



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

5

OKTOBER-DECEMBER 1996





DJKs mest populære udflugt i mange år fandt sted 7. september 1996 og gik til Storebæltsforbindelsen - og *ned i tunnelen* under Storebælt. Alt klappede: Tunnel-tur, bro-rejse m.v. - lige bortset fra en færge, der blev aflyst på grund af redningsøvelse. Dét gav dog ikke store gener, og det var helt udenfor udflugtsledelsens kontrol.

Seiv om det oprindeligt fastsatte deltagerantal på 100 med megen smidighed lod sig hæve til 160, var der stadig lodtrækning om pladserne - og de heldige fik en oplevelse af de helt store.

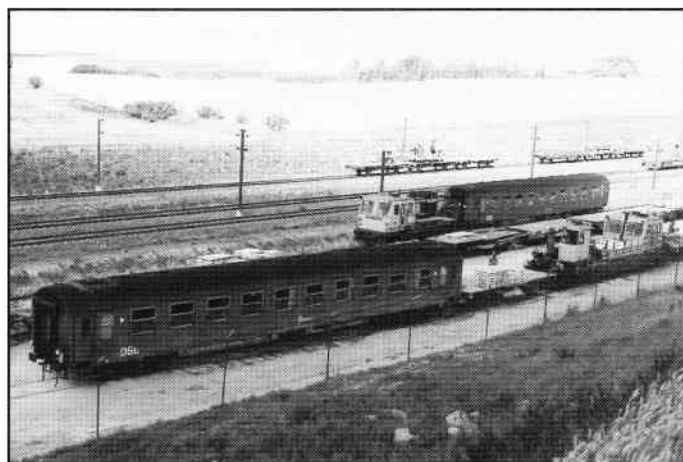
Med til at gøre oplevelsen mulig var projektchef Knud Abildgren, Østtunnel og Baneanlæg, der velvilligt stillede sin viden til rådighed. Og rosen til DJKs udflugtsafdeling giver stadig genlyd mellem væggene på Vogn-ex!



Øverst et kik ved MR-toget, der kom vestfra, under fotostop på Vestbroen. Nederst

de to »Tunneltog« i Ny Korsør. Dét, DJK éntrede, står bagerst: Trolje 426 og B 20-83 045. Også B 20-83 151 (forgrunden) er afsat til »tunnel-transpor-

ter. (Wilhelm Frendrup). I midten holder trolje 426 ved tværtunnel 15, i det sydlige tunnelrør (O.-Chr. Munk Plum).



Forsiden er for første gang i mange år i farver, og det pynter naturligvis, når motivet er en så smuk kombination af idyl og moderne togdrift. Læs mere om Regio-Sprinteren, LNJ Lm 21, i Ole-Chr. Munk Plums store reportage på de næste sider - og glæd dig til, at der fra 1997 vil være farver på hvert nummer af **jernbanen**. Jan Forslund fotograferede i Ørholm på Nærumbanen, 15. juli 1996.

Nr. 6/1996 ventes udsendt umiddelbart inden jul under redaktion af Anders Riis og Wilhelm Frendrup.

Førstkommende deadlines:

Nr. 6/1996: 1. november 1996

Nr. 1/1997: 31. december 1996.

Dette nummer af jernbanen er afleveret til Avispostkontoret 4. november 1996.

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

36. årgang nr. 5, oktober 1996

jernbanen

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

Redaktion

Wilhelm Frændrup
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I redaktørstolen: Anders Riis

Aktuel orientering -

det kan vi med god ret kalde dette nummer af jernbanen: Da jeg begyndte på det, var det med de bedste intentioner om at servere såvel nyt som tidløst stof. Men nej! Endnu en gang må jeg se i øjnene, at bladet har for få sider til at nå hele vejen rundt, hvis vi skal prøve at give solid baggrundsviden om dét, der foregår her og nu på det danske skinneret - og i Dansk Jernbane-Klub, naturligvis!

Og det skal vi. Af den simple grund, at jernbanen ofte er det eneste sted, hvor den slags stof konsekvent samles.

Derfor blev dette nummer af bladet det vel nok mest aktuelt prægede i lang tid - der er sket så meget rundt om os, at der stort set ikke var plads til andet på de 32 sider, da vægtige nyheder og aktuel debat samt foreningsstoffet havde fået sit.

Det forhindrer jo ikke såvel redaktør som læsere i at drømme om mere plads. Og der er god grund til at håbe, at vi får det: Ressourcerne til jernbanen er afhængige af antallet af dem, der betaler for bladet, og det er på vej op! Samtidig er der taget beslutning om fast at trykke bladet med (beskeden) mulighed for farvebilleder fra nummer 1/1997 - en forsmag kan ses i dette nummer. Og jo flere, vi bliver, des tykkere og mere farverigt blad! Husk dét, når du møder interessefæller! Og ellers kun: God fornøjelse!

Anders Riis

Indhold:	
Storebælts-udflugt.....	121
Hvor nær kører toget?.....	122
Tour de Regio Danmark.....	124
Midlertidigt lukket.....	128
Læserne skriver.....	132
Ordhunden.....	132
GM-udflugt på Løgstørbanken...	133
Godstogsudflugt til Amager.....	133
Jernbanebøger.....	134
Bog anmeldelser.....	134
Jernbanenyt, kort fortalt.....	135
DSB-nyt.....	135
Færgenyt.....	142
Veteranbanerne.....	143
Privatbanerne.....	144
Nyt fra DJK.....	150

Hvor nær går toget?

Helt ind til kanten - og så er det et lavgultstog!

Af Ole-Chr. M. Plum

Der er så dejligt ude på landet. Kornet står gult og havren er grøn og ... ude i horisonten kommer lokalbanens flotte tog. Ja, ude på landet viser man med stolthed egenens tog frem. Nogle steder er det rødt, andre steder orange, ja og nogen steder har man endog fundet på at male dem blå eller give dem navne. Alle disse nuancer og forskelle skyldes, at man gerne tør vise sig frem eller med et finere ord: profilere sig. Som privatbane må man turde være sig selv bekendt, og man må imødekomme mange forskellige større eller mindre behov fra kundekredsen.

Men ude på landet er man også bevidst om, at man i disse tider skal tænke konstruktivt, effektivt, rationelt - for slet ikke at tale om at tænke miljømæssigt. Derfor har man ved privatbanerne allerede gennem flere år vist, at man kan spare - og alligevel skabe oget produktivitet, bl. a. et større trafikudbud.

Gennem flere generationer har begrebet besparelser næsten altid stået på dagsordenen, også selv om der samtidig er blevet stillet krav om oget trafik m.m. Privatbanerne var foregangsmænd, da de første damptog blev erstattet med små letbyggede motorvogne i 1920'erne. Efter 2. verdenskrig fulgte en ny generation af privatbanetog, nemlig skinnerbusserne fra Scandia. Samtidig fik DSB endnu en serie af tunge motorvogne efter et koncept fra 1930'erne med begrundelsen, at man ville have fleksibilitet mellem driften på side- og hovedbaner.

Fra 1965 fik privatbanerne de første Y-tog fra Duewag i Tyskland. Disse tog blev betegnet som én af de mest ideelle togtyper til drift af side- og lokalbaner. Y-togene blev dog ikke indsat på DSB's sidebaner før i 1984 - og kun på en enkelt bane. Der skulle andre tog til.

De kom dog først fra 1978, da mange af DSB's sidebaner var lukket. Selv om

MR-toget dengang var et nyt og moderne tog, var det fortsat temmeligt traditionelt.

I data-verdenen taler man om, at fjerdegenerations værktøjer virkelig er revolutionerende, og at de gør op med tidligere tiders måder at tænke og arbejde på. Ved privatbanerne er der tænkt nyt og utraditionelt i de seneste år, når direktører, teknikere etc. har ledt efter netop dén eller de togtyper, der kunne gøre op med fortiden og virkelig give privatbanerne et afsæt ind i fremtiden, altså et rigtig fjerde generations tog!

Første realiserede bud herpå er RegioSprinter, som blev leveret til Nærumbanen i foråret. Et rigtig lavgultstog med handicapprampe, miljørigtig motor etc. Et nyt togkoncept fra Duewag.

Næste bud bliver IC2-toget til fem privatbaner fra Adtranz i løbet af 1997. Dette tog vil

også udmærke sig ved at bryde med de togtyper, vi hidtil har kendt ved privatbanerne. Konceptet er hentet fra DSB's IC3-tog, men alligevel er det lykkedes at skabe et helt nyt tog - til lokalbanedrift. En del af toget bliver lavgultstog, og dette tog er - ligesom RegioSprinter - et grønt tog i miljømæssig forstand. Med disse to togtyper er køreplanen for privatbanerne lagt ind i det næste årtusinde.

Som jernbaneentusiast kan man kun glæde sig over udviklingen og takke de bevilgende myndigheder for deres tro på, at netop ved privatbanerne kan udviklingen, ny teknik m.m. betyde nye landvindinger, og dermed en forhåbentlig mere sikker fremtid med en moderne, effektiv sikker drift, til gavn for både gamle og nye passagerer.

Med den fri konkurrence på jernbaneområdet kan man så håbe på, at andre jernbanelinier vil få gavn af tilsvarende tiltag. Det kunne være ved indsættelse af tilsvarende nyt materiel, indgåelse af samarbejde om driften eller udbydelse af driften på visse strækninger i licitation.

Hvis udbuddet er der, kan rejse med tog også ske over korte, lokale strækninger. Det har privatbanerne bevist!



Vil du ha' et tykkere blad med flere farver?
Så hvert et nyt medlem i Dansk Jernbane-Klub!
Jo større medlemsskare - desto tykkere blad!!!



Tour de Regio Danmark

Med anskaffelsen af det nye letbyggede dieselmotor-tog, LNJ Lm 21, i midten af maj 1996, har Nærumbanen taget et helt nyudviklet togkoncept i brug. Det nye lavgulvstog, der i Tyskland er markedsført under navnet RegioSprinter, er leveret fra Duewag i Krefeld Uerdingen.

Ved bevillingen af investeringsmidler fra Trafikministeriet til det nye tog blev der udtrykt ønske om, at den nye togtype i videst muligt omfang blev afprøvet på andre baner, både DSB- og privatbane-drevne strækninger.

→ → →



←
På Odderbanen
ved Odder st.
6. september
med Ym 33/Ys 44
(Ole-Chr. M. Plum)



← Så kan man ikke komme længere væk fra Nærum – på det danske skinnenet, i hvert fald. 2. september besøgte LNJ Lm 21 Skagen, 592,6 km fra Nærum. (Ole-Chr. Munk Plum)

← Ca. 590 km mod syd, øst og nord – på hjemmebane, halvanden måned tidligere. Lm 21 i centrum i landlig idyl, under 20 skinnkilometer fra Kh., 16. juli (Keld Haandbæk).

↘ Fyn blev også besøgt – her ankommer RegioSprinteren første gang til Svendborg, 11. september (Flemming Søeborg).

→ Endelig et glimt af den »room-service«, Vestbanen kan tilbyde i sin nye værkstedshal, 5. september (Ole-Chr. Munk Plum)

Nærumbanens direktør, Lars Aa. Jensen, har i sommerens løb gjort et stort arbejde med at tilrettelægge RegioSprinterens turné i Danmark i dagene 1.-16. september 1996.

Vi skal helt tilbage i begyndelsen af 1920'erne for at finde en tilsvarende præsentation og prøvekursel af nyt jernbanemateriel på danske jernbanestrækninger. Der tænkes naturligvis på den benzindrevne motorvogn, som De forenede Automobilfabrikker i Odense i 1922 sendte på prøvetur på bl. a. SFJ, VLTJ, OHJ, GDS og visse DSB-strækninger.

Om prøvekursen med DfA's motorvogn fra Frederiksberg til Hillerød skrev journalisten fra Dagens Nyheder den 12. september 1922 bl.a.:

Der kan kun siges Lovord om den nye danske Motor-Jernbanevogn, efter hvad man foreløbig kender til den. Dens Gennemsnitsfart ligger omkring 45-50 Kilometer i Timen, men et par Gange satte Direktør Klint Farten op paa 75 Kilometer. Det gik fortræffeligt. Gennem Spejlglassruderne har man til alle Sider en glimrende Udsigt. Hvor egner saadanne Motor-Waggoner sig til de typiske Turistbaner, hvor Folk gerne vil have den størst mulige udsigt - og saa er man fri for Røgen! Mere renlige Jernbanevogne kan ikke tænkes.....

Overalt, hvor Motor-lokomotivet kom

← Gammel og ny: DJK/MHVJs Triangelmotorvogn årgang 1928, SB M 2, møder RegioSprinteren årgang 1996. Varde Vest, 5. september.

→ RegioSprinteren - er det handicapvenlige tog! Handicap-ramperne vakte berettiget opsigt, hvor toget kom frem. Her demonstreres rampen. Begge fotos: Ole-Chr. Munk Plum.



frem, vakte det Opsigt, og da vi holdt ved de fleste Stationer, var der jo rig Lejlighed for Ingeniørerne og Lokomotivfører Valentin til at udtale sig om Fremtidens Motortog. Skønt "Fremtid'ens Motortog" nøjes nok ikke med at være en enkel Vogn til en Snes Passagerer; der bliver da ogsaa om et par Maaneder en Motor-Waggon med

Provekursler med den lille Motor-Waggon, der ikke bruger mere end 6- 7 Øre Benzin pr. Kilometer og ca. 13 Øre med Bivogn. Den koster godt en Snes Tusind Kroner - det er det hele. Man skulde synes, at mange Privatbaner maatte knne komme paa Fode, hvis de tog disse billige Smaatog i deres Tjeneste.

»Hvor Mageløst!«, ville H. C. Andersen kunne have fortsat det lille eventyr, som øjensynligt i næsten sin fulde ordlyd kan genbruges i 1996, når man skal omtale præsentationskurslerne med Nærumbanens nye blå tog, LNJ Lm 21.

Af Ole-Chr. Munk Plum

125 Hestes Motor og Plads til 40 Passagerer og beregnet til yderligere at trække 1 à 2 Paahængsvogne, klar paa Fabrikken i Odense. Men foreløbig vil man i godt og vel en Maanedes Tid foretage en Række

585 km i ét stræk: Jægersborg-Skagen

Søndag 1. september startede »Tour 'de Regio-Danmark« med afgang fra Jægersborg kl. 6.00. I løbet af dagen kørte toget til Skagen, hvorfra den egentlige præsentations-turné skulle starte den efterfølgende dag.

På den lange rejse fremførtes toget dels af lokomotivførere fra LNJ, dels af en lokomotivfører fra Odderbanen, som bl. a. var uddannet for at kunne være med til at dele tjenesterne med kollegerne fra Nærumbanen. Overalt, såvel på DSB-strækninger som privatbane-strækninger, var toget endvidere medgivet en strækningskendt lods. Med toget var desuden repræsentanter fra Nærumba-





VL TJ-personale på tur med LNJ Lm 21 fra Lemvig. 3. september. (Ole-Chr. Munk Plum)

og ikke mindst de uddannelsessøgende kunder på Lemvigbanen havde mange positive bemærkninger om det nye tog, der også for-
skrækkede no-

Nyskabelser klædte hinanden

På Vestbanen blev LNJ Lm 21 indlogeret i banens bedste »room«, nemlig Vestbanens nye værkstedshal, og man må sige at de to nyskabelser ved privatbanerne klædte hinanden godt.

Ved Vestbanen forstår man at have gæster. Nærumbanens nye tog blev hilst velkommen - ikke blot med flag på stationerne, men også med små flag til selve toget. Det blev en festlig tur fra Varde til Nr. Nebel og retur. Ingeniør Peer Steen Andersen fra Harald V. Lassen samlede selskabet foran stationsbygningen i Nr. Nebel og fortalte igen om toget.

Ligesom i 1922, da De forenede Automobilfabrikker præsenterede sin første motorvogn, kunne Peer Steen Andersen fortælle, at leverandøren havde en »storebror« til RegioSprinteren på vej. Her tæn-

nen, Duewag/Siemens og Harald V. Lassen, der repræsenterer Duewag i Danmark.

Om mandagen kørtes om formiddagen en dobbelttur på Skagensbanen, hvor toget fremvistes for medlemmer af banens bestyrelse, lokale politikere og andre interesserede. Ved Skagensbanen havde man øjnet chancen til også at fremvise sine blå tog, så SB Mx 9 og SB Ym 1 -Ys 12 var udstillet sammen med RegioSprinteren på Skagen station, inden det nye motortog satte kursen mod Frederikshavn for at fortsætte til Hjørring.

På Hirtshalsbanen blev LNJ Lm 21 ligeledes præsenteret for særligt indbudte gæster i særtog fra Hjørring til Hirtshals og retur tirsdag den 3. september. RegioSprinterens handicap-rampe havde gæsternes bevågenhed, og direktør Søren Petersen fra Hirtshalsbanen kunne konstatere, at perronhøjden ved banens nye standsningssted, Color Line, i Hirtshals var korrekt, da rampen netop her skabte en trinløs indgang i toget fra perronen.

Inden afgang fra Hjørring mod Lemvig via Langå mødte en gruppe teknikere fra DSB-regionaltog op på Hirtshalsbanens værksted. DSB skulle også indsamle materiale om det nye tog, bl.a. ved at gennemgå toget samt foretage målinger under kørsel m.m. Mellem Hobro og Faarup udførtes hastighedsprøver, hvor der bl.a. kørtes 132 km/h. En afprøvning af farebremse med magnetskinnebremsen bragte toget fra 132 km/h til 0 km/h på ca. 385 meter.

Personale fra Lemvigbanen havde taget bussen til Holstebro for at tage turen med RegioSprinteren til Lemvig, og det blev en vellykket og fornøjelig tur på en utrolig smuk aften med en flot solnedgang.

I ekstra god tid på VL TJ

De første morgentog på strækningen Lemvig-Vemb blev kørt med LNJ Lm 21,

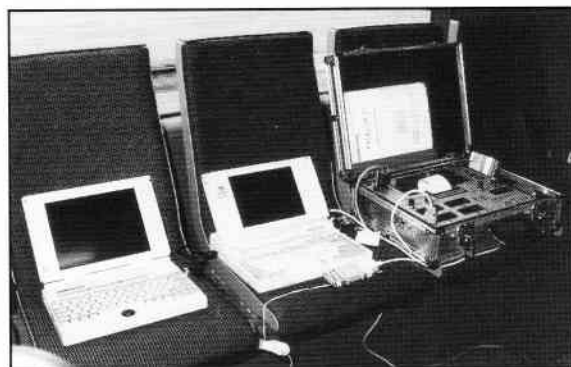
Let og tung: Lm 21 møder MR 4035 i Ryomgaard på Grenaabanen, 9. september. Nogle af DSB-passagerernes tilbagemeldinger handlede om komforten. (Ole-Chr. Munk Plum)

gen ved på denne morgen at ankomme til mellemstationerne i ekstra god tid. Enkelte rejsende fik sig en unødvendig løbetur, fordi de troede, at deres ure gik forkert!

Formiddagen blev brugt til en præsentationstur til Thyborøn for VL TJ's bestyrelse, lokale politikere og ikke mindst pressen. Interessen var stor, og undervejs kunne man nyde landskabet gennem togets store tonede vinduespartier. Ikke blot på denne del af turnéen viste Danmark sig fra sin smukkeste side, så de tyske teknikere og repræsentanter har fået set meget af Danmark i flotte farver og et særdeles godt vejr.

Undervejs blev der naturligvis fortalt om togets fortræffeligheder, talt om den enkelte banes behov for nyt materiel og i forbindelse hermed naturligvis mulighederne for at opnå investeringsstøtte til indkøb af nye tog.

Inden RegioSprinteren forlod Lemvigbanen, kørtes der ordinære tog to gange til Thyborøn, så mange af Lemvigbanens faste kunder fik lejlighed til at afprøve toget.



DSB målte på kryds og tværs i RegioSprinteren under prøvekørslen på HP, 3. september. (Ole-Chr. Munk Plum)

kes på Duewags nye koncept, Regio 2, en større udgave af RegioSprinteren, som Deutsche Bahn netop har bestilt 150 stk af. Folkene fra Duewag håber naturligvis på, at der også vil være afsætningsmuligheder for dette større lavgulvstog i Danmark.

75 år passerede revy

På Varde Vest holdt Mariager-Handest Veteranjernbanens motortog bl.a. med mo-



torvognene SB M 2 fra 1928 og APB M 1 fra 1939. Pludselig havde man på nethinden et billede af udviklingen af letbyggede motortog ved de danske privatbaner gennem snart 75 år. Først alle Triangel-motortovognene, efter 2. verdenskrig de karakteristiske danske skinnibusser, senere Y-togene, og så indtil videre slutningen med RegioSprinteren. I alle tilfælde har privatbanerne sammen med dygtige leverandører været foregangsmænd med hensyn til anskaffelse af nyt persontogsmateriel med bedre komfort, ikke mindst med effektivisering og rationel drift til følge. Her bør det nok indskydes, at fem andre danske privatbaner også viser vejen for kollektivtrafik på jernbaner i fremtiden med anskaffelsen af IC2-tog i 1997 fra Adtranz i Randers.

Også på Vestbanen skulle banens passagerer have lejlighed til at prøve RegioSprinteren, så Y-togene måtte holde fri, mens LNJ Lm 21 kørte to dobbeltture til Nr. Nebel. At toget er bygget efter »Light-Rail« principper med let karosseri af aluminium og med komponenter fra bil- og sporvognsindustrien fik journalisten fra JydskeVestkysten til at skrive: *Regio-*

Sprinter, Duewags bud på en ny »Nebelgris«, byder på en unik synsoplevelse for passagererne, der har en fantastisk udsigt gennem de store panoramavinduer. Til gengæld må de affinde sig med det lette togs lidt livligere bevægelser og begrænsede bagageplads.

Gratis fuglefrø

Fra Vestbanen kørte toget via Skjern til Århus for i dagene fra fredag 6. til tirsdag 10. september at blive prøvekørt på Odderbanen og Grenaa-banen. På Odderbanen var RegioSprinteren indsat i ordinær drift lørdag-tirsdag på forskellige afgang, mens fredagen var reserveret til præsentationstog for indbudte gæster.

Allerede inden RegioSprinteren kom til Østjylland, blev toget omtalt i Aarhus Stiftstidende, hvor man bl.a. kunne læse: *Hvis prøvekørslerne af det højteknologiske og energivenlige tog viser sig at være tilfredsstillende, kan det komme på tale at købe toget til begge banestrækninger.*

Mandag 9. september blev RegioSprinteren indsat på en ordinær tur på Grenaa-banen, og skiltningen på Århus H var således: *Afgang kl. 10.10 - Grenaa - Lyntog*

»Den blå papegøje« - Gratis fuglefrø til alle. Lyntoget standser ved samtlige stationer undervejs. Prøvekørslen på Grenaa-banen havde naturligvis interesse hos mange jernbanefolk, og ikke mindst folk fra DSB Regionaltog ønskede at få så mange indtryk som muligt. Passagererne på turen fik udleveret et spørgeskema, hvorpå man kunne svare på fordele og ulemper ved toget. LNJ Lm 21 vakte betydelig opsigt og kunne sagtens holde køreplanen. En børnehave fik således ekstra god tid til at stå af ved Hovmarken. Det samme gjaldt en skoleklasse på vej til et lejrskoleophold i Trustrup. Bagagen kunne forøvrigt fint være i de to flexrum,



En kraftkarl og en sprinter: VLJ Mx 26 og LNJ Lm 21 i Faare, 4. september. (OCMP)

hvor der også blev plads til en cykel.

Den embedsmandsgruppe, der i øjeblikket vurderer fordele og ulemper ved at lade Odderbanen overtage trafikken på Djursland, har med prøvekørslerne på Grenaa-banen og Odderbanen også fået stof til eftertanke, hvis de skulle vælge også at vurdere, hvilken togtype, der med fordel kan anvendes på begge baner. Dog vil en eventuel afgørelse om Grenaa-banens fremtid nok ikke få stor indflydelse på Odderbanens valg af nye tog.

Endnu en DSB-strækning vest for Storebælt, nemlig Svendborgbanen, var udvalgt til at være prøvestrækning for RegioSprinteren. Toget kørte på Svendborgbanen onsdag eftermiddag og torsdag morgen. Fyns Stiftstidende skrev efter prøveturen: *»Det blå tog er grønt«* med henvisning til det miljøvenlige tog, der straks havde vakt stor begejstring hos passagererne på Svendborgbanen.

Retur til Sjælland

Fra Fyn returnerede Nærumbanens tog til Sjælland, hvor det fredag 13. september blev præsenteret på Østbanen - én af de privatbaner, der også deltog i Light-Rail

undersøgelsen i 1994. Efter prøvekørsel til Rødvig og Fakse Ladeplads var toget udstillet i Hårlev sammen med Østbanens nyrenoverede Y-tog, Ym 2 og Ys 12.

Også på Sjælland skulle toget prøves på et par DSB-strækninger. Fredag eftermiddag kørtes mellem Roskilde og Næstved via Køge. Til denne tur havde man inviteret repræsentanter fra flere pendlerklubber for på den måde at kunne høre spontane udsagn om det nye lokalbanetog. Som afslutning på Danmarks-turnéen kørte RegioSprinteren om lørdagen på strækningen Hillerød-Helsingør, hvor DSB siden 1984 har kørt med Y-tog. Mandag 16. september var toget indsat i ordinær

drift på Hornbækbanen. Netop på denne bane startede man allerede i maj med at fremvise toget uden for Nærumbanen, idet LNJ Lm 21 i anledning af privatbanernes delegeretmøde i Helsingør blev præsenteret på HHGB og på Helsingør-Snekkersten.

Nu er LNJ Lm 21 atter hjemme på Nærumbanen, og banens passagerer kan glæde sig til for alvor at kunne benytte »deres« nye tog i den ordinære drift. Ved en række privatbaner samt ved DSB har man

således haft rig mulighed til at afprøve det nye togkoncept i egne, vante omgivelser samt høre folks reaktion på et moderne, miljøvenligt togkoncept, udviklet specielt til lokalbanedrift.

RegioSprinterens lange rejse rundt i Danmark har forhåbentlig givet baneledelser, personale og ikke mindst de bevilgende myndigheder i form af politikere mulighed for bedre at formulere netop deres ønsker til fremtidens tog ved netop deres bane. Nye tog skal der til! Om så det bliver til flere RegioSprinterer i den ene eller anden udgave vil vi, der sætter kollektiv trafik på jernbane i højsædet, vente spændt på. □

Annonce

Auktion

Skriftlig auktion over jernbanearkivalier.

Mange varenumre:

Bøger, blade, køreplaner, ordreserier, rettelsesblade, reglementer m.v.

Send en frankeret svarkuvert

(8,75 kr., str. A4) til

Thomas Boborg Nielsen,
Himmerlandsvej 12A, 2, 9520 Skørping

Enhver, der har fulgt dagspressens behandling af trafik- og miljøpolitik, har kunnet se, at der i foruroligende grad mangler sammenhæng - at trafikpolitikken ikke følger miljøpolitikken. Nogle vil diskutere, om det skal være miljøpolitikken, som skal diktere trafikpolitikken, eller om det forholder sig omvendt, men under alle omstændigheder skulle der gerne være tale om en koordineret indsats. Samtidig kan det konstateres, at resultatet ikke nød-

vendigvis er i samfundets interesse i en overgangsperiode, hvor drift adskilles fra infrastruktur, og adgangen til brug af skinnerne bliver givet fri. Senest har dagbladet *Politiken* tilmed fået adgang til fortrolige dokumenter, der afslører, at DSB arbejder med tanker om totalt at nedlægge godstrafikken på nær en smule transit- og posttogskørsel, som kan varetages af udenlandske operatører. Om alt dette nogle betragtninger i det følgende.

Er sidebanernes persontog et miljøproblem ?

Som tidligere omtalt i jernbanen er der før stillet spørgsmålstegn ved DSBs analysearbejde i forbindelse med strækningers miljøbelastning kontra biltrafik. I sommerens løb kundgjorde DSB, at man af miljømæssige årsager ville indstille til ministeren, at en række sidebaner med persontrafik skulle nedlægges. Konkret blev der sat fokus på den vestjyske længdebane mellem Varde og Holstebro, men andre baner faldt for de samme argumenter - f.eks. Struer-Thisted og Herning-Skjern.

Som ved miljøanalysen af Løgstørbanen kan beslutningsgrundlaget også her diskuteres. Kigger man isoleret på de fremlagte tal, fremgår det - som påvist af DSB - at emissionerne pr. personkilometer er større ved togdrift end ved buskørsel. Men man skal huske, at *pr. personkilometer* er et luftigt begreb. Det er nemlig kædet tæt sammen med begrebet *belægningsprocent*, og det er tydeligt, at der er et stort, uudnyttet transportpotentiale i togene. Med blot en beskedne forøgelse af passagertallet ville togene stadig ville være langt mere miljøeffektive end nogen anden motoriseret transportform. Samtidig tager DSB's miljøkalkulationer udgangspunkt i forældet teknologi. Enten ved at basere sammenligningerne på MR-



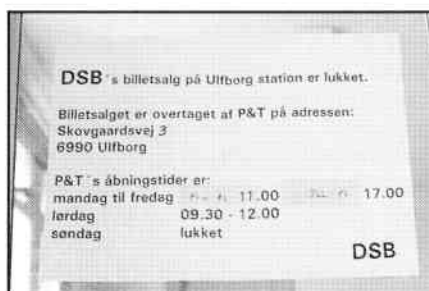
- om situationen på Løgstørbanen, om hellast-trafik, om den truede persontrafik i Vestjylland, om den aktuelle trafikpolitik samt om den kaotiske situation i forbindelse med afsløringen af DSBs økonomiske katastrofetal i september...

tog eller i værre tilfælde GM-lokomotiver, hvis dieselmotorer konstruktionsmæssigt er en bedaget affære. Disse køretøjer sammenlignes med moderne lastbiler af årgang 1995 - og analyseresultatet er dermed givet på forhånd !

Uanset om der anvendes fejlbehæftede

Tekst og fotos: Mogens Duus

analyser eller ej, er det også uheldigt altid at vælge en resignerende, traditionel og »defensiv« løsnings på problemerne i form af banelukninger, trafikindskrænkninger



Det skal være enkelt at tage toget, og det er det ifølge DSB, selv om man først skal til købmanden - eller som i Ulfborg på posthuset - efter billetten ! Hvor ligger for øvrigt Skovgaardsvej i Ulfborg...? Foto fra den 1. august 1996 (Mogens Duus)

Kort for Løgstørbanetrafikkens op-hør fik DLG i Aars 20 vogne på mindre end en uge. Her rangerer MT 167 på sidesporet 13. december '95. Otte vogne er sat, og der fortsættes til Løgstør med en gastankvogn. BP nedlagde kort efter sit gaslager på grund af den usikre mulighed for fortsat jernbanetransport. I stedet leveres gas til Nordjylland nu med lastbil fra Fredericia eller Esbjerg.

osv. Øget passagertal gennem forbedret pris/ydelsesforhold, herunder gennem tidssvarende materiel, kunne måske også løse problemerne. Specielt er det vigtigt at erindre sig, at i miljøspørgsmål er der som regel tale om en fremadrettet problemstilling - potentiale og fremtidige behov er afgørende. Men fremadrettede problemstillinger løses ikke ud fra nutidsanskuelser eller ud fra rene fremskrivninger af dagens forhold.

At DSB er kommet i hård konkurrence på grund af regeringens særdeles vejtransportvenlige politik, er der ingen tvivl om. Lave brændstofpriser, stiltiende accept af vognmandsbranchens gentagne overtrædelser af hastigheds- og køre/hviletidsbestemmelser m.m. samt en fortsat hastig udbygning af motorvejsnettet - mens baneinfrastrukturen beskæres - sender i stort omfang problemerne ind over DSB. Men kan det forsvare de »defensive« strategier?

Inden dette spørgsmål besvares, så lad os se på nogle flere fakta!

Løgstørbanen: Kan 2½ minus 1 blive 4?

Løgstørbanen har tidligere været omtalt her i bladet. Situationen er nu den, at den regelmæssige trafik ophørte med sidste tog mellem Viborg og Løgstør mandag 1. juli. Formelt blev *normal betjening* indstillet den 9. juli samtidig med godstrafikken på Thybanen. Derefter henlå banen uden nogen som helst trafik til midt i efteråret. (Nærmere betegnet mandag 30. september 1996, da den første af de såkaldte »lejlighedsvisse transporter«, affødt af et transportbehov (bloktog) på mindst 10 vogne dukkede op i form af rør til Løgstør Rør, red. bem.).

I en i foråret 1996 ajourført beregning fandt DSB frem til, at det årlige underskud var nået op på fire mio. kroner. Det maner her til eftertanke, at DSB Gods i forbindel-



Læserne skriver

Regelmæssig trafik på Løgstørbanen er nu indstillet. DSB Gods erkender, at det nok betyder, at den normale trafik ikke kommer i gang igen, selvom der i efteråret er kørt et par særtog over strækningen. Her er MY 1151 ved Hjarbæk Fjord med et godt og vel rentabelt rangertræk (13 vogne) 18. april 1995.

se med Løgstørbanerapporten i juni 1994 regnede sig frem til, at strækningen dengang gav et underskud på 2,5 mio., om året (for året 1993). Det får stå hen i det uvisse, hvordan det er lykkedes DSB Gods at forringe strækningens rentabilitet med 1 1/2 mio. kr. på så kort tid, hvor en række betydelige besparelser i størrelsesordenen omkring én mio. kr. påviseligt har fundet sted, bl.a. i form af ændret bemanding m.m. De fire mio. kr. er i øvrigt rundt regnet 10-20 gange ringere end alle andre godsbaners resultater, uden at denne forskel synes relateret til banernes beskaffenhed eller trafik!

Det erindres, at DSB Gods beviseligt siden 1991 har arbejdet målrettet mod en nedlæggelse af Løgstørbanen. Metoden til trafikens indstilling var en langsom udsultning via ringe service og fortsatte rygter om trafikens ophør, der langsomt tvang kunderne til at søge alternativ transport. Kort før sommerferien 1996 blev det meddelt, at man ville indstille kørslen ultimo juni og kun genoptage den, såfremt der kunne skaffes mindst 10 vogne om dagen. Lokale politikere måtte læse herom i aviserne, og i løbet af august og september oplyste kilder i DSB til pressen, at dette nok var ensbetydende med, at driften i realiteten var ophørt.

Ganske interessant i denne sammenhæng er det, at banens trafik i 1983-93 var nogenlunde konstant med ca. 1700 læssede vogne om året. I 1994 transporteredes godt 1000 vogne. Som tidligere omtalt i **jernbanen** regnede DSB i *Løgstørbanerapporten* fra 1994 selv med, at det som minimum var realistisk at opnå en stigning i banens godsmængde på 230% i forhold til 1993-niveauet, hvilket svarer til mindst 3900 vogne i snit pr. år. Nutidens krav om 10 vogne om dagen svarer til ca. 2250-2500 vogne pr. år. Altså kunne man, hvis viljen havde været til stede, sagtens havde opnået de ønskede godsmængder! Og - med undtagelse af lokal »bad-will« overfor DSB - kan intet hindre, at de samme godsmængder stadig kan opnås. Men

intet sker - hvorfor? Lad os tage en situation mere, inden spørgsmålet besvares!

Kan en rutebillejer nedlægge en hovedvej ?

..tåbeligt spørgsmål, ikke? I hvert fald, når det gælder vejanlæg. Men når det drejer sig om baneanlæg, forholder det sig åbenbart ganske anderledes. Som ovenfor nævnt vil DSB overfor trafikministeren indstille en række baner til nedlæggelse! Som bekendt er DSB ved at blive splittet op i en række uafhængige selskaber. Dette på en måde, hvor staten fortsat står som ejer af DSBs nuværende skinnenet - på samme måde som staten står som ejer af motorvejene m.v. På hver strækning kan kunderne - dvs. stat, amter, private virksomheder osv. - købe togbetjening hos en operatør. Denne operatør kunne være det nuværende DSB Gods eller DSB Regionaltog, men lige så vel de eksisterende privatbaner eller nye danske eller udenlandske operatører. Det siger sig selv, at en sådan operatør ikke kan nedlægge en bane, for den tilhører jo infrastrukturere, altså staten. Og kun en operatør, der har misforstået sin rolle, vil finde på at gå til ministeren og anbefale strækninger lukket, som man ikke selv ønsker at køre på. Andre operatører kunne være interesserede, og ikke mindst transportkøberne kunne have et ord at skulle have sagt.

Måtte en operatør ikke længere finde det attraktivt at køre på en given strækning, kan operatøren blot lade være med at deltage i udbudsrunder. Andre operatører kan naturligvis fortsætte, såfremt de finder det forretningsmæssigt interessant. I forbindelse med udarbejdelse af de nødvendige kontrakter kan staten så løbende vurdere, hvad driften af en given strækning eksakt koster til markedspriser og tage stilling til eventuelle tilskud for at opnå den driftsdækning, man af politiske årsager måtte ønske, men som ikke er rentabel. Vel at mærke uafhængigt af operatøren! Men indtil dette er gennemført, har DSB stadig en historisk betinget forpligtelse til at udføre kørsel.

...Nej vel?

Den officielle version af svaret på de overfor stillede spørgsmål haves ikke! Men nogle mulige forslag kan skitseres, under hvilke de trufne beslutninger kan være ganske - om ikke fornuftige - så dog naturlige. Læseren må herefter selv vælge, om de er korrekte eller ej.

Hovedspørgsmålet er, om det egentlig drejer sig om »miljø«, om 10 daglige godsvogne og om et generaldirektorats sidste krampetrækninger i ønsket om at fastholde de ministerielle rådgivningsopgaver - eller om det drejer sig om noget helt andet? En brik til dét puslespil, der kan føre til svaret, findes måske i, at DSB har opereret med mulighed for at spare

Alle ved, hvordan en so ser ud - så her er et billede af en vestjysk »miljøgris« i aktion på østkysten! MR 4066 under indkørsel fra Kolding til Fredericia under de knapt færredige elledninger, 6. juli 1994.



midler gennem nedlæggelse af sidebaner for efterfølgende at overføre disse midler til oprustning af det øvrige net. Derigennem kan man nemlig allerede nu tilgode de fremtidige kerneområder, hvor det bliver muligt at tjene penge på jernbanedrift. Gennem at eksempelvis Logstørbanen, Thybanen og Gedserbanen chikareres med manglende eller umulige togforbindelser og med dystre beregninger, er det tydeligt, at DSB's operatørvirksomheder har gjort sig klart, hvad der skal sættes på i fremtiden - og også, hvad der ikke skal sættes på.

Derfor er det en fatal fejlmulighed i en sådan overgangsfase at tillægge DSB en for stor troværdighed, eksempelvis hvor det gælder dokumentation for jernbanestrækningers levedygtighed. DSB som tidligere kendt eksisterer nemlig ikke længere. Allerede nu konkurrerer DSB's operatørvirksomheder med infrastrukturen om at opnå lave priser, flytte underskudsandele m.v. Dermed har de forskellige dele af DSB rent subjektive interesser at tage vare på, og man behøver ikke bekymre sig et hak om omfanget af togdrift eller ej, blot der kan skabes hurtige resultater, så rammeaftalens krav opfyldes.

En anden forklaring kunne være, at politikerne ikke i tide har gjort sig tilstrækkeligt klart, hvorledes overgangen til et »privatiseret« DSB skal foregå, og hvorledes man ønsker at håndtere situationen med nye udbydere (operatører). Dermed har man på et for tidligt tidspunkt stillet krav om rentabilitetsforbedringer (jfr. rammeaftalen), som DSB måske ikke har en chance for at leve op til. Således har DSB nok en forpligtelse til at drive sidebanetrafik i dag, men har ikke det økonomiske grundlag på plads. Denne forpligtelse skal naturligvis hurtigst muligt i licitation. I overgangsfasen må DSB og politikere imidlertid erkende at man SKAL betjene den nuværende infrastruktur i uændret omfang indtil licitationen er gennemført. Uden at skræmme kunderne væk via prisforhøjelser og forringet betjening!

Derudover har politikerne aldrig gjort sig klart, hvorledes jernbanens overordnede rolle i landets transportopgave skal være. Ej heller har man sørgt for, at omkostningerne ved landevejstransport kontra jernbanetransport er målt i samfundsmæssigt og miljømæssigt perspektiv, efterladende en klar og i praksis udmøntet trafikpolitik, der kan styre udviklingen. Transportsektorens miljøbelastning kan da også i dag betragtes som værende fuldstændigt ude af kontrol.

Et tredje bud på forklaringen kan være, at DSB ønsker bevismateriale væk i tide. Bevismateriale i form af, at private operatører er i stand til at drive sidebanetrafik med en højere service til en langt lavere pris. Bevismateriale, som vil dokumenteres på samme måde som udliciteringen af bustrafikken, der resulterede i store besparelser.

En fjerde, måske lidt »søgt« og sidste



Rangering med stykgodsvogne i Kolding 11. maj 1994. Selv mellem stykgodscenetrene sker en betydelig del af transporten med lastbil. I forbindelse med, at alle DSB's stykgodsruiter i februar 1997 udbydes i licitation, forventer private vognmænd at kunne overtage stort set det hele!

forklaring kunne være, at de nuværende tanker og nedlæggelsesplaner kun er et ønske om at kvittere for politikernes rammeplan og varme op til den næste? Samtidig kan man bekvemt fjerne pressens søgelys fra omkostningsslugere som f.eks. de stillestående IR/4-tog.

Dermed være også postuleret, at det ikke nødvendigvis kun drejer sig om »miljø«, når den vestjyske længdebane kaldes »urentabel«. Eller at det måske ikke lige var et underskud på fire mio. kr., som blev Logstørbanens reelle driftsresultat.

Tre bane-kategorier og en holdningsændring

Ganske som forud for de store banenedlæggelser i 1971 har DSB opdelt nettet. Denne gang hedder kategorierne Det kommercielle, Det jernbaneejede og Det øvrige trafiknet. Det øvrige trafiknet er generelt truet, og den nuværende trafikform vurderes altså ikke rentabel, hverken økonomisk eller miljømæssigt. De summer, der spares ved at nedlægge den moderni-

serede vestkystbane og pille det nye spor på Thybanen op (...) postes i det kommercielle net mellem de store byer. I forbindelse med de forventede besparelser på infrastrukturomkostningerne bemærkes det, at DSB Gods stort set er holdt op med at køre på disse baner, hvorfor hele infrastrukturudgiften nu belaster passagertrafikken. Salamimetoden fjerner altså stadig større dele af det danske jernbaneland! Helt i tråd med andre ophør af bane- trafik gennem årene følger nedlæggelsen tilmed kort efter en spormodernisering - et billede på, at samarbejdet mellem operatørvirksomhed og infrastrukturdeltagere kunne have været bedre. De baner, der først og fremmest er truede, er Ribe-Tønder, Varde-Holstebro, Herning-Skjern, Ryomgaard-Grenaa samt alle godsbaner med eventuel undtagelse af banerne til Haderslev og Aabenraa.

Der er dog næppe enighed inden for DSB om denne fremgangsmåde. Chefen for DSB regionaltog, Stig Næsh, skriver således i Jyllands-Posten, at Grenaabanen udbygges og bevares, samtidig med at trafikken »tilpasses« (= indskrænkes). Dette begrundes i den gennemførte modernisering af stationer og spor på samme tid, som DSB passager argumenterer for at kvæle den netop moderniserede, vestjyske længdebane. Samtidig betyder den indskrænkede trafik mellem Ryomgaard og Grenaa, at infrastrukturomkostningerne nu skal væltes over på endnu færre tog, således at det pr. teoretisk passager bliver endnu dyrere at køre med tog. Endnu en skive salami er skåret!

Det bemærkes, at DSB her udtalt, at hvis banebetjening ønskes opretholdt på de nævnte strækninger, så vil DSB byde på betjening af sidebanerne med »betjeningskoncepter«, der er billigere end de, der i dag benyttes. Undrende må landets borgere stå tilbage, for hvorfor benytter DSB så ikke disse billigere koncepter allerede i dag - eller fremstiller kalkulationer til politikerne, der viser, hvor billig sidebanedrift med det rette materiel kan være?

Ved tidligere lejligheder har der også været kig på økonomien i andre strækninger, så det vil være naivt at tro, at det nuværende angreb er det sidste på den tilbageværende jernbane-infrastruktur i Danmark.

I den forbindelse er det tankevækkende, at for omkring fem år siden arbejdede DSB aktivt for en genåbning af trafikken

Thybanegodstog. To lokomotiver, ingen vogne - og et nyrenoveret spor. Så er situationen vist beskrevet meget præcist. MY 1129 + 1110 mellem Hårdum og Hassing for sydgående, 25. november 1991.



Listen over virksomheder, der har konverteret til landevejstransport er alenlang. De forenede bryggerier, Kelloggs, Margarinefabrikken i Sønderborg og Danisco er nogle få eksempler, hvor sidstnævntes forsendelser i 1983 og derefter indtil for nogle år siden ellers gav god beskæftigelse på den ikke længere trafikerede Assensbane. MT 165 med tomme sukkervogne forlader Tommerup på vej mod Assens 22. oktober 1983.



på en række endnu mindre sidebaner end dem, som nu er i farezonen. Hver strækningens potentiale blev omhyggeligt beregnet, og der var ikke i alle tilfælde tale om store investeringer eller årlige million-udgifter. Nu prøver DSB at lukke mere givtige baner med argumenter stik mod dem, der blev anvendt for få år siden. Dermed være ikke sagt, at de gamle argumenter var forkerte - blot passer de ikke til argumentationsbehovet i dag. Det hævdes nu, at jernbanens kerneområde, hvad angår gods, er tunge transporter over lange afstande. Man glemmer blot, at det stadig kræver stationer med faciliteter til af- og pålæsning. Samt at mængdemæssigt store transporter selv over korte afstande også er jernbane-egnede, hvilket også erfaringer fra udlandet viser.

Man må selvfølgelig spørge sig selv, om gods- og passagertrafik (som påstået af en større avis) har fundet nye veje, således at jernbanen kun her sin berettigelse i form af nogle få hovedbaner. Eller er gods og passagerer indirekte blevet tvunget over på andre transportformer på grund af stadige serviceindskrænkninger på bane, fortsatte vejudbygninger og lave brændstofomkostninger? Hvorfor kan det bedre svare sig at køre 50 lastbiler tværs gennem Jylland, i stedet for at køre ét godstog? Tænk alene på chaufførlønningerne. Disse spørgsmål må læseren selv finde svaret på!

Septemberkrisen 1996

I løbet af august måned 1996 regnede DSB sig frem til, at resultaterne for de kommende år slet ikke ville svare til rammeaftalens betingelser, bl.a. fordi en ventet passagertilgang i stedet udviklede sig i modsat retning, og fordi et nyt økonomisystem kastede et nyt lys over regnskabsstallene. Omkring 1. september kom sagen frem i pressen, idet DSB fandt, at løsningen bestod af: Nedlæggelser af personbanestrækninger samt omtrent ophør af al godstransport på skinner. Det blev bl.a. fremført, at den resterende del af DSB gods (transit og posttog) kunne

overtages af de svenske eller de tyske baner. De drastiske konsekvenser for DSB Gods stammede bl.a. fra, at resultatet for det første halvår af 1996 som (ifølge Jyllands-Posten) jfr. budgettet skulle have været et minus på 0,9 mio. kr. - men resultatet blev et minus på hele 129,8 mio. kr.

Et budget er et udtryk for ledelsens realistiske forventninger til fremtiden i henhold til den valgte strategi. En afvigelse af den nævnte størrelsesorden udtrykker dermed også, hvilke enorme strategiske og styringsmæssige problemer, DSB Gods befinder sig i, og at i hvert fald dele af DSB's forretningsområder er fuldstændigt ude af kontrol.

Samtidig blev »septemberkrisen« til en farceagtig udstilling af forhold såvel internt i DSB som mellem DSB's ledelse og det politiske liv. Internt i DSB er det tydeligt, at man i direktionen ikke er enige om den rette udviklingsretning. Ifølge dagspressen blev godsdirektør Bruno Wigandt afskediget medio september, men ville imidlertid ikke acceptere fyringen, idet den - stadig ifølge dagspressen - var udstedt af Henrik Hassenkam og ikke DSB's bestyrelse. Efter pres fra trafikminister og bestyrelse måtte afskedigelsen derfor - ifølge dagspressen - trækkes tilbage.

De eksterne forhold karakteriseres bl.a. af, at mens trafikminister Jan Trøjborg i pressen gentagne gange her udtrykt, at DSB ikke får lov at nedlægge sidebaner, så udtaler Henrik Hassenkam sideløbende, at hundredvis af kilometer jernbane skal nedlægges, og at DSB vil fremstille et forslag til, hvilke baner, der skal være tale om. På trods af udtrykt, politisk modstand. Der er således også en åbenlys uoverensstemmelse mellem trafikministeren og DSB's direktion. Det er indres dog, at trafikministeren tidligere her udtalt, at der indtil den næste rammeaftale ikke direkte bliver nedlagt jernbaner, men der kan blive tale om at lade busser erstatte togene. Især Amtsrådsforeningens formand Kresten Philipsen er en varm fortaler herfor, måske fordi det vil betyde en vis bedring i

de amtslige trafikelskabers økonomi!

Andre muligheder er naturligvis, at privatbanerne overtager trafikken. Man kan dog næppe vente »aggressive« udspil fra privatbaneside, men at der er interesse, ses bl.a. i, at Lemvigbanen har tilbudt at køre på Thybanen, mens Odderbanen har kig på Grenaa-banen. I den forbindelse har Odderbanen A/S ændret sin formålsparagraf fra *at drive togtrafik mellem Århus og Odder* til *at drive regional jernbanetrafik*. Tydeligere kan det vel ikke siges? Desuden har der været tanker fremme om, at Vestbanen og Lemvigbanen kunne gå sammen om betjeningen af den vestjyske længdebane, og Tønderbanen her det tyske NVAG (Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG i Niebüll) tilbudt at trafikere. Der er således mange andre muligheder for banebetjening end lige netop DSB.

I den forbindelse er det pudsigt, at Lokomotivpersonalets sammenslutning (LPA) stadig ønsker, at DSB skal overtage privatbanerne. I sidste ende synes det kun at føre til færre medlemmer af foreningen!

Har jernbanen en fremtid?

Det er uklart, hvilken »salami-effekt« DSBs nuværende strategi får for i første omgang godstrafikken. Det næste »naturlige« skridt vil være at begrænse gods-betjeningen nordvest for Herning samt mellem Århus og Aalborg. Dvs. byer som Viborg, Hobro, Randers, Skive og Holstebro vil miste muligheden for skinnebåret gods. En by som Varde betjenes kun to-tre gange ugentligt, og i Thisted er det som nævnt tidligere allerede helt forbi!

Som borger kan den aktuelle udvikling i høj grad beklages. Ikke fordi jernbanen er en hellig ko, som ikke må slagtes, men fordi jernbanen nægtes adgang til konkurrencen på naturlige og lige vilkår. Samt fordi den nuværende administration af landets jernbaner - som udført af DSB's ledelse og politikerne i fællesskab - er tydeligt utilstrækkelig og baseret på et tvivlsomt grundlag. □

over

Efter at have læst Leif Raifers indignerede brev angående Nordjysk Afdelings udflygt til generalforsamlingen i København 17. marts og redaktørens meget fornuftige svar, har jeg fået lyst til at komme med visse kommentarer, selv om jeg dels ikke bor i området - jeg bor på Fyn, dels ikke er så aktiv, som jeg måske burde være indenfor klubben.

1) At der blev valgt bus i stedet for tog, må jo i høj grad være at betragte som en bét til DSB, der så ikke kunne tilbyde en transport på de givne vilkår. Og selv om vi er jernbane-entusiaster, er det ikke ensbetydende med, at vi også er fanatikere. Mange medlemmer er dog ganske besindige og fornuftige folk, tilmed med familie! (Mig selv indbefattet).

2) At påstå, at det er en bus-mafia, der har smadret det danske jernbanenet - hvoraf vel ca. 40 procent af den største udstrækning stadig er trafikeret, og dette net bærer meget mere persontrafik end tidligere - har vist ikke sin rigtighed, se blot på de senere trafiktal sammenlignet med tidligere. Og læs for eksempel *plan1990* fra 1975, og lav sammenligning med aktuelle tal. F. eks. forudsiger *plan1990* en fordobling af passagertallet i 1990, sammenlignet med 1974, hvad der på daværende tidspunkt syntes usandsynligt - men det var nået i 1990!

3) Når jeg ser Leif Raifers adresse, Havndal, har jeg de desværre lidt sørgelige kendsgerninger, at Randers-Hadsund Jernbane blev nedlagt af de daværende små landkommuner, næsten som det sidste inden dannelsen af storkommunerne, nok fordi det nærmest var på mode sidst i 60'erne. Der var, efter sigende, allerede indkøbt spor til ilægning på den nye klapprov over Mariager Fjord, og der var forhandlet om indkøb af lynetter til RHJ. Banen var erklæret levedygtig!

4) Den største støtte til bus-mafiaen kommer desværre nok fra DSB. Sådan føles det i hvert

fald ind imellem. For: Første gang, jeg skulle på ferie i udlandet med familien i 1989, tog vi Ferie-Ekspressen. Koreplanen var ganske enkelt elendig - vi kunne dårligt nå frem til toget, gennem Nordtyskland var vi koblet på tyske tog med rangering til følge, og så holdt toget i mere end en time på Hamburg-Altona. Så gik det til gengæld stærkt sydpå, nok for stærkt, vognene var langt fra nye, jeg husker lignende vogne fra min første tur til Tirol i 1969 (dengang var de gode og nye!). Derfor har min kone siden fået lov at vælge busture, selv om disse heller ikke er helt fejlfri.

Men når det (!) rejseselskab kan sende fem fulde busser afsted mod Paris fra Fredericia Banegård den første søndag i efterårsferien, tyder det helt klart på en manglende interesse for et betydeligt marked fra DSBs side. Og i år så vi rigtig mange langtursbusser på de tyske Autobahn, næsten flest danske.

Men så længe DSB forlanger højere pris for at - som mange opfatter det - dårligere produkt, kan vi ca. 4.000 registrerede jernbaneentusiaster ikke gøre ret meget.

Erling Lauridsen, Odense SV

Red. bem. vedr. RHJ, by- og landkommuner: *Hadsund kommune* var banens argeste modstander, mens dens varmeste forkæmper var landkommunen Gjerlev-Enslev, der lige til det sidste stemte imod nedlæggelse.

Vedr. RegioSprinteren: Undertegnede kørte en tur fra Odense til Svendborg med dette nye vidunder. Men jeg blev ikke særlig imponeret. Der var meget larm fra maskineriet under kørslen. Der var intet toilet, og der må ikke ryges.

Jeg håber ikke, DSB køber den slags, når MR er slidt op?

Ejner Schmidt, Svendborg

»jernbanens udsendte medarbejder«, Ole-Christian Munk Plum, fik en ganske anden oplevelse af RegioSprinteren, end vort medlem i Svendborg - læs om den andetsteds i

bladet. Hvad angår toiletforhold og rygeforbud, er det forhold, som naturligvis ikke er knyttet til materieltypen, men til koberens ønsker og behov: Ethvert stykke materiel (stort set) kan laves/leveres med eller uden toilet og/eller askebægre efter kundens (flertallets?) ønske. red. bem.

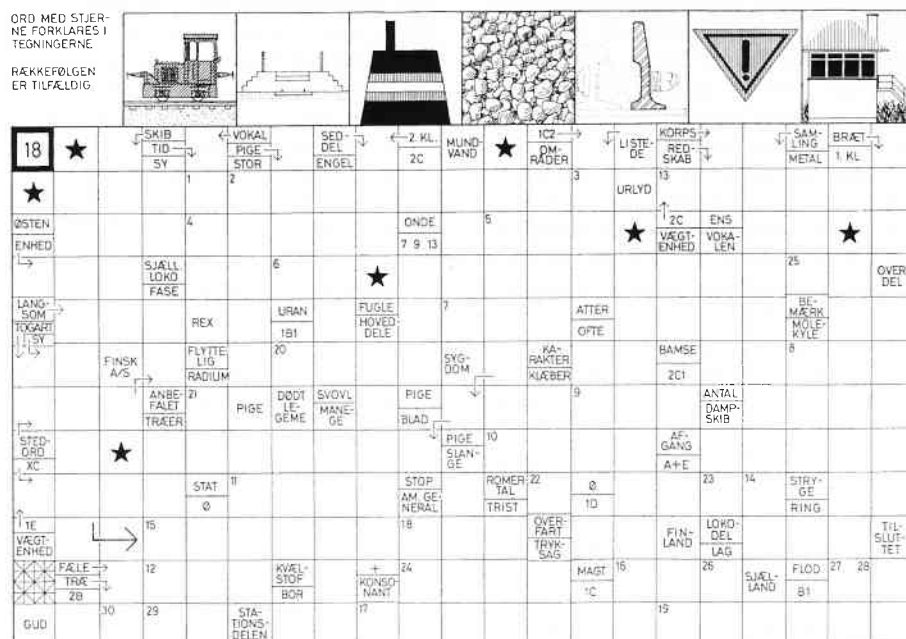
I »jernbanen« 6/95 side 178 kom den unge redaktør for skade at påstå, at GDS 11 havde kørt ved Museumsbanen i Maribo. Hans Gerner Christiansen korrigerer:

Jeg kom første gang til museumsbanen sommeren 1992, hvor vi kørte alle tog med »Faxen«, men vi havde SNNB nr. 5 som reserve, idet den var lånt hos SNNB. Den havde kørt en enkelt søndag, men var noget forslugen med hensyn til kul. Mon det ikke er den, man har tænkt på istedet for GDS 11?

GDS 11 trak et særtog for DJK på GDS og HHGB den 25/3 1902, men allerede på det tidspunkt havde den det ikke godt. Vi fik GDS L 2 fra MAK til at skubbe bag på toget, hvad der ikke pyntede. DJK havde en mand på maskinen, da man var interesseret i at købe den, og han afprøvede den så voldsomt, at den afsporede i forbindelsen mellem GDS og HHGB i Gilleleje. Han fik den dog op igen efter voldsom dampudvikling, og særtøget kom da godt til Helsingør. Jeg mener ikke nr. 11 har kørt for mere eller mindre egen kraft siden den tur. De følgende år arbejdede jeg ved Museumsbanen i Maribo næsten hver weekend, og jeg har aldrig set nr. 11 køre på MBJ eller hørt om det.

Så meget desto bedre er det jo, at der nu er nogen, der vil forsøge at gøre den køreklar igen, og lad os håbe det lykkes inden alt for længe, for det er et meget spændende lokomotiv, som absolut er værd at se i drift.

HGC



Redaktionen fik denne gang 48 svar på den finurlige sporhund i nr. 4/1996. Mange gættede rigtigt på Bøge, men Hastrup på Brobybanen kneb det mere med. Vi fik løsninger fra såvel Grønland og Norge som Sverige, alle rigtige!

Vinder efter lodtrækning blev Peter Mazanti Albertsen, Herning - en bogpakke er afsendt.

Deltagelse i dysten om bogpræmier med dette nummers Ordhund sker ved at indsende det korrekte kodeord inden 20. november 1996 til: Jernbanen, Vasevej 19A, 2840 Holte. JF

 JF

GM-udflugt på Løgstørbanen



Løgstørbanen - banen der ikke ville dø! 65 års intenst arbejde for nedlægning af banen, begyndende med Stykgruppsudvalgets rapport og efterfølgende lovforslag om nedlægning af banen i 1935 har foreløbig betydet, at der siden 2. juli 1996 kun har kørt lejlighedsvis rangertræk på banen. Det første af disse kørte 30. september 1996 med MY 1122 foran og er her næsten nået Løgstør. (Anders Riis)

Som det vil være de fleste bekendt, er driften principielt indstillet på Løgstørbanen med undtagelse af nogle sporadiske transporter. Det betyder, at der er "god plads på skinnerne", hvilket Mariager Remisekomité har ønsket at benytte til at arrangere en udflugt på banen.

Udflugten foregår **søndag den 17. november 1996** efter nedenstående køreplan:

Århus afgang	08:15
Viborg afgang ca.	10:00
Løgstør ank. ca.	12:00
Løgstør afgang ca.	12:30
Viborg ankomst ca.	15:30
Århus ankomst	17:13

Toget oprangeres af **MY + 4-5 B-vogne** (eller lignende UIC-typer). Mellem Århus og Viborg (og omvendt) gøres kun ophold i Langå. På Løgstørbanen standses i nordgående retning ved enkelte stationer, ligesom der arrangeres et enkelt fotostop. I sydgående retning standses tillige ved en række stationer, ligesom der arrangeres fotostop på udvalgte steder.

Turen kommer til at foregå på en af Danmarks mest omdiskuterede jernbanestrækninger, og ingen kan vel endnu sige, hvad dens skæbne bliver - nedlæggelse eller trafikmæssigt set overtaget af en anden operatør? Benyt derfor chancen for en særpræget tur med et - for denne banen - særpræget persontog.

Undervejs vil den nystartede GM-gruppe under DJK vil være repræsenteret og uddele information om de planlagte aktiviteter. Det kan allerede her røbes, at målet er at anskaffe og vedligeholde et MY-lokomotiv og nogle røde kupévogne, hvoraf flere allerede er anskaffet. Med materiellet er det meningen at køre udflugtstog, såvel som at tilbyde maskinkraft til andre klubber og baner i forbindelse med særlige arrangementer eller transporter.

Husk varmt tøj - toget er **ikke** opvarmet!

Priser:

Århus/Langå-Løgstør t/r kr. 150,-

Viborg-Løgstør t/r kr. 100,-

Turen aflyses i tilfælde af for få tilmeldinger. I så fald betales deltagerafgiften fuldt tilbage.

Tilmelding sker ved **senest den 8. november** at indsætte deltagerafgiften på giro 6 30 33 82, Mariager Remiseko-

mité, v/ **Hans Henrik Larsen, Ålholmvej 116, 7400 Herning**. På talon til modtager anføres påstigningsstation.

Nærmere information, herunder oplysning om turens gennemførelse m.v. kan fås via Internettet (<http://www.inet.uni-c.dk/~mduus>) eller efter den 1. nov. tillige på telefon 98 57 26 34 (Mogens Duus).

Mariager Remisekomité/
Mogens Duus

DJK udflugt:

Med godstog til Amager

I foråret 1996 ophørte DSBs regelmæssige godsbetjening af Amager. Derfor arrangerer DJK en udflugt for at tage afsked med industrisporene på Amager. Udflugten finder sted **søndag 24. november 1996**.

Turen udgår fra DJKs klubhus »vogn-ex« på Kalvebod Brygge klokken 09.30. Herfra kører vi over Københavns Havn ved Langebro og langs kajerne på Islands Brygge. På den første del af turen følges toget til fods. Efterfølgende fortsætter toget ad Amagerbanen til Saltværksvej (Kastrup). Turen slutter ved Langebro kl. ca. 16.30.

Toget vil blive oprangeret af MH 203 (Henschel) samt tidstypiske godsvogne.

Tilmelding finder sted ved indbetaling af kr. 90 pr. person på giro-konto:

8 11 10 06
DJK udflugt
Kalvebod Brygge 40
1560 København V,

senest 12. november 1996 (husk at påføre telefonnummer af hensyn til evt. aflysning af turen).

Før afgang fra vogn-ex vil der være mulighed for at købe kaffe/rundstykker. Øl/vand sælges i toget.

Turens gennemførelse kræver **mindst 40 deltagere - benyt denne enestående chance til at fotografere godstog på Amagerbanen!**
Udflugtsafdelingen

Nyheder fra Holsund

Annonce

»På sporet af 1996«

Den tiende i rækken, jernbaneårbogen om danske jernbaner, udkommer 25. november. Et fast ritual op mod jul, bogen med de mange aktuelle billeder og kommentarer til året der gik.

I år med:

Spændende »Togdøgn« i Nyborg, fire indlæg fra kendte jernbanefolk, temasider om godsvogne, DSB og DSB Rederi i hård søgang, IC3 i USA, MY'ere i hobetal, nyt S-tog, Regiosprinteren, veteranbaner...

Over 130 billeder, 17 i farve.
Og billig er den: kr. 120,-

»FC Dianalund«!

FC Dianalund bygger på succes'en fra FC Skagen, en helt igennem realistisk simulation af fjernstyringen, nu på Tølløse-banen. Men den kan meget mere:

✕ Mere intens trafik

(op til fire krydsninger i ét planløb...)

✕ Mange flere planløb end FC Skagen

✕ Flere stationer

(også Holbæk, Vipperød og Slagelse)

✕ Flere tog (også DJKs mod Gørlev)

✕ Forskel på hver-, lør- og søndage

✕ Rangement f. eks. med godstog

Hertil kommer helt nye funktioner:

Du kan gemme, og genoptage senere...

Du kan indstille sværhedsgrad...

Du kan se din tidligere score...

Du kan køre mod en medspiller...

...m. m.

120 sider brugervvejledning og tjenestekøreplan medfølger i grundprisen!

Med FC Dianalund kan leveres to tilpassede moduler:

»FC Plan«: Lav dine egne køreplaner, og afvikl simulationen med disse...

»FC Graf«: Du får afbildet både standardkøreplanen og dine egne køreplaner i grafisk form.

FC Dianalund: kr. 195,-

FC Plan: kr. 95,-

FC Graf: kr. 95,-

Ved køb af alle tre

programmer: kr. 290,-

(du sparer hermed prisen på ét modul).

Krav: IBM kompatibel PC med med Windows 3.1 eller senere. VGA skærm - farve - anbefales. 640 x 480 anbefales, men alle opløsninger understøttes. 386-processor med 4 MB RAM anbefales. Min. 2,5 MB ledig plads.

Ældre udgivelser:

✕ »På sporet af« 1991 og 1995

✕ »FC Skagen«: kr. 165,-

✕ »Jernbanens ABC«: kr. 280,-

Bestilling: Forlaget

HOLSUND

Vasevej 19A, 2840 Holte,
tlf. 42 42 04 52



Nyheder

Svend Jørgensens dias:

SERIE 16: Norge

Setesdalsbanen:

1. Damplokomotiv nr. 5 med blandet tog afgår fra Hornnes st., ca. 1961.
2. Damplokomotiv nr. 5 med sneplov i flot landskab med sne og sol ca. to km fra Byglandsfjord, ca. 1961.
3. Damplokomotiv nr. 5 under afg. fra Syrtveit, ca. 1961.
4. Damplokomotiv nr. 5 med blandet tog på dæmning ved Hægeland. Solskin og vand og lille bro. Et dejligt billede, ca. 1961.
5. Damplokomotiv nr. 5 med beskedent tog under indkørsel til Evje, Fjord, jernbane, vej og telefontråde. Flot billede, 1962.

Banen havde 1067 mm sporvidde og blev nedlagt i 1962.

Holandsbanen:

1. Damplokomotiv nr. 4 *Setskogen* med blandet tog i dejligt landskab, ca. 1959.
2. Damplokomotiv *Setskogen* ank. til station. Mange P-vogne i venstre side, ca. 1959.
3. Damplokomotiv *Setskogen* under afg. fra Sorumsand. Blandet tog, ca. 1959.
4. Damplokomotiv *Setskogen* rangerer kæpskinne-vogne. Kran. Træstammer i vandet. Herligt miljø! Ca. 1959.
5. Damplokomotiv *Setskogen* med blandet tog. Volvo lastbil med mælkejunger. Mor med barnevogn. Et dejligt tidstypisk billede, ca. 1959. Løken st.

Banen havde 750 mm sporvidde og blev nedlagt 1960.

SERIE 17: DSB E- og F-maskiner

1. E 993 med ballasttog ved Forlev. Sept. 1961.
2. E 985 solo, set fra siden. Godsbanegrd. Jan. 1959.
3. E 9?? med tog 173 ved Dybbølsbro. Aug. 1959.
4. E 9?? med tog 143 på broen over godssporerne ved Valby. Aug. 1959.
5. E 981 m. tender 973, pause i Kalundborg. Mar. 1963.
6. F 495 solo ved København H. Okt. 1963.
7. F 493+500 v. vandkran/remise. Helsingør, mar. 1963.
8. F 699 skråt bagfra. Ved Øresund. Helsingør 1963.
9. F 428 med godsvogn i Aabenraa. Maj 1959.
10. F 430 ved remisen i Aabenraa. Maj 1959.

Pris pr. serie: 70,- kr., som indbetales på giro 3 17 91 76 inden 25. november 1996. Husk at anføre, hvad bestillingen dækker.

Serierne leveres inden jul.

»Gamle« nyheder:

Vi har modtaget et restoplæg af nedenstående bøger:

Best.nr. 0503, kr. 45,-

Rejsen til Haderslev, af Povl Wind Skadhauge. Udgivet af Kurlands Forlag i samarbejde med Dansk Jernbane-Klub, 1979. 94 sider, 22 ill. I bogen har forfatteren - som en af jernbanens brugere - søgt at give sit bidrag om selve rejseoplevelsen. Skadhauge har selv illustreret bogen med skitser, fortrinsvis af danske landskaber.

Best. nr. 0520, kr. 45,-

Omkring tertiærdriftens tidligste år, skit-

ser fra Vemb-Lemvig Jernbane 1879-1882. 56 sider, 3 fotos, 1 ill., udgivet af PT-bøger, 1979. To øjenvidneskildringer om de første års drift og begivenhederne dengang. Der oplyses om de særlige kendetegn ved banen, og fortællingerne kan desuden være et glimrende udgangspunkt til at forstå, hvorledes samtiden betragtede denne nyvinning.

Forsinkelse:

Forlaget bane bøger har oplyst, at bogen *Rystevogne* først udkommer sidst i november i stedet for - som oprindelig planlagt - i oktober.

Bog anmeldelser



Tog og historie - jernbanearkiver og deres brug. Af Steen Ousager.

Arkivernes Informationsserie

36 s. A5, 16 ill., hft.

Vejl. pris kr. 50,-

Et praktisk værktøj for jernbane-historikere har set dagens lys med Steen Ousagers »Tog og historie«, som er udkommet i Arkivernes Informationsserie.

Steen Ousagers skrift bør have plads på hylden lige ved siden af arkiv-registraturen over de jyske privatbaner, der udkom allerede 1978 fra Landsarkivet for Nørrejylland. Det giver et fint overblik over de indgange, der kan være til jernbanehistoriske emner, når man tænker i arkiv-baner. Steen Ousager øser af den erfaring, han selv har høstet gennem søgning i diverse arkiver, og praktiske tips kommer frem undervejs.

Samtidig fortæller det lille skrift også i sig selv jernbanehistorie: Nemlig historien om, hvad der er sket med en række arkiver, og også i et vist omfang om, hvad der er blevet passeret godt på - eller mindre godt på.

Måske kan Steen Ousagers skrift også være lejlighed til at gøre opmærksom på, at arkivmaterialet faktisk er eftertidens ejendom, som det bør overlades specialister udi det historiske at rydde op i: De fleste af os, der har beskæftiget os med arkiv-forskning, véd, hvor ærgerligt det kan være, at en del af arkivet, som var af stor betydning for opklaring af historiske gåder, mangler, fordi snæversynede embedsmænd ved jernbaneforvaltningerne i et anfald af oprydningssiver har kasseret med hård hånd.

Heldigvis er det undtagelsen: På grund af en stor mængde pligttopfyldende og pertentlige tjenestemænds arbejde gennem tiden udgør jernbane-arkiverne en særdeles velbevaret arkivmasse, som også kan have bred kulturhistorisk interesse udenfor de »tog-gales« kredse. Hvilket Steen Ousager også belyser i sit skrift.

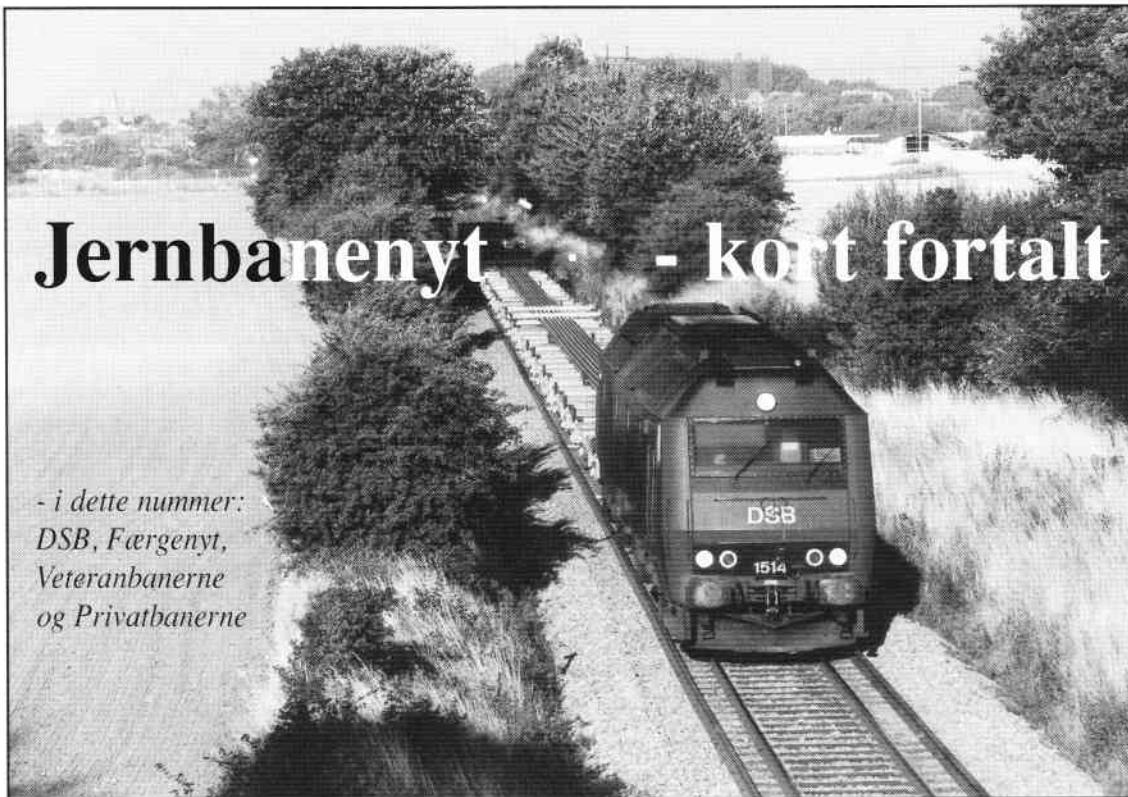
Er man interesseret i jernbanernes arkivmateriale, hvordan man finder frem til det, og hvad der er bevaret, udgør »Tog og historie« en kærkommen oversigt og vejleder på feltet. Derudover blødes det tørre stof op med en række pluk fra foto-arkiverne - et par af dem, undertegnede ikke tidligere har set trykt, er et foto af prøvekørsel med dieselloko MFVJ M 4 ved Randers Lokal efter montering af gen-gas-anlæg på Scandia 1941, og et detailfoto fra Cvk Århus af renovering af E 973, november 1952.

»Arkivernes Informationsserie« forhandles af Landsarkivet for Fyn, Jernbanegade 36, 5000 Odense C.

Anders Riis

Jernbanenyt - kort fortalt

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



Arbejdstog og interne transporter hører til jernbanens hverdag - her kommer ME 1514 med skinner og sveller fra Kalundborg, som det tydeligt ses på »varemærket« i øverste venstre hjørne, den karakteristiske kirke. Foto ved Kåstrup, 30. september 1996: Johnni Lassen.

DSB



Rullende materiel

Flere togsæt

DSB har skrevet kontrakt med Adtranz i Randers om levering af yderligere fire elektriske ER-togsæt (sæt nr. 41-44). Togsættene skal bruges til den mertrafik, der bliver en følge af ibrugtagningen af den nye strækning mellem København H. og Københavns Lufthavn i Kastrup. Fra efteråret 1998 vil en række IC- og Re-tog fortsætte til/udgå fra Kastrup. Tilsvarende bestilte DSB i efteråret 1995 fire dieseldrevne MF-togsæt (IC3-sæt nr. 86-89), jvf. jernbanen, nr. 6/95, side 196.

Den nye ordre til Adtranz har en værdi af ca. 180 mio. kr., og togsættene skal leveres i slutningen af 1997. De nu bestilte togsæt leveres naturligvis med de støjfiltre, som p.t. er under installation i de 40 togsæt, som DSB allerede har modtaget.

Øget IC3-kørsel

Når DSB i september 1997 iværksætter en helt ny køreplan med udvidet lyntogskørsel m.v. og dermed opnår de fulde fordele ved den faste forbindelse over Storebælt, får det stor indflydelse på udnyttelsen af IC3-togene. Den bliver langt mere intensiv, og sammenlignet med i dag skal de køre omkring 35 pct. flere km om året.

Den udvidede kørsel vil sætte sit præg på IC3-værkstedet i Århus, som får mange flere af de såkaldte 50.000 km eftersyn og større tekniske eftersyn. Derfor forberedes nu en udvidelse i form af bedre løftekapacitet, så det bliver muligt at effektivisere

vedligeholdelsesarbejdet i den tid, værket har togsættene til rådighed.

S-togs renovering

3.generationstogsættene - de såkaldte ASEA-tog - er i så god stand, at de ikke bliver udrangeret i forbindelse med levering af nye S-tog. I stedet får de nu en kraftig istandsættelse, så de er pæne og præsentable i fremtiden. Samtidig udstyres de med flexrum.

De otte togsæt beklædes udvendigt med folie, så de får en funklende ny overflade. Indvendigt bliver der malet overalt - eller foretaget foliebeklædning, alt efter hvad der er mest velegnet. Alle sæder får nyt stof. Desuden bliver de eksisterende bagagehylder fjernet og erstattet med en type lignende den, der findes i det nye S-tog. Endelig bliver loftsbelysningen flyttet og ændret lidt.

For at kunne leve op til den standard, som de nye S-tog har, udstyres ASEA-togene

generation, som er udstyret med denne facilitet fra leveringen. Det skal fastholde nuværende kunder og trække nye til, når hele vognparken til sin tid har flexrum, og spærretiden for cykler dermed kan ophæves. Mange kunder vil nemlig kunne se en fordel i at tage cyklen med toget, fordi den er et fleksibelt transportmiddel til og fra stationen.

Den gennemgribende oppudsning udføres på værkstedet i Taastrup - primært af medarbejdere i afdeling Vedligehold. Den ventes at være gennemført i sommeren 1997.

Faste anlæg

Tidsplan for ibrugtagning af Storebæltsforbindelsen

Efter aftale mellem DSB og AVS Storebæltsforbindelsen starter det samlede afprøvningsprogram af den faste forbindelse den 1. november. Det består dels af en teknisk afprøvning, dels af en trafikaf-



Se! - et »rigtigt« tog! Så længe det varer: Nattog 591 er blandt de seværdigheder, der forsvinder i 1997. Det er ét af de få tog, hvor passagererne kan få tid til at hoppe af og fotografere undervejs, som Keld Handbæk gjorde 9. juli 1996 i Hjørring. Oprangering: MZ 1421 - BDan - B-t - WLABr - Bcm - Bcm - WLABr.



Tre S-togs generationer spiller ud...

...for efter at SA-togene for alvor er kommet »på banen« i plandrift og med sig nærmende leverance af de næste seks sæt, rykker de ældre tog naturligt ned i rækken. Øverst alle (begge) SA-sæt i samme tog, som linje A+ Køge-Østerport, 26. september 1996 (Johnni Lassen). MC-togene - dem der ikke er skrottet allerede, forstås - er i god stand og får en levetidsforlængelse. FC



6023 - MC 6523 - MC 6524 - FC 6024 - FC 6011 - MC 6511 - MC 6512 - FC 6012 ses her (med nye ruteskilte) i Rødovre, 24. juli 1996 (Keld Haandbæk). Nederst : 30 år og ældst blandt S-togene. MM 7601 har byggeår 1966 men kom først til København 1967 (8. januar). Her i Hellerup 16. juli 1996 med 7101/7609 /7109 (Keld Haandbæk).

prøvning. Den tekniske afprøvning af installationer m.v. forventes afsluttet den 1. februar 1997, og derefter går de trafikale afprøvninger for alvor i gang. A/S Storebælt har det overordnede ansvar for afprøvningerne indtil tidspunktet for den "juridiske" overdragelse til DSB, 1. april. Indtil da er strækningen Svenstrup-ny Nyborg at betragte som en privatbane ejet af A/S Storebælt.

I prøveperioden (november-januar)

checkes alle installationer blandt andet ved, at der køres et større antal testtog. Undervejs i den tekniske prøveperiode foretages prøvekørslerne med tog, hvis hastighed gradvis sættes op. I denne periode gennemføres også to store øvelser i tunnelen og og én på Vestbroen. Her deltager også brand- og redningsmyndighederne og politiet. I løbet af den trafikale prøveperiode (februar-marts) skal stationsbestyrere og SRO-operatører vise, at

de kan håndtere alle tænkelige hændelser - lige fra uregelmæssigheder i den daglige drift til uheld og evakuering.

6. april 1997 omlægges den indenlandske post- og godstrafik fra færgeoverfarten til den faste forbindelse som et led i de afsluttende trafikale afprøvninger. Perioden frem til 31. maj skal dels bruges til at opfang eventuelle forsinkelser, dels til at sikre, at DSB kan drive forbindelsen og bemane den døgnet rundt, året rundt. Lokomotivførere, tog- og cateringpersonale samt trafikstyringsmedarbejdere og de medarbejdere, der skal stå for vedligeholdelsen, vil i perioden opnå den nødvendige rutine.

Ved overgang til sommerkøreplan 1. juni omlægges al persontrafik og godstrafik fra Korsør-Nyborg, samt konventionel persontrafik og DanLink-godstrafikken fra Rødby-Puttgarden, til den faste storebæltsforbindelse. (Det er dog muligt, at den internationale sovevognstrafik fortsat bliver ført over Østersøen i K97, sommerkøreplansperioden, da det ikke tidsmæssigt vil være muligt at forsyne det nødvendige antal sovevogne med nødbremseoverstrøpning og vakuumtoiletter - et krav for kørsel ad den faste forbindelse. Muligvis kan de involverede jernbaneforvaltninger (DSB, DB m.fl.) overtage moderne egnet, men overtalligt CityNightLine materiel fra DACH-samarbejdet, hvoraf østrigske ÖBB er udtrådt. Der vil i K97s stadig være to færger af traditionel type til disposition på Rødby-Puttgarden overfarten).

1.juni 1997 er samtidig den dato, da DSB begynder at betale for dispositionsretten over forbindelsen. 28. september 1997 iværksættes den store radikale køreplansændring.

Der er etableret midlertidige »forgreningsstationer« i Svenstrup (øst for Korsør) og i Nyborg, så togene i afprøvningsperioden kan dirigeres enten ad den faste forbindelse eller til færgelejerne. På vestsiden blev det nye sikringsanlæg (DSB type 1990) for ny Nyborg station tilsluttet det eksisterende sikringsanlæg på gl. Nyborg station, 1. september. På østsiden etableredes en ny station Svenstrup (stationsforkortelse: Sw) beliggende i km 105.6 - 107.2, 21. september. Stationssikringsanlægget er af DSB type 1954, og stationen fjernstyret fra gl. Korsør station, fra og med 15. oktober. I-signalet i Svenstrup spor 2 er forsynet med forgreningsangivelse (afvigende gren mod gl. Korsør station), og U-signalet mod gl./ny Korsør station er forsynet med bogstavviser, der kan vise: F ("Færgeren") ved udkørsel mod gl. Korsør og T ("Tunnelen") ved udkørsel mod ny Korsør.

Sikkerheden på den faste forbindelse

Der er lagt stor vægt på at udforme hele

Storebæltsforbindelsen, så uheld undgås. I den forbindelse har risikoen for brand spillet en stor rolle, og kravet om at få passagerer i sikkerhed og sikre en indsats fra brand- og redningsmyndighederne har betydet, at der er indbygget en række forskellige sikkerhedsforanstaltninger.

Risikoanalyser, som bygherren, A/S Storebæltsforbindelsen, har ladet udføre, viser, at sikkerhedsmålet er nået. Risikoen for den enkelte togpassager er mindre på forbindelsen, herunder i tunnelen, end på land.

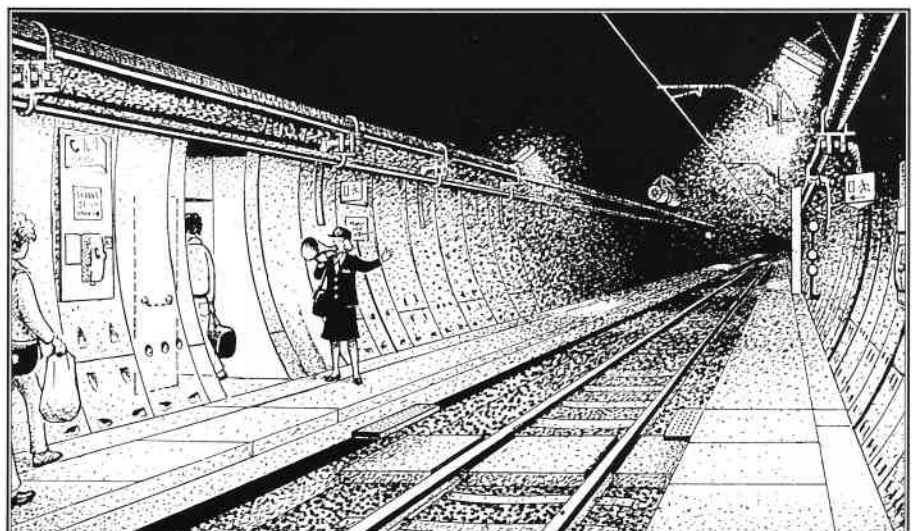
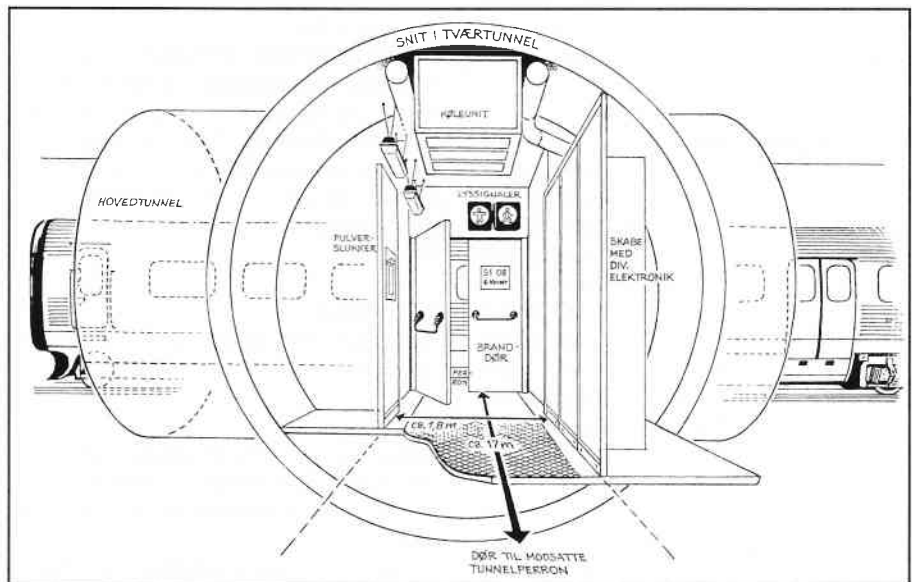
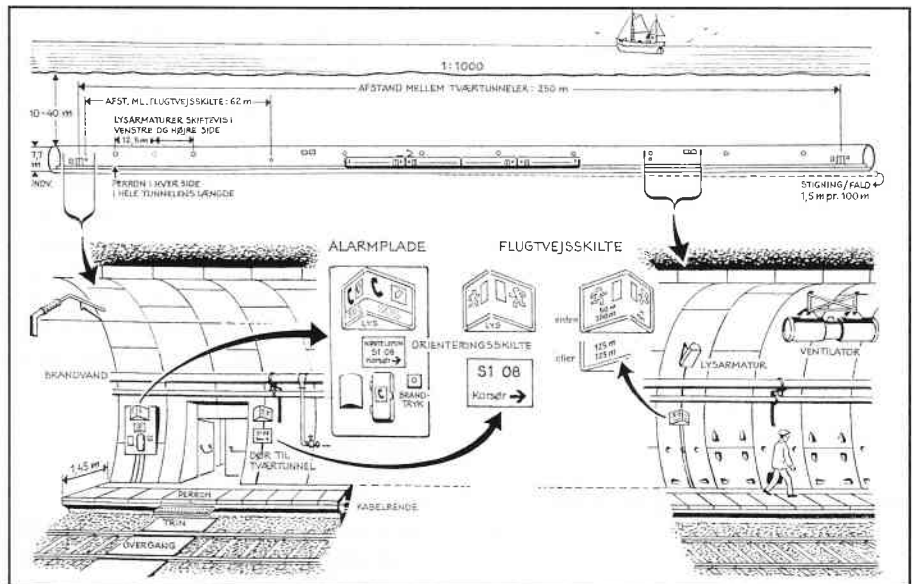
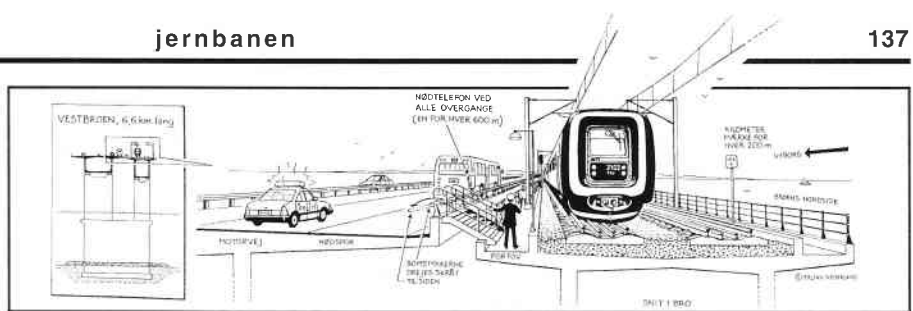
Sikkerhedsforanstaltningerne, der skal sikre, at uheld undgås - og omfanget i givet fald begrænses, er:

- ATC (Automatisk Tog Control).
- Strækingsradio.
- Kun ét godstog med farligt gods i tunnelrøret ad gangen, og hvis godstoget kører med farligt gods af klasse 1, må der ikke køre tog i det andet rør.
- Tidsovervågning (alarm, hvis et tog er for længe på en given strækning).
- Profilkontrolanlæg.
- Gasalarm.
- Togets nødbremse ophæves i tunnelen.
- Brandhæmmende materiale i personvogne.
- Ildslukkere i tog.

Derudover er tunnelen bygget, så den muliggør en eventuel evakuering og indsats fra redningsmyndigheder. Byggeriet omfatter blandt andet:

- To tunnelrør.
- Tværtunneler for hver 250 m.
- Tværtunneler har røg- og brandsikre døre.
- Ventilationsanlæg, der sikrer frisk luft - og i øvrigt kan styre røgen væk fra en eventuel brand.
- 145 cm brede fortove i begge sider.
- Fortovene holder et eventuelt afsporet tog på ret kurs.
- Flugtvejsskilte er anbragt med 62,5 m afstand og er altid belyst.
- Lys kan tændes i tunnelen.
- Højtalere i tog samt megafoner til togpersonalet til hjælp under evakuering i tunnelen.
- Sikkerhedstelefoner ved signalerne og nødtelefoner ved tværtunnelerne.
- Skadestedsradio i tunnelen. Radioen dækker hele tunnelen og skaber forbindelse mellem brandfolk overalt i tunnelen. Den har også forbindelse til SRO-centralen.
- Adgangsveje til tunnelmundingerne.

Infografi - hedder det, når tegneren selv skal navngive genren. Ingen kan som Erling Nederland forklare i grafik - som han her til højre fortæller om Storebæltsforbindelsen. Det taler for sig selv. Sammenlign iøvrigt nederste tegning med foto på næste side! Tak til DSB/Erling Nederland.



- Beredskabet består blandt andet af skinnekørende redningskøretøj (et køretøj, der kan køre på både vej og bane)
- Brandhaner for hver 125 meter.
- Afvandingssystem.
- Installationerne i en tværtunnel kan svigte, uden at jernbanetrafikken påvirkes, fordi elforsyningen "overtages" af nabotværtunnelen.
- Mulighed for strømforsyning fra både Sjælland og Fyn.

SRO-anlægget

I jernbanen, nr. 4/96, side 110, er SRO-anlægget (Sikkerhed, Regulering og Overvågning) omtalt. Populært sagt overvåger SRO-anlægget, hvis kommandocentral er beliggende i underetagen af ny Korsør station, dét, der bevæger sig eller ændrer tilstand (elektrisk eller mekanisk) i tunnelen samt alle trafikale forhold i øvrigt, f.eks. kontrol af varmløbne hjul og togets profil. Anlægget giver også alarm, hvis Vestbroen efter en påsejling har forskubbet sig.

Uddannelsesprogrammet

Uddannelsen af personalet begyndte i februar 1996 og slutter midt i 1997. Ca. 1.900 medarbejdere (lokomotivførere, togpersonale og stewardesser, klargøringspersonale og trafikstyringspersonale) har til den tid fået den nødvendige uddannelse.

Styringspersonale:

Antal: Ca. 60 medarbejdere i den regionale fjernstyringscentral i Roskilde og Trafikcentralen i København. Varighed: To dage. Uddannelsens indhold: Grundlæggende viden om Storebæltsforbindelsens infrastruktur, så medarbejderne får kendskab til betjeningen af sikringsanlæg, fjernstyringsanlæg og SRO-anlæg, samt kendskab til procedurer ved uheld og andre hændelser i forbindelse med trafikafviklingen.

Der undervises i betjening af DSB type 1990 sikringsanlæg, reaktion på meldinger fra SRO-anlæg og opbygning af de trafikafviklingsmæssige forhold, for at sikre en hensigtsmæssig disponering af trafik og indsats i forbindelse med hændelser

og uheld på forbindelsen. Uddannelsen omfatter besøg i tunnelen og på Vestbroen.

SRO-personale:

Antal: 10 medarbejdere. SRO-personale uddannes i fire etaper:

1. Uddannelse hos leverandør af SRO-anlæg.
2. Uddannelse til koblingsleder.
3. Uddannelse/efteruddannelse i sikkerhedstjeneste efter individuelt behov.
4. Tunneluddannelse.

Uddannelsens indhold: Vedligeholdelse af færdigheder i betjeningen af anlægget samt træningen i disponering. Der trænes ved hjælp af simulering af hændelsesforløbet i SRO-anlæggets øvelsesprogram samt ved deltagelse i større samlede redningsøvelser. Der holdes periodiske prøver for løbende at afprøve personalets færdigheder.

Lokomotivførere, tog- og cateringpersonale

Antal: Ca. 1.600. Varighed: To dage. Uddannelsens indhold: Forbindelsens konstruktion gennemgås. Hovedvægten lægges på daglige procedurer vedrørende klargøring og kørsel samt tømning og evakuering af tog.

Der undervises endvidere i psykologi, herunder forebyggelse og behandling af angst og ledelse af mange mennesker ved en evakuering. Sidst i kursusforløbet trænes samarbejde om at evakuere passagerer gennem situationsspil. Uddannelsen indeholder besøg i tunnelen og på Vestbroen.

Klargøring

Antal: Ca. 200 klargøringsmedarbejdere i København og Nykøbing F. Varighed: Én dag.

Uddannelsens indhold: Medarbejderne instrueres i at foretage et særligt tunnelcheck, inden materiellet sendes ud på dagens første tur.

Særlig checkliste udfyldes, hvor det tilkendegives, at der er etableret gennemgang i hele toget, at lys og døre virker, at strækingsradio samt samtale- og højttalerfunktion er i orden, og at sikkerhedsudstyr er til stede i toget. Checklisten følger toget hele dagen. Herudover indarbejdes for håndværkspersonalet visse sikkerhedscheck i forbindelse med de fastlagte eftersyn.

lerfunktion er i orden, og at sikkerhedsudstyr er til stede i toget. Checklisten følger toget hele dagen. Herudover indarbejdes for håndværkspersonalet visse sikkerhedscheck i forbindelse med de fastlagte eftersyn.

Diesellokomotiver under Storebælt

DSBs ledelse har besluttet, at DSBgods i begrænset omfang kan køre dieseltrukne godstog under Storebælt. Baggrunden herfor er, at DSB endnu ikke råder over tilstrækkeligt mange elektriske lokomotiver til at trække samtlige godstog gennem tunnelen. Tilladelsen er givet for en periode på ca. tre år, regnet fra åbningen 6. april 1997.

Diesellokomotiverne skal fremføre posttog og lettere godstog. DSB bane skal løbende følge udviklingen i tunnelrørene og disses installationer for at se, om kørslen med diesellokomotiver giver problemer for drifts- og vedligeholdelsesforholdene.

Fortsat elektrificering

Der er endnu nogle hurdler at overvinde, inden det bliver afklaret, hvornår DSB kan gå i gang med elektrificeringen af strækningen Fredericia-Århus.

Sagen ventes drøftet mellem regeringen og oppositionen i nær fremtid. I rammeaftalen for DSB er der afsat 50 mio. kr. i 1997 og 100 mio. kr. i 98 til at sætte projektet i gang. Hvis projektet skal i gang allerede i år, kræver det tilslutning fra partierne bag rammeaftalen. Det er, foruden regeringen, Det Konservative Folkeparti og Venstre.

I rammeaftalen 1995-98 står der »Der iværksættes snarest et analysearbejde vedrørende opgradering, herunder elektrificering, af DSBs hovedstrækninger i Jylland. Når resultatet heraf foreligger, optages der forhandlinger med henblik på at påbegynde en opgradering af hovedstrækninger og en videreførelse af elektrificeringen«.

De kommende forhandlinger vil bl. a. dreje sig om, hvordan projektet skal finansieres, og hvor mange år anlægsperioden skal strække sig over. Hertil kommer spørgsmålet om, hvorvidt der samtidig skal ske en udretning af banen mellem Horsens og Skanderborg.

Fjernstyring/ATC

Hvor mange fjernstyringscentraler skal DSB have i fremtiden, og efter hvilken rækkefølge skal DSB investere i fornyelse af ældre fjernstyringsanlæg?

Det er nogle af de spørgsmål, DSB bane er i gang med at vurdere. Resultatet vil blive præsenteret i en rapport, som formentlig er klar ved årsskiftet. Herefter skal DSB tage stilling til prioritering og til de økonomiske muligheder for at realisere en sådan plan. Også spørgsmålet om eventuel ny teknologi vil indgå i planen.



På bunden af Storebælt, østtunnelen omtrent ved det dybeste sted, så der således ud ved DJKs udflugt 7. september 1996. Sammenlign med tegning foregående side! (Wilhelm Frentrup).



Elektrificeringen fortsætter, og snart vil synet af EA-lokomotiver brede sig ud gennem Jylland. Men det er nok tvivlsomt, om det bliver med persontog ligesom EA 3017 med dette nattog fra Sverige, mødt i Klampenborg 16. juli 1996 af Keld Haandbæk.

DSB er i øjeblikket i gang med at indføre fjernstyring på strækningen Esbjerg-Holstebro, samtidig med at der installeres nye sikringsanlæg. Arbejdet afsluttes til efteråret. En tilsvarende fornyelse på strækningen Struer-Thisted afventer den samlede vurdering af, hvordan den fremtidige strategi på fjernstyringsområdet skal være. Det samme gælder en hovedstrækning som Hobro-Aalborg.

DSB har i dag 18 fjernstyringscentraler (for nyanlæggene i Sønderjylland, se næste afsnit, red.), og det havde DSB i øvrigt også i 1980.

*

Forarbejdet til videreførelsen af ATC fra Århus mod nord er nu gået i gang, og målet er at få klaret strækningerne Århus-Randers og Randers-Hobro til årsskiftet 1997-98. Hobro-Aalborg følger først i en senere etape. Her er installeringen af ATC afhængig af, at der etableres et strækningssikringsanlæg, og den sag er endnu ikke afklaret. I næste omgang følger strækningen Roskilde-Holbæk, men tidspunktet for færdiggørelsen her kendes endnu ikke.

Under udførelse for øjeblikket er ATC mellem Lunderskov og Padborg, hvor systemet tages i brug i begyndelsen af 1997. For denne som for alle andre berørte baner indtil nu er der tale om fuldt udbygget ATC, men i overvejelserne indgår et reduceret ATC til brug på mindre befærdede strækninger. Hermed vil omkostningerne kun være 60 pct af den udgift, man ellers har. Det opnås bl.a. ved, at der etableres færre baliser. Når den løsning ikke er acceptabel alle steder, skyldes det, at den vil give alvorlige gener for trafikafviklingen på baner med tæt toggang.

Mere dobbeltspor

Sidste del af den igangværende ombygning til dobbeltspor på den sønderjyske længdebane, strækningen mellem Røde-

kro og Tinglev, blev taget i brug 27. september.

Nævnte dato blev 1) stationerne **Hjordkær** og **Bolderslev** (med tilhørende hoved- og fremskudte signaler) og 2) linjeblokanlæggene mellem Rødebro og Tinglev (med tilhørende AM- og fremskudte signaler) nedlagt. Samtidig tillystes ny type fuldelektronisk linjeblok (med tilhørende AM-signaler) med akseltællere og beregnet for vekselsporsdrift i hovedsporene i begge køreretninger mellem Rødebro og Tinglev. **FCVojens** nedlagdes, og RFC Fredericia fjernstyrer nu hele strækningen Fredericia-Padborg (ekskl. sidstnævnte station; af anlægsmæssige årsager er der etableret understationsdrift i Tinglev indtil 6. december 1996 - og i Vejlbæk (mellem Tinglev og Padborg) indtil 12. februar 1997).

Linjeblokanlæggene på den enkeltsporede strækning mellem Tinglev og Padborg ændredes 20. september fra togdetektering ved hjælp af sporisolationer til togdetektering med akseltællere, jvf. jernbanen nr. 2/1996, side 44.

Sikkerhed på rangerarealer

DSB skal forbedre lys- og terrænforholdene på i alt 51 rangerarealer, så sikkerheden for medarbejderne øges.

I første omgang forbedrer DSB rangerarealerne i Århus, på Helgoland og Østerport, hvor arbejdet ifølge aftale med Arbejdstilsynet skal være udført inden 1. april 1997. Herefter følger på prioriteringslisten rangéarealer i Fredericia og i København inklusive Belvedere og Godsbanegården. Målet er at være færdig sidst i 1998.

Modellen for ændringerne er, at de eksisterende lyskilder flyttes ud langs sporene, så slagskygger undgås dér, hvor rangerpersonalet færdes. Samtidig skal huller udbedres, og svelleender, brønddæksler og kabelrender graves ned for at undgå, at medarbejdere snubler.

Baggrunden for, at DSB har fået påbud om at forbedre rangerforholdene, er en alvorlig arbejdsulykke i Århus i 1993. Dertil kommer mange arbejdsskader ved rangering.

Ændringerne på de 51 rangerområder ventes at koste mindst 308 mio kr, og arbejdet skal være udført inden udgangen af år 2001.

Vindmøller

Som led i den nye miljøstrategi undersøger DSB nu muligheden for at bruge el produceret af vindmøller til togdriften. Undersøgelsen omfatter også økonomien ved et sådant projekt. 80 store vindmøller, hver med en effekt på 1500 kilowatt, kan producere strøm til alle DSB's eldrevne tog, inklusive S-tog i København. Undersøgelsen, der støttes af Energistyrelsen, foretages af DSB i samarbejde med elsel-skaberne, og ventes færdig i juni 1997.

Vindmøllerne vil tilsammen dække DSB's strømforbrug, der i 1995 var på 230 gigawatttimer. Det svarer til årsforbruget af strøm i 57.500 traditionelle parcelhuse.

Der kan blive tale om at opføre vindmøllerne på DSB's egne arealer, men opførelsen af de nye kæmpemøller skal koordineres med elsel-skaberne, som i forvejen mangler arealer til deres vindmøller.

Alternativt kan det som følge af el-liberaliseringen komme på tale at få miljørigtig energi fra vandkraftværker i Sverige og Norge.

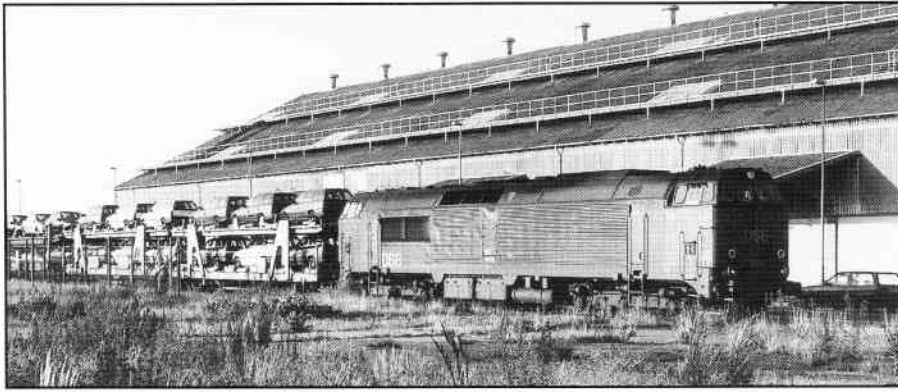
Strækning sælges

Den 13 km lange jernbanestrækning mellem Slagelse og Høng vil nu overgå fra DSB til Høng-Tølløse Jernbane. Det sker for en symbolsk betaling, og samtidig har trafikminister Jan Trøjborg truffet beslutning om, at der skal igangsættes en omfattende modernisering af strækningen over de næste tre år. Det vil koste 36,5 mio kr at foretage en spormodernisering, og for det beløb skal der også etableres fjernstyringsanlæg, en krydsningsstation anlægges i Havrebjerg, og seks overkørselsanlæg renoveres.

DSB har ikke kørt persontog på strækningen siden 22. maj 1971, men den benyttes af HTJ, som gennemfører alle sine tog til Slagelse.

Nye naboer til Århus H.

Alt tegner nu til, at de første nye naboer til Århus Hovedbanegård vil dukke op i 1998. Arbejdet med første etape af byggeriet på de værkstedsarealer, DSB vil rydde, kan sættes i gang næste år. Bag dette ligger de aftaler udviklingselskabet Århus InterCity indtil nu har fået på plads. Samtidig er en vigtig hurdle klaret, nemlig Miljøministeriets godkendelse af, at der opføres et varehus på 17.000 kvm. Vare-



DSB gods har en stor transportartikel i biler, og Kalundborg er ét af de steder, de nye biler har kunnet ses som transportartikel, såvel på tog som på M/F Kong Frederik IX fra Århus. Her rangerer MZ 1458 med biltog i Kalundborg, 23. september 1996 (Johnni Lassen).

huset er en vigtig forudsætning for, at man kan tiltrække andre forretninger. Afgørelse er dog også, at det nye center ligger i forlængelse af Århus' forretningsstrøg. Direkte adgang opnås via banegårdens forhal.

Første etape udgør et byggeri på i alt 43.000 kvm inklusive boliger. Herudover er der planer om at udnytte nogle af de bevaringsværdige værkstedsbygninger, som under alle omstændigheder ikke vil blive nedrevet. Således er det meningen, at en af dem skal rumme det danske videncenter for byøkologi, som Århus blev valgt til hjemsted for i konkurrence med andre byer.

Til gennemførelse af planerne er der søgt om EU-midler fra en fond, der støtter byudviklingsprojekter.

- og til Viborg station

DSBs stationsbygning i Viborg fylder 100 år og får samtidig nye naboer, som totalt vil ændre omgivelserne. Det skyldes først og fremmest, at Viborg kommune opfører en ny rutebilstation til 23 mio. kr. Rutebilstationen indrettes med en terminalbygning, som med et glasparti sættes i forbindelse med DSBs station.

Terminalbygningen betyder, at rutebilstationen får egne faciliteter, for eksempel venterum og information, i modsætning til de byer, hvor der via naboskabet er etableret fælles forhold for bus- og togpassagerer. Dog vil kiosk og café i stationsbygningen i Viborg også skulle betjene buskunderne.

For at give plads til den nye bebyggelse er flere ældre DSB bygninger, bl. a. pakhuset, revet ned. Derimod røres der ikke ved selve stationsbygningen, som i 1896 afviste den oprindelige fra 1863.

For DSB har projektet den særlige fordel, at kunderne får bedre parkeringsforhold. En overdækket cykelparkering kan rumme ca. 300 cykler, og nogle af bilparkeringspladserne reserveres til IC-passagerer. Senere får DSBs station en anden ny nabo i form af en kommunal svømmehal.

*

Der bør foretages følgende rettelse i **jernbanen**, nr. 3/96 i "Faste anlæg", underafsnit "Linie-blok/fjernstyring" (side 108):

I linierne 12-13 ændres under ibrugtagningdato 21. april: Holsted-Vejen til **Holsted-Bramming**.

Drift og administration DSB skal deles op

Trafikminister Jan Trøjborg sad selv ved bordenden i nogle uger i september/oktober i et større udvalgsarbejde omkring DSB. DSBs bestyrelse, de faglige organisationer, trafikministeriet og de politiske partier bag DSBs rammeaftale deltog i arbejdet, hvis resultat offentliggøres en gang i ef-teråret.

Trafikministeren opfordrede alle parter til arbejdsro, medens arbejdet står på, og til at indgå i konstruktive forhandlinger. Formålet er at gøre DSB mere konkurrencedygtig og bedre rustet til fremtiden.

- Min og regeringens holdning er, at der skal investeres i de danske jernbaner. Det gælder både infrastruktur og materiel. Omfanget af investeringerne vil vi (regeringen, red.) præsentere senere på efteråret. Angående de aktuelle økonomiske problemer er det vigtigt, at DSB kommer i gang med en effektivisering. Der skal spares i DSB. Det vil DSBs bestyrelse tage hånd om!

Jan Trøjborg lægger vægt på at se offensivt på situationen. Det gælder om at få vendt den nuværende situation, hvor DSB er inde i en negativ spiral.

DSB infrastruktur skal skilles ud som en selvstændig statsvirksomhed. Den øvrige del af DSB skal udgøres af operatorvirksomheden. Opdelingen er en del af det udvalgsarbejde, trafikministeren har iværksat. Jan Trøjborg advarede dog forud for arbejdet imod at atomisere DSB. Sagt med andre ord: Der bliver ikke tale om at splitte DSB op i en hel masse enheder.

Trafikministeren lagde op til at følge den svenske model, hvor Banverket ejer og driver infrastrukturen med skinner, signaler og kørestrømsanlæg.

Det vil indgå i udvalgsarbejdet, hvordan den øvrige del af DSB - operatørdelen - skal organiseres. DSB gods' placering i denne struktur vil fremgå af de kommende måneders forhandlinger. Jan Trøjborg lægger vægt på, at der også fremover køres megen godstrafik på skinner, men sagde samtidig, at der er visse transporter, som er økonomisk og miljømæssigt håbløse.

Spareplan

DSBs bestyrelse drøftede 12. september DSBs økonomiske situation, og det fik de skrevne og elektroniske medier meget (også meget forkert) ud af i de følgende dage.

Ud over det årlige driftstilskud, som er en del af rammeaftalen, forudså DSBs ledelse et samlet underskud på yderligere 900 mio. kr. indtil rammeaftalens udløb i 1998, hvis der ikke gribes ind nu. Forværringen af økonomien er fortrinsvis sket inden for det seneste halve år.

DSBs økonomiske problemer skyldes såvel den økonomiske situation i DSB gods, som er blevet forværret, og et stigende passagertal. Passagertallet ventes i år at falde med to-tre pct. i InterCity og regionaltrafikken.

Af det skønnede underskud på 900 mio. kr. frem til 1998 står DSB gods for 500 mio. kr. DSB passager står for 300 mio. kr. og det øvrige DSB for 100 mio. kr.

Bestyrelsen vedtog en spareplan, der skal skaffe 550 mio. kr. ud af de ovennævnte 900 mio. kr. inden udgangen af 1998.

- 1): Der skal spares ca. 2.000 stillinger frem til udgangen af 1998, primært ved naturlig afgang. Der er indført ansættelsesstop indtil 1. januar 1998.
- 2): Brugen af konsulenter o.lign. minimeres.
- 3): Svage afgang i Re-trafikken tages ud af køreplanen, og visse banestrækninger lukkes helt.
- 4): Billetpriiserne på lange regionalrejser forhøjes.
- 5): Indkøbsaftaler (eksterne leverandører) forbedres.
- 6): Værkstederne udnyttes bedre.
- 7): Faggrænser fjernes, tjenestetider og uddannelseskrav ændres, så arbejdet effektiviseres.
- 8): DSB gods skal indhente det forsømte i strategiplanen - og står for over halvdelen af den planlagte besparelse på 550 mio. kr.

En væsentlig detalje i debatten om DSBs økonomi kom ikke frem, nemlig DSBs



Rubrikken hedder »jernbanenyt«, men der er stadig enkelte klassiske scenerier på det danske jernbanenet! Her et eksempel fra havnerangering i Køge - bortset fra bilerne og MH 378' bemaling, er billedet tidløst indenfor 30-35 år! 26. september 1996 (Johnni Lassen)

skepsis overfor størrelsen af betalingen for benyttelsen af jernbaneforbindelsen over Storebælt. I rammeaftalen for 1995-98 indrømmedes der DSB et nedslag i det årlige normalvederlag, der udgør 1.130 mio. kr., på 490 mio. kr. i 1997 og 390 mio. kr. i 1998. DSB har meldt klart ud, at man ikke kan betale mere end 600-700 mio. kr. om året. I henhold til rammeplanen kan betalingsmodellen først tages op til fornyet drøftelse medio 1998.

RegioSprinter på DSB

Flere af DSBs strækninger fik i september besøg af Lyngby-Nærum Jernbanes nyhvervede motortog af typen RegioSprinter.

Toget blev afprøvet på Århus-Grenaa banen 9. september, på Odense-Svendborg banen 11. og 12. september, på "Lille Syd", Roskilde-Køge-Næstved, 13. september, og på "Lille Nord", Helsingør-Hillerød, 14. September. RegioSprinter-toget kørte som plantog med passagerer - dog kørslen på Lille Syd undtaget.

Herudover besøgte toget i alt syv privatbaner på sin Danmarksturné, dog ikke de

baner, som tidligere har bestilt IC2-tog. Læs mere herom andetsteds i dette blad.

Designpris til DSB

DSB har fået Brunel-prisen for designet af det nye S-tog. Prisen blev stiftet i 1985 og er opkaldt efter en berømt britisk jernbaneingeniør og arkitekt. Juryen består af ledende internationale jernbanefolk og designere, der havde flere roser til DSB.

DSB får prisen for det nye S-tog for "den smukke brede rundede konstruktion" og togets nytænkte interiør. Specielt var juryen begejstret for togets rummelighed, muligheden for gennemgang fra vogn til vogn og den særlige formgivning af sæderne.

DSB fik desuden en pris for en vellykket og respektfuld restaurering af den gamle hovedbygning på Klampenborg station fra 1863. Frederiksberg S-togstations nye indgangportal blev rosende omtalt som godt jernbanedesign. Desuden fik DSB rosende omtale for Per Kirkebys murudsmykning på Humlebæk station, hans DSB-årsplakater og en ny type bænke på regionalstationerne.

Alt i alt blev der uddelt 11 priser og 26 rosende omtaler blandt de 220 indsendte forslag, da de Internationale jernbanefolk og designere uddelte Brunel-prisen på DSB skolen ved Østerport Station.

Tog/bus taber til biler

Den relative pris for at tage tog eller bus er siden 1980 steget med ca. 40 procent, medens prisen for en liter benzin er faldet med 36 pct. Det er medvirkende til, at den kollektive trafik taber passagerer til personbilen.

DSBs statistikker og -tællinger viser svagt faldende passagertal, medens den samlede persontransport i Danmark stiger. DSB har således svagt faldende markedsandele. »Vinderen« - eller synderen - er personbilen. På godt og år er antallet af biler i Danmark steget med 75.000 - svarende til en stigning på 4,7 pct. Flere har fået rådighed over bil. Et af problemerne med den øgede biltrafik er øget forurening bl. a. som mere kuldioxid.

Også på infrastrukturensiden har udviklingen været skæv. Danmark har på det seneste investeret meget store midler i motorveje og dermed kortere rejsetid for bilisterne, hvorimod investeringer i jernbanen hovedsageligt er brugt til materiel - men ikke til større forbedringer af selve jernbanenet. Danmark har i øvrigt - sammen med de andre nordiske lande - forholdsvis få jernbaner i forhold til f. eks. Tyskland. I 1993 var der i Danmark 67 km jernbane pr. 1.000 km² mod 112 km i Tyskland.

Thybanen uden gods

11. juli ophørte den faste betjening af strækningen Struer-Thisted med godstog. Her har DSB kørt godstog to dage om ugen, men tilbage var kun en enkelt fast kunde, Kommunekemi, med mindre end én vogn om ugen. DSB har nu fundet en »løsning« i form af en alternativ læssesta-



Et glimt fra LJs kørsel for DSB: LJ M 34, Næstved, 13. juni 1996 (Johnni Lassen).

tion. Hvis der senere opstår et nyt kundeunderlag, vil det være muligt at genoptage godstrafikken på Thybanen.

I forvejen har der på en række strækninger ikke vist sig behov for daglig betjening med godstog. Med Herning som udgangspunkt kører DSB gods tre gange om ugen til Silkeborg, Ikast, Vildbjerg, Avlum, Brande, Skjern, Ølgod og Ringkøbing. Godstog tre gange om ugen er også det faste mønster for byer som Grindsted, Varde, Tønder og Sønderborg.

Tilsyn & sikkerhed

DSBs sikkerhedschef siden 1992, *Flemming Lund* (50 år), er blevet udnævnt til direktør for Jernbanetilsynet, som 1. august etableredes under Trafikministeriet. Jernbanetilsynet vil omfatte al skinnetransit i Danmark.

Ud over Flemming Lund er foreløbig fem DSB-medarbejdere blevet ansat i det nye tilsyn, som fra starten har 13 medarbejdere.

Som en konsekvens af det nye jernbanetilsyn ændrede DSB ligeledes fra 1. august sin sikkerhedsfunktion. Den er placeret i DSB bane, men får tværgående opgaver i DSB. Leder af sikkerhedsfunktionen er tidligere udviklingschef Bent Nygaard (46 år), DSB trafikstyring.

Opgaven for DSBs nye sikkerhedsfunktion kan deles op i to: Den generelle sikkerhedsrådgivning for hele DSB og overordnede sikkerhedsopgaver i DSB bane. Den nye funktion skal også varetage forholdet til Jernbanetilsynet og til EU i spørgsmål om andre operatører på DSBs skinner. Den nye funktion får otte medarbejdere.

DSBs havarigruppe fortsætter, har DSBs direktion besluttet. Det ministerielle tilsyn kan ifølge lov om jernbanetilsyn overtage ledelsen af efterforskningen og selv sammensætte en havarigruppe. Men virksomheden DSB vil i alle tilfælde lade sin egen havarigruppe undersøge de relevante uheld/ulykker og hændelser. I de tilfælde, hvor både Jernbanetilsynet og DSBs havarigruppe undersøger en sag, vil der blive tale om et samarbejde for at beskytte medarbejderne, så de ikke skal afhøres flere gange end nødvendigt.

Færgenyt



IC-færgernes svanesang

DSB har besluttet at droppe det planlagte færgeselskab, når jernbaneforbindelsen over Storebælt åbner. Planen var, at et par jernbanefærger skulle være til rådighed i den første måned efter åbningen den 1. juni, men DSBs direktion afstår nu fra den løsning, idet udgifterne vurderes til ikke at stå i rimeligt forhold til sandsynligheden for, at færgerne kommer i



Ringene er sluttet for M/F Knudshoved, der er vendt tilbage til Storebælt efter mange års tjeneste på Østersøen. Her med afløseren i baggrunden, 7. september. (Wilhelm Frendrup).

brug. Skulle togtrafikken mod forventning komme ud for en afbrydelse, vil passagererne blive befordret med bus via Halskov-Knudshoved overfarten.

En måneds færgeselskab ville have kostet DSB ca. 30 mio. kr. Beslutningen betyder også, at godsfergen M/F Asa-Thor allerede tages ud af drift - og de næste, som den kombinerede tog- og bilferge M/F Sprogø sejler, ophører, når gods- og posttogene den 6. april flyttes til den faste forbindelse.

H. M. Dronningens officielle indvielse af den faste jernbaneforbindelse finder naturligvis sted søndag den 1. juni, men IC-færgerne indstiller sejladsen inden kl. 24.00 natten til den 1. juni. Tog- og færgeselskaberne kan allerede nu sætte kryds i kalenderen og vinke farvel til den nats søvn!

To mæglerfirmaer har af DSB REDERI A/S fået til opgave at finde købere til de ca. 15 år gamle IC-færger: Dronning Ingrid, Kronprins Frederik og Prins Joachim. »Mormor og drengene« kan næppe indbringe mere end 100 mio. kr. hver - måske endda mindre. Det er en bet for rederiet, idet færgernes værdi ved det nye aktieselskabs åbningsstatus blev vurderet meget højere.

M/F Asa-Thor vil blive holdt i beredskab for indsættelse på Rødby-Puttgården overfarten, hvis transitgodstrafikken via den faste forbindelse bliver en så stor succes, at der opstår kapacitetsproblemer i Hamburg-området, og den tilladte belastning af højbroen over Kielerkanalen i Rendsburg (og rampens stigning) måtte sætte grænser for godstogenes størrelse.

Ekspansion m.v.

DSB REDERI A/S har den 8. august af A/S Sydfyenske Dampskibsselskab købt datterselskabet SFDS af 1991 A/S, som et driftsselskab. Købet omfatter navnet Sydfyenske Dampskibsselskab, Spodsbjerg-Tårs overfarten og færgerne:

Spodsbjerg, Thor Sydfyen, Odin Sydfyen og Frigg Sydfyen samt den traditionsrige Svendborgsundfart inkl. veteranskibet Helge. Købsprisen antages at have være ca. 60-70 mio. kr.

DSB REDERI A/S har pr. 1. september købt aktiemajoriteten i DSB færgerestauranter & tax-free shops a.s. I loven om etableringen af DSB REDERI A/S er det fastslået, at rederiet overtager forpagtningskontrakten med ovennævnte virksomhed, ligesom det er bestemt i loven, at rederiet selv tager stilling til spørgsmålet om eventuel udlicitering af driften. Rederiet har p.t. ingen ønsker om at gennemføre en udlicitering.

DSB REDERI A/S vil fra den 1. januar 1997 nedlægge datterselskabet Dampskibsselskabet Øresund A/S og i stedet lægge aktiviteterne ind som en division. Omlægningen af DSØ har allerede medført, at selskabets to direktører forlod deres poster med udgangen af september måned.

*

I konsekvens af, at det særlige automobilfærgeselskab i Rødby skal ombygges for at tilpasses den nye færgetype på overfarten, vil M/F Lodbrog blive flyttet til Halskov-Knudshoved overfarten.

M/F Kong Frederik IX har sejlet sin sidste tur som egentlig passagerferge. Færgens certifikat, der udløb den 1. oktober, vil muligvis blive fornyet, men så kun til godssejlad (op til 12 passagerer må medtages). »Kongen«s fremtid afgøres, når det er bestemt, hvad der skal ske med Kalundborg-Århus overfarten, efter at statsstøtten bortfalder pr. 1. januar 1997. Færgen er i øvrigt allerede på salgslisten - sammen med IC-færgerne og de to prinsessefærger.

*

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



R 946 i fuld vigør - på prøvetur i Langaa 13. september 1996. Foto: John Armstrong Pedersen. Når dette læses, er den første, med kort varsel annoncerede DSB-udflugt med maskinen allerede afviklet!

Tekniske data:

Drivhjulsdiameter:	1.866 mm
Cylinderdiameter:	570 mm
Slaglængde:	670 mm
Kedeltryk:	12 kg/cm ²
Tjenestevægt:	118,4 t
Kulforråd:	6,0 t
Vandforråd:	23,0 m ³
Maks. hastighed:	100 km/t

R 946 har en ombygget tender, som blev anvendt til Pr-maskinerne. Derfor er kul- og vandforrådet anderledes end på andre R-maskiner. *John Armstrong Pedersen*

Veteranbanerne

DSB Damp:

R 946 kører igen

DSB R 946 kører igen! Efter ni års arbejde ved DSB Museumstog Vest i Randers er lokomotivet atter i køreklar stand. Der er dog ikke arbejdet på R 946 hele tiden.

Der er også lavet andet arbejde, som nyt tag på hele remisen, lagt nyt spor, nye porte, renoveret to stålpersonvogne, to godsvogne, klargjort og lakeret to trævogne, diverse arbejder på DSB MO 1954, 1878, 1881, Ardeit 140, S-revision af DSB F 441 renovering af MX 1001 - for t nævne nogle af de ting, der er sket i Randers.

Sådan:

Revisionen af R 946 har været omfattende, idet følgende arbejder er udført:

Lokomotivet har været adskilt, kedelbeklædningen samt røgskærme er afmonteret, sandblæst, grundet og malet tre gange. Nyt trægulv er lagt på førerpladsen, hele ledningsnettet på lokomotivet er fornyet, lanterneholderne for tre lanterner er fornyet og seks lanterner istandsat.

Kedlen er blevet isoleret med nyt isoleringsmateriale. Alle haner og ventiler er revideret, trykluftsystemet er revideret, og ny førerbremse type D2b påbygget. Dampvarmeledning er ført frem til maskinens front.

Ved kedelrevisionen er kedelrørene udtaget og nye isat, overhederen er repareret og trykprøvet inden montering, en ny plade er påmonteret i bunden af røggaskammeret, askekassen er delvis fornyet, og der er lavet ny askekaskevanding.

Drivhjul, kobbelhjul og løberhjul er efterset og ny smørepuder isat. Hjulbandager er lavet blanke. Krydshoveder og linealer er nedtaget, så stempler og glidere kunne udtages og efterses.

Hele lokomotivet er malet efter montage af alle udvendige dele. Tenderen er sandblæst, og i halvdelen af bagenden er der svejset nye plader i. Herefter er den grundmalet, spartlet op og malet tre gange. Der er fremstillet ny værktøjskasse til tenderen, monteret lanterneholder for tre lanterner, hele ledningsnettet er fornyet og rørforbindelser til lokomotivet ændret. Alle akselkasser har været adskilt, og nye smørepuder er monteret.

Lidt historie om R-maskiner

R 946 er bygget 1917 af Winterthur, byggenummer 2594. Maskinen var den første af en serie på otte R-maskiner fra den schweiziske fabrik, men den kunne på grund af 1. Verdenskrig først leveres til DSB i 1918.

R-maskinerne anvendtes hovedsageligt til fremførsel af persontog på hovedstrækningerne i Jylland-Fyn, men i årene 1935-39 (se nedenfor, red. bem.) kørte enkelte af maskinerne dog på Sjælland.

Natten mellem 1. og 2. november 1951 var R 946 med i Brørup-ulykken, da to godstog kørte frontalt sammen. Det andet lokomotiv var Pr 904, der blev udrangeret, mens R 946 blev repareret. Sporene efter reparationen kan man se på forstærkninger på rammen.

R 946 kørte sin sidste tur 21. oktober 1976 fra Århus H. over Herning til Struer. Derefter blev den henstillet i Struer, men blev senere flyttet til Tinglev, hvorfra den er hentet til Randers sammen med den »høje« F'er, F 428.

Arbejdet med at revidere lokomotivet startede 26. november 1987, og det er tilendebragt med tre prøveture i september 1996. I alt er brugt ca. 3.000 arbejdstimer. Første prøvetur blev kørt 13. september 1996 med lokomotivet uden vogne Randers-Langaa-Randers, og den anden fandt sted samme dag på samme strækning med 283 tons belastning. Det var en oplevelse at høre maskinen arbejde med »noget på kroge«!

Tredje prøvetur blev kørt 19. september med lokomotivet uden vogne Randers-Århus H.-Randers med et meget fint resultat.

To Mh på aftægt i Struer

Struer Jernbane Klub har i juni, bl.a. ved hjælp af fondsmidler, købt Mh 303 (Frichs 1960) og Mh 325 (Frichs 1961). Mh 325 er istandsat som køreklar maskine med dele fra Mh 303, som agtes bevaret i ikke køreklar stand som del af et kommende jernbanemuseum i Struer. Den køreklare maskine har allerede været i travl aktivitet: I juli kørte man tre turisttog Struer-Hvidbjerg og Struer-Vinderup i samarbejde med turistkontorerne i Vinderup, Struer og Thyholm. 11. juli 1996 bestod toget af Mh 325, Bg 005, Bg 79 og en Gs'er. Der er ialt befordret ca. 150 rejsende, og det er tanken at køre igen næste sommer. I august var Mh'eren udlånt i 14 dage til Lemvigbanen, og med sig hjem til Struer havde den en Pb-undervogn med venlig hilsen fra VLTJ.

Seks af klubbens medlemmer har deltaget i et togførerkursus og kan nu kalde sig »veteranbanetogførere«.

Klubben, der startede omkring »denkmal«-lokomotivet DSB Mx 1035, der er opstillet i Struer, tæller idag 150 medlemmer og råder foruden de to Mh'ere bl. a. over damploko VLTJ 5, motorkøretøjerne DSB Ardeit 115 (langtidslånt fra Jernbaneklubben Amagerbanen), »klædeskabet« (Breuer) LJ 6, en banemesterdræsin, skinnibusserne HHJSm 22 og VLTJ Sb 1 (senest DSBmandskabsvogn). Af personvogne har man bl.a. DSB Bg-vogne (Bg 005 samt LJ Bg 74 og 79), en Bf-vogn (brugt på Amagerbanen denne sommer, ex HFHJ). I godsvognsparken tæller man bl.a. en Mayo-godsvogn, en Ucs vogn (FAF) og Pb/Elo-vogne.

Anders Riis/Nyt fra Struer Jernbane Klub



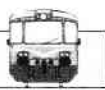
Blovstrød Banen/DJK kunne 30. august 1996 »pakke op« for lokomotivet »Klingenberg«, opkaldt efter giveren, den altid hjælpsomme entreprenør. (Bent Jakobsen)



Livlig byggeaktivitet præger Holbæk station, hvorefter alt gøres klar til modtagelse af IC/2-togene på OHJ/HTJ. Læs mere i teksten. Her løftes taget på det gamle værksted, så de nye tog kan løftes inde. (Ole-Chr. Munk Plum)

Danmarks lokale baner kom godt ud af 1995

Privatbanerne



Som det fremgår af den medfølgende årlige statistik for Danmarks privatbaner, blev året 1995, rent produktionsmæssigt, omtrent som 1994. Tabellerne indeholder i år kun tal vedrørende selve jernbanedriften. Antallet af rejsende i banernes tog var stort set uændret, mens den samlede transporterede godsmængde blev omkring 20.000 tons større.

I 1995 mærkede privatbanerne for alvor den fri konkurrence på busområdet, og fire baner, Lollandsbanen, Odsherreds Jernbane, Østbanen og Hjørring Privatbaner, udskilte busdriften i selvstændige aktieselskaber, LF-BUS A/S og Totalbussen A/S (LJ), Nordvest-Bus A/S (OHJ), Østtrafik A/S (ØSJS) og Nordtrafik A/S (HP).

Ved Odderbanen, Lemvigbanen og Vestbanen er busdriften endnu ikke udskilt. Vestbanen varetager - foruden banens egen busdrift - drift og administration af Vestruten I/S, der bl.a. kører Varde-Grindsted-Brande og Vejle-Billund-Grindsted-Esbjerg.

Skagensbanens busdrift sker udelukkende som supplement til togdriften.

Udskillelsen af busdriften i selvstændige selskaber er en konsekvens af EU-direktivet om busdriftens udbud i licitation, og de nye selskaber kan derved gå ind og konkurrere på lige fod med andre busselskaber.

At privatbanernes busdrift på den måde er blevet mere konkurrencedygtig, fik man allerede bevis for i 1995. Ved licitationerne i Storstrømsområdet (STS) vandt både LF-BUS A/S og Østtrafik A/S en del kontraktbusser.

Udskillelsen har endvidere bevirket, at

overskuddet ikke længere indgår i privatbanernes regnskaber, og der har på grund heraf været et fald i privatbanernes indtægter.

Rammeaftalen, som privatbanerne og trafikministeriet indgik i 1993, udløber i 1996. Gennem de første tre år af aftaleperioden har privatbanerne overholdt aftalen gennem kraftige rationaliseringer og effektiviseringer.

Hvorledes en ny aftale mellem privatbanerne og trafikministeriet for de kommende år bliver, er endnu ikke kendt. Trafikministeriet arbejder på en ændring af de nuværende styringsmodeller, og man overvejer overgang til kontraktstyring. Ved privatbanerne ser man frem til, at der for de kommende år indgås en overordnet ny rammeaftale, som kan danne grundlag for efterfølgende indgåelse af kontrakter med de enkelte privatbaner om løsningen af transportopgaverne på de enkelte baner og måske også på andre strækninger, eventuelt i samarbejde med DSB.

Med den fri konkurrence på jernbaneområdet er det nødvendigt, at der foretages langsigtede investeringer på privatbanerne. Her tænkes ikke blot på investerin-

ger i nye tog, der passer til den enkelte privatbanes struktur, men også i f. eks. spormoderniseringer, bedret sikkerhed, højere hastighed og øget fleksibilitet i infrastrukturen ved anlæg af flere krydsningsstationer.

Privatbanernes persontogsmateriel

I 1993 startede privatbanerne med at levetidsforlænge Y-togene, som blev leveret i syv større serier i årene 1965-84. Istandsættelsen og ombygningen af Y-togene sker hovedsagelig på privatbanernes egne værksteder.

Der udføres et stort og dygtigt arbejde, og i forbindelse med levetidsforlængelsen har flere benyttet lejligheden til at ændre såvel det ydre som indre design. Derved har man ikke blot teknisk, men også i udseende fået »nye« tog på banerne.

Farveskift m.m. er ikke kun sket for at tilfredsstille jernbaneentusiaster og filmleverandører. Ved flere af banerne har nyt design på Y-togene givet god presseomtale og skabt fortsat respekt for banerne i lokalområderne. Det forventes, at alle Y-togene er blevet levetidsforlænget i løbet af 1997.

Med de renoverede Y-tog har privatbanerne fået udskudt det akutte behov for nye tog så meget, at der kan ske en løbende udskiftning i de kommende 10 år under forudsætning af, at passende bevilninger til investeringer bliver givet. Persontrafikken ved privatbanerne udføres for det meste med Y-tog. På Odsherreds Jernbane benyttes dog også Mx-trukne persontog, og inden længe vil de nyrenoverede motortog, Mo 25 og 26 samt styrevognene Bls 230 og 231, atter være i drift på OHJ.

På Frederiksværkbanen sker det også, at der indsættes Mx-trukne persontog.

Ved de to vestjyske privatbaner, Vestbanen og Lemvigbanen, har man kun Y-togs materiel svarende til den daglige ordinære drift, så ved såvel kortere som længere værkstedsophold må man indstille de efterhånden temmelig gamle svenske skinnebusser som reserve. Ikke mindst ved disse to baner ser man frem til inden for en kort årrække at kunne supplere Y-togene fra 1983-84 med nyt materiel.

Foruden Regio-Sprinteren, der er fyldigt omtalt andetsteds i bladet, Talbots pendant, »Talent«, visit i Danmark. Vognen med betegnelsen B 188707 ses her i Ringsted 30. september (Johnni Lassen).



Danmarks Privatbaner, driftsresultater 1994

	Antal rejsende tog	Indtægt af persontrafik	Vægt af gods	Indtægt af gods	Samlet indtægt	Samlet udgift	Drifts- resultat
SB	471.535	8.301.901	60.887	1.371.166	13.685.184	16.855.925	-3.170.741
HP	553.567	5.124.813	30.279	1.063.195	34.406.639	38.453.830	-4.047.191
VL TJ	184.142	2.073.576	29.914	970.615	7.320.324	13.721.419	-6.401.095
VNJ	235.610	2.448.539	10.685	506.233	10.176.717	14.736.987	-4.560.270
HHJ	1.074.175	11.471.677	959	85.394	30.710.377	38.813.391	-8.103.014
HHGB	1.101.454	8.032.626	254	72.620	9.290.102	19.232.436	-9.942.334
GDS	1.787.515	13.354.844	2.829	54.490	16.989.249	29.093.782	-12.104.533
HFHJ	1.717.702	17.143.103	146.344	3.040.701	25.690.929	37.467.747	-11.776.818
LNJ	1.233.316	6.526.121	0	0	6.890.523	12.977.722	-6.087.199
OHJ	1.119.170	11.596.399	7.262	268.562	20.170.027	37.759.840	-17.589.813
HTJ	514.873	4.807.134	260	60.473	6.918.256	15.524.185	-8.605.929
ØSJS	863.070	7.715.279	5.297	209.144	10.301.152	26.055.008	-15.753.856
LJ*)	856.661	12.457.372	99.877	1.531.065	20.076.493	37.547.145	-17.470.652
Ialt	11.712.790	111.053.384	394.847	9.233.658	212.625.972	338.239.417	-125.613.445

Danmarks Privatbaner, driftsresultater 1995

	Antal rejsende tog	Indtægt af persontrafik	Vægt af gods	Indtægt af gods	Samlet indtægt	Samlet udgift	Drifts- resultat
SB	460.617	8.085.432	41.513	1.066.807	13.168.370	16.605.896	-3.437.526
HP	546.567	5.078.516	37.651	1.406.523	16.347.437	21.096.279	-4.748.842
VL TJ	184.236	2.107.502	34.913	1.208.178	7.681.495	13.915.807	-6.234.312
VNJ	251.458	2.712.226	19.288	931.828	11.883.387	15.786.664	-3.903.277
HHJ	1.095.285	11.682.664	-	64.181	32.947.773	42.400.915	-9.453.142
HHGB	1.080.516	8.456.994	103	74.925	9.633.821	18.873.945	-9.240.124
GDS	1.812.471	14.119.873	5.737	95.847	18.525.443	30.475.597	-11.950.154
HFHJ	1.733.770	17.445.788	165.877	3.002.417	26.774.975	38.497.161	-11.722.186
LNJ	1.219.465	6.808.976	0	0	7.209.772	13.384.220	-6.174.448
OHJ	1.108.729	11.738.312	6.259	254.536	17.982.124	32.025.838	-14.043.714
HTJ	521.720	4.984.200	502	73.999	7.462.922	16.059.298	-8.596.376
ØSJS	836.039	7.790.805	3.016	178.189	10.372.236	25.352.931	-14.980.695
LJ*)	816.629	12.543.982	104.895	3.951.217	19.967.861	37.143.836	-17.175.971
Ialt	11.667.502	113.555.270	419.754	12.308.647	199.957.616	321.618.387	-121.660.771

RegioSprinteren

Nærumbanen fik i august 1995 trafikministeriets godkendelse til at bestille et lavgultstog fra Duewag i Tyskland til levering i maj 1996.

Det nye blå tog, LNJ Lm 21, blev præsenteret på Nærumbanen den 18. maj 1996. Investeringsstøtten til indkøb af det nye tog er givet som alternativ til hovedrevidering og levetidsforlængelse af banens fire Y-togs motorvogne.

I forbindelse med leveringen af det nye letbyggede tog til Nærumbanen ønskede trafikministeriet, at toget skulle fremvises på andre danske jernbanestrækninger. Den turné fandt sted i begyndelsen af september 1996 (se andetsteds i dette blad, red.)

RegioSprinteren er udviklet specielt til kørsel i lokal- og regionaltrafik. Det tredelte dieseltog med enkeltakslede bogier er et såkaldt lavgultstog, hvor gulvhøjden i det meste af toget kun er 53 cm. over skinneoverkant (SO). I hver ende af toget findes et mindre højtgulvsområde, 113 cm. over SO. Under dette og forerrummet ligger i hver ende en miljøvenlig MAN-dieselmotor, der hver yder en effekt på 228 kW. Der er 190 kW på trækakserne.

De tre vognkasser er udført som en selv bærende aluminiumskonstruktion. Understellet er svejset, mens sidevæggene er skruet sammen. Fronten er fremstil-

let af glasfiberarmeret plast, og taget er af aluminium. I Nærumsbanens nye tog er der 67 siddepladser, hvoraf ni er på klapsæder. Der er to flexrum, der hver er på otte m². Her er der god plads til både cykler og kørestole. Toget er desuden forsynet med handicap-rampe.

IC2-toget leveres i 1997

Bygningen af det første IC2-toget, der skal leveres til Gribskovbanen i april 1997, skridder fremad hos Adtranz i Randers. Vognkassen til styrevognen er kommet til Randers fra Derby i England, og man er nu i færd med at isolere vognkasserne, isætte

vinduer, montere el-kabler m.m. Toget vil blive bogiesat i november måned.

Bygningen af de næste 12 togsæt er så småt begyndt, idet vognkassen til motorvognen til det andet togsæt blev samlet i september måned, og herefter vil de øvrige vognkasser snart blive bygget på fabrikken i Randers. Samtidig fortsætter bygningen af vognkasserne til styrevogne i Derby.

IC2-toget, der får 125 siddepladser, udformes indvendig som et moderne nærtrafiktoget efter moderne principper. Vognafdelingerne bliver adskilt med glasvægge og -døre, og siddepladserne bliver i moderne og bekvemme højryggede stole. Styrevognen, der indrettes med lav gulvhøjde, får flexrum til cykler, barnevogne og kørestole.

Ved de fem privatbaner, GDS, HFHJ, OHJ, HTJ og LJ, ser man naturligvis frem til leveringen af de nye persontog.

Med levering af RegioSprinteren til Nærumbanen og IC2-toget til de fem nævnte privatbaner er en ny tidsalder begyndt ved de danske privatbaner. Der er tale om to vidt forskellige former for moderne motortog til regionalbane- og lokalbanedrift. De danske privatbaner har hver for sig vidt forskellige former for transportopgaver at udføre i lokalområderne. Derfor er det også oplagt, at man vælger forskellige former for materiel for at kunne imødekomme lokalområdernes fremtidige ønsker til den kollektive trafik på landets lokale baner.

Infrastrukturen

I 1995 blev spormoderniseringen på Ods herreds Jernbane afsluttet.

På Frederiksværkbanen etableredes en ny krydsningsstation på Dyssekilde station. Foruden et nyt vigespor anlagdes der nye perroner med en perronhøjde på 55 cm. Arbejdet blev udført i foråret 1995, og var en forudsætning for indførelse af halvtimesdrift på HFHJ fra den 28. maj samme år.

Ved Hornbækbanen færdiggjordes banens to nye krydsningsstationer, i henholdsvis Højstrup og Saunte.

Ved flere af banerne fortsatte man etableringen af nye sikrings- og fjernstyringsanlæg. På Odsherreds Jernbane



Forste juleaften, 1995, med krydsning på den ny Saunte krydsningsstation, HHGB Ym 51-Ys 91 mod Gilleleje i spor 2 og Ys 94-Ym 55 mod Helsingør i spor 1. (Ole-Chr. M. Plum).



OHJ/HTJs tog kommer vidt omkring på udflugt. Her er Mx 102 (med ATC) samt to Bf-BDn-BLs nået til Ny Korsør, 31. august 1996 (Johnni Lassen).

fortsatte udskiftningen af de gamle tonefrekvens-sikringsanlæg og det forældede fjernstyringsanlæg til ABB E 80 sikringsanlæg og Ebicos 890 fjernstyringsanlæg. Sikringsanlægget på Mårsø station er blevet færdigt med nye ind- og udkørselssignaler. Dette moderniseringsprojekt strækker sig over årene 1994-97.

På Høng-Tølløse Jernbane blev opsætning og etablering af HTJ's Video Informations Passenger System (VIPS) afsluttet og ibrugtaget på samtlige stationer og trinbrætter.

På Skagensbanen blev den ydre istandsættelse af stationsbygning og pakhus i Skagen afsluttet med et så fornemt resultat, at det blev præmieret af Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Skagen Kommune. (Perronfacaden kan skimtes i farver i dette blad på s. 124, red.)

Stationsbygningerne i Dianalund på HTJ og Asnæs på OHJ fik nyt tag.

Ved Vestbanen begyndtes en større ombygning og udvidelse af banens værksted, og der er som første etape opført en helt ny værkstedshal med et spor over en søjlegrav. Endelig er der i 1995-96 foretaget en mindre værkstedsombygning og udvidelse af Nærumbanens værksted i Lyngby i forbindelse med anskaffelsen af det nye letbyggede dieselmotortog.

På Frederiksværkbanen blev en bro mellem Brødskov og Gørlose renoveret, og det samme er sket med den bro, der fører banen over Frederiksværk å.

Det arbejde, som privatbanerne sammen med Vejdirektoratet startede: At øge trafikikkerheden, hvor baner og veje mødes, er fortsat i 1995. Dette sker ved dels at nedlægge overkørsler og dels ved at udbygge sikkerheden ved de øvrige overkørsler. I 1995 er nedlæggelse af overkørsler samt udbygning af sikkerheden ved andre overkørsler hovedsagelig sket på Gribskovbanen, Frederiksværkbanen, Odsherreds Jernbane, Østbanen og Lollandsbane.

Ole-Chr. Munk Plum

Høng-Tølløse Jernbane

Igennem et stykke tid har der været arbejdet med planer om at lade Høng-Tølløse Jernbane genoptage trafikken mellem

Slagelse station og Antvorskov kaserne på den nedlagte Slagelse-Næstved bane. Teknikere har lavet forskellige forslag til anlæg af perroner, sikring af overkørsler m.m. Den dyreste løsning vil koste omkring 7,5 mio. kr. plus moms. Heri er indregnet ca. 1,5 mio. kr. til regulering af perronanlæg m. m. og 1,15 mio. kr. til at hæve jernbanebroen over Korsørvej i Slagelse. Den største udgift vil være at fore Strandvejen under banen. En bro vil koste 4,7 mio. kr. Alternativet til en bro vil være at sikre overkørslen med automatiske bomme, og udgiften hertil vil kun være 1,5 mio. kr.

En genåbning af banen til Antvorskov vil betyde, at Slagelse by vil få en form for nærbane, der kan transportere mange passagerer til og fra rutebilstation og station og til en række uddannelsesinstitutioner, der ligger nær banen. Desuden vil man kunne undgå kørsel med militærets tunge køretøjer gennem byen, når de skal til og fra stationen i forbindelse med jernbanetransporter. Ved Antvorskov kan der anlægges de fornødne ramper og sidespor til brug for disse transporter.

Et andet større projekt ved HTJ ser ud til at skulle lykkes i år. I flere år har man ved banen ført forhandlinger med DSB om at overtage strækningen Slagelse-Høng. I juli har trafikminister Jan Trøjborg givet tilsagn til, at Høng-Tølløse Jernbane overtager den gamle DSB-strækning for

et symbolsk beløb på én krone, HTJ skal desuden betale 550.000 kr. for sporanlæg m.m.

Allerede fra 1997 planlægger HTJ at begynde en total udskiftning af strækningssporet på mellem Slagelse og Høng med nye 45 kg/m skinner lagt på bøgesveller i skæveballast. Desuden vil der blive etableret en krydsningsstation ved Havrebjerg og seks overkørselsanlæg vil blive renoveret. Endelig vil banen blive kommer med i HTJ's fjernstyrings- og sikringsanlæg, der styres fra Dianalund station.

HTJ Køf 64, der blev anskaffet i fra Deutsche Bundesbahn i 1987 i forbindelse med banens spormodernisering, er i foråret 1996 solgt til DSB Museumstog Øst. HTJ Køf 64, der bl.a. også har været benyttet ved spormoderniseringen på Nærumbanen i 1991-94, skal fremover benyttes til rangering på Centralværkstedet i København. Her har DSB Museumstog Øst bl.a. sine driftsvogne stående, og man har brug for en rangertraktor til at køre vogne ind og ud fra værkstedet. HTJ Køf 64 transporterades fra Holbæk til København den 29. juni 1996 af en Mh.

Tjenestevognen HTJ 70 86 980 1 019-4, ex. DSB Tgs 980 1 428-5, der anskaffedes 1986 sammen med andre Tgs-vogne, er udrangeret og ophugget i foråret 1996.

Hjørring Privatbaner

I maj 1995 kunne Color Line indvie en helt ny passagerterminal til 50 mio. kr. i Hirtshals. I forbindelse med terminalen er der bygget gangtuber ud til de enkelte færgelejer, og i 1996 er der lavet en forlængelse, så gående passagerer til og fra Hirtshals og ikke mindst Hirtshalsbanen kan gå i et lukket gangsystem ude af niveau med den kørende færdsel til og fra færgerne.

31 maj 1996 indviede Hirtshals Havn, Color Line og Hjørring Privatbaner en helt ny kombiplads på 10.000 kvadratmeter ved Color Lines færgelejer. Kombipladsen er forsynet med rillespor, og kan derfor ekspedere veksellad, trailere og containere til og fra færger og skibe, der anløber Hirtshals. Ved kombipladsen er stationeret en containertruck, der kan løfte op til 48 tons.

Ved indvielsen blev den sidste del af



Femvognstog er hverdag på HP - i tog 8, her 3. september 1996 i Hjørring med Ys 68 - Yp 55 - Ym 34 - Ys 67 - Ym 33 (Ole-Chr. Munk Plum).

gangtuben - ca. 60 meter - taget i brug i forbindelse med ibrugtagningen af et nyt standsningssted på Hirtshalsbanen, »Color Line«. I de tre sommermåneder har mere end 18.000 passagerer benyttet det nye standsningssted, der ligger 200 m syd for Hirtshals station.

Kombiterminalen med spor har kostet ca. 9 mio. kr., tubeforbindelse og ny perron ca. 2 mio. kr., og til sporarbejder, tubeforlængelse og ny perron er der fra EU bevilget et tilskud på 4,5 mio. kr.

2. juni 1996 ophørte overførslen af godsvogne i forbindelse med Norge. I 1995 transporteredes 37.651 tons gods på denne måde, og den erstattes nu af den kombinerede trafik.

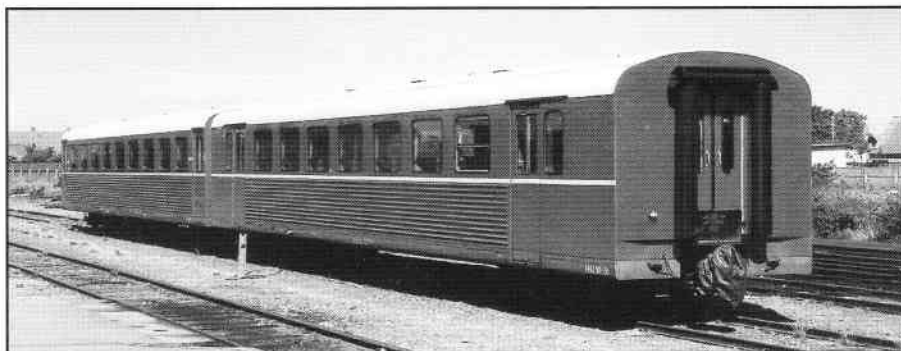
Passagertallene i de første otte måneder af 1996 har været lidt bedre end i 1995. Mange arbejdende og uddannelsessøgende til Hjørring betyder, at togene 7 og 8 på hverdage må fremføres som 5-vogns tog.

Ved Hirtshalsbanen kan man snart afslutte programmet for levetidsforlængelse af banens Y-tog, som startede i 1993, da HP Ym 33-Ys 67 forovrigt var det første Y-tog ved privatbanerne, som blev renoveret og ombygget. Endnu et togsæt fra 1968, HP Ym 32-Ys 66, er i sommeren og efteråret 1996 under ombygning og revision i samarbejde med HMK Industri A/S i Hjørring.

I slutningen af oktober udskiftes ca. 1,7 km spor i tre kurver på Hirtshalsbanen. Arbejdet foregår i et par weekender, i hvilke togdriften bliver erstattet med busser. Sporarbejdet udføres af DSB.

Lollandsbanen

Optagning af sporet mellem Maribo og Holeby på strækningen mellem Maribo og Rødby Havn er påbegyndt i juni 1996. Banen mellem Maribo og Rødby åbnedes samtidig med strækningen Nykøbing F.-Nakskov i 1874, og den forlængedes til Rødby havn i 1912. Da DSB åbnede Fugleflugtslinien i 1963, blev persontrafikken på banen indstillet. Der kørtes fortsat med gods - hovedsageligt til Holeby, men efterhånden ophørte det. Sporet fra Holeby til Rødby Havn blev optaget allerede i 1984.



HHJ Yp 51 (forrest) er udlejet til Skagensbanen, mens SB renoverer Y-tog. Bemærk de »afblændede« ender - den er en af de efterhånden mange ex-Ys'ere. Bagved SB Yp 24. Foto 9. juli 1996 i Skagen: Keld Haandbæk.



Mx 1007 møder sin skæbne i Skagen, 14. august 1996. Da taget var fjernet, blev resterne af 1007 kort i remise dagen efter. Foto: Erik Kjærgaard.

Fra sommerkøreplanen, 2. juni 1996, kører Lollandsbanen godstog mellem Næstved og Nykøbing F. mandage-fredage med banens Mx-lokomotiver, Tog Gx 9213 afgår fra Næstved kl. 7.23, og returløbet er i Næstved kl. 18.25 som tog Gx 9262. Togene videreføres til, henholdsvis fra Nakskov.

Odsherreds Jernbane

Den tre-sporede remise, som DSB i 1966/67 lod opføre til OHJ i forbindelse med ombygningen af Holbæk station, har i snart 30 år tjent som remise og eftersyns-/værkstedshal for OHJ og HTJ.

Oprindeligt havde DSB plads til sin rangermaskine i remisen.

I 1991 blev den eksisterende service- og smøregrav i remisen ændret til sidegrav med nyt spor på støbte søjler.

For at værkstedet i Holbæk kan være parat til at servicere de nye IC2-tog fra 1997, har OHJ og HTJ i april 1996 begyndt en større ombygning og udvidelse af den tre-sporede værkstedshal i Holbæk.

Det gamle tag er fjernet, og i stedet er der lagt et nyt tag, der ligger ca. to meter højere. Sidemurene er tilsvarende forhöjet, bl.a. med en vinduesagtig frise, der skaber mere dagslys i hallen. Hallen er forlænget ca. 20 meter over servicesporet med sidegrav og det midterste spor. Dermed er der skabt plads til et Y-tog og et IC2-tog i hver af de to spor.

I midtersporet er graven fyldt op, og i

stedet opsættes der nye løftebukke, så ét IC2-tog kan løftes. Hallen udstyres med en ny portalkran. Byggeriet ventes afsluttet sidst i 1996.

Mens ombygningen har stået på, har man måttet klare alle eftersyn af Y-togene m.m. i den gamle værkstedshal. Det har betydet, at Y-togene har måttet skilles for at komme ind over drejeskiven. Et ekstra arbejde, som personalet på værkstedet er glade for er overstået, nu hvor det atter muligt at benytte servicesporet i den store hal, selv om ombygningen endnu ikke er helt færdig.

På Grevinge station er skinnerne i spor 1 udskiftet i forbindelse med, at det er rykket, så kurveforholdene gennem stationen bliver bedre. Der er anlagt en ny perron ved spor 1.

Senere vil også skinnerne i spor 2 blive udskiftet og en ny ø-perron mellem de to spor vil blive lavet.

Der er nu etableret nye sikringsanlæg i Højby og Mårsø. Næste station, der får nyt sikringsanlæg med nye ind- og udkørsels signaler bliver Nr. Asminderup. Det kan formentlig tages i brug ved nytårstid.

Pakhuset på Gislinge station er blevet omfattende istandsat efter samme recept, som pakhusene på HTJ blev det for nogle år siden. Pakhuset skal bruges som lager for materialer til baneafdelingen.

Ombygningen af OHJ Mo 25 med nye fronter, helt nyt el- og bremsesystem, nye sæder m.m. nærmer sig sin afslutning. Samtidig bliver ombygningen af personvognen OHJ BI 231 til styrevogn Bls 231 færdig, og ved OHJ får man således næsten en helt nyt motortogssæt. Motorerne i OHJ Mo 25 bliver PLC-styret.

På banens værksted har man i august monteret en forenklet form for ATC (Automatisk Togkontrol) på OHJ Mx 102. Falder forsøget godt ud, må det forventes, at mere materiel ved privatbanerne vil få ATC i denne udgave monteret.

Skagensbanen

Skagensbanens diesellokomotiv, SB M 9, ex. DSB Mx 1041, har i perioden april-juni 1996 været en tur i Holbæk, hvor lokomotivet er malet i SB's farver på OHJ-HTJ's værksted. Lørdag den 22. juni 1996



Skagen station på »branddagen«. Se teksten. Foto: Erik Kjærgaard.

kørte SB M 9 for egen kraft fra Holbæk til Skagen.

Skagensbanen har lejet mellemvognen HHJ Yp 51 af Odderbanen. I tog 3 fra Skagen til Frederikshavn på hverdage er der normalt brug for SB's fire mellemvogne Yp 21-24. Mens disse vognene på skift er hos HMK Industri i Hjørring i forbindelse med levetidsforlængelse af Y-togsmateriellet, gør HHJ Yp 51 bl.a. nytte i dette tog. I 1996 er det mellemvognen SB Yp 22, der er på værksted. I sommeren 1996 har Frederikshavn kommune opført et venteskur ved trinbrættet Apholmen, der blev åbnet 28. maj 1995.

Ole-Chr. Munk Plum

Skagensbanen som »livline«

Skagensbanen var eneste landværts »livline« for Skagen by, da en stor plantagebrand syd for Skagen, på Hulsig Hede, spærrede for al vejtrafik til og fra Skagen 13. august. Eneste anden mulighed for at komme til og fra Skagen var med Larvik Lines hurtigfærge »Albayzin«, der fra tid til anden sommeren igennem - alt afhængigt af vejret - opretholdt bilfærge-forbindelse til Larvik. Mange turister var kommet til Skagen med busser sydfra om formiddagen, blandt andet sommer-ruten *Skagerakeren*, og hvis de ville tilbage, var Skagensbanen altså eneste mulighed.

Togene kørte noget uregelmæssigt - og der var ekstratog ind imellem. Toget på billedet ankom til Skagen forsinket, som tog 18 (normal ankomst 17.15, denne dag ca. 17.50) og skulle straks efter afgå som tog 19. På modsatte perron stod der rigtig mange mennesker. Og togviseren til det andet spor viste, at toget ikke medtog passagerer, hvilket forklarede passagerernes placering. Toget kom med de få passagerer fra Frederikshavn, hvorefter den forreste motorvogn afkoblede. Resten af toget rangerede så ud efter den nyrenoverede SB Yp 21, hvorefter det rangerede tilbage til den efterladte Ym'er.

Her var postvæsenet ved at læsse post ind, og det tog tid det hele: Eneste årsag til postbefordringen med tog var branden og den spærrede landevej.

Klokken 18.11 kunne toget så afgå med stuvende fulde vogne - to motorvogne og tre Yp'ere, herunder HHJ Yp 51.

I slukningsarbejdet var Skagensbanekøretøjer også i sving: De to tidligere Statoil-vogne bragte vand til slukningen. Numrene er ifølge det påmalede: 44 86 720 2 255-9 og 224-2.

Branddagen var også sidste dag, man kunne se Mx 1007 med tag på. Lokomotivet skrottedes delvis i Skagen af Skagens Produkthandel, som fjernede taget 14. august, altså dagen efter. 15. august rangerede T 5 med Y-togsboggier - og 1007, som blev rangeret ind i remisen.

Erik Kjærgaard

Vestbanen

Bygningen af det nye værksted til Vestbanen i Varde skrider godt fremad. Man er færdig med første etape, som man starter

omfatter opførelse af en servicehal ved siden af den nye værkstedshal. Byggeriet ventes afsluttet sidst på året.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Banen har i foråret og sommeren 1996 lånt styrevognen ØSJS Ys 14 fra Østbanen, og på VLTJ har den har kørt sammen med VLTJ Ym 14.

VLTJ Ym 14-Ys 14 er medio september 1996 atter indsat i driften. Toget er istand-



Gods på Østbanen: Mx 43 med Tdgs i Fakse Ladeplads, 27. marts 1996. (Johnni Lassen)

de på i sommeren 1995. Den omfatter opførelse af en ny værkstedshal i forbindelse med den bevarede del af det gamle VGJ-værksted, der tidligere er moderniseret. Den sidste etape er netop påbegyndt og

sat bl.a. på Frederiksværkbanens værksted i Hundested efter uheldet ved Rønland i december 1995. På værkstedet i Lemvig er toget færdigmonteret indvendig, og toget fremtræder nu i et helt nyt -



Der er to af dem i det blå/hvide design, men de er ikke ens! På billedet ovenfor SB M 10 i dét, man kan kalde »ur-SB-moderne« design (Keld Haandbæk, 29. august 1995) og til højre SB M 9 i »nyeste blåhvidt«, Århus, 22. juni 1996 (Ole-Chr. Munk Plum).



På Holebybanen fandt Allan Støvring-Nielsen 8. maj i år denne buket, der viste sig at blive en krans til banen - som nu er pillet op. Til højre »Tangen«, VLTJ Ym 14-Ys 15, efter revision, Lemvig, 4. september 1996 (Ole-Chr. Munk Plum).



og meget smukt design, både indvendig og udvendig.

I forbindelse med reparationen er toget levetidsforlænget, styrevognen ombygget med flexrum, og sæderne er betrukket med stof i nye farver.

Diesellokomotivet VLTJ ML 25 har august 1996 været på værksted hos DSB i Århus, bl.a. for at få drejet hjul af. VLTJ Mx 26 må ikke køre på havnebanen i Lemvig. Derfor har Lemvigbanen i første halvdel af august lånt DSB MH 325 af Struer Jernbaneklub, og med dette lokomotiv har man så klaret kørslerne på havnebanen.

Hvad står VIPS for? Ja, at det har noget med den lille skærm i baggrunden på Ruds Vedby st. til højre at gøre, kan vi godt røbe. Resten må du kikke i privatbanenys tekst efter. Toget er tog 4874 med OHJ/HTJ Ys 255 - Ym 55, knipset af Ole-Chr. Munk Plum 1. april 1996.

Østbanen

Ved Fakse Syd har Østbanen i sommeren 1996 etableret ny perron og nye venteskure. Samtidig er der skabt bedre adgang for passagerer, der skal skifte mellem bus og tog.

Efter udlån af ØSJS Ys 14 til Lemvigbanen er vognen sendt til HMK Industri i Hjørring, hvor vognen istandsættes og om-

bygges med flexrum. ØSJS Ym 4 er i slutningen af juli 1996 sendt til Hundested - trukket af Østbanens Mx 41, Kong Hother.

På værkstedet i Hundested ombygges Ym 4 med bl. a. indstigningsmulighed for passagerer gennem pakrummet, der omformes til flexrum.

Toget skulle gerne inden udgangen af 1996 atter være i drift på Østbanen, ommalet i banens nye design.



Ombygningen/sammenbygningen af ØSJS Ym 2 med Ys 12 (ex. LNJ Ys 25) er meget vellykket, og toget er blevet modtaget af publikum med begejstring. De gode ind- og udstigningsmuligheder i Ys 12 (dobbelte døre) samt de to store endeperroner i togets midte er populære.

Ved sammenbygningen er de to vogne permanent sammenkoblet, og overgangen mellem vognene sker gennem en harmonika svarende til den, man kender fra ledbusser.

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

Møder i DJK

Generalforsamling i Blovstrød banen

Der indkaldes til generalforsamling i Blovstrød banen **lørdag 23. november kl. 11.00** i velfærdslokalet i Blovstrød, med dagsorden ifølge Blovstrød banens vedtægter.

Bemærk: Følgende er på valg til bestyrelsen (dagsordenens punkt 4):

Suppleant, vælges for ét år: *Asger Dahl* (villig til genvalg).

Bestyrelsesmedlem, vælges for to år: *Ebbe Makholm* (villig til genvalg).

Forslag til valg og indkomne forslag (dagsordenens punkt 5) skal være bestyrelsen i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen. Kun medlemmer med gyldigt medlemskort til DJK(girokvittering) har adgang til generalforsamlingen.

p. b. v., *Ebbe Makholm*

Møder i København

holdes i Oldskriftsalen, Nationalmuseet, Frederiksholms Kanal 12, 1220 København K.

Onsdag 13. november 1996 kl. 19.30: »Status på Øresundsforbindelsen«. Banechef Johnny B. Sørensen, A/S Øresundsforbindelsen, fortæller om, hvor langt man er fremme med anlægget, herunder især om banedelen af projektet. (Se i øvrigt *jernbanen* nr. 4/1996).

Onsdag 11. december 1996 kl. 19.30: Julemøde med bankospil og forskellige overraskelser. Tag familie og venner med til en hyggelig aften i Oldskriftsalen.

Vogn-Ex holder åbent:

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Hver sidste tirsdag i måneden er der åbent hus på Vogn-Ex fra kl. 19.00 til 22.00. Der er dog lukket tirsdag 31. december. Åbningsdagene i de næste måneder bliver dermed:

Tirsdag 26. november 1996 og

Tirsdag 28. januar 1997.

Møder i Nordjysk afdeling

holdes i lokalerne Forchammersvej 7 i Aalborg.

Onsdag 6. november 1996 kl. 19.00: Emner: AW Meiningen (stadig fungerende, tysk damploko-revisionsværksted), DSB's MA-lyntog, og DSB: Dampens sidste år.

Onsdag 8. januar 1997 kl. 19.00: Emner: Southern Pacific, Pontonbroen over Rhinen, Bornholmske Jernbaner.

Onsdag 5. februar 1997 kl. 19.00: »Jernbaner på Lolland« ved Ole Jensen, Nakskov.

Onsdag 5. marts 1997 kl. 19.00: Emner: Union Pacific, Godstog med MY, Smalspor i Sverige.

Onsdag 2. april 1997 kl. 19.00: Emner: Semmeringbanen, Nedlagte baner.

Ændringer kan forekomme!

Frank G. Sørensen, 98 24 00 54

Møder i

Lolland-Falster Afdeling

i mødelokalet på Nykøbing F. station:

Tirsdag 3. december 1996 kl. 19.00: Generalforsamling. Dagsorden ifølge lovene. Derefter film, kaffe og julehygge.

Tirsdag 7. januar 1997 kl. 19.00: Medlemsmøde i Nykøbing F.

Ole Jensen

Møder i Midtjysk Afdeling

Fredag 22. november 1996 kl. 19.30: Randers stations mødelokale, indgang fra peronen: Årets sidste møde, indeholdende afdelingens generalforsamling. Julemøde med lidt blandet underholdning, bl.a. den uundværlige quiz. Har du ideer til underholdningen, er du velkommen til at kontakte et af Midtjysk Afdelings bestyrelsesmedlemmer.

Mødedatoer til foråret:

Onsdag 19. februar 1997 i Århus.

Fredag 14. marts 1997 i Randers.

Torsdag 20. marts 1997 i Herning.

Onsdag 16. april 1997 i Århus.

Program vil følge i et senere nummer af *jernbanen*.

Bestyrelsen for Midtjysk Afdeling

Fyns Afdeling

Siden afdelingsgeneralforsamlingen, der afholdtes i januar 1995 i Odense, er der desværre ikke sket noget som helst her på Fyn. Der blev godt nok valgt en ny bestyrelse, men den fik aldrig konstitueret sig, da den nyvalgte formand ikke indkaldte til møde.

Nu prøver vi at få gang i DJK's afdeling på Fyn igen. Der afholdes medlemsmøde

Torsdag 21. november 1996, kl. 19.00 på Dannevirke Soldaterhjem, Sdr. Boulevard 15, 5000 Odense C. Vi får besøg af DJK's næstformand, Ole-Chr. M. Plum, Åbyhøj. Han vil fortælle lidt om Dansk Jernbane-Klub, og desuden vise nogle ældre smalfilm fra danske privatbaner, herunder også fra de fynske privatbaner.

På medlemsaftenen 21. november 1996 vil vi også få klarlagt, om der er behov for en lokalafdeling på Fyn. Det håber vi naturligvis. Vi vil på aftenen nedsætte en arbejdsgruppe, der kan stå for indkaldelse af en generalforsamling i begyndelsen af 1997.

Der vil kunne købes kaffe/the med to halve stk. franskbrød med pålæg for 18,- kr. eller kaffe/the med to hele st. franskbrød med pålæg for 24,- kr. Desuden kan øl og vand købes til rimelige priser.

Vi håber på et godt fremmøde og en god debat- og filmaften!

*Jørgen Wandam-Møller, Skovkrogen 6,
5560 Årup, tlf. 64 43 22 70*

Kontingent 1997

Girokortet til betaling af kontingent for 1997 er indlagt i dette nummer af *jernbanen*. Hvis girokortet er faldet ud, kontakt da sekretariatet for at få et nyt. Medlemsnummeret bedes

anført på girokortet. Skulle du have glemt dit medlemsnummer, kan du finde det på bagsiden af *jernbanen*, hvor der er printet: 02237 KHC medlemsnummer 0XXXX..

Klaus S. Jørgensen



jernbanen

Klostergade 3, 9550 Mariager
98 54 23 24

Redaktion

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

Wilhelm Frendrup, Hellerupvej 4, 3.t.v.,
2900 Hellerup, 39 62 76 63.

Medarbejdere

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

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

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

Bladekspedition

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

Annonceekspedition

DJK, Vasevej 19A, 2840 Holte
v. Jan Forslund, 42 42 04 52. Giro 5 55 38 30

Distribution

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

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

»jernbanen« udsendes ultimo: februar, april, juni, august, oktober og december til medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof og fotos

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

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom med ordet »retur« og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i DJK's arkiv.

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

Oplag: 2.400 eksemplarer.

Produktion: Central tryk Hobro, 98 52 01 99

ISSN 0107-3702



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf. 33 33 86 97. 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 1997

Betal nu og få »jernbanen« 5/96 og 6/96 med
Ordinære medlemmer kr. 275,00
Seniormedlemmer
(67 år pr. 1.1.1997)..... kr. 225,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1997)..... kr. 190,00
Husstandsmedlemmer kr. 190,00
Firmakontingent
(inkl. 6 annoncer á 1/8 side)..... kr. 2500,00

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. 49 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,
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup.
Tlf. 98 38 31 27.
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trøjborgvej 2C, 3.t.v., 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, Blishønevej 9,
Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.

DJKs midtjyske afdeling

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

DJKs sydjyske afdeling

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 weekender: 53 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

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

Limfjordsbanen

Ove Thomsen, 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. Møløse.
Tlf. 53 60 15 57.

Arbejdshold Fredericia Maskindepot

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

Flintholm station (Frederiksberg)

Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 38 74 70 32.



Gods på skinner

...er et emne, som har været meget »oppe i tiden«, og samtidig et fænomen, som muligvis vil blive stadig sjældnere, jvf. bl.a. Mogens Duus' synspunkt inde i dette blad.

Her tre eksempler på, hvad der har kunnet ses det seneste år af gods på skinner. Øverst er MY 1156 i vinteren 1995/96 på gennem snedriver, som er en kende større end dem, man plejer at finde på danske jernbaner - men på Løgstørbanen fik de lov at samle sig. Det gav et imponerende skue foran Mogens Duus' kamera!



På det midterste foto har MT 166 været ude på én af landets mindst kendte »godsbaner«, Korsør-Halsskov banen, der én gang var selvstændig »isbådsbane«, men i dag kun sidespor til Korsør st. Danapak er eneste kunde. (Johnni Lassen, 23. september 1996).

Nederst ét af de steder, hvor DSB fortsat betjener en godsbane: Vojens-Haderslev banen, hvor meget store transporter holder liv i banen. 21. juli 1996 var det MY 1156, der med toget på Haderslev Havn ventede på, at de seks vogne blev tømt inden »returrejsen« mod Vojens blev tiltrådt. For seks vogne, jvf. billedet, varer det mindst to timer! (Mogens Duus)

