppe tvivl om, at den støbte nummerplade stammer fra den gamle AB 4.

Kan det tænkes, at AB har købt LB 3 og så fortrudt købet og ladet maskinen gå tilbage. Man må jo have tænkt sig at beholde maskinen siden man har gjort sig den ulempe at sætte en plade på med 3 nitter eller skruer ind i vandkassen.

Kender nogen af læserne noget til denne sag?

Hans Gerner Christiansen



... og LB 3, 16 år senere i Rudkøbing. De tre nitter omkring lokomotivets nummer sladrer! Foto: Hans Gerner Christiansen.

Annonce

"FC Skagen"

Nyhed fra HOLSUND og RailSoft!

Bliv din egen stationsbestyrer med "FC Skagen", Danmarks første edb-simuleringspil for jernbaneinteresserede.

"Din arbejdsdag på FC Skagen starter lidt før kl. 7:00, og du skal på op til 2-3 timer klare Skagensbanens morgentrafik inklusiv godstog". Skærbilledet viser strækningen, dens stationer, signaler, sporskifter, overkørsler og "tog". Bliver du for dygtig kan programmet gøre livet surt og indlægge problemer, ligesom du konstant vurderes på en skala fra 0-100. Ikke to "spil" er ens, også her er FC Skagen virkelighedstro.

Introduktionspris: kr. 165,-
Du får: Disketten "FC Skagen", samt en grundig brugervejledning inkl. mini-kursus i fjernstyring.

FC Skagen kræver Windows 3.1 eller senere versioner, min. 386 processor, ca. 1,8 MB harddiskplads.

Bestilling: HOLSUND, Vasevej 19 A, 2840 Holte. Tlf. 42 42 04 52

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgenyt, Veteranbanerne og Udland

DSB



Rullende materiel

Det nye regionaltog

En justeret og »finpudset« materielstatus pr. 31. december 1995 vil først kunne bringes i »jernbanen« nr. 3/96, men en rettelse af en forvirrende trykfejl på side 16 i nr. 1/96 kan »bringe orden i ER-togsættenes rækker«: Ud for afsnit 1. Elektrisk materiel, linierne 1.2 og 1.3 rettes (20) til »(24)«, som er antal enheder - altså 12 sæt - pr. 30. september 1995.

De 8 stk. ER-togsæt, der er overtaget og sat i drift i oktober kvartal, er sættene 12-17, 25 og 26. De resterende 20 sæt var pr. 31. december 1995 »betinget overtaget« af DSB (af regnskabstekniske årsager - i »DSB årsberetning 1995« vil beholdningen af ER-togsæt derfor være opført som 40 stk.). Ved årsskiftet var sættene nr. 19-22 hensat i København, resten i Randers og Langå.

Den 28. februar udvidedes kørslen øst for Storebælt med ER-togsæt med yderligere én stamme, bestående af tre togsæt. DSB materiels udviklingskontor havde beregnet, at der i strømtæknisk forstand var plads til en enkelt stamme mere - ud over de tre, der allerede var i drift - uden negativ indflydelse på kørslen med EA-lokomotiver. På strækningen Odense-Fredericia kører nu tre stammer á to sæt.

Det første togsæt med indbyggede filtre for reduktion af støjstrømme, jf. »jernbanen«, nr. 6/95 - side 196/197, forventes klar til testkørsel i juni måned.

Miljørenovering

DSB er i gang med at renovere en række ældre lokomotiver. Målet er et bedre arbejdsmiljø for de medarbejdere, som bruger lokomotiverne. Renoveringen af MY- og MH-lokomotiver sker blandt andet efter krav fra Arbejdstilsynet.

DSB har miljørenoveret de 13 ældste MY-lokomotiver og er i gang med de 15 nyeste MY-lokomotiver. Renoveringen omfatter lydisolering i førerrum, isolering mod træk m.v. I øvrigt skal de 28 MY-lokomotiver forsynes med ATC - hovedparten inden 1. juni.

MH-rangerlokomotiverne skal også lyddæmpes. Renoveringen omfatter isolering og opsætning af lyddæmpende plader i førerrum m.v. Der bliver sat lister på låger, lemme og døre og lagt måtter på gulvet. Målinger før og efter miljørenoveringen viser, at støjniveauet falder markant fra 84-87

dB til 78-81 dB og dermed til et niveau, hvor medarbejderne ikke behøver at gå med høreværn.

DSBs MT-lokomotiver skal ligeledes dæmpes. DSB materiel har renoveret et lokomotiv som prototype, og det er nu planen, at alle 16 skal forbedres. Lydisolering har betydning, at støjbelastningen for medarbejderne falder markant fra 82 dB til 76 dB.

Koblingsproblemer

Problemer med sammenkobling af MF-togsættene er ikke nye, men de er blevet forstærket på grund af den ekstraordinært hårde vinter i år. Netop sammenkoblingsproblemer har været en af hovedårsagerne til, at DSB under vintervejret i februar ikke har kunnet gennemføre den normale tog-gang.

Koblingsvanskelighederne opstod især i Fredericia, hvor DSB for at undgå for store forsinkelser undlod at sammenkoble og adskille InterCity-togene. Det medførte, at passagerer til Sønderborg, Esbjerg og Herring-Struer i perioder måtte skifte tog.

Der foreligger en plan for, hvordan DSB materiel kan løse problemet ved at indbygge varmeelementer i forbindelse med koblinger. Der er dog endnu ikke taget stilling til, om løsningen, der vil koste i alt 30 mio. kr., skal føres ud i livet.

S-tog - 4. generation

Det ene af de to nye S-togsæt, som de tyske leverandører i øjeblikket tester, har i begyndelsen af marts i en uges tid kort rundt med en usædvanlig last: 3000 sandsække á 15 kilo.

Lasten på de i alt 45 tons har været nødvendig, fordi de tyske teknikere skulle prøve toget, som om der var passagerer i det. Vægten svarende til, at toget var cirka trekvart fyldt med passagerer. Og tysk grundighed blev sandsækkene anbragt efter et nøje fastlagt mønster - nemlig sådan som passagererne under normale omstændigheder ville fordele sig i kupéer og på mellemperreoner.

Arbejdet med at laste de 3000 sække ind i toget blev klaret på små fem timer af tolv medlemmer fra Greve-Tune Svømmeklub. Værkmester Henrik Larsen fra S-togsværkstedet havde formidlet kontakten, han er selv medlem af klubbens bestyrelse.

Af en artikel af journalist - må man gå ud fra - Kaj Spangenberg i dagbladet »Politiken«, lørdag den 23. marts, fremgår det, at den nye S-tog »er i drift i maj, sættes ind på ruten Taastrup-Holte. Senere får passagerer på ruten Køge-Hillerød glæde af de nye

S-tog. Mon ikke også grafittimalerne glæder sig?».

Hørte vi nogle, der sagde noget om ubegavet indlæg. Hvorfor legalisere hærværk, der koster DSB (læs samfundet) 40 mio. kr. om året. Penge, der kunne anvendes til bedre formål, flere elevatorer, for eksempel.

Faste anlæg

Strækingsmodernisering Tinglev-Sønderborg

DSB har indledt arbejdet med at modernisere den 41 km lange strækning fra Tinglev til Sønderborg. Banen skal elektrificeres, og dette arbejde skal være færdigt i foråret 1997. DSB gennemfører desuden en række forbedringer, som vil gøre det muligt for togene at køre op til 100 km/h. Der vil dog fortsat være enkelte delstrækninger, hvor togene på grund af kurveforholdene ikke kan køre hurtigere end de nuværende 75 km/h, da udretning af kurver ikke indgår i planen.

I DSBs rammeaftale for 1995-98 er der afsat 124 mio. kr. til moderniseringen af banen fra Tinglev til Sønderborg. Hovedparten af beløbet - 94 mio. kr. - går til elektrificering, medens de øvrige forbedringer vil koste 30 mio. kr.

Som første led i arbejdet er DSB i gang med at nedramme fundamenter til køreledningsmasterne. 1. køreledningsmast blev monteret natten til den 6. februar, og i de følgende uger monterede DSB master fra Sønderborg mod Gråsten.

Moderniseringen omfatter desuden en bedre sikring af enkelte overkørsler, hvor vej og bane krydser hinanden i niveau. Det vil blandt andet ske med halvbomme, samtidig med, at DSB undersøger muligheden for helt at nedlægge visse mindre benyttede overkørsler. Der er 32 overkørsler mellem Tinglev og Sønderborg.

Strækningen får endvidere nyt sikringsanlæg, og DSB etablerer udkørselssignaler på stationerne. Stationen i Gråsten får helt nyt stationssikringsanlæg. Det nye sikkerhedssystem sikrer automatisk, at et tog, som har fået udkørsel fra en station, ikke møder et modkørende tog. Hidtil er trafikafviklingen foregået ved radiomeldinger.

Storebæltstunnelen

Arbejdet i de to tunnelrør under Storebælt skrider fremad. DSB lagde i sensommeren 1995 spor i det sydlige tunnelrør, og i det nordlige har DSB i februar i år lagt ca. halvdelen af sporene - fra Sprogø til tunnelens dybeste punkt.

Den 15. april indledtes arbejdet med sporlægning fra det nordlige tunnelrørs dybeste punkt til Sjælland, et arbejde, der tager knapt en måned.

DSB og eksterne entreprenører er i fuld gang med at installere teknisk udstyr i det sydlige tunnelrør, hvor mere end 200 montører arbejder på skift i døgndrift. De lægger udløbsrør og monterer bæringer - de såkaldte c-profiler - der bærer rør og andre installationer. Desuden er installationsarbejdet afsluttet i de i alt 32 tværtunneler, der er mellem Sprogø og Halsskov.

Medens arbejdet med at lægge spor og opsætte køretråd i tunnelerne under Storebælt fortsætter henover foråret, så er det banetekniske anlæg på Vestbroen mellem Fyn og Sprogø færdigmonteret. Totalentreprenøren DSB baneteknik er derfor i gang med afprøvning af den 6,6 km lange strækning. I marts blev der sat spænding på broens kørestrømsanlæg, således at kørsel med EA-lokomotiver og ER-togsæt kunne indledes. Hensigten med prøvekørslerne er at høste en række erfaringer som kan benyttes, når baneteknikken i tunnelerne skal testes - med start omkring 1. november i år.

Storebæltsforbindelsens samlede banetekniske anlæg skal overleveres til bygherren A/S Storebælt i 1997.

Sikringsanlæg

Den forventede tillysning af den nye linieblok mellem Lunderskov og Esbjerg er udsendt til midten af maj på grund af manglende sikkerhedsgodkendelse af samspillet mellem akseltællerne og den fuldelektroniske linieblok.

Akseltællere, som DSB nu er i gang med at indføre, registrerer, om der er jernbanekøretøjer i et spor, såkaldt togdetektering. Et akseltællerafsnit besættes, når nogle hjælpeløse (sensorer) registrerer, at der kører et jernbanekøretøj ind i afsnittet, og antallet af aksler tælles. Afsnittet meldes frit igen, når alle talte aksler igen er ude af afsnittet. Akseltællere, der længe har været brugt af andre jernbaneforvaltninger, har den fordel fremfor sporisolationer, at 1) de ikke påvirkes af rust, islag eller løvfald, at 2) de ingen isolerede skinnestød har, der bliver slidt, og at 3) de er født immune overfor påvirkninger fra elektriske trækkræfter og el-togvarme.

★

Den 1. marts påbegyndtes overflytningen af fjernstyringen af strækningen (Lunderskov)-(Padborg) fra FC Vojens til RFC Fredericia, idet Vamdrup fra nævnte dato fjernstyres fra Fredericia. Strækningsradiodækningen flyttes først til RFC Fredericia medio august i år. Indtil da foretages stadig opkald til FC Vojens, der i de tilfælde, hvor der skal afgives sikkerhedsmeldinger, foretager omstilling til den aktuelle stationsbestyrer.

Lunderskov station har været fjernstyret fra RFC Fredericia (med mulighed for alternativ fjernstyring fra DC-Fjern i København)



IC/3 togene døjede også i denne vinter med koblingsproblemer. Her kører sæt 23 solo i Roskilde, 25. januar. Foto: Keld Haandbæk.

siden den 30. november 1995, hvor et helt nyt fjernstyringsudstyr på stationen blev taget i brug.

★

DSB skal så vidt muligt udnytte kendt teknologi frem for at nyudvikle. Det fremgår af en teknologiplan, DSB bane netop har formuleret.

Som et af resultaterne af denne strategi er der udarbejdet en rapport med fokus på, hvilken teknologi man skal vælge for sikringsanlæg på mindre stationer. I rapporten peges der på fordelene ved at vælge mikroprocessorbaserede sikringsanlæg med brug af centrale computere. Det anbefales, at man udpeger en station på en mindre trafikeret strækning som pilotprojekt, men endelig beslutning herom er endnu ikke truffet. Borris station mellem Herning og Skjern nævnes som en mulighed. Som den sidste station i DSB har Borris stadig et mekanisk sikringsanlæg.

Anskaffelse af en ny type sikringsanlæg bør, ifølge rapporten, baseres på et EU-udbud.

Nye afstandsmærker

DSB vil opsætte nye afstandsmærker på strækninger, som er forsynet med ATC. Mærkerne vil blive udformet i samarbejde med DSB sikkerhed og godkendelser og med Lokomotivpersonalets Afdeling under Dansk Jernbaneforbund. DSB skønner, at det drejer sig om ca. 650 mærker, og de skal op i løbet af 1996.

De nuværende mærker er placeret 1200, 800 og 400 meter før hvert signal. De nye mærkers placering afpasses efter en hastighed på 80 km/h, og togets bremseafstand til signalet.

Behovet for de ekstra mærker skyldes, at

DSB nu har installeret ATC på hovedparten af hovedstrækningerne. Når ATC er ude af drift, må lokomotivføreren højst køre 80 km/h, og han skal køre efter de ydre signaler. Men i og med, at der er ATC på strækningen, og lokomotivføreren plejer at køre på de oplysninger, han via ATC får ind i førerummet, forringes hans kendskab til placeringen af de ydre signaler. Det er baggrunden for, at der opstilles nye mærker.

Sikringsanlæg/Århus

Da det nye sikringsanlæg til Århus, som skal ibrugtages i 1998, blev specificeret, var det et stort ønske for betjeningspersonalet at få et relægruppeanlæg, fordi den type er hurtigst at betjene og dermed giver den mest effektive trafikafvikling. Det er imidlertid besluttet, at Århus skal have et fuldelektronisk sikringsanlæg, type DSB 1990, men det betyder dog ikke, at anlægget nødvendigvis skal betjenes med skærm og tastatur. Projektgruppen har faktisk besluttet, at anlægget skal betjenes fra en sportavle.

Sportavler til elektroniske sikringsanlæg er ikke en hyldevare, så i disse måneder arbejder eksperter i betjening af sikringsanlæg - sammen med leverandører - på at udarbejde en specifikation for anlægget, hvor man forener de bedste ting fra DSB 1964 anlægstypen med det fuldelektroniske sikringsanlæg.

Brorenovering

DSB og Københavns kommune gik i marts i gang med at sætte Vesterbrogade-broen ved Københavns Hovedbanegård i stand. Arbejdet gennemføres i etaper og medfører trafikomlægninger på såvel Vesterbrogade som vejen langs banegraven til Hovedbanegården. Istandsættelsen koster i alt ca.

20 mio. kr. Istandsættelsen af Vesterbrogade-broen gennemføres nu, fordi Frihedss-tøtten er fjernet for at blive renoveret. Broen er gennem årene blevet utæt. Vand siver ned gennem betonen, og det forstærker nedbrydningen. Det giver problemer blandt andet for DSBs spor under broen. Vesterbrogade-broen er opført i 1910.

Arbejdet med at renovere Vesterbrogade-broens overside forventes færdigt 1. juli 1997 - dog med planlagt pause fra november 1996 til februar 1997 på grund af vejrliget.

Dybbølsbro st. ombygges

I april indledte DSB ombygningen af *Dybbølsbro* station. Ombygningen vil gøre det muligt for Vejdirektoratet at føre en eksisterende stibro helt igennem til Ingerslevsgade. Stationsbygningen, der ligger i gadeplan, rives ned. Perronen for tog mod København bygges helt om, og DSB etablerer elevatorer og trapper ned til begge perroner. Ombygningen af Dybbølsbro station, der har knap 5.000 daglige rejsende, ventes færdig den 1. oktober 1996. Projektet vil koste 15 mio. kr.

Overkørsler - ny samlet politik

DSB bane har udarbejdet en ny samlet politik for overkørsler, hvor vej og bane krydser hinanden i niveau. Flere og hurtigere tog på en række strækninger kombineret med mere og tungere trafik på vejene har gjort det nødvendigt at kikke samlet på overkørslerne.

Den nye politik drejer sig ikke kun om nedlæggelser, men også i meget høj grad om at forbedre sikkerhedsanlæggene ved de overskæringer, der skal bevares. Sikkerheden går fortsat forud for alt andet. Men den nye politik vil nok betyde en ændret prioritering af indsatsen. Hidtil har DSB fokuseret meget på hovedbanerne, men de udgør kun en relativt begrænset del af bane-nettet. DSB har besluttet at nedlægge de resterende 28 overkørsler på hovednettet, fortrinsvis på strækningen Århus-Aalborg, men der findes i alt 1600 overkørsler på DSBs strækninger.

DSB bane er nu i gang med en kortlægning af samtlige overkørsler. Kortlægningen skal bruges til at inddelte samtlige 1600 overkørsler i tre kategorier - alt efter hvor påtrængende de sikkerhedsmæssige forbedringer er. Ud fra prioriteringen vil DSB bane fastlægge en handlingsplan for forbedringer m.v.

Drift og administration

Køreplanskompromis

DSBs planer om at fjerne enkelte tog på strækningerne Viborg-Skive-Struer og Struer-Thisted fra sommerkøreplanen 2. juni stødt på stor modstand i Viborg amt. Men efter en forhandling mellem administrerende direktør Henrik Hassenkam og

amtsborgmester Bent Hansen er resultatet blevet, at der for den kommende køreplansperiode ikke ændres i korslen mellem Viborg og Struer og kun i begrænset omfang på strækningen Struer-Thisted, hvor én af to berørte dobbeltture med tog fortsætter. Samtidig imødekommer DSB ønsket om en tidlig InterCity forbindelse med afgang kl. 5.40 fra Thisted og ankomst til Københavns Hovedbanegård kl. 12.51.

Herudover er det besluttet, at DSB og Viborg amt foretager en fælles tog-bus analyse. Formålet er at undersøge, hvordan tog- og busstrafikken samlet kan effektiviseres og koordineres bedst muligt af hensyn til kunderne.

Takstsamarbejde

Stadig flere forsøg med takstsamarbejde mellem DSB og amterne sættes i værk. I de fleste tilfælde gælder samarbejdet indførelsen af abonnementskort, som kan bruges til både tog og bus på udvalgte strækninger. Det er således tilfældet mellem Viborg og Skive fra den 21. januar. Her gælder kortet også til bybusser i Viborg og Skive. Den 18. marts trådte en tilsvarende ordning i kraft i Ribe amt på strækningerne Esbjerg-Varde og Esbjerg-Ribe.

En lidt anden form for samarbejde overvejes i Odense, hvor en arbejdsgruppe undersøger muligheden for, at togbilletter til og fra Odense også kan bruges til bybusser i Odense. Det hidtil mest omfattende forsøg på takstsamarbejde blev indledt i Århus amt i maj 1995. Abonnementskort, klippekort og billetter gælder til både tog og bus på strækningen Århus-Grenaa, medens der på de øvrige strækninger er tale om et fælles abonnementskort.

Vestsjællands amt har meddelt, at amtet ønsker - senest ved ibrugtagningen af den faste forbindelse over Storebælt - et takstsamarbejde for tog og bus i hele amtet, og den mulighed undersøges nu. Der er ligeledes drøftelser i gang med Nordjyllands Amtskommune.

Mindre service

DSB har indstillet muligheden for indenlandsk dør-til-dør bagageforsendelse fra 1. marts. Passagererne henvises til i stedet at sende bagagen med Post Danmark, som har 1200 postekspeditioner spredt over landet mod DSBs 46 ind- og udleveringssteder.

I 1995 var der ca. 4.500 ekspeditioner af dør-til-dør bagage og cykler, svarende til en daglig efterspørgsel fra 12 rejsende. Det havde været meningen, at Post Danmark A/S også skulle have påtaget sig transport af cykler (under 1.000 på årsbasis), men det har selskabet alligevel afvist. Det sker nu i DSB gods regi imellem stykgodscentre. DSB anbefaler dog fortsat passagererne at tage cyklen med i toget - men stadig ikke i IC-tog.

DSB har i øvrigt besluttet - i lighed med de øvrige nordiske jernbaneforvaltninger -

at indstille ordningen med forsendelse af bagage og cykler i forbindelse med udlandet med virkning fra sommerkøreplanens ikrafttræden, den 2. juni.

Den 1. januar reduceredes åbningstiden på 22 S-banestationer - og den 1. april lukkedes 11 stationer helt. I 1995 lukkedes billetsalget helt på seks S-banestationer. I løbet af 1996 vil billetsalget blive lukket på 21-30 stationer over hele landet. Agenter eller automater afløser.

Nyt stationsnavn

DSB opfylder en lokal borgergruppes ønske og ændrer pr. 29. september stationsnavnet »Godthåbsvej« til »Grøndal«. I forbindelse med et køreplansskifte kan prisen for navnændringen holdes nede på 50.000 kr. (!), da der alligevel skal trykkes nye køreplaner, ændres skilte o.s.v. Det er i øvrigt ikke uden fortilfælde, at en S-togsstation skifter navn. Tidligere er »Lyngbyvej« (ligeledes på strækningen Hellerup-Vanløse) omdøbt til »Ryparken«.

Museum og jubilæum

Jernbanemuseet i Odense vil nu søge blandt andet Arbejdsmarkedets Feriefond og Odense kommune om midler til en omfattende udvidelse af museet - pris: 45,6 mio. kr. Det forudsætter, at DSB selv yder 5,8 mio. kr. og sørger for de arealer og bygninger, der indgår i projektet.

Museumsdirektør Poul Thestrup forventer, at 1. etape af udbygningen kan være færdig allerede til markeringen af jernbanens 150 års jubilæum i juni 1997. Det drejer sig om en miniature-jernbane, placeret ved forpladsen og specielt beregnet for børn. Første del af miniaturebanen er under anlæg.

Herudover omfatter planerne flere inden- og udendørs arealer. Dels er det tanken at inddrage de spor i remiseanlægget, som i dag bruges af DSBs rangerlokomotiver i Odense, og dels går projektet ud på at opføre en 2200 m² stor hal.

Der lægges også vægt på indretning af flere udendørsarealer, især med henblik på aktiviteter i sommermånederne. Desuden er det meningen, at der skal laves et nyt indgangsparti, da det nuværende er dårligt placeret.

★

Forberedelserne til jernbanens 150 års jubilæum i Danmark i 1997 er for alvor begyndt. En komité på 11 personer har fået til opgave at lave en plan over jubilæets aktiviteter.

Aktiviteterne skal først og fremmest handle om nutiden og fremtiden, og de skal henvende sig til DSBs kunder og medarbejdere. *Pressechef Henrik Uhre-Prahl* og museumsdirektør Poul Thestrup samt de øvrige ni i komitéen skal finde frem til jubilæets hovedelementer og omfang. De helt store festarrangementer skal sandsynligvis afvikles inden for den første halvdel af 1997 -

med kulmination på selve jubilæumsdagen den 26. juni.

DSB busser a/s

1996 er startet godt for DSB busser a/s. Virksomheden har skrevet kontrakt med Vejle Amts Trafikselskab om kørsel med 66 busser, og det er 16 flere end hidtil. De nye kontrakter træder i kraft 2. juni.

★

Møns Omnibusser A/S, hvor DSB busser a/s siden 1. januar 1996 har ejet 51 procent af aktierne, blev en af taberne, da Storstrøms Trafikselskab udbød buskørsel i den nordlige del af Storstrøms Amt.

De 35 busser, som Møns Omnibusser A/S i øjeblikket kører med for Storstrøms Trafikselskab, gik til andre selskaber, og bestyrelsen skal nu tage stilling til, hvad der skal ske med selskabet, som har 90 medarbejdere og 44 busser.

For selve DSB busser a/s gik licitationen udmærket, idet selskabet stort set beholdt sin kørsel. Når den ny treårige kontrakt træder i kraft den 1. juli i år, kører DSB busser a/s med 34 busser - i øjeblikket kører selskabet med 35.

★

Ved en licitation har Aalborg Omnibus Selskab (AOS) vundet syv busser, så selskabet nu kører med samtlige 84 busser i Aalborgs bytrafik. Den ny kontrakt løber over seks år.

DSB busser a/s ejer 58 procent af aktierne i AOS. De øvrige ejere er Aalborg kommune med 22 pct. og Thinggaard Holding med 20 pct.

Nyt Jernbanetilsyn

Trafikministeren foreslår nu, at der etableres et nyt uafhængigt Jernbanetilsyn, der skal have til opgave at stå for sikkerheden på det danske banenet.

Baggrunden for forslaget er, at man på EU-niveau har vedtaget en række direktiver, der overordnet liberaliserer jernbanedriften i EU, så andre jernbaneselskaber ud over DSB også får adgang til det danske jernbanenet. Jernbanetilsynets væsentligste opgave bliver at kontrollere og tilse, at DSB og evt. andre jernbaneselskaber opfylder de nødvendige internationale sikkerhedskrav.

Sker der en togulykke, får tilsynet desuden kompetence til at undersøge, om sikkerhedsbestemmelserne er overholdt - der kan dog i visse tilfælde blive tale om at ned sætte en havarikommission.

Tilsynet skal overtage de opgaver, der i dag varetages af DSBs stabsfunktion vedrørende sikkerhed og godkendelse samt Tilsynet med privatbanerne. Jernbanetilsynet får også det overordnede tilsyn med veteranbanerne - uanset sporvidde - ligesom bestemmelserne for veteranogskørsel på DSB strækninger eller på privatbaner vil blive påsat af Jernbanetilsynet.

I den forbindelse forventes der overflyttet et antal medarbejdere svarende til 12 årsværk til Jernbanetilsynet.

BJ



Som nævnt i jernbanen, nr. 1/96, tvang is-problemer DSB rederi til at overføre biler fra Nyborg færgehavn. Også IC-færgerne fik biler med, som her på Søren Bay-Hansens foto fra 11. februar. Bilerne blev ekspederet i Knudshoved og derefter i kolonne kørt til Nyborg. Forrest ses ledsagevognen.

Færgenyt



Overfart genåbnes

Den 2. maj genoptager DSB REDERI A/S sejladserne på Korsør-Lohals overfarten, som har ligget stille, siden rederiet »Dannebrog« opgav ruten af økonomiske årsager i september 1994. Statsrederiet har købt den tidligere færge fra overfarten, M/F Lundeborg, som er omdøbt til *Tranekær*, hjemskrevet i Korsør. Korsør kommunes havneudvalg har givet tilladelse til, at DSB REDERI benytter det gamle Lohals-leje i den nordlige ende af Amerikakajen. Dermed er der også »sat prop« i muligheder for, at CatLink kan anløbe Korsør med katamaranfærger på en ny Storebæltsoverfart.

Statsrederiet har regnet på tallene og forventer lønsom drift på ruten, bl.a. på grund af stordriftsfordele med et eksisterende overfartscenter i Korsør samt rederiets omfattende marketings- og salgsapparat. Der sættes på den store gruppe af turister og besøgende til selve Langeland, og fartplanen bliver afstemt herefter. Der sejles mest (op til fem dobbeltture) i sommerferieperioden - og frem til 1. september hver dag, medens der i vintersæsonen kun er afgang fredage-søndage.

M/F *Tranekær* er på værft for ommaling i DSB REDERI-farver - og for modernisering af passagerområderne, specielt salonen og cafeteriaet.

Slaget om Kattegat

DSB REDERI A/S leverede et nyt chock-udspil i færgekampen på Kattegat den 11. marts, da statsrederiet bag om ryggen på borgmestrene i Hundested og Grenaa samt driftsselskabet GHL købte fregatfærgerne M/F Kattegat af byggeværftet (og panthaveren) Mjøllem & Karlsen i Bergen - ikke for at sætte færgen ind på den nordlige Kattegat-overfart, men til brug på overfarten Gedser-Rostock.

I dagene op til driftsselskabet Grenaa-Hundested gik konkurs, hvor 25-50 mio. kr. i aktieselskabskapital og offentlige garantier gik tabt, havde DSB REDERI A/S ellers forhandlet om overtagelse af både »Kattegat« og søsterfærgerne »Djursland« (der nu er chartret ud til P&O Line til færgefart på det irske hav) til indsættelse på såvel Århus-Kalundborg som Grenaa-Hundested overfarterne, for derved på én gang at kunne sejle med ikke blot personbiler i konkurrence med CatLink, men tillige busser i konkurrence med Mols-Linien. Men kunne dermed også genere de gode relationer mellem DSB Intercity og CatLink (der planlægges - og det gør der stadig - parallelkørsel med busser mellem Hovedstaden og Kalundborg). CatLink var også med i forhandlingerne med GHL-driftsselskabet (og det kan meget vel have fået DSB REDERI til at

skifte strategi), og er nu de to byers eneste håb, men CatLink savner tonnage til en hurtig genoptagelse af sejladsen, idet rederiet ikke p.t. er indstillet på at flytte den ene af sine to færger op til den nordligere overfart.

DSB REDERI har i mellemtiden skrevet kontrakt (210 mio. kr.) med et australsk værft (udenfor Holyman-koncernen) om levering af en færdigbygget bilførende katamaran (oprindelig bestilt af Stena Line) til indsættelse på Århus-Kalundborg - alt under forudsætning af Søfartsstyrelsens godkendelse; det var det, det kneb med for så vidt angår færgen fra det italienske værft nævnt i »jernbanen«, nr. 1/96.

Det forlyder, at det »gamle« DSB er godt træt af DSB REDERIs voidsomme fremfærd. Man kunne have ønsket sig, at den tidligere rederidivision havde fået et »neutralt« navn som f.eks. Færge Danmark - i lighed med Post Danmark og Tele Danmark. Det gamle DSB har reelt ingen indflydelse på driften i statsrederiet - med kun ét medlem i bestyrelsen af aktieselskabet. Ved færgernes skift fra etat til aktieselskab var aftalen på det politiske plan, at 800 mio. kr. skulle stå som aktiekapital ejet indtil videre 100% af staten (på papiret DSB) - med senere frasalg af en minoritet. Dertil skulle der betales 1,2 mia. kr. for aktiverne til statskassen.

Pengene skulle lånes på det åbne marked og dermed afdrages og forrentes. Denne åbningsstatus har den nye adm. direktør Jens Stephensen taget forbehold for og indledt en ny forhandling med politikerne, der har erkendt den fremførte problematik ved at give henstand med indbetalingen, der skulle have været sket ved årsskiftet 1995/96.

DSB REDERIs problemer er mange: 1) Flåden er langt mindre værd end mægler-vurderingerne, dels fordi kravene til aldrende færger er skærpet (kostbar opgradering), dels fordi hurtigfærgerne kommer i et sådant tempo, at prisen på traditionel tonnage falder drastisk, 2) rederiets forpligtelser overfor overbaltigt personale kan løbe op i 500-700 mio. kr., 3) når ScandLines tvinges til at afgive leje i Helsingør, må en betydelig indtægtsnedgang forudses (to færger ud af drift - og ingen tror på, at den krævede kompensation på 500 mio. kr. tilnærmelsesvis kommer til udbetaling), og 4) tilskudsordningen til »Ask« og »Urd« (435 mio. kr. frem til 1998, når broforbindelsen åbner - en politisk beslutning) må forventes revurderet, når statsrederiets egen katamaranfærge sættes i drift.

Nye Østersø-færger

DSB REDERI A/S har bestilt to nye færger til Rødby-Puttgarden overfarten. De nye færger vil reducere overfartstiden fra de nuværende 60 minutter til 44. De to færger bliver kombinerede bil- og togfærger med biler på to dæk, jf. »jernbanen«, nr. 1/96 - side 25. Den første færge vil blive leveret midt i maj 1997 og nummer to i oktober 1997.

DSB REDERIs investering i de to nye

færger og i Rødbys havneanlæg ventes at løbe op i nærheden af en mia. kr.

Slut med godsvognsoverførsel

De norske statsbaner (NSB) har med virkning fra den 1. juni opsagt aftalen om overførsel af jernbanevogne på ruten Kristiansand-Hirtshals. I stedet skal vognene sendes via Sverige. Beslutningen berører både DSB, Color Line og Hjørring Privatbaner.

NSB begrundet sin beslutning med, at trafikken fra 1980 til 1995 er faldet fra 7.500 overførte vogne til 3.271. Samtidig nævner NSB, at Color Line planlægger at udskifte den færge, der har spor, så det inden for ét til to år alligevel ikke længere vil være muligt at overføre jernbanevogne.

Selvom overførslen af jernbanevogne på

Skagerrak ophører, vil der være mulighed for at bevare en del af den tilhørende jernbanetrafik gennem Jylland. For EU-midler har Hirtshals havn investeret 4,5 mio. kr. i en kombiterminal i Hirtshals. Det giver mulighed for omladning af kombigods (containere og veksellad), som kommer med bil på færgen, til jernbanevogn.

Investeringerne blev foretaget, før det blev kendt, at NSB opsagde aftalen, og de har omfattet sporanlæg og anskaffelse af truck.

»Ombrydningsfejlen« i »jernbanen«, nr. 1/96 - side 25, midterste spalte beklages. Teksten fra 7. linie og indtil »stjernen« flyttes ned som sidste afsnit i spalten.

★

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



ADtranz, Randers, 22. marts 1996: Motorvognen til det første IC2-tog er færdigmalet. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Privatbanerne



IC2-togene til privatbanerne

Bygningen af det første IC2-tog, der skal leveres til Gribskovbanen i april 1997, skrider fortsat fremad efter planen. Som tidligere nævnt bygges motorvognen hos ADtranz i Randers, mens styrevognen bliver bygget hos ADtranz i Derby.

I februar besøgte en delegation med repræsentanter fra GDS-HFHJ, OHJ-HTJ og LJ samt Privatbanetilsynet dels Cummins fabrikkerne i Shotts, hvor motorerne til de nye tog laves, dels ADtranz' fabrik i Derby.

Under besøget hos Cummins var der lejlighed til at se den første motor klar til afprøvning i én af fabrikkens prøvestande. Cummins skal levere komplette motorunits med motor, gearkasse, køleanlæg m.m. til ADtranz i Randers, så de kan monteres direkte på togene.

På fabrikken i Derby var vognkassen næsten færdigbygget, og den skulle herefter igennem forskellige prøver inden prototypen for styrevognen kan godkendes. Den

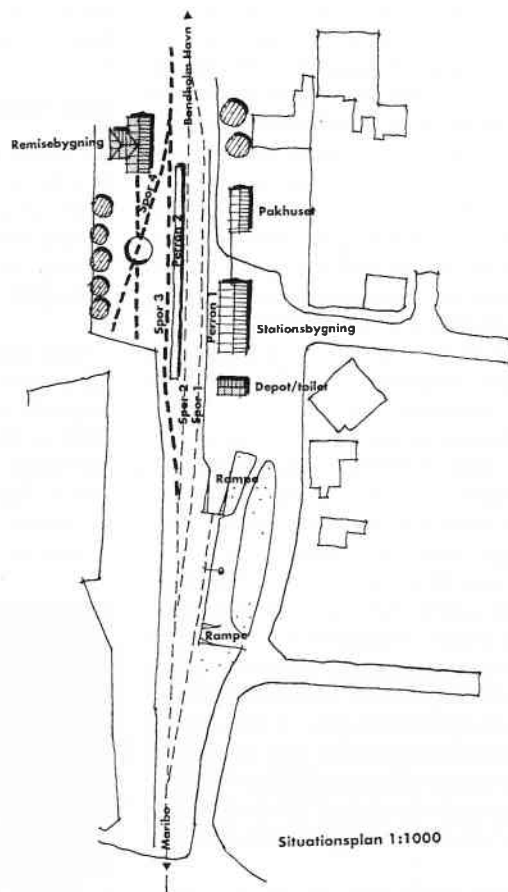
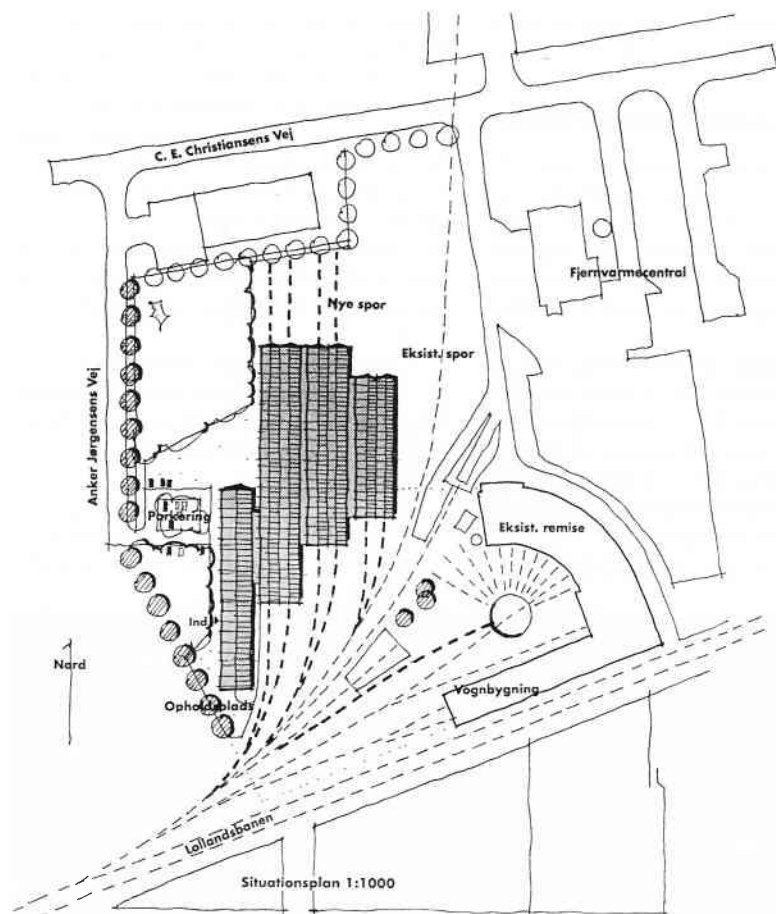
tomme vognkasse virkede utrolig stor med den »ekstra« højde fra gulv til loft, og det registreredes bl.a. ved de store døråbninger.

Under besøget hos ADtranz var der naturligvis rundvisning, og bl.a. blev 16 nye elektriske 4-vognstog til Royal Post forevist. De var næsten færdige, og skulle efter planen leveres til det engelske postvæsen omkring den 1. april i år. Togene var bl.a. til afprøvning i en af fabrikkens store prøvehaler. Under besøget var det bl.a. styrkeprøve af de korte »faste« koblinger mellem vognene, der var på programmet.

I marts måned er vognkassen til motorvognen blevet malet, og man kan begynde selve montagen af alt det indre i vognen. Vognkassen til styrevognen leveres til ADtranz i færdigmalet stand i begyndelsen af maj måned, og herefter vil det første IC2-tog færdigmonteres i løbet af sommeren, således at de første prøvekørsler kan begynde hen på efteråret.

Bygningen af de øvrige tolv IC2-tog er gået i gang både i Randers og Derby.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum



Store planer i Maribo

Museumsbanen har fået 100.000 kroner i tilskud til at lave et udviklingsprojekt i samarbejde med den lokale turist-organisation, Destination Lolland. Nu foreligger resultatet: Bygge-planer for knap 30 millioner kroner til byggeri i Maribo og Bandholm, samt tanker om at køre mere, og at støtte den frivillige arbejdskraft med betalt ditto.

I marts forelå en rapport om udviklingsmulighederne for Museumsbanen Maribo-Bandholm. Den er udarbejdet i et snævert samarbejde mellem Museumsbanen og den lokale turistorganisation Destination Lolland. Rapportens sammenfatning er gengivet i det grå felt til højre.

Forhistorie og anlæg

Det er en større omgang, men hvis vi nu tager det i »DJK's privatbanebogstil«, så starter det med en forhistorie.

Bandholmbanens historie siden 1869 vil være velkendt for de fleste, og som nævnt begyndte DJK at køre med Museumstog i 1962. Jeg skal derfor blot anføre, at de nuværende udviklingsplaner tog deres begyndelse i 1993, hvor Museumsbanen fik Skov- og Naturstyrelsen til at udarbejde en rapport med forslag til istandsættelse af Bandholm station. Skov- og Naturstyrelsen kommer ind i billedet, fordi de har tilsynet med fredede bygninger.

Museumsbanens driftsudvalg arbejdede så selv videre med planer om at udvikle

jernbanearealerne i Bandholm med en udvidet sporplan, drejeskive, en enkeltsporet remise etc., og i foråret 1995 var vi også færdige med en rapport om dette, se plan 1.

Som projektet udviklede sig, så udviklede prisen sig tilsvarende. Men projektet skulle blive større endnu. En arbejdsgruppe med repræsentanter for Museumsbanens støtteforening, Destination Lolland og driftsudvalget skitserede planer for en udstillingsbygning i tilknytning til remisen i Maribo, se plan 2.

Endelig har arbejdsgruppen opsummeret planerne.

Trafik

Museumsbanen er i sig selv en turistattraktion, men den er også en forbindelse mellem turistattraktioner. I Maribo findes således - i gangafstand fra stationen - Naturpark Maribosøerne med udflugtsbåd, domkirke, stiftsmuseum, frilandsmuseum og kunstmuseum. Bandholm ligger op til Knuthenborg safaripark, og lige ved stationen

Skitser over Museumsbanens byggeplaner, til venstre i Maribo, til højre i Bandholm. Illustrationerne er med Museumsbanens tilladelse hentet fra rapporten.

Museumsbanen

åbner her i 1996 det nyistandsatte »Hvedemagasinet« (det sidste af Bandholms tidligere så talrige kornmagasiner) med udstillinger mv.

Det kan lige nævnes, at Museumsbanen også har haft positive drøftelser med Knuthenborg om forlængelse af sporet ind i parken, og det er et meget spændende fremtidsperspektiv.

Udstilling

Turistmæssigt er det et ønske at forlænge sæsonen ud over sommermånederne. Det vil kunne lade sig gøre ved udstillingsvirksomhed dels af det rullende materiel og dels ved plancher og effekter. Det er her Museumsbanens særlige attraktion, at udstillingen i Maribo kan integreres med et arbejdende og traditionsrigt jernbanemiljø - det nuværende!

Organisation

I sammenfatningen stod noget om ansættelse af personale. Det er et emne, som ar-

”Længe for Aalholm, Knuthenborg og Lolland blev etableret som turistattraktioner lykkedes det i 1962 at bevare den lukningstruede bane mellem Maribo og Bandholm som veteranbane. Det var i en tid, hvor det gik rigtig godt på Lolland, og hvor udviklingen af turismen ikke havde nogen officiel forankring. I de kommende år kan Museumsbanen få endnu større betydning for turismen på Lolland

En 33 år gammel turistattraktion

Museumsbanen har mange gange bevist sin eksistensberettigelse. Og i dag - 33 år efter etableringen af denne turistattraktion - har banen meget stor betydning for Lollands turisme, både i markedsføringssammenhæng og som et reelt aktivitetstilbud, der tager et autentisk lokalt udgangspunkt.

Museumsbanen har med forankring i det originale miljø et godt udgangspunkt for at kunne øge oplevelsesmængden som en aktiv turistattraktion.

Museumsbanen har sit udgangspunkt i det originale remiseanlæg i Maribo fra 1923 og købte i 1984 den fredede Bandholm station fra 1869.

Et solidt forankret miljø omkring banen

Museumsbanen drives idag af ca. 50 aktive og ulønnede medlemmer, der kører og vedligeholder togene samt renoverer eksisterende og nytilkommen materiel. Ialt har Museumsbanens Støtteforening 100 medlemmer.

En udvidelse af aktiviteterne såsom sæsonudvidelse, mere rullende materiel på skinnerne, opdyrkning af nye målgrupper som skoler og lignende kan kun i begrænset omfang ske med et nuværende frivillige personale.

Det er derfor tanken, at der kan ansættes personale til understøttning af det frivillige arbejde, f.eks. billetsalg, administration, rundvisning, café og lignende.

Stort udviklingspotentiale

Museumsbanen har idag et stort udviklingspotentiale. Udover at det er Danmarks første privatbanestrækning, løber den i et for Lolland interessant område mellem Naturparken omkring Maribo-søerne og kulturparken i Knuthenborg.

Det kan få meget stor betydning for Lollands turisme, at gøre dette autentiske jernbanemiljø mere tilgængeligt og synligt for øens turister. Dette har været opgaven for den nedsatte styregruppe,

ning/udvikling af Museumsbanen. Det omfatter de delopgaver, som er vist på nedenstående oversigt.

Udover disse fysiske nyskabelser, arbejder Museumsbanen på andre områder med fornyelse - eksempelvis efteruddannelse af personel. Disse tiltag er et udtryk for en samlet vision om at udvikle banen til en betydningsfuld attraktion, der understøtter turistudviklingen på Lolland. Nærværende arbejde har allerede omhandlet de fysiske tiltag.

Samspil med turistudviklingen

Udviklingen af turismen på Lolland er nært knyttet sammen med mulighederne for at skabe gode aktivitetstilbud og oplevelsesmuligheder. Det vil som i Museumsbanens tilfælde ofte være et spørgsmål om at udvikle de mange muligheder og attraktioner, der allerede findes.

På denne måde skabes oplevelsesmuligheder for de turister, der alligevel gæster øen, ligesom attraktionerne i sig selv skaber et behov for overnatning.

Denne udviklingsplan er i høj grad også et ønske om at gøre museumsbanen til en bedre forretning - samtidig med at banen bidrager til at gøre andre turistvirksomheder til bedre forretninger.

Udbygning og udvikling af Museumsbanen

Delopgaver

- Renovering af Bandholm station på anbefaling fra Skov- og Naturstyrelsen
- Udformning af stationsområdet i Bandholm, så det fremstår som en typisk privatbanestation fra 1920'erne
- Museumsbanens hjerte - Remiseanlægget fra 1923 - skal gøres mere tilgængeligt for publikum.
- Opførelse af vognhaller i Maribo for at udstille det historiske jernbanemateriel
- Opførelse af en aktivitets- og udstillingsbygning i tilknytning til vognhallerne, der også skal indeholde en række nødvendige faciliteter.
- Mere aktivitet, sæsonudvidelser og mere materiel, der kommer ud at køre

bejdsgruppen og driftsudvalget har gjort sig alvorlige overvejelser om, idet Museumsbanen - ligesom resten af DJK - altid har baseret sig på frivillig og ulønnet indsats.

Det er nødvendigt, at det frivillige engagement bevares, og der er derfor foreslået en »3-benet« løsning.

- Drift og vedligeholdelse forestås fortsat af Museumsbanens driftsudvalg med frivillig og ulønnet arbejdskraft.
- Museumsbanens støtteforening vil fortsat have lokale aktiviteter.
- Det nye er en fond, som skal stå for bygningsanlæg og drift af udstillingsvirksomheden. I denne fond kan ansættes lønnet arbejdskraft, hvilket vil blive nødvendigt, når udstillingen skal have åbent daglig det meste af året. Fondens personale kan desuden være med til at løse administrative opgaver for driftsudvalget.

Realisering

Forarbejdet til »Udvikling af Museumsbanen« har været ret grundigt. Museumsbanen har haft mange møder. Foruden de tidligere nævnte parter har vi også haft møder, hvor idéerne er blevet vendt, med Lollandsbanen, Maribo kommune, Storstrøms Amt, Lolland-Falsters Stiftsmuseum, DJK's hovedbestyrelse og firmaer med anlægserfaring. Realiseringen af planerne kan ske i takt med, at det økonomiske grundlag sikres.

De økonomiske overslag over alle anlægsudgifter løber op i knap 30 mio. kr., mens driftsbudgetterne viser en fornuftig balance. Beløbet kan synes stort, men vi er blevet overbevist om, at tilskudsmulighederne er tilstede. Vi har trods alt fået tilskud på over 100.000 kr. til at udarbejde projektet.

Carsten Buhl

Andre projekter

- Helsingør Jernbane-Klub/Nordsjællands Veteranog - som klub/fond arbejder med at etablere byggeri i Fredensborg.
- Foreningen Bornholmske Jernbaner istandsætter jernbanemateriel i Neksø med ansat personale med henblik på anlæg og kørsel på en genanlagt bane. EU-financiering.
- Djursland for fuld Damp har fået et tilskud fra Arbejdsmarkedets feriefond på 4.700.000 kr. til et turistprojekt på Ryomgårdbanen.
- Tønder-Tinglev Veteranjernbane istandsætter jernbanemateriel i Tønder med EU-tilskud med henblik på fremtidig kørsel (10-15 ansatte i projektet).
- Udvidelsesplaner for Jernbanemuseet i Odense. Pris: 45,7 mio. kr.
- Fyn Tour har offentliggjort et veteranbaneprojekt på Sydlyn, bl.a. med en genanlagt sporforbindelse Kværndrup st.-Egeskov. Pris: 25 mio. kr.

Udland



X 2000 successen fortsætter

Ved en stor køreplansændring i Sverige, mandag den 8. januar, øgedes det udbudte pladsantal i X 2000-tog meget kraftigt, således, at det nu udgør 50 pct. af samtlige pladser i SJs langvejstrafik. Antal linjer, der trafikeres med de svenske baners »flagskib« (som rubrikredaktøren anser for Europas mest vellykkede højhastighedstog), steg til ti, idet der var premiere på kørsel mellem Malmö-Göteborg via Håssleholm, Sundsvall-Stockholm og Växjö-Stockholm.

Set fra et dansk synspunkt er øgningen af X 2000-trafikken mellem Malmö og Stockholm mest interessant, idet de to hidtidige forbindelser øgedes til syv på mandage-fredage. Seks (fire på lørdage og søndag og helligdage) af disse kan udnyttes i retning mod nord ved brug af DSØ-flyvebåd - med en ca. 50-minutters overgangstid i Malmö. I retning mod syd kan seks forbindelser benyttes med overgangstider i Malmö, der veksler mellem 13 og 65 minutter. Den gunstigste rejsetid Stockholm-København er således 5 timer og 53 minutter.

På Väst kustbanan er der foreløbig tre (to på lørdage og søndag og helligdage) X 2000-forbindelser mellem Malmö og Göteborg - og som ovenfor nævnt - via Håssleholm, da kørsel med X 2000 via Helsingborg må afvente færdiggørelsen af udbygningen af strækningen Malmö-Helsingborg-Halmstad i år 2000!

Den traditionelle rejsevej fra København til Göteborg går via Helsingborg, og de nye X 2000-forbindelser via Malmö-Håssleholm byder heller ikke på de store tidsgevinster. Der er to nordgående rejsemuligheder: København Havnegade afg. 11.00 og 15.00 (ikke lørdage) med Göteborg C ank. 15.45 hhv. 19.30 - med en overgangstid i Malmö mellem båd/tog på 52 og 37 minutter. I sydgående retning i realiteten kun én gunstig forbindelse: Göteborg C afg. 06.27 (! - ikke søndag og helligdage), København Havnegade ank. 10.45 - og en tvivlsom middagsforbindelse: Göteborg C afg. 12.42 - med ti minutters overgangstid mellem tog/båd i Malmö-København Havnegade ank. 16.45 - eller, hvis det går galt: 17.45. En aftenafgang 16.55 (ikke lørdage) giver ankomst til »Nyhavnsterminalen« 21.45 - med 53 minutters ophold i Malmö. Pudsigt nok er disse X 2000-forbindelser ikke med i DSBs ændringstryk til udlandskøreplanen, men de kommer i K96 udgaven.

Erik B. Jonsen



Mariager Open Air/95-arbejde med AHJ ML 5203 i fri luft. Foto: Anders Riis.

Veteranbanerne

Mariager-Handest



MHVJ satte atter rekorder i sin jubilæums-sæson. Denne gang var det den tidligere rekord i det totale antal befordrede rejsende, der blev slået, idet 31.926 passagerer rejste med banen i sæson 1995. Den »gamle« rekord var fra 1991 og talte 31.753 passagerer.

Jubilæet med tilhørende gratis-kørsel 6. maj 1995 talte naturligvis kraftigt med i det tilfælde, idet der på denne dag alene befordredes 3.353 rejsende, men glædeligt er det, at man selv uden disse passagerer er talt med, kan notere fremgang på alle felter: Plantog og særtog hjemmebane ligesom udebanekørslen.

65 medlemmer står opført som aktive i MHVJs lister, og af aktivt materiel var i 1995 damplokomotiverne VLTJ 7 og DSB F 653 ud at køre til sammen 2017 km, mens diesellokomotiverne AHJ ML 5203 og VNJ DL 11 til sammen tilbagelagde 4598 km. Den aktive park baf dieselmotorvogne ved MHVJ talte i 1995 fire styk: HHJ M 2, APB M 1, FFJ M 1210 og SB M 2, hvilke i alt kørte 6253 km i tog. Af trækraft blev tillige benyttet SB T 1 til rangering i Mariager og VNJ MT 1 til arbejdskørsel. VLTJ 16 er udlånt til Jernbanemuseets udstilling, mens damplokomotivet HV 3 og dieselmotorvognen RHJ M 4 fortsat er under renovering. Hensat hele året var damplokomotivet SB 1, diesellokomotivet SB M 4, skinnebussen HBS Sm 210 og MFVJ Pedershaab-rangertraktoren.

10 personvogne (SB B 11, HFHJ B 51, VNJ C 25, HHJ C 27, AHB C 45, TFJ C 7, LJ Ca 16, DSB CR 3622, HBS E 235 og SB F 4) samt tre post-/pakvogne (MFVJ D 2, DSB Do 5604 og AHJ EM 78) var i drift og

tilbagelagde ialt 19.216 km. DSB CXM 4508 og HVJ C 501 frembød så store udfordringer, at de året igennem var under arbejdsbåndet Århus' kærlige hænder.

15 af MHVJs godsvogne var i årets løb indrangeret i tog - syv af dem dog med km-løb under 100 km ialt. Tilsammen kørte de 2.622 km.

Længste km-løb i årets løb havde AHJ ML 5203 med 2.777, men også FFJ M 1210, SB M 2 og VNJ C 25 opnåede kørestrækninger på over 2.500 km. Ikke mindst på grund af disse køretøjers deltagelse i kørslen på Nørre Nebel-Nyminddegab fem søndage i august.

MHVJ er nu - som privatbanerne - gået over til periodisk eksamination af alt sikkerhedsprøvet personale. Fremover skal prøven i DSB SR, SIN-PRB og SIN-MHVJ bestås hvert fjerde år blandt det tjenestegørende personale ved MHVJ. I foråret 1995 har MHVJ selv kørt sikkerhedskursus for de godt 20 af medlemmerne, der i den anledning skulle have den gamle prøve opdateret eller som nye skulle eksamineres - et kursus, der kronedes med en stribe eksamensbeviser.

AR

Antal rejser (1993/94 i parentes)

	1995	1994	Udvikling %
Plantog hjemme	9997	(8815)	+ 13
Særtog hjemme	9503	(4392)	+116
Ialt hjemme	19500	(13207)	+ 48
Udebane	12426	(10379)	+ 20
Rejser i alt	31926	(23586)	+ 35

MHVJ i gang med »Tredje omgang«

Efter en travl jubilæums-sommer med positiv trafikudvikling på hjemmebanen er det nu tid for videreførelse af spor-ombygningen i Mariager, som den tidligere er beskrevet i »jernbanen«.

»Første omgang« var flytning af det nordligste af Mariager banegårds fire spor, så det fra at være defekt omløbsspor blev et brugbart og ret blindspor ved perron. Sporet og perronen var klar til sæson 1994.

»Anden omgang« var flytning af næste spor, regnet nordfra. Samtidig med flytningen af spor 2 blev perronen mellem spor 1 og 2 færdiggjort, og et sporskifte ilagt i sporets østende for forbindelsen til et fremtidigt, nyt spor 3. Dette arbejde blev afsluttet før forårets jubilæum, ligesom MHVJ da kunne tage sit nye, elektromekaniske vingesignal i brug som udkørselssignal. I øvrigt Danmarks sidste fungerende, elektromekaniske vingesignal.

»Tredje omgang«, der nu er i gang, er begyndt med udgravning af sporkasse til det nye omløbsspor, spor 3, samt fjernelse af det stykke af spor 4, hvor sporskiftet til spor 3 skal ilægges. På en arbejdsldag i oktober blev de første 164 sveller til det nye spor lagt ud, og lørdag 4. november fulgte udlægningen af de fleste skinner samt sporskiftetømmeret.

Siden sporet skrues sammen og justeret, sporskiftet skal bygget op, og der etableres overkørsel for sporet ved overskæringen for Ny Havnevej. Sporet vil være klar til sæson 1996, og dermed vil mange af de omstændelige ranger-manøvrer, som siden 1978 har krævet en rangermaskine på Mariager station på køre-dagene, bortfalde. Samtidig får terrænet nu et mere umiskendeligt »banegårds-præg«.

En »fjerde omgang« ligger ikke lige for, men i lokalplanlægningen er der taget højde for, at spor 5 også kan forlænges over Ny Havnevej og dermed give ekstra ca. 80 m opstillingsspor.

Imidlertid bliver Mariager-baneafdelingens kræfter sat ind på vognhalsbyggeri i Handest, så snart det aktuelle sporarbejde i Mariager er afsluttet.

Anders Riis

Blovstrød banen

En af Blovstrød banens faste støtter, entreprenør Willy Mandrup Christensen, er efter indstilling fra Blovstrød banen blevet udnævnt til æresmedlem i Dansk Jernbane-Klub. Udnævnelsen er sket pr. 11. november 1995.

Willy Christensen modtager udnævnelsen for sin uegennyttige støtte til anlægget af Blovstrød banen. Han har vederlagsfrit stillet maskiner og ikke mindst sin egen arbejdskraft til rådighed.

Hjertelig til lykke.

For Blovstrød banen
Oscar G.E. Meyer,
formand/driftsbestyrer



FJ I i sin nye biotop i Blovstrød. Foto: O. Meyer.

FJ I opstillet

I 1974 overtog DJK Faxe Jernbane nr. I. Siden har lokomotivet ført en omtumlet tilværelse. Efter overtagelsen var den bl.a. opstillet på Knuthenborg avlsgård (Lolland), og allerede dengang skæmmede det lokomotivet, at skorstenen var brækket af. I den senere tid har lokomotivet været opstillet i en lade på et gods på Falster, men godsejeren ønskede den fjernet. Maskinen blev derfor i 1995 flyttet til DJKs smalsporsafdeling i Bloustrød, hvor den på grund af pladsmangel blev opstillet uden dørs på en sporramme.

Nogle få af banens aktive har brugt adskillige timer på at rengøre og oppudse maskinen, reparere beskadigede dele og svejse skorstenen. Til slut er maskinen blevet malet sort, så den igen frembyder et mere indbydende syn.

Ikke mindst banemester Alex Udstad har

brugt mange stålborster, knofedt - og Hem-pels skibsfarver.

Oscar G.E. Meyer

Nogle data om FJ I:

Lokomotivet er bygget 1926 ved Krauss, Tyskland, byggenr. 8388. Karakteristisk ved sine udvendige pladerammer ved driv- og kobbelhjulsættene, et i Danmark enestående system. Sporvidde 791 mm, trafikerede fra 1926 Faxe Jernbane: Faxe Kalkbrud-Stubberup-Faxe Ladeplads (6,5 km), den sidstnævnte delstrækning på treskinnespor fælles med Østbanens tog - men strækningen ejedes af FJ. Sammen med »søstermaskinen« nr. IV og den noget mindre nr. VI var FJ I Danmarks sidste aktive industridamplokomotiver, idet de var i regelmæssig drift frem til og med oktober 1973.

Tjenestevægt: 23,1 t

Hjulstilling: OC1T

Længde over puffere: 7,4 m

Red.

Ind i diesel-alderen

Med den megen ekstra kørsel med særtog på hverdage har det været et udtrykt ønske fra banens medarbejdere at have et reserverlokomotiv.

Ønsket kom et stykke nærmere, da entreprenør Bent Klingenberg, Hedehusene, forærede et chassis fra den nedlagte skærvfabriks 785 mm smalsporsbane til Blovstrød.

Efter omsporing til 700 mm på Stålvalseværket i Frederiksværk og modtagelsen af en Bedford dieselmotor fra Forsvarets overskudslager, er lokomotivet blevet forsynet

med plader og vinduer. Det blev sat i drift sidst på sæsonen 1995.

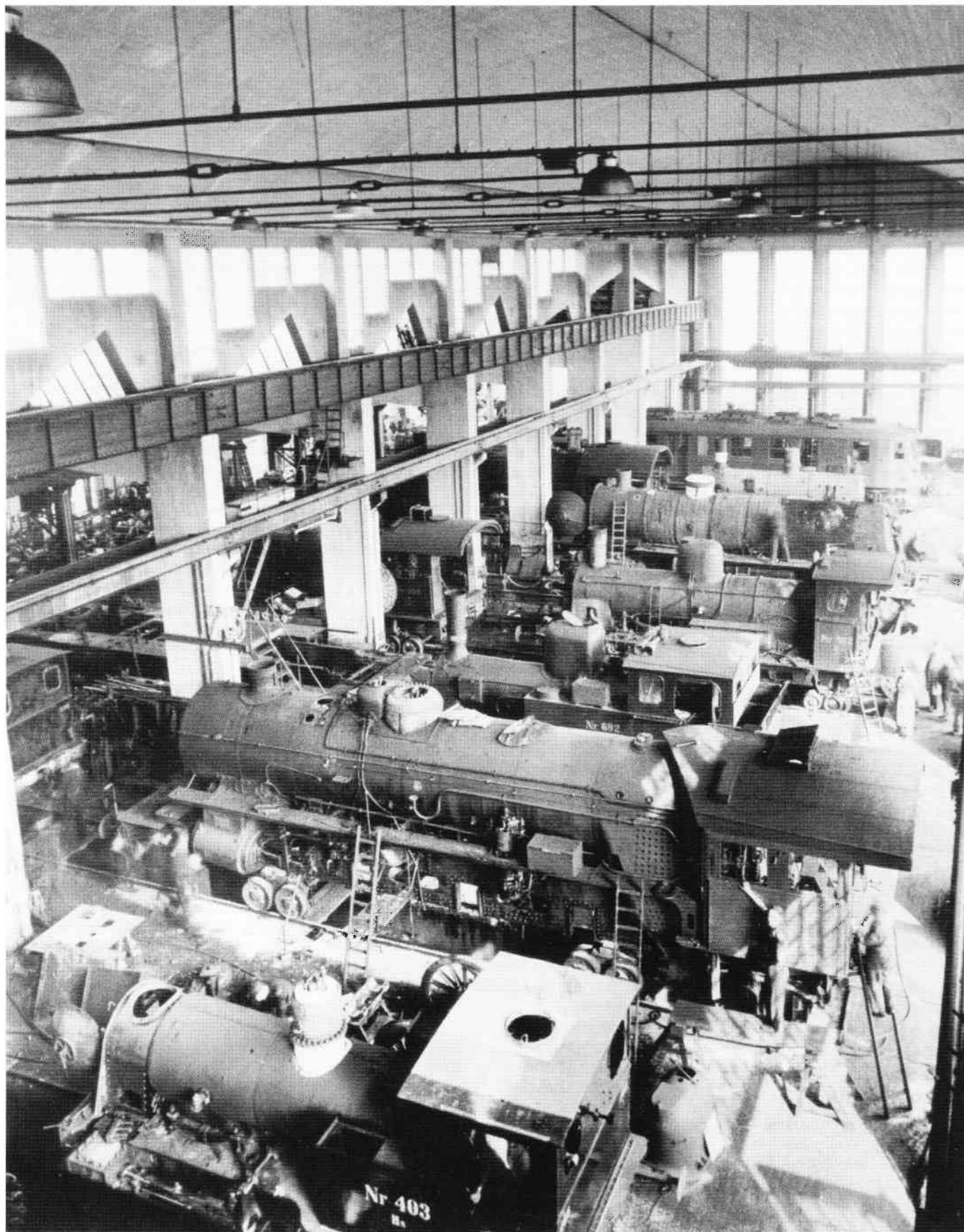
MS 15, som lokomotivet nu er nummereret, er banens tungeste lokomotiv i drift. Tjenestevægt ca. 5,5 tons. Til sammenligning vejer den først istandsatte benzintraktor kun ca. 2 tons. Lokomotivet har bevist sin trækraft, men endnu resterer monteringen af hjælpemidler som sandingsanlæg og trykluft. Tak til såvel nuværende som tidligere medarbejdere for stor indsats for at få maskinen færdig!

Næste maskine, der står for tur, er benzintraktoren fra Mårup Teglværk.

Oscar G.E. Meyer



Provekørsel af MS 15, belastet med DdS 5. Til venstre Ruds Vedby 1 med dagens persontog. Foto: O. Meyer.

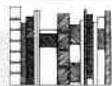


**Det
gamle
foto (20)**



Somme tider kan billeder tale helt for sig selv. Som dette, der stammer fra lokomotivværkstedshallen på CvK Aarhus, ca. 1940.

Foto: Arkiv J.C. Bilde.



Boganmeldelser

*Today's Railways
The European Railway
Magazine
Platform 5 Publishing Ltd.
6 numre (á 68 sider) om året
Pris: GBP 19.50 (ca. 175 kr.)*

I midten af 1994 udsendte det britiske forlag, Platform 5, sit første nummer af et virkeligt europæisk jernbanemagasin. Det er for øvrigt anden gang i jernbaneentusiasternes historie, at et europæisk jernbanemagasin ser dagens lys på den gruppe, hvor man efter kontinental opfattelse har nok i sig selv. Det nu hedengangne »European Railways«, der blev udgivet af Robert Spark fra slutningen af 50'erne til begyndelsen af 70'erne, har givetvis været en inspiration for udgiverne, Peter Fox og David Haydock, hvor sidstnævnte er fransk gift og bosat i Nordfrankrig, klods op ad Eurostar-linien og nær de europæiske jernbaners fællesskab i Paris og Bruxelles.

»Today's Railways« er et 90'ernes magasin i A4-format med næsten udelukkende billeder i farve og en variation i stoffet, der næsten giver en åndenød. Hvert nummer byder på mange sider »korte nyheder« fra de fleste europæiske jernbaneforvaltninger, på detaljerede artikler, som f.eks. Eurostar-førerrumskørsel, Benelux-togene, SNCF signalreglement m.v. - og en detaljeret sektion om trækkraft-nyheder (her er »guf« for »nummermænd«) samt tips om særtog med damp, gode billettilbud og spændende »jernbane-lokaliteter«.

Man får efter min bedste overbevisning valuta for pengene, hvis man vil vide, hvad der rører sig udenfor Danmarks grænser - samlet i ét blad. Prisen bør ikke være afskrækkende, selv om man til de ovennævnte kr. 175,- skal lægge en 50-60 kr. i gebyr for køb af en check - eller udstedelse af en international postanvisning. Er man den lykkelige indehaver af et Visa-, Mastercard- eller Eurocard-kreditkort, slipper man endda for gebyret.

De GBP 19.50 skal sendes til: Platform 5 Publishing Ltd., 3 Wyvern House, Sark Road, SHEFFIELD, S2 4HG, Storbritannien - talonen på postanvisningen eller »slippen«, der vedlægges checken, mærkes: »Subscription 1996 Today's Railways«.

God læselyst,

Erik B. Jonsen

De danske Kalk- og Mergelselskaber Kalk og mergel gennem tiderne

I 1995 nedlagdes De danske Kalk- og Mergelselskaber efter 85 års uafbrudt virke i landbrugets tjeneste. I denne anledning er udsendt en interessant bog, der fortæller om foreningen De danske Kalk- og Mergelselskabers historie men tillige, som undertitlen antyder, fortæller om, hvad mergel og kalk er, og

hvad tilførslen af disse jordarter har betydet for forbedringen af Danmarks landbrugsjord.

Hvorfor nu anmelde en sådan bog i »jernbanen«, vil nogen sikkert spørge. Svaret er, at de centrale afsnit af bogen beskriver, hvorledes transporten af mergel blev organiseret i et tæt samarbejde mellem de enkelte mergelselskaber og Hedeselskabet om anlæg af smalsporede mergelbaner.

De lokale mergelselskaber blev stiftet netop med det formål at sørge for transporten af de betydelige mængder mergel, der ofte måtte hentes langvejs fra de mergelfattige jorder, især i Vestjylland. Anlæg af smalsporede baner til transporten udgjorde, indtil lastbiltransporten begyndte at overtage transportopgaverne i 30'erne, den billigste og mest effektive måde at få mergelen frem til de lette og sure jorder, hvor der var stor behov for mergling.

De første af den slags baner var faste mergelbaner, f.eks. Eskjær-Slyng Mergelbane i Vendsyssel, (omtalt i »jernbanen« 66/2). Senere gik man over til at benytte flyttelige sporbaner, som kunne lægges ud, hvor der var størst behov for at organisere en mergeltransport. Også de offentlige jernbaner fik del i mergeltransporterne, bl.a. fra et stort mergelgølle ved Kølsholm nord for Viborg.

Midt i 30'erne begyndte lastbilerne at overtage mergeltransporterne. De små baner havde udspillet deres rolle, men materiellet fik i mange tilfælde ny anvendelse, da krigen kom og der kom rigtig gang i udnyttelsen af tørveforekomsterne.

Bogen giver en levende skildring af mange af disse mergelbaner, deres opståen, deres transportarbejde og materiel. Skildringen ledsages af mange spændende fotografier, der viser mergelbanetog, gravemaskiner, sporanlæg m.m.

Her er noget at hente for dem, der særligt interesserer sig for industribaner og i tilgift får læseren indblik i et væsentligt kapitel af dansk landbrugshistorie.

Bogen kan erhverves ved fremsendelse af check lydende på 120,- kr. til Ole Holst Nielsen, sekretær for De danske Kalk- og Mergelselskaber, Rævehøj 7, 8800 Viborg.

Bent Jacobsen

Klubdebat - Bevaring af veteranbanemateriel

I foreningens love § 1, formålsparagraffen, står der blandt andet, at »Foreningen arbejder for bevarelse og restaurering af jernbanemateriel af særlig interesse«.

Foreningen har gennem sine 36 år samlet Danmarks største samling af veteranbane- og museumsmateriel. En del af denne samling er i brug ved driften af foreningens baner, og en del af disse enheder fungerer som lagerplads eller afventer restaurering på fjerne sidespor. Ikke alle vogne og lokomotiver er af »særlig interesse«, da de dækker et bredt udsnit af jernbanemateriel fra perioden 1856-1967.

I perioder er der af forskellige grunde anskaffet mange vogne af enkelte typer, f.eks. Gs, som figurerer med over 20 eksemplarer.

Det var en billig og mobil lagerplads, der i 80'erne blev tilbudt banerne i større mængder. DSB-boggievogne af stål har været en større del af D-maskine gruppens vognsamling, og gennem tiden er de fleste af dem der har været i D-maskine gruppen, sendt videre til DSB-damp, senere DSB Museumsvirksomhed efter gammel gensidig aftale. Det drejer sig blandt andet om typerne Ax, Cae, Cc og Cd. Tilbage i D-maskine gruppen er der 20 boggievogne af forskellige typer, og det er jo klart for en hver, at alle disse vogne *ikke* kan bevares i DJK-regi, i hvert fald ikke i D-maskine gruppen.

Nogle af disse vogne indgår i driften, nogle afventer restaurering og enkelte er hensatte reserver, men enkelte af vognene er med tiden forfaldet så meget, at de må betegnes som rent skrot. Det drejer sig om Bgc 008, Cd1208 og Ac40, som D-maskine gruppen anbefaler sendes tilbage til DSB.

Det begrædes af nogle i klubben, at de sidste sidegangsvogne af disse typer nu forlader DJK, men det må tages i betragtning, at restaureringen af en sådan vogn kan koste flere hundrede tusinde kroner i materialer - bare boggievogrevisionen koster 40.000-50.000 kr. at få udført på værksted.

Der har fra forskellig side været talt om at DJK skulle gøre noget ved GM-dieslerne (My og Mx) og vogne hertil. Dertil er der at sige, at det ligger i hvert fald udenfor D-maskine gruppens muligheder at huse endsige at restaurere og vedligeholde et sådant tog, ligesom det helt aktuelt ikke ville være muligt at finde sporplads eller remiseplads til disse enheder. Ligeledes ses der ikke i DJK's rækker at være de 30-40 mennesker ekstra, der skal til for at holde dette ekstra tog kørende.

Jeg har skrevet det før, at hvis der henvender sig en gruppe i DJK, som er interesseret i at drive f.eks. et GM-tog med vogne, så ville man være meget interesseret og lydhør i bestyrelsen. Man ville også kunne gå ind med hjælp til opstart på forskellig måde, inkl. økonomisk. Men det måtte være en forudsætning, at denne gruppe selv tog en masse initiativer til financiering (DJK har ikke lige en arbejdsløs formue til opstart af projektet) og til at finde tilholdssteder til toget. Alle baner i DJK har en kronisk mangel på sporplads til de enheder, man allerede har under sig. Ligeledes måtte gruppen sandsynliggøre, at der findes et marked uden for de jernbaneinteresseredes rækker, der er villige til at benytte et sådant tog, da der jo fortløbende skal tjenes penge til driften af toget. For at drive et sådant tog skal der køres 15-20 velbetalte tog om året, plus den kørsel man skal foretage for at gøre opmærksom på sin eksistens. Sådan er vilkårene på alle veteranbaner - der SKAL penge i kassen.

Hvis disse krasse ord pludselig får en flok nye aktive i DJK til at tage sig sammen og få noget sat i værk, så er jeg den, der er meget tilfreds. Hvis ikke, så håber jeg, at de aktive ved banerne slipper for at høre mere om, hvilke vogne, der skal bevares, fra folk, der måske ikke er inaktive, men så da aktive på anden måde i klubben.

Venlig hilsen Alf Blume

Nyt fra DJK

LFB på internet

Limfjordsbanen har fået sin »homepage« på Internet. Indtil videre findes siden på dansk og engelsk. Siderne vil omfatte information om LFB, køreplan samt billeder og information om OHJ Nr. 5.

Adressen er:

<http://www.pip.dknet.dk/~pip328/lfb.htm>

for den engelske, og

<http://www.pip.dknet.dk/~pip328/lfbdk.htm>

for den danske.

Mvh. Erik Hjelme



Ym 53 ved Grønnehave d. 24. oktober 1995. Keld Haandbæk.

Forårets udflugt

Så er det snart tid til forårets udflugt, som foregår i det sjællandske. Vi lover at klubbens efterårsudflugt i 1996 bliver i det jydsk. Udflugten er med den eneste tilbageværende solokørende Lynettevogn ved

HHGB, nemlig Ym 53. Turen afvikles søndag d. 19. maj 1996.

Der vil til denne udflugt kun være begrænsede pladser til rådighed, i sagens natur, og prisen bliver denne gang beskedne 125,- kr. Hvis der er tilmeldt for mange, rettidigt, trækkes der lod blandt de tilmeldte.

Udflugten starter officielt på Østerport og slutter i Helsingør. Man kan stige på toget allerede i Helsingør, men toget kører uden stop til Østerport ad Kystbanen. Vi fortsætter sydpå mod Hovedbanegården og derefter ad Godsforbindelsesbanen til Frederiksberg. På vejen nordpå forsøges arrangeret fotostop på bl.a. Nørrebro, derefter kores der ad Kystbanen til Helsingør, sluttende med en dobbelttur på Hornbækbanen, med mange fotostop, med mange krydsninger med ordinære Y-tog. Sidste frist for tilmelding er den 1. maj 1996.

PLAN for udflugten søndag den 19. maj 1996, ca. tider:

(Afgang Helsingør	8.45)	
Østerport	9.45	Start
Hovedbanen	10.30	
Frederiksberg	10.50	
Helsingør	12.30	
Gilleleje an.	14.50	
Gilleleje af.	15.00	
Grønnehave	16.30	Slut

Keld, Preben og Alf



Som HHGB's »turistbus« kommer Ym 53 videnom - her er den i Svendborg 12. februar 1995. Foto: Flemming Søeborg.

Udflugtsafdelingen

Som en service for DJK-medlemmer bringer »jernbanen« appetitvækkere om kørsel med damptog i Tyskland. Hvis du er interesseret i at deltage, kan du rette henvendelse til Preben Clausen, tlf. 75 86 21 20, og jeg vil så give dig yderligere oplysninger, så du selv kan booke dig ind til den tur, du vil med på.

Ture fra Hamburg	
27/7 fra Hamburg til Rostock og retur med 41 271	78 DM
27/7 fra Kiel til Rostock V200 007 og retur	74 DM
Ture fra Koblenz	
18/5 fra Koblenz til Buchholz og retur med 94 1292 og 38 1182	179,50 DM
Ture fra Sachsen/Sachsen-Anhalt	
27/5 fra Halle til Neuenmarkt-Wirsberg og retur med 18 201, 86 457, 95 016	98 DM
22/6 fra Dresden til Glauchau og retur med 03 001, 58 3047	66 DM
17/8 fra Chemnitz-Buchholz süd og retur med 38 205 og 86 001	66 DM
Ture fra Frankfurt/Main	
15/6 fra Frankfurt-Eisenach og retur med 01 118, 50 36 88	116 DM
16/5 fra Frankfurt til Limburg og retur med 01 118	58 DM

Tilrejse og eventuel overnatning kan tilbydes på billigste måde.

Ture fra Braunschweig	
8/6 fra Braunschweig til Nordhausen og retur med 01 1100	78 DM
9/6 fra Braunschweig til Altenbekken og retur med 01 1100	80 DM
15/6 fra Braunschweig til Stassfurt og retur med 01 1100 og 65 1049	94 DM
16/6 fra Braunschweig til Soltau og retur med 01 1100	70 DM
22/6 fra Braunschweig til Berlin ZOO og retur med 01 1100	88 DM
23/6 fra Braunschweig til Eichenberg og retur med 01 1100	98 DM
Ture fra Berlin	
11/5 fra Berlin-Halle-Meiningen med 01 137, 18 201, 50 3688	120 DM
8/6 fra Berlin til Strassfurt og retur med 01 137	90 DM
27/7 fra Berlin til Rostock og retur med 01 137	92 DM
31/8 fra Berlin til Stralsund (Putbus) og retur med 03 001	100 DM
Ture fra Nürnberg	
8/6 fra Nürnberg til Lindau og retur med 01 150, 41 018	110 DM
29/6 fra Nürnberg til Werdau og retur med 01 150, 58 3047	98 DM
14/7 fra Nürnberg til Dinkelsbühl og retur med 50 622	50 DM
16/5 fra Nürnberg til Eisenach og retur med V200 og 50 3688	72 DM
18/5 fra Nürnberg til Crailsheim og retur med 23 105	70 DM
27/5 fra Nürnberg til Schiefe Ebene og retur med 01 150, 86 457, 94 1292, 95 016	66 DM

Preben Clausen



jernbanen

Klostergade 3, 9550 Mariager
98 54 23 24

Redaktion

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

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

Medarbejdere

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

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

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

Blad ekspedition

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 Blad ekspeditionen. Reklamation af fejlede ekspeditioner og fejlede eksemplarer 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 så vidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom med ordet »retur« og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i DJK's arkiv.

Indlæg der ikke er signeret af ét eller flere bestyrelsesmedlemmer tegner ikke nødvendigvis DJK's holdning.

Opplag: 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. E-mail: vogn-ex@internet.dk

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.
- Tommy O. Jensen, Langebjergvej 534
3050 Humlebæk. Tlf. 42 19 42 35.
- Birger Bruun, Platanvej 18,
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Carsten Buhl, Refshalevej 8, 4930 Maribo,
Tlf. 53 88 43 54
- Lars Henning Jensen, Enebærvej 12,
8800 Viborg. Tlf. 86 61 38 39.
- Peter Kastrup, D-maskinegruppen,
Christian Winthersvej 6, 6100 Haderslev.
Tlf. 74 52 20 71.
- Hans Meyer, Limfjordsbanen,
Blishonevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup.
Tlf. 98 38 31 27.
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trøjborgvej 2C, 3. tv., 8200 Århus N.
Tlf. 86 16 03 08.
- Preben Clausen (suppleant),
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop.
Tlf. 75 86 21 20.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingør.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- betyder valgt af banerne.

»Jernbanebøger«

Salgsafdelingen i DJK

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. & fax 33 93 20 02, Postgirokonto 3 17 91 76.
Ved: Birger Bruun og H.C., Halvard.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsudvalget

v/ Søren Bay, Tommy O. Jensen,
Klaus S. Jørgensen og Gunnar W. Christensen
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 8 11 10 06.

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

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

DJKs midtjyske afdeling

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

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

Jørgen W. Møller, Skovkroen 6, 5560 Årup.
Tlf. 64 43 22 70.

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 weekendene: 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, Holløselund 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, Nøddevej 27,
Stæ, 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, Hegholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 38 74 70 32.

JERNBANE BØGER

Nyheder

En longboilers historie

Best. nr. 0119, Pris kr. 30,-

30 sider, fotos og originalskitser

OHJ nr. 5 går efter en omfattende reparation, herunder bygning af en ny kedel, en fremtid i møde som trækraft for Limfjordsbanens tog. Lokomotivets kedelbog har vist sig at rumme så interessante notater, at de mest spændende er udgivet af Limfjordsbanen. Overskuddet går til lokoets genopbygning.

InterCity: En dag i IC3s liv

Best. nr. 0717, Pris kr. 148,-

72 sider mest billeder.

Udgivet af Dansk Design Center

En billedbog, der skildrer personale og rejsende i og omkring dansk togbygnings mesterværk, udtryksfuldt gengivet i det farvefulde reportagefotografier meget benyttede vidvinkelperspektiv af Søren Svendsen, med introduktion af Niels Kryger.

Ta' bussen til byen

- historien om omnibusruterne i Aalborg

Best. nr. 1031, Pris kr. 128,-

Af Frank Studstrup,

Selskabet for Aalborgs Historie

108 sider + engelsk og tysk sammendrag

De første forsøg omkring århundredeskiftet med heste- og motoromnibusser, sporvejsplaner der ikke blev realiseret og grundlæggelsen af AOS i 1920, trambusser og trafik til Nørresundby over en usikker broforbindelse, besættelsestidens mangelsituationer og efterkrigstidens fremgang. Det private selskab, der efter 55 år blev kommunalt, og siden blev en del af det regionale Nordjyllands Trafikselskab, NT.

Sølvbusserne

Lyngby-Nærum Jernbanes busser

Best. nr. 2047, Pris kr. 120,-

64 sider, ca. 50 ill., Jens Birch, SHS

12. bind i Sporvejshistorisk Selskabs serie om busselskaber i Københavns omegn omhandler LNJ's busdrift. Bogen beskriver historien om oprettelsen i Oktober 1950 over 1974, hvor ansvaret for driften overgik til HT, og frem til 1978, hvor busser m.v. flyttedes til Gladsaxe. Bogen inde-

holder endvidere afsnit om takster og billetter, omtale af driftmateriellet samt en vogtnliste.

Et eventyr i stål og beton

Bygningen af den gamle Lillebæltsbro

1925-1935

Best. nr. 0713, Pris kr. 231,-

210 sider A4 rigt illustreret

Sanne og John Juhler Hansen

De to lokalhistorikere, tilknyttet Middelfart Museum har skrevet bogen på baggrund af en omfattende indsamling af billeder, tryk, oplysninger og interviews, som påbegyndtes i 1985, kort før jubilæet.

Bogen fortæller ikke blot om den tekniske side af en af trediveernes markante ingeniørbedrifter, fra de tidlige forslag i midten af 1800-tallet, til planerne blev til et realistisk projekt.

Den kommer også tæt på livet omkring det store byggeri, fra »brobissernes« hardt slid med de primitive hjælpemidler, deres forhold til ingeniørerne og de øvrige personer og institutioner, der på den ene eller den anden måde blev tilknyttet. En uundværlig dokumentarisk skildring af den trafikale forbedring, broen medførte mellem landsdelene.

Oplev Wales for fuld damp!

Oplev de små damptog i Wales

Mød den britiske urbefolkning

Se Wales' bjerge og skiferbrud

Oplev søer, floder og vandfald

Fascinerende grønne landskaber

Se Irland fra Mount Snowdon

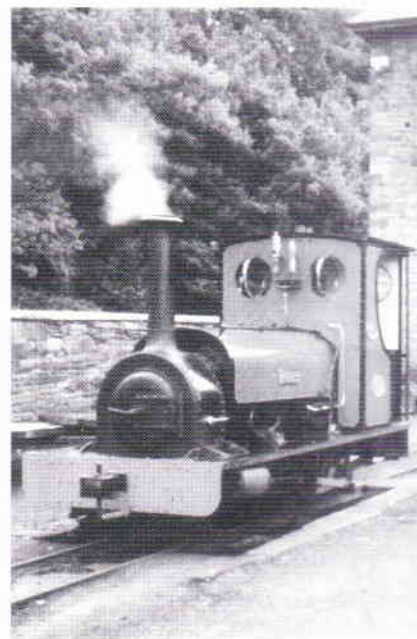
Hyggelige markeds- og landsbyer

Besøg på Caernarfon Castle

Kr. 4.950,-

Afrejse fra Kastrup og Billund 15/8.
Hotel med halvpension, udflugter,
entrées, togrejser og rejseleder.

Er der nogen bedre måde at opleve naturen på end med et damp-tog, der roligt tøffer igennem landskabet? På denne 6-dages rejse skal vi ud at køre med nogle af Wales' smalsporede jernbaner. Wales er de grønne dales land, med høje bjergpas og brusende vandfald. Landet har formået at bevare sin pragtfulde natur uspo-leret. Og ikke mindst er det de venlige og gæstfrie walisere, der gør Wales til en stor oplevelse. Under opholdet bor vi i landsbyen Llanberis i Snowdonia National Park. Rejsen byder på daglige heldagsudflugter med tog og bus og alt betalt. Men der bliver også lejlighed til at opleve de mange lokale turistattraktioner og den smukke natur som findes i områ- det lige omkring vort hotel.



Ring efter vort 40-siders farvekatalog

Anglia Rejser
Skyttevej 49, 8450 Hammel
Tlf. 86 96 30 61