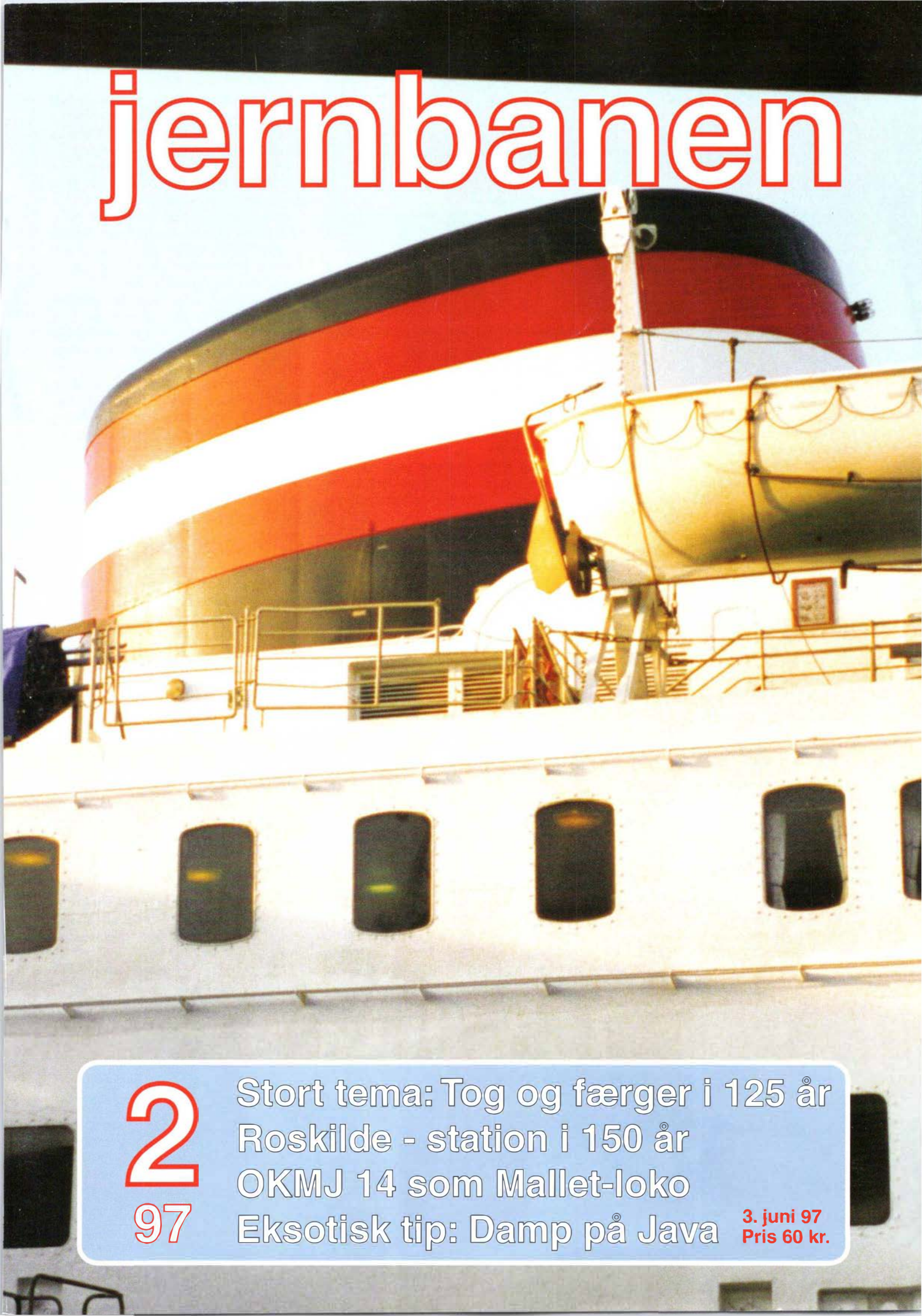


jernbanen



2
97

Stort tema: Tog og færger i 125 år
Roskilde - station i 150 år
OKMJ 14 som Mallet-loko
Eksotisk tip: Damp på Java

3. juni 97
Pris 60 kr.



Forsiden: 1. juni indviede H. M. Dronning Margrethe II første del af Danmarks Færgemuseum: Museumsfærger Kong Frederik IX. På færgens vogndæk er indrettet en udstilling af passende jernbanemateriel, og i denne forbindelse spiller DJK vigtig rolle i projektet. Med forsiden - Kong Frederiks smukke midtskib (passagerførende i Århus 7. oktober 1995 (Anders Riis)) markerer **jernbanen** den festlige begivenhed - og sætter i en kavalkade fokus på færgerne med et bredt snit gennem 125 år med færger og jernbane-ejede skibe i Danmark. Ovenfor ses færgen i fuld figur i Warnemünde 15. maj 1993 (Hans Jørn Fredberg).

Motorfærger Kong Frederik IX - færgemuseet og DJK

Efter den endelige deling af Tyskland i 1949 manglede der en fornuftig forbindelse fra Østdanmark til Vesttyskland. En sådan blev oprettet i 1951, da den legendariske dampfærge *Danmark* begyndte at sejle mellem Gedser og Grossenbrode. *Danmark* skulle imidlertid også varetage forbindelsen til Warnemünde, og de to Gedser-overfarter var for stor en mundfuld for én færge. Ikke mindst, efterhånden som det såkaldte

»Wirtschaftswunder« i Vesttyskland tog fart, samtidig med at der skete en velstandsstigning i Danmark.

Det blev derfor besluttet, at der ud over *Danmark* skulle indsættes en tysk og en dansk nybygning på Gedser-Grossenbrode overfarten. 17. oktober 1952 skrev DSB derfor kontrakt med Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri om levering af en 3-sporet jernbanefærge, der skulle være det mest eksklusive stykke dansk skibsbygningskunst man kunne præstere.

Den nye færge fik et strømlinet design, der mindede om den lille bilfærge *Broen* fra 1952. Set udefra lignede skibet således ikke de hidtidige danske 3-sporede jernbanefærger, der alle havde haft to skorstene og et ikke helt så elegant udseende.

Indvendigt blev der også brudt med tradi-

Af Thomas Nørgaard Olesen

tioner, ikke mindst ved indretningen af salondækket. Hidtil havde de store jernbanefærger haft et promenadedæk, der som en »svalegang« omsluttede de fleste af salonerne over vogndækket. På den nye Østersøfærge blev salonerne ført helt ud til ski-

bssiden, og det gav mulighed for bl.a. indretning af en hall midtskibs.

Maskineriet fik en effekt på 9200 hk - til sammenligning havde Storebæltsfærger *Dronning Ingrid* fra 1951 kun 5450 hk, selv om den havde nogenlunde samme dimensioner som den nye Østersøfærge. Den overlegne maskinkraft gjorde færgen til en overordentlig effektiv isbryder.

Ved stabelafløbningen døbte prinsesse Anne-Marie den nye færge *Kong Frederik IX*. Byggeprisen var 20 mio. kr., og 16. december 1954 blev den afleveret til DSB, så den kunne indgå i juletrafikken.

Kong Frederik IX var ved afleveringen således DSBs ubestridte flagskib. Selv om man i 1960 på ny fik en færge, hvor der ikke var sparet på noget (*Prinsesse Anne-Marie*, der med 11200 hk i maskinen og to salondæk i forskibet på sin vis overgik »Kongen«), har *Kong Frederik IX* siden af mange været betragtet som den smukkeste og teknisk mest gennemførte DSB-færge.

I 1963 blev færgen flyttet til Rødby- Puttgarden, og siden den nye motorfærge *Danmark* blev afleveret i 1968, har »Kongen« været indsat på en lang række overfarter: Korsør-Nyborg, Halsskov-Knudshoved, Gedser-Warnemünde, Kalundborg-Århus, Rødby-Puttgarden, Korsør/Halsskov-Kiel og sågar Grenå-Hundested.

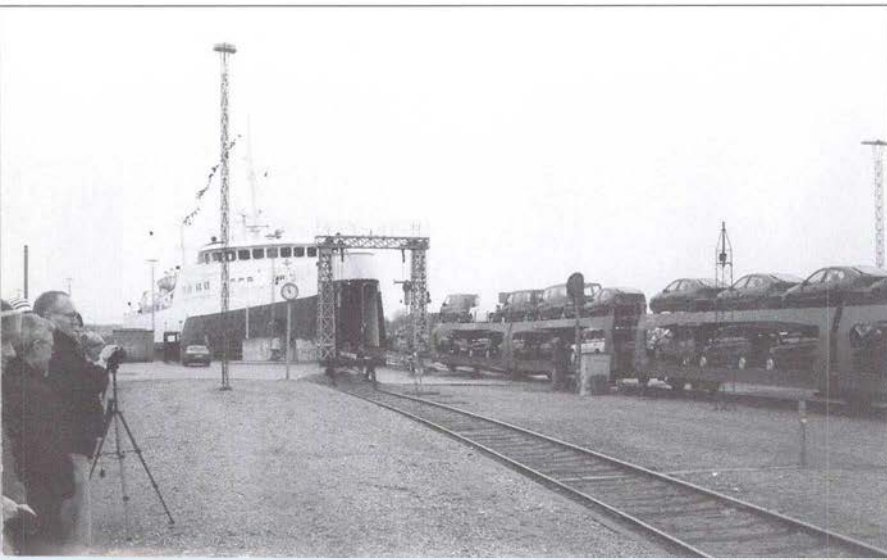
I 1996 stod det imidlertid klart, at *Kong Frederik IX* ikke havde lang tid igen som aktiv færge. For at leve op til de nye lækstabilitetskrav, der er en følge af »Estonia«-katastrofen, skulle der investeres mindst 15 millioner kroner i forbedringer. At poste så mange penge i et skib, der efterhånden var blevet overflødiggjort af nyere færger og den næsten færdige faste forbindelse over Storebælt, ville ikke kunne svare sig. »Kongen« kom på salgslisten, og skibsredere fra fjerne himmelstrøg besigtigede den gamle færge, der var lagt op i Århus. Skulle vi så endnu en gang se en prægtig færge forsvinde ud af landet med kurs mod ophuggeren eller et sydlandsk rederi? Nej, heldigvis ikke, for denne gang stod en organisation klar i kulissen. *Læs videre p. 56*

Nedenfor: Op mod 200 færgeglade jernbane-entusiaster blev ynket kraftigt af deres omgivelser efter den velbesøgte udflugt til den sidste gods-tur med M/F *Asa-Thor*, lørdag 5. april: Vejret gik fra gråvejr til sne-

storm, og gode solskinsfotos som dét på p. 48 i dette blad blev det bestemt ikke til. Nederst til venstre rangeres de sidste godsvogne ombord på færgen i Nyborg, mens udflugts-deltagerne til højre er ved at

entre sær-færger *Knudshoved* i leje 1 i Korsør, endnu lykkeligt uvidende om dagens ventende dårlige vejr. Selve udflugten, derimod, var god og vellykket.

(fotos: Anders Riis)





37. årgang, nr. 2, 15. juni 1997

jernbanen

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

Redaktion

Birgitte Sølling-Andersen
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

I redaktørstolen:
Anders Riis

Dette blad er desværre stærkt forsinket i forhold til det planlagte på grund af uforudseelige omstændigheder. Til gengæld kan læserne glæde sig til et rettidigt udkommende nr. 3, der allerede indenfor de næste uger gi'r mere læsestof. Det har været den ansvarshavende redaktør magtpåliggende at sikre, at dette blads forsinkelse ikke »smittede af« på næste blad, som man kunne frygte. Det er helt nye folk, der - under en vis medvirken af undertegnede, men særdeles selvstændigt - har arbejdet med at »skære til« på nr. 3 (se nedenfor). Vi har stadig pladsmangel - og derfor må læserne glæde sig til »Ordhunden« i nr. 3 og flere boganmeldelser i nr. 4. Stof-presset har også betydet, at det planlagte færge-tema fik færre sider end først afsat, og at andre artikler nok er »presset« rigeligt i lay-out. Men her er der 48 tætpakkede sider at gå i gang med. God fornøjelse med »sommer-læsningen«!

Anders Riis

Indhold:

150-året på privatbanerne	36
Mindeord	37
Syv lokomotiver til Nordfyn	38
Tema: Jernbaner og færger	42
Roskilde station	60
Udstilling i Roskilde	61
Nyt fra Græsted remise	63
Dampen lever (3): Java	64
Jernbanenyt - kort fortalt	68
• DSB-nyt	68
• Færge-nyt	74
• Privatbanerne	75
Læserne skriver	78
Nyt fra DJK	78
MK på Løgstørbanen	80

Nr. 3, 1997, forventes udsendt en af de sidste dage i juni under redaktion af Anders Riis i samarbejde med Birgitte Sølling-Andersen, Kenneth Dam, René St. Olsen og Henrik Sørensen.

Tidsfrister for stof til de kommende numre: Stof til nr. 4, 1997, skal - med mindre andet er aftalt med redaktionen - være redaktionen i hænde inden 1. juli. Stof til nr. 5, 1997, skal være redaktionen i hænde inden 1. september.

Dette nummer er afleveret til avispostkontoret fredag 20. juni 1997.

At løfte i flok...

Når man løfter i flok, kan man bære større byrder og nå længere. Det er et faktum, som de fleste kender til - og handler ud fra. At løfte i flok kræver samarbejde og koordinering. De danske jernbaneklubber er med årene blevet bedre og bedre til at samarbejde på mange områder. Som regel er dette samarbejde ganske uformelt. Vi låner værktøj hos hinanden. Vi deler ud af vore tekniske erfaringer, når der er brug for det. Vi udveksler reservedele. Har vi mangel på kørende personale, kan vi »låne« hos hinanden osv. Som eksempel på et mere formaliseret samarbejde kan nævnes DVF - Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation - hvor jernbaneklubberne, sammen med Jernbanetilsynet, har udarbejdet nye regler for kørsel med veteranbanemateriel.

Af og til hænder det så, at man må tage afsked med en kær gammel ven, til fordel for et nyt partnerskab - et nyt samarbejde! For nogen tid siden har medlemmerne af Nordsjællands Jernbaneklub taget afsked med klubbens hidtidige blad *Bumletoget* som egentligt klubblad, til fordel for et bladsamarbejde med Dansk Jernbane-Klub. De tanker, der ligger bag bladsamarbejdet, er ikke helt nye, men har først rigtig udviklet sig i løbet af de sidste par år. Der har været talt både for og imod dette samarbejde. Vil NSJK - som den lille klub - »drukne« i storebroderen DJK og dermed føre til armod og medlemstilbagegang? Eller vil et fælles blad i et større oplag tværtimod give så meget PR-værdi, at kendskabet til klubberne øges, og der dermed dukker flere aktive mennesker op på arbejdsstederne - også hos lillebroderen NSJK?

Hvis det regner på præsten, så drypper det på degnen, siger et gammelt ordsprog som bekendt. Vi tror mest på den sidste antagelse, og derfor vil *jernbanen* fremover være klubblad for både Dansk Jernbane-Klub (DJK) og Nordsjællands Jernbaneklub (NSJK).

Hvis man kikker ud over det ganske danske land, ser man, at der næsten alle steder, hvor der ligger jernbanespor, også ligger jernbaneklubber, der befatter sig med gammelt jernbanemateriel. Fælles for de fleste klubber er, at det oftest er en mindre gruppe medlemmer, der holder hjulene i gang. For »at vise flaget« udgiver mange klubber deres eget blad med en masse glimrende artikler, men oftest i et meget begrænset oplag. For eksempel udkom *Bumletoget* i et oplag på blot 500 eksemplarer, og det er efter vores mening alt for lidt til at promovere vores fælles hobby overfor det store medlemspotentiale, som vi ved, der findes. De fleste mennesker ved, at der kører nogle gamle veteran-tog rundt på de danske skinner. Spørger man

de samme mennesker, om de ved, hvem der står bag kørslen med veteranantogene, får man ofte til svar, »at det vel er en specialafdeling hos DSB eller noget i den retning.« Det er kun de færreste, der er opmærksomme på, at der bag veteranogsdriften findes et spændende foreningsliv, hvor der lægges mange fornøjelige timer i dét at restaurere, vedligeholde og køre veteran-tog sammen med andre interesserede.

Går man ind i en bladviosk, findes der på hylderne specialmagasiner for snart sagt alt: Veteranbiler, heste, flyvemaskiner, motorcykler, lystfiskeri, trockere osv. Men hvor står specialmagasinet om jernbaner?

Det er vores vision med tiden at få placent *jernbanen* som et tidsskrift om jernbaner på hylden sammen med de andre specialblade i landets velassorterede bladviosker, sådan at kendskabet til jernbanehobbyen øges og medlemstilgangen sikres.

Ved at samle bladkræfterne i DJK og NSJK under én hat kan vi fremstille et endnu bedre jernbaneblad. Vi håber, at vi på den måde kan nå ud til en større læserskare, og på den måde øge interessen for vores kære hobby.

Dette nummer af *jernbanen* er så det første, hvor NSJKs medlemmer bidrager med stof. En stab af »Bumletoget«s hidtidige medarbejdere følger med over i det nye *jernbanen*, hvor de primært vil stå for indsamling af stof fra veteranbanerne.

Hvad får medlemmerne af de to klubber så ud af dette bladsamarbejde? Først og fremmest et fyldigere jernbaneblad, der udkommer seks gange om året, indeholdende masser af jernbanenyheder fra såvel DSB og privatbanerne som veteranbanerne, samt artikler med jernbanehistorisk tilbageblik.

Et bedre økonomisk fundament gør det muligt at bringe masser af farvefotos i *jernbanen*, samtidig med, at sidetallet kan øges. Vi vil forsøge at fremtrille mere nyhedsstof fra veteranbanernes forskellige arbejdssteder. Ved at »puffe« lidt mere til skribenterne ved DJKs veteranbaner håber vi at skaffe nyheder herfra i en mere lind strøm. Fra NSJK vil der løbende komme *siden sidst*-nyheder fra Rungsted, Græsted og NøL. Derudover artikler, der tematiserer enkelt-elementer ved veteranbanerne.

For at alt dette skal lykkes til UG, kræver det, at så mange som muligt bakker op om bladet ved at skrive indlæg. Det kræver stor fleksibilitet fra alle involverede, sådan at vi står godt rustet til at samarbejde om det fælles mål; at øge interessen for vores hobby, eller sagt med andre ord:

at løfte i flok...

Anders Dørge,
Nordsjællands Jernbaneklub





Veterantog og moderne privatbaner mødes som her på samtlige 13 privatbaner i år. Anledningen er privatbane-formens 150 års jubilæum. På dette foto var det dog 100-års jubilæet på Græsted-Gilleleje, der medførte mødet mellem ØSJS 6 og Y-toget. Græsted, 26. maj 1996. (Ole-Chr. M. Plum)

Tølløse og Slagelse, og Museumsbanen kørte på Lollandsbanen med et veteranog trukket af diesellokomotivet LJ M 9. Desuden fejrer man i Nordsjælland endnu et 100 års jubilæum, nemlig for strækningen Kagerup-Helsingør på Gribskovbanen. Ikke blot ét, men hele to IC2-tog vil være i drift på banen denne dag, og Nordsjællands Veterantog kom til jubilæet med både damptog og motortog.

Inden den store ferietid er over os alle, bliver 150 års jubilæet fejret af DSB den 29. juni, hvor Nordsjællands Veterantog indle-

Danmarks lokalbaner gennem 150 år - en levende togrejse gennem tiden

Gennem et samarbejde mellem Danmarks 13 privatbaner, Dansk Jernbane-Klub, Nordsjællands Veterantog arrangeres - i anledning af de danske jernbaners 150 års jubilæum - kørsel med veteranog på samtlige danske privatbaner i løbet af 1997.

Markeringen af det store jernbanejubilæum begyndte allerede den 31. maj 1997 i forbindelse med 100 års jubilæet for strækningen Hillerød-Frederiksværk. Selv om de fleste jernbaneentusiaster nok befandt sig omkring Storebælt på denne solrige lørdag, blev HFJ's jubilæum festligholdt med særtog bestående af IC2-tog og motortog bestående af diesellokomotivet HFHJ M 8, der tilhører Nordsjællands Veterantog, personvognen HFHJ B 51, der normalt kører på MHVJ samt en CI- og Cle-vogn fra Østsjællandske Jernbaneklub.

Senere på sommeren vil Nordsjællands Veterantog atter køre med veteranog på Frederiksværkbanen.

Herefter har Limfjordsbanen kørt jubilæumstog på Hirtshalsbanen 7. juni med FFJ nr. 34, og i efterårsferien vil Limfjordsbanens veteranog gæste Skagensbanen.

I week-enden 14.-15. juni var klubbernes veteranog ude på ikke mindre end fire privatbaner. I Jylland kørte Mariager-Handest



HFHJs 100 års jubilæumstog 31. maj var et smukt eksempel på samarbejde mellem Dansk Jernbane-Klub og Nordsjællands Veterantog: HFHJ M 8 disponeres af sidstnævnte, første vogn i toget (HFHJ B 51) er udlånt fra DJK/MHVJ. Toget - der derudover har CI 1493 og Cle 1680 med - ses her ved den nye perron i Hillerød. (Ole-Chr. M. Plum)

Veteranjernbane med sit veteranmotortog med en Frichs-diesel fra 1930'erne på Odderbanen. D-maskine gruppen kørte med damplokomotivet ØSJS nr. 6 mellem

der deres sæson på Hornbækbanen. I juli måned koncentreres vore jubilæumskørsler sig til Gribskovbanen, hvor der kører veteranmotortog alle søndage. Som jernbaneentusiast er der dog rig mulighed for at se gamle tog, lugte kulrøg og høre dampslag på de mange museums- og veteranjernbaner. Køreplanerne for veteranbanerne findes i brochuren *Veteraner på skinner 1997*.

I august drager Mariager-Handest Veteranjernbane mod vest, og først indtager de Vestbanen i dagene 14.-17. august, hvorefter MHVJs veteranmotortog kører på Lemvigbanen fra 21. til 24. august. Begge ste-



Et af de festlige højdepunkter i jubilæet på HFHJ var præsentationen af GDS/HFHJ MF 1041/FS 1141, som her ses fint pyntet i Skævinge, 31. maj (Ole-Chr. Munk Plum)



Øverst: FFJ 34 er Limfjordsbanens stolte ambassadør - også på de nordjyske privatbaner. Her er den ved SBs vaskehal 20. oktober 1995 (Ole-Chr. Munk Plum)

Nedenfor: Privatbane-idyl. Østsjællands Jernbaneklubs Mc 651 og NPMB M 7 besøger her

Gribskovbanen, september 1989. (Ole-Chr. Munk Plum).

der lægges der sammen med lokalbanerne op til spændende arrangementer, hvor veteranotog indgår udflugter til f.eks. Nymindegab-lejren og Oksbøl-lejren på Vestbanen og åbent-hus arrangementer på banernes værksteder m.m.

23.-24. august bliver der formentlig hele tre forskellige togtyper at se på Nærumbanen. Veteranmotortog fra Nordsjællands Veteranotog kører da på den nordsjællandske lokalbane, hvor driften afvikles med Y-tog samt RegioSprinteren fra 1996.

Østsjællandske Jernbaneklub og D-maskinegruppen går sammen om jubilæums-kørslen på Østbanen søndag den 14. september. Veteranotog fremføres med et de små Frichs-lokomotiver fra Østbanen, der er opmalet i sin oprindelige rødbrune farve. Vognstammen vil bestå af to-akslede DSB-personovogne. På denne måde vil man kunne mindes gennemgående togvogne til privatbanerne forhåbentlig i et rigtig flot efterårsvejr.

Som nævnt kører der veteranotog på Ska-

gensbanen i den sidste del af efterårsferien, 17.-19. oktober. På Odsherreds Jernbane køres der med damptog i et samarbejde mellem D-maskine gruppen og Nordsjællands Veteranotog søndag den 12. oktober.

Ikke blot de nævnte aktiviteter på Danmarks lokalbaner i 1997 bør få folk til at besøge de 13 privatbaner. Med privatbanernes ordinære tog kan man også få en god udfugt og opleve tog, miljø og kultur på én gang. Privatbanerne udgør fortsat en vigtig del af den kollektive trafik. Mange mennesker er afhængige af at skulle benytte lokalbanernes tog som transportmiddel, f.eks. mellem hjem og arbejdsplads, og sådan har det været i 150 år.

Ole-Chr. Munk Plum



Mindeord - Hans S. Tikjøb

Tidl. værkfører for lokomotivværkstedet i Århus, Hans S. Tikjøb, er død. Denne triste besked tilfaldt mig 1. februar. Desværre kom det ikke helt bag på mig, idet jeg dagen forinden havde været ude at se til Tikjøb på Skejby sygehus, hvor han var indlagt. Jeg kunne se, at Tikjøb var en træt mand. Jeg nåede at snakke lidt med ham og trykkede ham i hånden til farvel. Dette skulle så blive mit sidste farvel til Tikjøb.

Jeg traf Tikjøb første gang i 1962, hvor jeg som praktikant på Centralværkstedet var på virksomheden for at danne mig et indtryk af, hvad der skete bag murene af denne store virksomhed. Der holdt på dette tidspunkt enkelte damplokomotiver inde til reparationer på værkstedet. Jeg benyttede spisepauserne til at tage disse lokomotiver i nærmere øjesyn, og pludselig var der en person der klappede mig på skulderen: Det var Tikjøb. I løbet af eftermiddagen havde Tikjøb indviet mig i hvordan et damplokomotiv var opbygget, og



Tikjøb justerer sikkerhedsventiler på VLTJ 7, 1984 (Ole Lund Jensen)

så var jeg for alvor interesseret. Dette blev indledningen til mange års behagelig samvær, med et menneske der gav sig fuldt ud for virksomheden DSB, og især for de medarbejdere der var tæt på personen Tikjøb. Jeg står i en ubetalelig gæld til den person, for alt hvad

og han har gjort for mig personligt og veteranbanen i Mariager, samt mange andre veteranbaner rundt i det kære land, som har nydt godt af Tikjøbs rundhåndethed over for veteranbanerne. Tit havde vi Tikjøb med til Viborg eller Mariager for at få løst problemerne med lokomotiverne, men havde Tikjøb lovet at være hjemme til et bestemt tidspunkt, blev det også overholdt til punkt og prikke.

Der var to ting som betød meget for Tikjøb: Familiens vel, og arbejde. Vi kan ikke ringe længere og få gode råd, men savnet er større for familien Tikjøb, der har mistet et fint menneske.

Æret være Hans S. Tikjøbs minde

Jens C. Bilde

Mindeord - Wilhelm Frendrup

Det var en smertelig nyhed, der kom, da jeg en af de første solrige martsdage modtog meddelelsen om min unge medredaktør Wilhelm Frendrups død.

Wilhelm kom ind i redaktionen af **jernbanen** i 1994. Han havde ikke den store erfaring fra tidligere bladarbejde, men var jernbane-entusiast med hud og hår, og viste dertil udpræget talent for redigeringsens vanskelige kunst. Han var særdeles interesseret og entusiastisk også i sit arbejde for bladet, og nåede trods de få års virke at yde en god og kvalificeret indsats.

I kraft af hans unge alder og engagerede indsats var det mit håb, at **jernbanens** læsere i mange år fremover skulle komme til at nyde godt af hans indsats, hvor han i et godt samarbejde medvirke positivt til at gøre bladet stadigt mere indholdsrigt og tillige aktuelt. Hans fine artikler i de seneste numre af bladet illustrerer til fulde dette.

Men sådan skulle det altså ikke være. I stedet må jeg nu nøjes med at nedfælde en »tak for en engageret indsats« på papiret.

Æret være hans minde. Anders Riis

Syv lokomotiver til fynske privatbaner



I lov nr. 156 af 27. maj 1908 var som nr. 16 optaget: »En Jernbane fra Odense eller et Punkt paa Nordfynske Jernbane til Nørre Aaby eller Middelfart med en Sidebane fra Brenderup til Bogense.« Bag lovbestemmelsen lå voldsomme diskussioner lokalt og på rigsdagen om denne bane, der ville blive en betydelig konkurrent til både statsbanen Odense-Middelfart og til privatbanen Odense-Otterup-Bogense (Nordfynske Jernbane - NFJ).

Eneretsbevilling til strækningerne Odense-Brenderup-Middelfart og Brenderup-Bogense blev givet 22. juni 1909 til et udvalg, som i den forudgående tid havde arbejdet for banen. Baneselskabet blev efterfølgende kaldt for Nordvestfynske Jernbaneselskab med initialerne OMB, hvilket stod for Odense-Middelfart-Bogense.

Rådgiveren

Som rådgiver for dette udvalg havde fungeret drifts-direktør ved Syd-fynske Jernbaner (SFJ) F. Kier (1851-1927), og han blev da også antaget af koncessionshaverne som teknisk leder og projekterende for baneanlægget.

Alle tidligere baner på Fyn - med en enkelt undtagelse - var på dette tidspunkt projekteret af statsbanerne, men Syd-fynske Jernbaner havde som entreprenør bygget banerne Nyborg-Ringe og Odense-Nr.Brobj-Fåborg. Den eneste undtagelse var netop den sydfynske bane (Odense-Svendborg), som var projekteret af jernbaneselskabet selv under ledelse af den senere driftsbestyrer S. B. V. Dyhr, der var Kiers forgænger.

Det var ganske naturligt for Kier til som medhjælp ved det nye baneanlæg at anta-

ge lederne af baneafdelingen og maskinafdelingen ved SFJ. Baneingeniør Johs. Stensballe (1874-1956) udførte herefter detailprojekteringen og udstikningen af OMB, medens maskininspektør Jacob Christian Milling (1863-1912) fik til opgave at tegne banens materiel.

Til den 60,8 km lange bane var der påregnet 6 lokomotiver, 14 personvogne, 4 rejsegodsvogne, 2 postvogne og 75 godsvogne.

Historien om de Milling-Mallet lokomotiver, OMB og OKMJ aldrig fik - og den Milling-konstruktion, man i stedet fik...

Af Lars Viinholt-Nielsen

Moderne tider med Milling

Indtil 1897 havde statsbanernes maskinafdeling konstrueret nyanskaffelserne til Syd-fynske Jernbaner, men fra dette år, da Milling blev ansat ved banerne, udførte man selv tegninger og udbudsmateriale m.v. I begyndelsen var det mest traditionelle typer, der blev anskaffet, men fra omkring 1908 skete der en ændring af Millings konstruktioner, som blev meget mere moderne og udmærkede sig ved mange finesser. Det begyndte med to bogievogne til SFJ leveret af banernes egne værksteder i 1908, og næste skridt på vejen var materiellet til OMB, der blev tegnet i efteråret 1909. Der

OKMJ 15 - før 1951 OMB 5 - i Kerteminde oktober 1961. Bemærk ingen påfyldningsstuds og afrundet knæk samt fodtrin på vandtanken. (Lars Viinholt-Nielsen)

var her tale om en kæmpe-opgave for Milling, og hans datter har senere beskrevet for mig, hvorledes hendes far hver aften sad bøjet over tegnebordet.

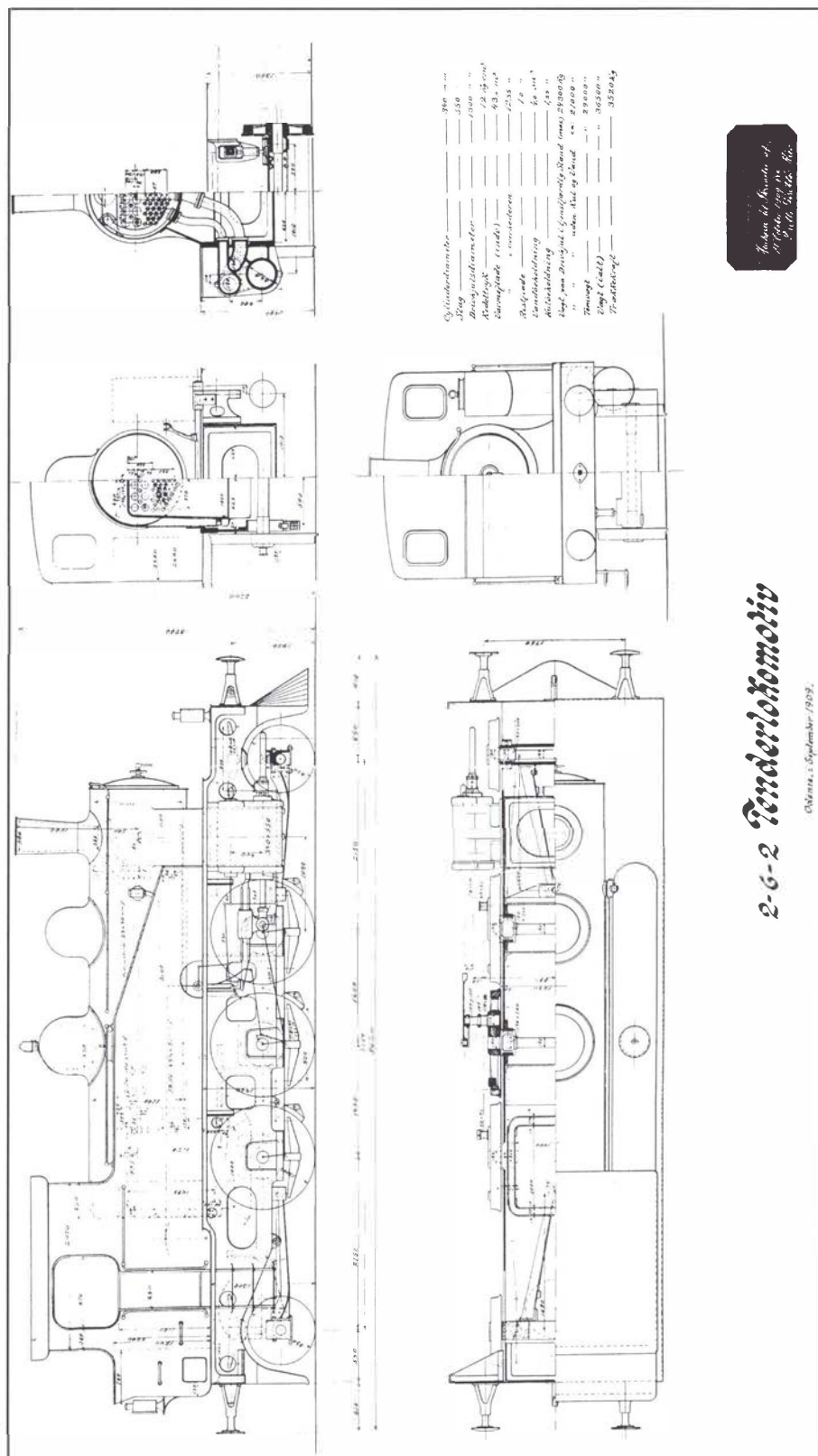
Ved tegningen af godsvognene blev der dog ikke eksperimenteret. Der anvendtes her i almindelighed de typer, der var kendt i forvejen. Som lukket godsvogn anvendtes en SFJ-type fra 1906, som almindelig åben godsvogn DSBs litra Pf og som ballastvogn Slangrupbanens type, de to sidstnævnte dog med nogle forbedringer.

Derimod var person- og postvogne af en ny type, som hermed introduceredes i Danmark med teaktræsbeklædte sider, højt hvælvet tag og store spejlglasruder. Denne vogntype, der sikkert var inspireret fra Sverige, blev i de følgende år kopieret til mange danske privatbaner.

Ved konstruktionen af lokomotiverne til OMB fik Milling frie hænder med den ene undtagelse, at akseltrykket ikke måtte overstige 8 t, idet lokomotiverne også skulle kunne bruges på Odense-Kerteminde-Dalby banen (OKDJ), og dette baneselskab overvejede også selv at anskaffe et eksemplar. OKDJ var bygget med 17,5 kg/m skinner, medens OMB skulle anlægges med 22,5 kg/m, hvilket gav mulighed for et lokomotivakseltryk på 10 t.

Inspirationen fra Staterne

I årene 1887-1897 havde Milling opholdt sig i USA, hvor han bl.a. havde været ansat ved en bane i Californien. Fra sit ophold i staterne havde han fået interesse for Mal-



J. C. Millings konstruktionsforslag til 1-C-1 lokomotiv til Nordvestfynske Jernbane og Odense-Kerteminde-Dalby Banen. Bortset fra mindre ændringer svarer tegningen til det først leverede lokomotiv OKDJ 4 (senere OKMJ 14). (Tilsynet med Privatbanerne)

let-lokomotivtypen, der - kort fortalt - udmærkede sig ved at være leddet og som regel 4-cylindret med 2 højtryks- og 2 lavtryks cylindre. Dette skulle give et godt løb på kurvede strækninger og en god brændselsøkonomi. Til gengæld betød den komplicerede konstruktion i almindelighed højere anskaffelsespris og større vedligeholdelsesudgifter.

Ved SFJ havde Milling endnu ikke haft lejlighed til at indføre Mallet-lokomotivet,

men nu var muligheden der. I Danmark var Mallet-lokomotiver indtil da kun anvendt til nogle små lokomotiver på et par metersporede baner i Jylland, medens de i USA anvendtes til de største lokomotivtyper.

Da nu chancen bød sig, tegnede Milling et Mallet-lokomotiv med hjulstillingen B+B til OMBs »hovedstrækning« Odense-Brenderup-Middelfart, hvortil der skulle bruges fire lokomotiver. Da Kier og banens bevilingshavere naturligvis var noget skeptiske

med hensyn til en så uprøvet konstruktion, fik Milling besked på også at tegne en mere traditionel lokotype. Også denne maskintype fik dog et anderledes udseende end de mest almindelige privatbanelokomotiver på denne tid og lignede i øvrigt Mallet-typen meget, dog med hjulstillingen 1-C-1. For at gøre målet fuldt tegnedes Milling samtidigt et 1-D-1 lokomotiv til SFJs hovedstrækning Odense-Svendborg.

De tre typer mindede meget om hinanden. Det var tenderlokomotiver med kulkasse bag førerhuset og vandbeholdningen i sidetanke (de firekoblede SFJ-maskiner havde endvidere rammetanke til vand). Førerhus, vandtanke, kulkasse, kedel og skorsten var tegningsmæssigt meget gennemarbejdede, og lokomotiverne havde et meget smukkere og mere harmonisk udseende end de fleste af datidens privatbanemaskiner.

Selve konstruktionen var nok noget spinkel, men akseltrykket satte som nævnt visse grænser for udfoldelserne. Lokomotiverne var påregnet udstyret med Schmidt-overheder af størrerstypen, som da netop var indført i Danmark, og de var i øvrigt forsynet med en lang række smarte detaljer bl.a. indpressede bøse af hvidmetal i kobbel- og plejstangslagre i stedet for det udviklede system med kiler, splitter og strop- per.

I øvrigt var lokomotivernes hoveddimensioner m.v.:

	B + B	1-C-1
Cylinderdiameter mm	HT 290 LT 440	340
Slaglængde mm	500	550
Drivhjulsdiameter mm	1300	1300
Maks. kedeltryk kg/cm ²	12	12
Rist m ²	1	1
Varmeflade rør m ²	45	47
Varmeflade overheder m ²	13	11
Fast hjulafstand mm	1700	2800
Hjulafstand i alt mm	5700	7100
Længde o. puffer mm	10650	9620
Tomvægt t	24,9	29,0
Tjenstfærdig vægt t	32,4	38,0
Vand t	4,0	4,0
Kul t	1,25	0,9
Trækraft ved 60 procent kedeltryk	4350	3520

Licitationen

Fire lokomotiver til OMB af enten type B+B eller 1-C-1 blev i november 1909 udbudt i licitation mellem de seks største tyske lokomotivfabrikker, Nydquist i Sverige, Winterthur i Schweiz samt Baldwin i USA. Ingen af fabrikkerne havde nogen indvendinger mod konstruktionen; Baldwin gjorde dog opmærksom på, at man - med overholdelse af alle de opgivne hoveddimensioner - agtede at bygge lokomotiverne efter egne tegninger, og Winterthur mente, at det, OMB havde brug for, hverken var B+B eller 1-C-1 lokomotiver, men typen skulle være 1-D. Flere fabrikker - deriblandt Henschel - mente, at den opgivne tomvægt på B+B maskinerne var ca. 2 t for lav, hvilket Milling dog energisk bestred. Hvis fabrikkerne hav-



OKMJ 14 i Martofte oktober 1964. Bemærk vandpåfyldningsstudsden øverst på vandtanken og dennes skarpe knæk. De manglende fodtrin på vandkassen fremgår ikke af dette billede. (Lars Viinholt-Nielsen)

de ret, ville Mallet-maskinen blive for tung til OKDJs spor.

Ved licitationen viste Henschel (Kassel, Tyskland) sig at være billigst - 26.600 kr. pr. stk. for B+B typen og 24.900 kr. pr. stk. for 1-C-1 typen. Den højere pris og vel også frygten for højere vedligeholdelsesomkostninger medførte, at bevillingshaverne foretrak den traditionelle maskintype, og 7. januar 1910 blev der skrevet kontrakt om fire lokomotiver til levering i juli 1911, da OMB var forudset færdigbygget i efteråret 1911. Henschel havde således særdeles god tid til bygningen. Lokomotiverne fik til delt byggenumrene 9983-9986.

Endnu var det ikke afklaret, med hvilke lokomotiver »sidebanen« Brenderup-Bogense skulle trafikeres. Kier havde et godt øje til de små, driftsikre 1-B Hanomag-maskiner på NFJ, bygget i 1880'erne og 1890'erne. Man forsøgte at købe to af disse, mod at NFJ fik nye af 1-C-1 typen, men efter nogen forhandling trak NFJ sig tilbage. Til gengæld vedtog OKDJs bestyrelse at købe et 1-C-1 lokomotiv.

OMBs bevillingshavere undersøgte herefter muligheden for at anskaffe nye 1-B lokomotiver fra Henschel, der var villig til at levere to maskiner af samme type som Lemvig-Thyborøn banens nr. 7-9 for 19.000 kr. pr. stk. Til sidst vedtog man fornuftigvis at købe endnu to 1-C-1 maskiner.

7. februar 1910 blev der derfor skrevet kontrakt med Henschel om levering af yderligere tre 1-C-1'ere, ét til OKDJ til levering i oktober 1910 og to til OMB til levering i juli 1911. Disse fik ved Henschel byggenumrene 10022-10024. I januar-februar 1910

stod danske privat- og industribaner nærmest i kø ved Henschel - i alt 25 lokomotiver blev bestilt, heriblandt alene 15 til Fyn.

Milling imponerede Henschel

Da lokomotivet til OKDJ skulle leveres i oktober, måtte Henschel ret hurtigt gå i gang med opgaven. Man var ved fabrikken noget imponeret over Millings konstruktion, og man fik bl.a. tilladelse til at benytte en af hans konstruktioner (en omløbsventil på stempelglideren) på en leverance til det franske Nordbaneselskab. I øvrigt blev det første lokomotiv bygget ganske efter tegningerne, medens de to 1-D-1 lokomotiver til SFJ, bygget samtidigt, fik mindre ændringer, men disse lokomotivers i øvrigt interessante historie skal ikke beskrives her.

I juni 1910 spurgte Henschel SFJs hovedkontor, hvilke betegnelser de syv lokomotiver skulle have. Svaret var: *Nr. 1-7 og ingen ejendomsbanebetegnelse*. Åbenbart har det knebet lidt med kommunikationen de forskellige afdelinger imellem. Så da første lokomotiv med byggenummer 10022 ankom til Odense i begyndelsen af oktober 1910, var det forsynet med nr. 1, selv om OKDJ havde lokomotiver med numrene 1-3 i forvejen. Straks efter ankomsten blev *Nr. 1* da også omnummereret til *Nr. 4*.

I den følgende tid gennemførtes en del prøvekørsler, og i januar 1911 meddelte Milling de - i øvrigt - beskudte ændringer, som man efter de indhøstede erfaringer ville ønske, at de sidste 6 lokomotiver fik. Disse var i store træk følgende:

•1) Ændring af sikkerhedsventilens placering fra dampdomen til foran førerhuset.

- 2) Blæserventil i stedet for hane i førerhus.
 - 3) Ændret udformning af dæksler på løbehjulskasser.
 - 4) Lange dæksler på vandkasser.
 - 5) Vandkassernes knæk foroven afrundet med radius 1 m.
 - 6) Fodtrin på vandkassernes skrå del.
- De nævnte ændringer udførtes af Henschel uden merpris.

Leveringen

I dagene 25. til 31. juli 1911 ankom Nr. 2-7 til Odense, hvor *Nr. 7* straks blev omnummereret til *Nr. 1*, hvorved OMB nu havde nr. 1-6, selv om der var kludder mellem driftsnumre og Henschel-byggenumre. I den følgende tid anvendtes de på SFJ og OKDJ, indtil OMB åbnede 5. december 1911, hvorefter de overførtes til deres »egen« bane, hvor nogle af dem næsten kørte til den bitre ende. Men det er en helt anden historie, som måske kan fortælles en anden gang.

Kilder: • OMB 50-års jubilæumsskrift 1961, • OMB Lokomotiv- og Vognanskaffelser (Landsarkivet for Fyn) • Tilsynet med Privatbanerne. □

Announce

Søges: Hellerup stationsskilte

Jeg er bosat i U.S.A., men voksede op i Hellerup. Nu har jeg bygget en 1:1 model af en jernbanestation og leder efter stationsskilte fra Hellerup til den. Hvis I har ét til salg, skriv venligst til:

Poul Pedersen, 9842 Brookridge Ct.,
Gaithersburg, Md. 20879-1110,
USA.

E-mail: 'PEDERSEN@MC.CC.MD.US'



Tekst/research: Anders Riis



»Sidste«-begivenheder er der mange af i jernbanefærgernes verden for tiden. Her er en af de mere upåagtede: Sidste Storebæltsfærge med posttog ombord, M/F Kronprins Frederik, ankommer til Nyborg natten til 5. april 1997 (Anders Riis)

Færger og jernbaner i Danmark - 1872-1997

- landet rundt i en belysningsskade

Tirsdag 18. marts 1997 kl. 11.30 ser Korsør færgehavn ud, som den har gjort så mange andre tirsdage ved middagstid. M/F Asa-Thor ligger i leje 2 - og ude fra Storebælt nærmer sig M/F Kronprins Frederik med bovporten åben, klar til at aflevere IC 124, dagens første IC-forbindelse, der løber hele vejen fra Frederikshavn til København - DSBs landsdækkende »stamstrækning«.

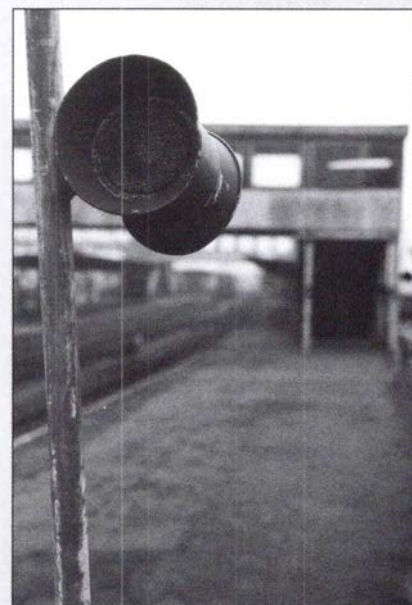
Næppe mange skænker det en tanke på dagen, at 18. marts 1997 er den officielle 125 års jubilæumsdag for jernbanefærgefarten i Danmark. En uundværlig del af landets trafiksystem, og en trafikform, der i 1990'erne hastigt udviskes fra landkortet.

Siden jernbanefærgen *Lillebelt* - ifølge *Modstående side: D/F Christian IX* er mere end nogen anden færge blevet symbolet på Storebæltsoverfarten. Her har den gamle færge fra 1908 endog fået lyntog med! Foto: James Steffensen, 10. oktober 1954.

DSBs officielle registreringer - 18. marts 1872 for første gang ordinært gik i tjeneste, har ialt 17 jernbanefærgeruter bragt skinnetrafikken videre her til lands. Otte af dem har haft »fuld trafik«, altså overført alt fra gennemgående personvogne og passagerer til godstog, og Korsør-Nyborg var sammen med Rødby-Puttgarden de sidste af dem.

Det er slut nu. Kun fire færgeruter fra Danmark medtager efter sommeren 1997 jernbanekøretøjer - de to, Scandlines' Helsingør-Helsingborg og Rødby-Puttgarden, kun med persontog, de to andre, Scandlines' København-Helsingborg og Stena Lines Frederikshavn-Göteborg, kun godsvogne.

Med denne kavalkade vil **jernbanen** give en række glimt og data fra jernbanefærgernes lange virke rundt om i landet. Hele færge-institutionen er hastigt på vej til at blive historie - kun én rute, Frederikshavn-Göteborg, trues ikke af iværksatte eller påtænkte bro-projekter.



Allerede i nogle år har forfald præget stationen i Korsør. Der er øde ved leje 2, skæve master bliver ikke rettet, og malingen skaller. (Wilhelm Frendrup, 18. december 1996.)



Skolebørnene er kørt til Korsør i de to-etages vogne, der blev bygget til nærtrafikken nord for København. De flokkes nu på vej til hjulfærgen. Året er ca. 1910. Gengivet efter postkort (arkiv Ole-Chr. Munk Plum).

Nederst: En stille dag i Oddesund Syd i 1890'erne; postkortet er sendt 1909. »Stille« gælder dog ikke vejret - bemærk at flagstangen faktisk er trukket helt skævt af flaget; så meget blæser det. Jo, vi er i Vestjylland! Færgen er på nordsiden, men til højre ses DSBs reserve-dampskib, der dog blev brugt ganske sparsomt. Her regerede i mange år H/F »Fredericia« (arkiv Ole-Chr. Munk Plum)

Trængsel – og stille eftertanke...

Hvem husker ikke skolerejserne over Storebælt - hvad enten det var som jysk/fynsk elev på vej på studietur til hovedstaden - eller som sjællænder på vej vestpå?

Trængslen på Storebæltsfærgerne var legendarisk i næsten 100 år, til de store IC-færger først i 1980'erne fik en kapacitet, der svarede til de weekend- og ferie-spidsbelastninger, som de fleste af os husker bedst.

Travlheden og den hektiske stemning på Storebælt - og på Lillebælt, Øresund, Storstrømmen og Fugleflugtslinjen - modsvarer af et helt andet trafikbillede på andre jernbanefærge-overfarter. Hvor landlige omgivelser, god tid og beskedne trafikale opgaver at løse. Sådan var de tre overfarter over Limfjorden. Hverken på Sallingsund, Oddesund eller Hvalpsund blev der nogensinde

brug for mere end én færge ad gangen. På Oddesund (nedenfor) var reserven i en årrække efter færgerutens start 1883 DSBs skiftende små-dampskibe - et af dem ses til højre på dette herlige postkort, der er poststempet i 1909, men formentlig optaget et godt stykke tid før århundredskiftet. (Ole-Chr. Munk Plums samling)

Oddesund Syd.



Fra Skagen til Gedser - og så videre...

Fra Skagen til Gedser - det udtryk bruger man ofte, når man vil have hele Danmark med under ét, og det går fint også for jernbanefærgerne. Øverst Color Lines M/F Skagen, hvorfra HP 14 (Fricks 1953) henter vogne på Danmarks nordligste jernbanefærge, Hirtshals-Kristiansand, der tog godsvogne med over Skagerrak fra efteråret 1958 til sommeren 1996. Færgen stammer fra 1974 og er kraftigt ombygget i forhold til sit oprindelige »look« som Fred. Olsens M/F Borgen. Foto 15. september 1985: Hans Jørn Fredberg.



Fra Gedser var målet

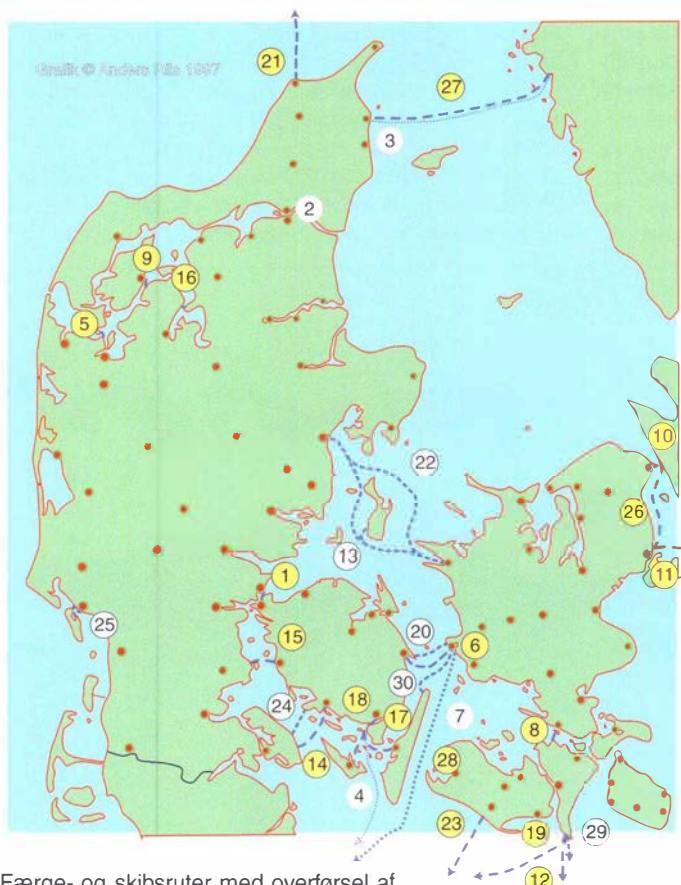
fra 1903 og frem til jernbanefærgens nedlæggelse i 1995 Warnemünde, hvor et billede som dette var helt umuligt at tage ... indtil murens fald i 1989. Efter Anden Verdenskrig var transportmidlet på den to timer lange tur ofte klassikeren blandt de nyere danske jernbanefærger, M/F Kong Frederik IX - når da ikke FS Warnemünde (bygget 1963 til ruten) sejlede. 1. februar 1992. (Fredberg).

På kortet til højre er markeret de 30 færge- og skibsruter i, til og fra Danmark, der i tidens løb enten har været direkte drevet af et jernbaneselskab eller har medtaget jernbanekøretøjer på egne hjul.

Med en cirkel med **gul baggrund** er angivet de ruter, der overfører eller har overført jernbanevogne; med **hvidt baggrund** er angivet bilfærge- og skibsruter ejet af danske jernbaneselskaber.

Ruter og skibe tilhørende datterselskaber som f. eks. A/S Øresund og senest SFDS er derfor ikke at finde i denne oversigt, så vidt de da ikke har faciliteter til overførsel af jernbanevogne.

Oversigten over jernbanefærger og jernbane-ejede skibe sidst i disse kavalkadesider medtager ikke udenlandsk ejede skibe eller færger. I rammen til højre for kortet findes henvisning til, hvor man kan finde de ruter, der er særligt omtalt.



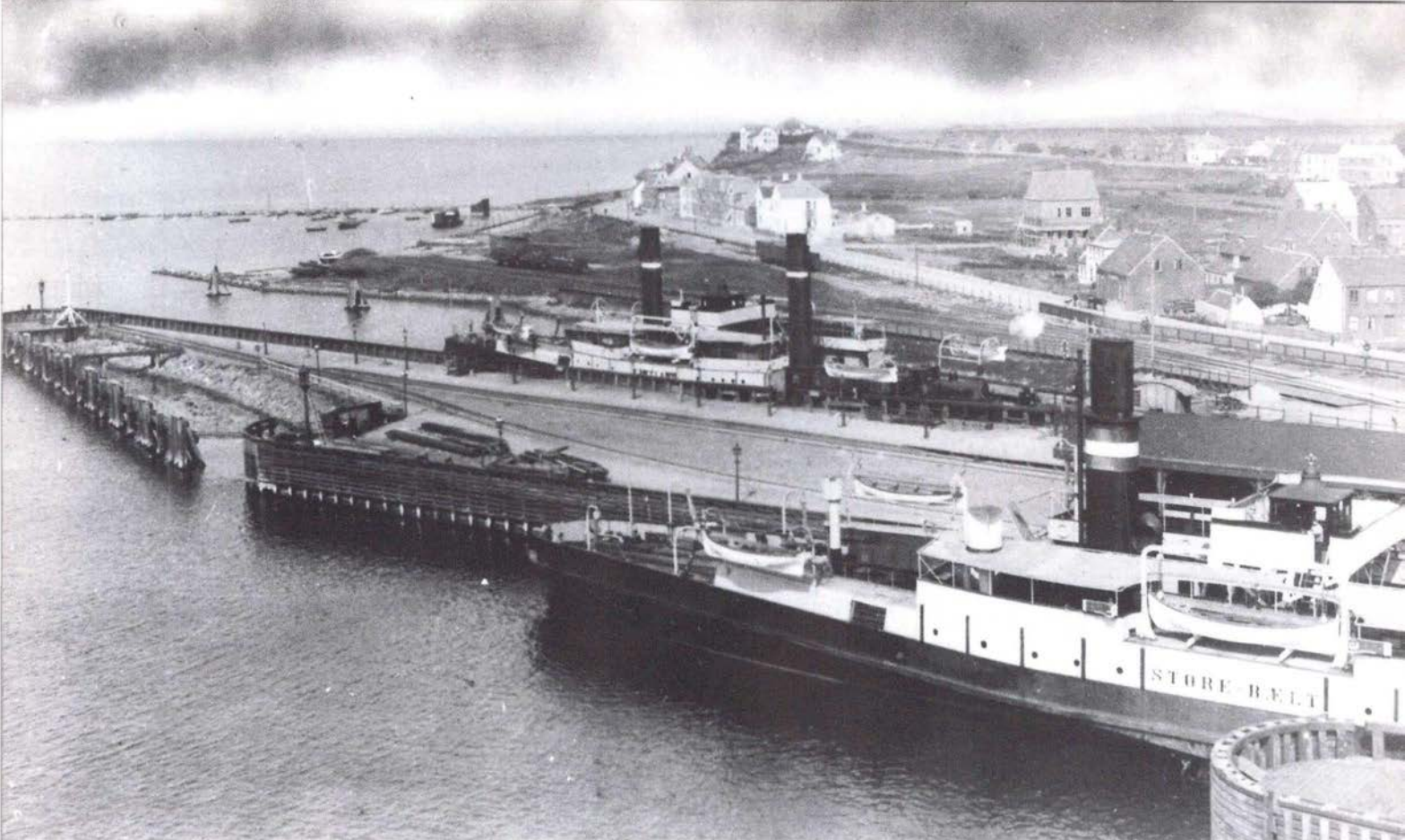
Færge- og skibsruter med overførsel af jernbanekøretøjer (gult tal-felt), hhv. jernbane-ejede bilfærge- (hvidt tal-felt m. ubrudt ramme) eller skibsruter (punkteret ramme). Overfarterne er nummereret kronologisk.

Lbnr. Rute Fotos el. tekst side

1	Fredericia-Strib 1866-1935	54
2	Aalborg-Norresundby 1871-79	-
3	Frederikshavn-Göteborg 1873-86	-
4	Svendborg-Lübeck 1878-84	56
5	Oddesund 1882-1938	44
6	Korsør-Nyborg 1883-1997	46
7	Korsør-Kiel 1883-1914	46
8	Storstrømmen 1884-1937	57
9	Sallingsund 1885-1977	77
10	Helsingør-Helsingborg 1889-	57
11	København F-Malmö 1895-1986	57
12	Gedser-Warnemünde 1903-95	45
13	Århus-Samsø-Kalundborg ¹⁾ 1914-	-
14	Faaborg-Mommark 1922-67	55
15	Assens-Årøsund 1923-50	55
16	Hvalpsund-Sundsøre 1927-69	-
17	Svendborg-Rudkøbing 1928-62	56
18	Svendborg-Ærøskøbing 1931-94	56
19	Gedser-Grossenbrode 1951-63	34
20	Halsskov-Knudshoved 1957-	52
21	Hirtshals-Kristiansand 1958-96	45
22	Århus-Kalundborg ²⁾ 1960-	-
23	Rødby-Puttgarden 1963-	56
24	Bojden-Fynshav 1967-	55
25	Esbjerg-Fanø 1977-	-
26	København F-Helsingborg 1986-	57
27	Frederikshavn-Göteborg 1987-	-
28	Halsskov-Kiel 1990-1995	53
29	Gedser-Rostock 1993-	56
30	Korsør-Lohals 1996-	53

¹⁾ Siden 1979 kun Samsø (Kolby Kås)-Kalundborg

²⁾ Den direkte rute, først markedsført som *Hurtigruten*.



På Storebælt i 114 år og 61 dage

- en overfarts-krønike år for år...

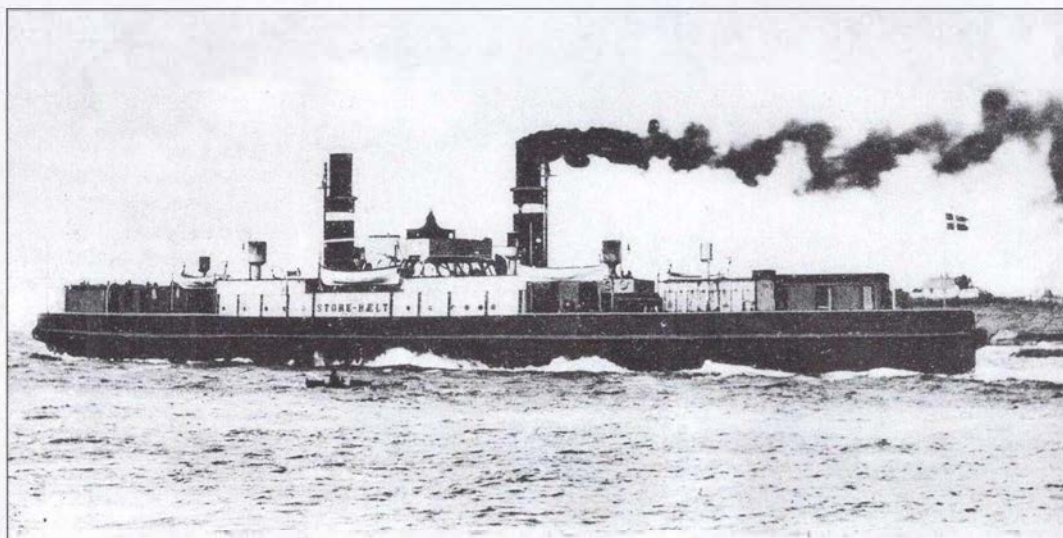
Færgeruten Korsør-Nyborg har siden åbningen i 1883 været den vigtigste jernbanefærgerute i Danmark. Med sin hektiske trafik med op til en halv snes færger på én gang har Korsør-Nyborg indskrevet sig i Danmarkshistorien som **færgeren** mellem Øst- og Vestdanmark. Historien begyndte 1. april 1883, da DSB overtog såvel Korsør-Nyborg som Korsør-Kiel post-dampskibsrute,

der blev drevet sammen. Sigtet med overtagelsen var dog at indføre jernbanefærger: Fra en spæd start i november 1883 med de to to-sporede hjulfærger *Korsør* og *Nyborg*, der (sammen med de tidligere postdampskibe) i det første hele driftsår, 1884/85, overførte 141.339 passagerer og 21.700 tons gods, udviklede overfartstallene sig med en hast, der i lange perioder må

betegnes som eksplosiv. Allerede fire år efter, i 1887, kom færge nummer tre, *Sjælland*, og driftsåret efter, 1888/89, var trafikken vokset til henved det dobbelte: 207.755 passagerer og 40.852 tons gods.

1894: Første skruefærge

Efter i isvintre at have klaret sig med det ikke-sporbærende, isbrydende dampskib



Dampfærgeren „Storebælt“

Ovenfor: H/F Store-Bælt er »stjernen« i disse herlige oversigtsfotos fra Korsør i det første årti af dette århundrede. I baggrunden er det H/F Sjælland, der ligger klar (arkiv Ole-Chr. Munk Plum).

Overfarten over bæltet kunne passende bruges til at skrive et kort hjem, hvis man ikke ville deltage i kapløbet om den legendariske kaffe. Sven-Aages hilsen til moderen er poststemplet 15. juli 1905 (Arkiv Ole-Chr. Munk Plum)

Overfor: Kobberstikket bekendtgjorde for alverden, hvordan en Storebæltsfærge - H/F Korsør - så ud anno 1883.



Stærkodder siden åbningen, fra 1890 suppleret af *Mjølner*, fik man 1894 den isbrydende færge *Jylland*, der var tosporet og rutens første skruefærge. Efter at have delt trafik-opgaverne med Korsør-Kiel rutens tidligere postdampskibe frem til 1888/89, klarede man sig fra 1889/90 alene med færgerne og isbryderne – men fra midten af 1890'erne dukker Kiel-skibene atter op på Storebælts-overfarten – dog kun i et beskedent omfang. Ligeledes måtte *Jylland* sættes fast ind fra 1898, efter ellers kun at have fungeret som værftsreserve og vinterberedskab i sine første fire år.

1900: Femte færge i drift - godstrafikken 12-doblet

Ved århundredskiftet lå den årlige trafik helt oppe på 443.300 passagerer og 259.497 tons gods, og det var derfor naturligt i 1900 at tage rutens femte færge – den sidste nye hjulfærge til Storebælt, der netop bar navnet *Store-Bælt* – i brug. De to næste, store skruefærger *Christian IX* og *Odin* betød sammen med forlængelsen af *Sjælland* kun, at man kunne holde trit med trafikken. Den betød ved begyndelsen af Første Verdenskrig, at man måtte sejle i gennemsnit 30 daglige enkelt-ture over bæltet.

Krigen fik antallet af passagerer til at falde fra 625.800 i 1913/14 til 602.900 i 1914/15. Og for Kiel-ruten blev Første Verdenskrig døsstødet:

3. august 1914 blev dampskibsrueten indstillet med timers varsel - og ikke genoptaget.

Til gengæld eksploderede godsmængden atter en gang – fra 542.210 tons til 765.826 tons. Veteranerne *Korsør* og *Nyborg* var tiltænkt et relativt fredeligt otium: Trafikken på den 1. september 1914 overtage rute mellem Århus og Kalundborg. I stedet måtte de efter kort tid atter stationeres på Storebælt. Til gengæld havde krigen overflødiggjort Korsør-Kiel skibene, hvoraf to i stedet blev indsat Århus-Kalundborg.

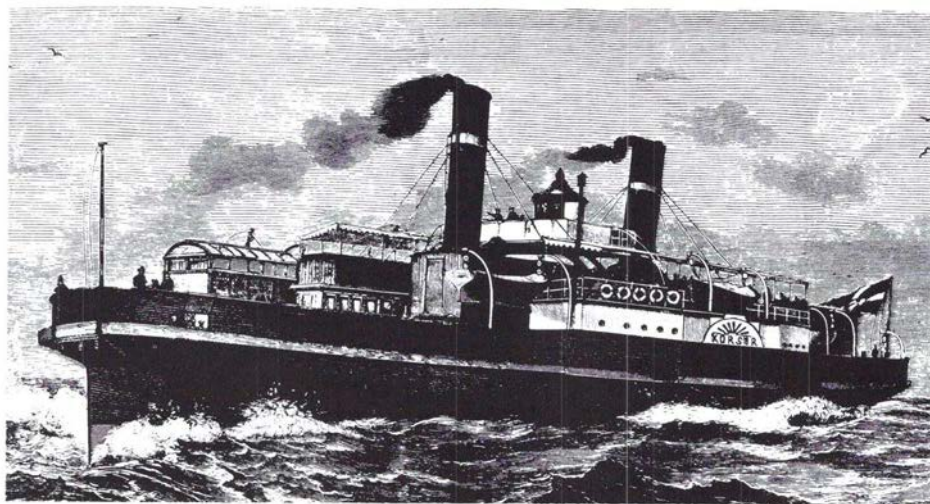
1927: M/F Korsør

Mens fremgangen i persontrafikken fortsat-

te, afmattedes godstrafikken atter, og i krisen i 1920'ernes slutning var niveauet på knap en million passagerer og mellem 500.000 og 600.000 tons gods årligt.

16. maj 1927 kunne Statsbanerne præsentere den første motorfærge. *M/F Korsør* var samtidig den første tresporede jernbanefærge i Danmark. Denne gang var det mere modernisering, effektivisering og rationalisering, det gjaldt, end imødekommelse af stigende trafikbehov. Den ny *Korsør* kunne med sine 240 spormeter overføre næsten dobbelt så mange godsvogne pr. tur som de første hjulfærger. Og så krævede den stigende bil-trafik også sit.

(teksten fortsætter s. 51)

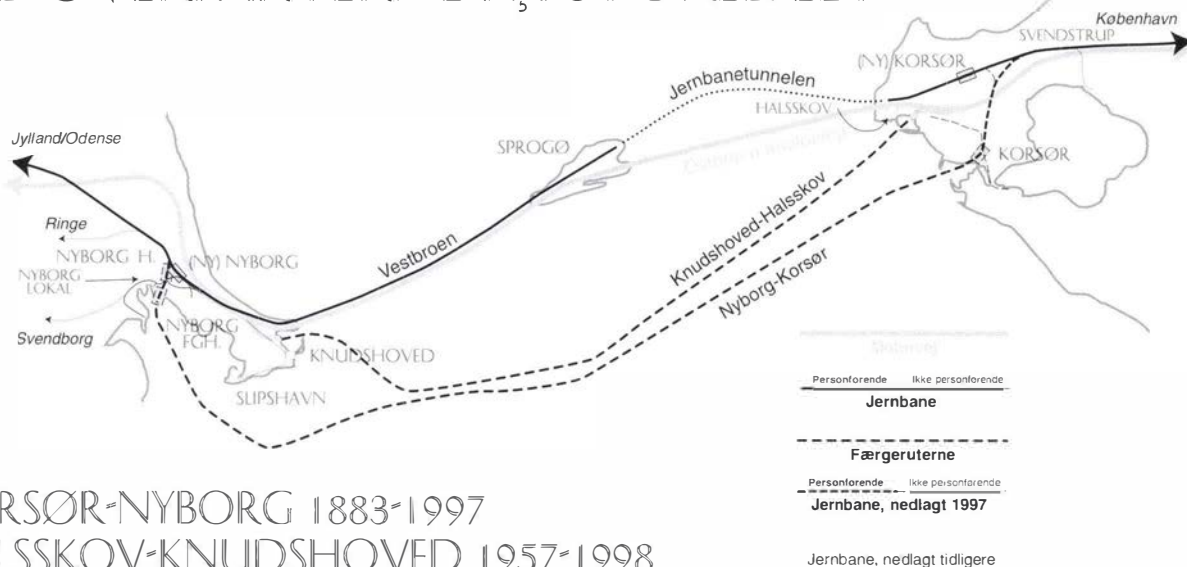




Selv om flagene ikke var hejst på 125-års dagen for jernbanefærger i Danmark, var Allan Støvring-Nielsen på pletten i strålende morgensol, 18. marts 1997. Såvel Asa-Thor (øverst) som MT 167 (midten) og Dronning Ingrid nød godt af solens stråler i Korsør. Et helt andet vejr end ved afskedsturen 5. april, da fotografer i spøg døbte færgen »1600 ASA-Thor«...!



DSB OVERFARTERNE PÅ STOREBÆLT



Grafik © Anders Riis 1997

Hele »fuldtidsflåden« på Korsør-Nyborg anno 1997 er forevigt på omstående side: Foruden M/F Asa-Thor (øverst) var det M/F Dronning Ingrid (nederst til venstre) samt »de store prinser«, der nærmest for nede har sat hinanden stævne ved nattetid i Korsør, natten til 5. april 1997 (Anders Riis). Prins Joachim lå stille for natten og var forhalet til det ellers »smalle« tresporede leje 3 for at give plads i leje 4 til Kronprins Frederik, der kom med nattoget fra Nyborg. På det tidspunkt havde den femte færge, M/F Sprogø, allerede sejlet sin sidste tur som ordinær jernbane-godsfærge - det skete torsdag 3. april. Siden har den udelukkende sejlet Knudshoved-Halsskov.

Godsfærge-tjansen har altid været »sidste post« for de ældste færger. D/F Christian IX ses her på sådan en tur i Nyborg, 1964. Foto: Arne Kirkeby.



← Et af de specielle sporskifter til de tresporede færgelejer bliver her lagt om. I modsætning til IC-færgernes sporskifter, som manøvreredes elektrisk fra færgens lille »kommandopost«, var sporskifterne ved de ældre lejer til det sidste håndbetjente (Wilhelm Frendrup, 21. december 1996).

Her er det ved leje 5 i Nyborg, der sammen med leje 2 var funktionsdygtige til det sidste. Leje 3 derimod var taget ud af drift, og leje 4 var det brede leje. Leje 1 blev for mere end 60 år siden ændret til oplæggersplads. I Korsør var der til det sidste fire brugbare lejer, selv om skinnerne til leje 1 og 3 ikke blev slidt særligt på det sidste. I Korsør anløb Asa-Thor leje 2, leje 3 var disponibelt og leje 4 det brede leje også her. Færgelejerne var nummereret med det laveste nummer for det sydligste leje.

I øvrigt er ét af de specielle tresporede Storebælts-sporskifter fortsat i brug - også efter at Rødby-Puttgarden går bort fra dem. Det er i Frederikshavn, hvor Stena Line benytter det til godsfærgen Stena Scanrails anløb.

Milepæle på Storebælt:

1. april 1883: Korsør-Nyborg overgår til DSB fra Postvæsenet.

1. december 1883: Korsør-Nyborg officielt ibrugtaget som jernbane-færgerute.

13. maj 1927 overtager DSB sin første motorfærge og den første tresporede færge på Storebælt, M/F Korsør.

1. oktober 1930 begynder bilfærgen Heimdal som den første at trafikere ruten Korsør-Nyborg.

15. juni 1956 går DSBs første dobbelt-dækker-bilfærge Halsskov i trafik mellem Korsør og Nyborg. »1. sal« kan dog ikke bruges, før Halsskov-Knudshoved overfarten med de deril indrettede færgelejer bliver ibrugtaget.

28. maj 1957 tages Knudshoved-Halsskov overfarten i brug.

Sommeren 1960 er den sidste, hvor dampfærgen Christian IX hjælper til som reserve-bilfærge på Halsskov-Knudshoved, for enden af motorvejen. Mere end

530 afgang på bilfærgeruten udføres i driftsåret 1960/61 af den da 52 år gamle dampfærge!

14. september 1963 indsættes Arveprins Knud som første tredækker-bilfærge på Halsskov-Knudshoved.

14. marts 1964 sejler Christian IX sin sidste tur - Storebælts sidste dampfærge.

1968 ophører trafikken med bilfærgen Heimdal på Korsør-Nyborg.

26. maj 1974 indføres timedrift på jernbane-overfarten sammen med K 74 og Inter-city-driften.

5. april 1997 nedlægges godstrafikken på Korsør-Nyborg overfarten.

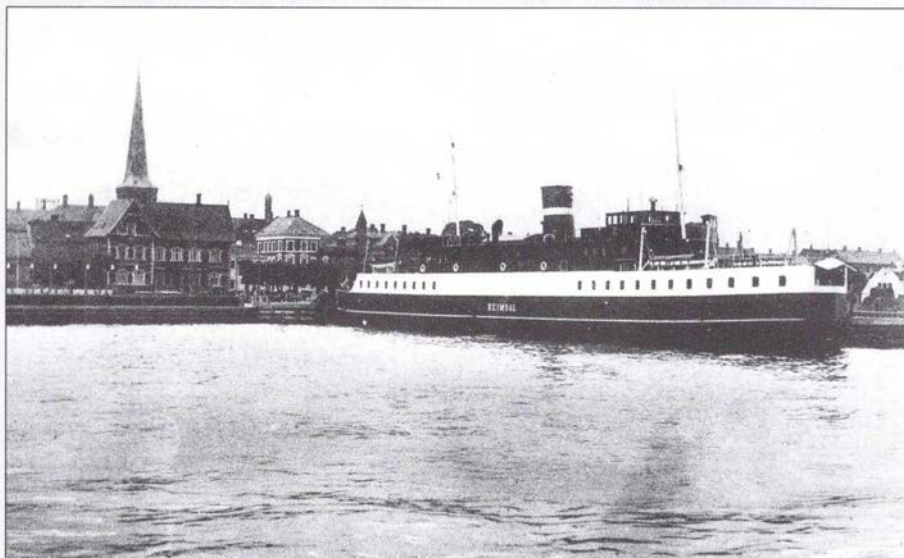
31. maj 1997 nedlægges Korsør-Nyborg overfarten totalt.

31. maj 1998 følger bilfærge-overfarten Halsskov-Knudshoved efter.

Længde:

Korsør-Nyborg: 26,4 km

Halsskov-Knudshoved: 18,9 km



1930: Bilfærgen Heimdal

Bilisterne måtte stadig i 20'erne på Storebælt tage til takke med den plads, der var til overs på jernbanefærgerne, og det gav stigende utilfredshed med DSB, og førte til, at et privat selskab kontraherede en ny bilfærg fra Aalborg Værft. Inden den blev leveret, havde Statsbanerne dog bøjet sig og overtog den under bygning værende bilfærg *Heimdal*. Den blev som første »rene« bilfærg blev overtaget 31. oktober og sat i drift på Storebælt 1. november 1930.

På jernbane-siden fulgte motorfærgerne *Nyborg* og *Sjælland*, mens hjuldamperen *Store-Bælt* allerede før leveringen af *Heimdal* nødtørftigt var blevet moderniseret til brug som reserve-bilfærg. Den blev Statsbanernes sidste hjuldamper på Storebælt – udrangeret 1938.

Bilfærgen *Freia* assisterede fra 1936 *Heimdal*, og den kunne tillige med sit enlige spor i nødstilfælde overføre f.eks. et trevogns lyntog. Lige inden krigen havde man med den fjerde motorfærg *Storebælt* fortsat den modernisering og udbygning, der var meget udpræget på Storebælt i 30'erne. Samtidig fortsatte den voldsomme

MF Korsør var begyndelsen til den tredje generation færger på Storebælt: Først kom hjulfærgerne, så »Christian IX« og *Odin*, og nu de tresporede motorfærger. Seks færger af denne type blev det til. *Dronning Ingrid* (nu *Sjælland*) var den sidste, leveret 1951. Her er *Korsør* foreviget af James Steffensen i maj 1950.

stigning i biltrafikken, og det afspejler sig i en stigende betydningen af bilforbindelsen allerede før krigen. 1938/39 overførtes 174.381 biler – 25.000 mere end året før. Men også godstrafikken var atter øget: 760.000 tons, en sjettedel af Statsbanernes samlede godsmængde, gik over Storebælt dette år, og ialt blev 1,6 millioner passagerer færget. Bilisterne inklusive.

1940-45: Bomber, beslaglæggelse og »Natjageren«

Anden Verdenskrig betød et afbræk i overfartens udvikling. Hvor man 1939 i gennemsnit talte 46 daglige enkeltture, betød krigen, at man måtte hutle sig frem på Storebælt. Minefare, mørklægning og mangel på alle materialer til drift og vedligeholdelse blev på kort tid »dagens orden«.

I fredstid har ordet »forlis« heldigvis aldrig kunnet bruges om verdens travleste jernbaneoverfart gennem mere end 113 år.

Bilfærgen *Heimdal*, DSBs første, i ét af sine første år i trafik, fotograferet i Nyborg. Bemærk den særprægede bovport. Bilfærgen sejlede fra 1930 til 1968 på ruten Korsør-Nyborg - på hver side fandtes et særligt bilfærgeleje. Efter 1957 opretholdtes overførslen af biler på Korsør-Nyborg som »lokalrute« med *Heimdal* alene, og den overlevede endog ruten: Fra 1968 sejlede den som anden færg mellem Bøjden og Fynshav. Helt frem til nedlæggelsen blev jernbanefærgerne ved at tage biler med som aflastning for Halsskov-Knudshoved; især når vejforhold som storm og is begrænsede denne routes kapacitet. Det skete bl. a. i vinteren 1995/96 - men så sent som dagen før nedlæggelsen i maj 1997 overførtes et større antal personbiler mellem Korsør og Nyborg.

Men der skete talrige ulykkelige hændelser i årene 1940-45: »Christian IX« sank efter minesprængning og stod på bunden med overbygningen over bølgerne, »Sjælland« blev raseret af en brand efter bombe-eksplosioner, og til sidst beslaglagde tyskerne flere af færgerne. For at skåne de større færger blev den overtallige Storstrøms-færg *Orehoved* indsat som eneste færg i den udsatte nat-fart med post, og blev på grund af sin ringe fart-evne kaldt »Natjageren«.

Trods forholdene lykkedes det at opretholde en betydelig trafik, der selv i det værste driftsår, 1944/45, nåede op på 8.672 enkeltture, svarende til 24 i gennemsnit i døgnet. At det var mere trængsel på færgerne, end man var vant til, viser passagertallet. Med knap 1,6 millioner tangerede det tallet fra 1939 - med kun det halve antal afgang. På vogndækket var der endnu mere trangt: 43 aksler overført pr. enkelttur giver en gennemsnitlig udnyttelse på 200 til





220 meter sporplads pr. tur – og her skal tages i betragtning, at motorfærgerne og dampfærgerne, der i 1944/45 deltes om turene, havde henholdsvis 240 til 260 spor-meter (motorfærgerne) og de tosporede

dampfærger kun fra 81 til 157 spormeter. Biler skabte naturligvis grundet benzint manglen ikke trafikale problemer: Kun 11.395 biler – 31 om dagen – overførtes i 1944/45.

M/F Freia blev med 21 år på bagen den ældste af de tre faste bilfærger, der i 1957 blev indsat på Halsskov-Knudshoved. Her har Ole-Chr. Munk Plum fotograferet den i havn i 1960 - samme sommer, som D/F Christian IX gjorde sine sidste 530 ture som bilfærge på »Danmarks mest moderne færgerute«, Halsskov-Knudshoved. Først et par år efter at M/F Knudshoved (1961), M/F Sprogø (1962) og M/F Arveprins Knud (1963) havde sørget for kapacitet til et godt stykke tid fremover; kunne Freia og Broen (1952) undværes til Århus-Samsø-Kalundborg ruten.

1950: Trafikken doubles igen - en færge hvert 16. minut

Knap var Danmark befriet, før rejselysten meldte sig. 1940'ernes sidste halvdel var årene, da danskerne med tog skulle ud at rejse rundt i landet igen. Fra knap to millioner passagerer i 1945/46 fordobledes passagetallet til 3,9 millioner i 1949/50, og

Da Christian IX udvandrede...

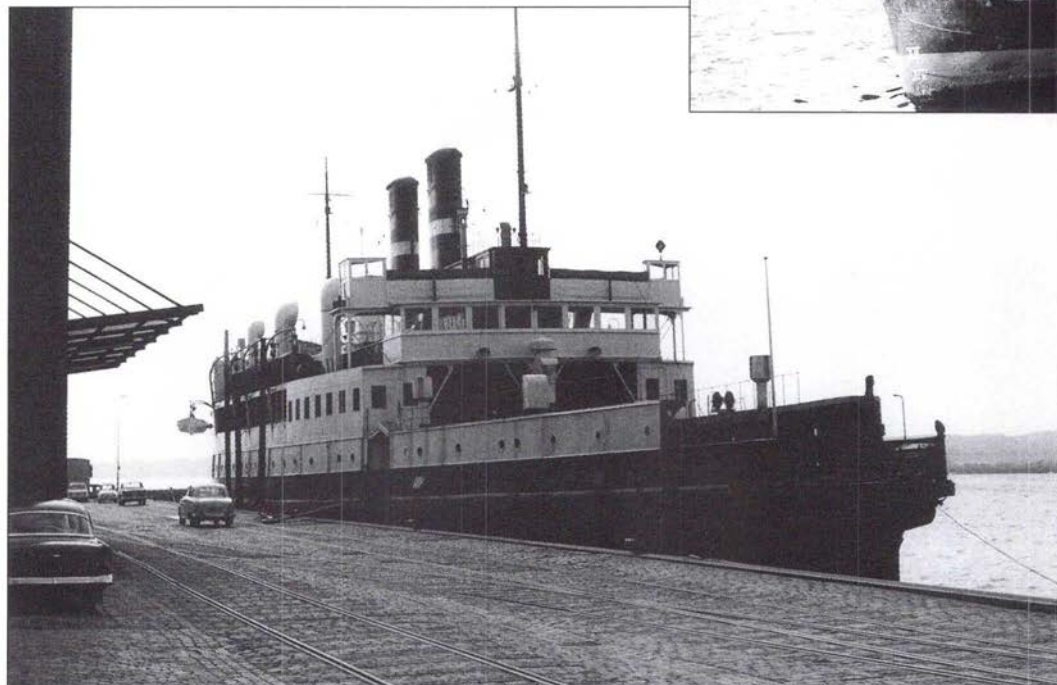
Der er grænser for, hvor trofast man - selv som konge - kan være mod fædrelandet! Sådan kan man kort sammenfatte historien om den mest trofaste Storebæltsfærge gennem tiderne, Christian IX, der var stationeret på Storebælt i 56 år, fra 1908 til 1964, og gjorde tjeneste uden større afbrydelser end dem, Anden Verdenskrig skabte. Det var nu også galt nok: I maj 1940 blev *Christian IX* minesprængt, og den stod i en periode på bunden af Storebælt med kun overbygningen oven vande.

Ved leveringen i 1908 var den starten på en ny epoke, skruefærgernes epoke på Storebælt. Sammen med søsterskibet *Odin* fra 1910 var *Christian IX* overfartens

flagskibe i 19 år, til *Korsør* og dens mange søskende kom.

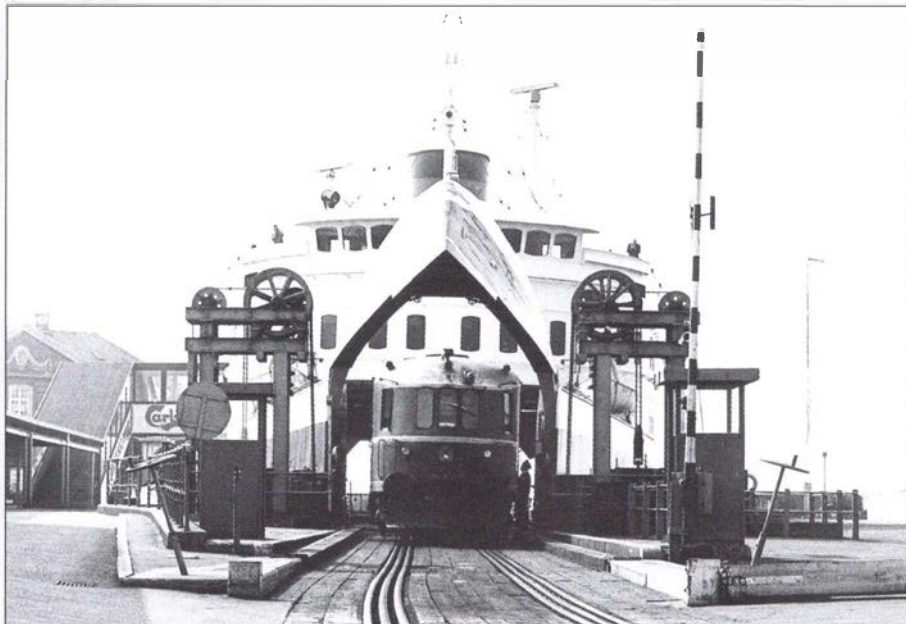
Men selv en konge indhenter tiden – 15. marts 1964 lød det: *Han har gjort sin pligt; han kan gå* – og det gjorde *Christian*. Men ikke som så mange andre færger til skrotning – i første omgang. Inden da kunne et svensk rederi nemlig bruge *Christian* som bilfærge til Öland, omdøbt til *S/S Borgholm*. Klar-

gøringen til rejsen mod Sverige skete i maj 1964 i Fredericia, hvor Poul Thiesen fotograferede færgen – med dampen oppe og bærende hele to navne. På øverste foto af



agterstavnen ses i øvrigt tydeligt, hvordan færgen er bygget som dobbeltrettet, men senere (i driftsår 1925/26) ændret til enkeltrettet - man sva-jede alligevel på hver tur, og ofrede derfor gerne muligheden for at kunne sejle direkte. I stedet fik man 14 ekstra meter fri-spør ud af, at sporene agter ender parallelt og ikke løber sammen.

Kun godt et år efter salget til Sverige blev Storebælts sidste »kul-brænder« skrottet i Ystad 1965.



M/F Fyn var den første efterkrigsfærge leveret til DSB. Det gamle lyntog, MS 402-AA 431-MS 401 rangerer her ombord på færgen 25. marts 1973. Foto: O-C. M. Plum.

godsmængden steg samtidig med to en halv gang til 1,9 millioner tons. Biltrafikken havde på det tidspunkt passeret førkrigs-niveauet, og de nye færger Fyn (1947), Dronning Ingrid (1951 - som næsten ny afgivet til den nystartede Gedser-Grossenbrode rute) og bilfærgen Broen (1952) kunne afløse de ældste dampfærger Odin fra 1910 og Fenris (ex Jylland) fra 1894. Men anskaffelserne kunne ikke forhindre gigantiske trafikpropper i såvel Korsør som Nyborg, når Familien Danmark skulle ha' bilen med på ferie - eller blot week-end. Det er vist ikke tænkeligt, at det skulle være langsom omsætning i denne periode, der har givet Storebælts-kaffen et (efter en smagsprøve anno 1997 ufortjent!) dårligt ry. Snarere det modsatte.

I 1954/55 sejlede færgerne det største antal enkeltture mellem færgehavnene Korsør og Nyborg nogensinde: 32.366, svarende til en afgang i gennemsnit hvert 16. minut. Døgnet rundt - året rundt!

1957: Over Storebælt med bilen »på første sal«

Grundlaget for Knudshoved-Halsskov bilfærgerne med nye motorveje på begge sider var skabt. Fra 1957 kunne bilisterne på verdens største bilfærge Halsskov (sat i trafik allerede 1956 mellem Korsør og Nyborg uden brug af øverste bildæk) komme over Storebælt mellem Halsskov og Knudshoved på »første sal« - bilfærgerne

Fire flerdækkede færger gav i 1950'erne og 60'erne ny kapacitet på Storebælts nye bil-overfart, Halsskov-Knudshoved. Her er to af de tre, der stadig sejler: Til venstre M/F Arveprins Knud (1963), til højre M/F Sprogø (1962), der frem til 1997 også brugte de tre spor på dækket til overførsel af godsvogne på jernbanefærgeruten. Foto i Halsskov Færgehavn 4. juli 1991: Ole-Chr. Munk Plum.

Freia og Broen fulgte med, suppleret af skiftende jernbanefærger og sågar til tider isbryderen Holger Danske. Derimod fortsatte Heimdal frem til 1968 med at sejle de efterhånden få »lokale« biler på den længere rute mellem Korsør og Nyborg.

Op til og i »bilernes årti«, 1960'erne, koncentrerede væksten sig især om bilfærgerne. 1959/60 var det sidste år, der blev overført flere passagerer mellem Korsør-Nyborg end Halsskov-Knudshoved, også selv om jernbane-færgerne isoleret set satte passager-rekord året efter med 3,1 millioner rejsende. I årene mellem 1951 og 1973 blev kun to nye jernbanefærger, Prinsesse Benedikte og godsfærgen Asa-Thor, blev sat i trafik på Storebælt. Imens fik bil-overfarten foruden førnævnte Broen og Halsskov også Knudshoved (1961), Sprogø (1962) og de tre-dækkede færger Arveprins Knud (1963) og Romsø (1973). Når jernbane-overfarten samtidig i perioder måtte afgive Dronning Ingrid til Østersøen og Prinsesse Benedikte til Århus-Kalundborg, kunne man som tog-passager godt føle sig

lidt stedmoderligt behandlet af de politikere, der i sidste ende styrede udviklingen i DSB.

Og så hjalp det nok ikke meget at vide, at de nyere bilfærger Knudshoved og Sprogø da har spor på dækket og også har givet et nap med som godstogs-færger om natten og - for Knudshoveds vedkommende - på Østersøen. Alligevel var det netop i 1961-62, der blev sat rekord i antal overførte vogne med jernbanefærgerne over Storebælt på ét døgn - i tre omgange:

Antal overførte vogne

Dato	Tomme	Læssede	Ialt
18/10 1961	136	1.343	1.479
18/12 1962	270	1.356	1.626
19/12 1962	215	1.418	1.633

Siden betød åbningen af Fugleflugtslinjen øget kapacitet på Østersøen, hvorefter færre godsvogne mod Tyskland blev sendt over Storebælt.

1964:

Farvel til dampen - næsten!

14. marts 1964 fløjtede dampfærgen Christian IX farvel til dampens tid på Storebælt. Næsten da: Storebælts damp-isbryder Holger Danske, der stadig lå i Korsør Nor og ventede på koldere tider. Den var sidste gang i tjeneste i vinteren 1969/70, blev sidst sat i beredskab 1972 og blev i slutningen af 1974 slæbt til ophugning hos H. I. Hansen i Odense.

1965: Et øjebliksbillede - 14 DSB-færger på Storebælt

Et øjebliksbillede fra midten af 1960'erne: I driftsåret 1964/65 nåede DSBs færger på de 365 dage at sejle ialt 38.254 ture over Storebælt. Ved driftsårets start havde man jernbanefærgerne Korsør, Nyborg, Sjælland, Storebælt, Fyn, Dronning Ingrid og Prinsesse Benedikte, der netop var vendt hjem fra Hurtigruten, efter at Prinsesse Elisabeth var leveret. Bilfærgen Heimdal sejlede sin vante rute, og på Halsskov-Knudshoved var Halsskov, Knudshoved, Sprogø, Arveprins Knud, Freia og Broen til rådighed - Knudshoved gjorde dog en sommerudflugt til Fugleflugtslinjen.

Det år blev ialt 6.698.000 passagerer



færget over Storebælt af DSB, og ruternes transportarbejde var imponerende:

Ved **Korsør-Nyborg** overførtes

2.746.000 passagerer,

2.289.000 tons gods og

14.060 biler på ialt

23.172 enkeltture.

Ved **Halsskov-Knudshoved** overførtes

1.381.025 biler og 3.952.000 passagerer.

1974: Intercityfærgerne kommer - med timedriften

I 1970'erne var det jernbane-passagerernes tur til at få nye tilbud: Til »K 74« og Intercity-timedriften hørte også nye jernbanefærger. Det var de nye, store fartøjer *Dronning Margrethe II* og *Prins Henrik*, der sammen med *Prinsesse Benedikte* normalt klarede hele persontrafikken. For at blive flere af de gamle godsfærger kvit og samtidig få mulighed for hurtigere ombord- og ilandring med to-sporede færgelapper forudså man i *Plan 1990* allerede samtidig med indførelsen af den forrige forbedring anskaffelsen af nye og endnu større færger, der samtidig var forberedt for en sammenlagt jernbane- og biloverfart via Knudshoved-Halsskov.

1980: »Mormor og drengene« - med to spor på klappen

Resultatet blev anlægget af de to-sporede færgelæjer i Korsør og Nyborg og bygningen af de største jernbane-passagerfærger nogensinde til DSB: De 152 m lange, fire-sporede færger *Dronning Ingrid*, *Prins Joachim* og *Kronprins Frederik* blev leveret til jernbaneoverfarten 1981-82, hvorefter kun *Asa-Thor* stadig var nødvendig af de ældre jernbanefærger. Det kom så vidt, at den første bro til den fælles jernbane- og bilfærgelæjer blev bygget, inden beslutningen om den faste forbindelse gjorde det nødvendigt at rive den nybyggede bro, i folkemunde kaldet *Bilgravsminde*, ned igen.

1988: Mercandia-færgerne kommer - Kraka og Heimdal

Den uafklarede situation omkring en fast forbindelse betød, at man var tilbageholdende med investeringer i bilfærgerne i 80'erne, skønt trafikken atter var på vej fremad efter oliekrise og stigende benzinerpriser. I stedet for at købe nye færger blev løsningen chartringen af to Mercandia-trailerfærger, der i 1988/89 blev til *Kraka* og *Heimdal*.

Fra sommeren 1990 sejlede man - med afbrydelser - atter fra Sjælland til Kiel med veteranen M/F *Kong Frederik IX*, der om natten tjente til det daglige brød som godsfærge Korsør-Nyborg. Ruten blev dog atter indstillet før jul 1995 efter utallige afbrydelser, når »Kongen« skulle på førstehjælp som reserveskib andetsteds!

Helt nyt for DSB REDERI var det, da man i maj 1996 indledte trafik på den tidligere nedlagte Korsør-Lohals rute, der af mange har været forsøgt drevet med liden succes.

1997: Farvel til færgerne

Forsinkelsen af Storebæltstunnelen og -



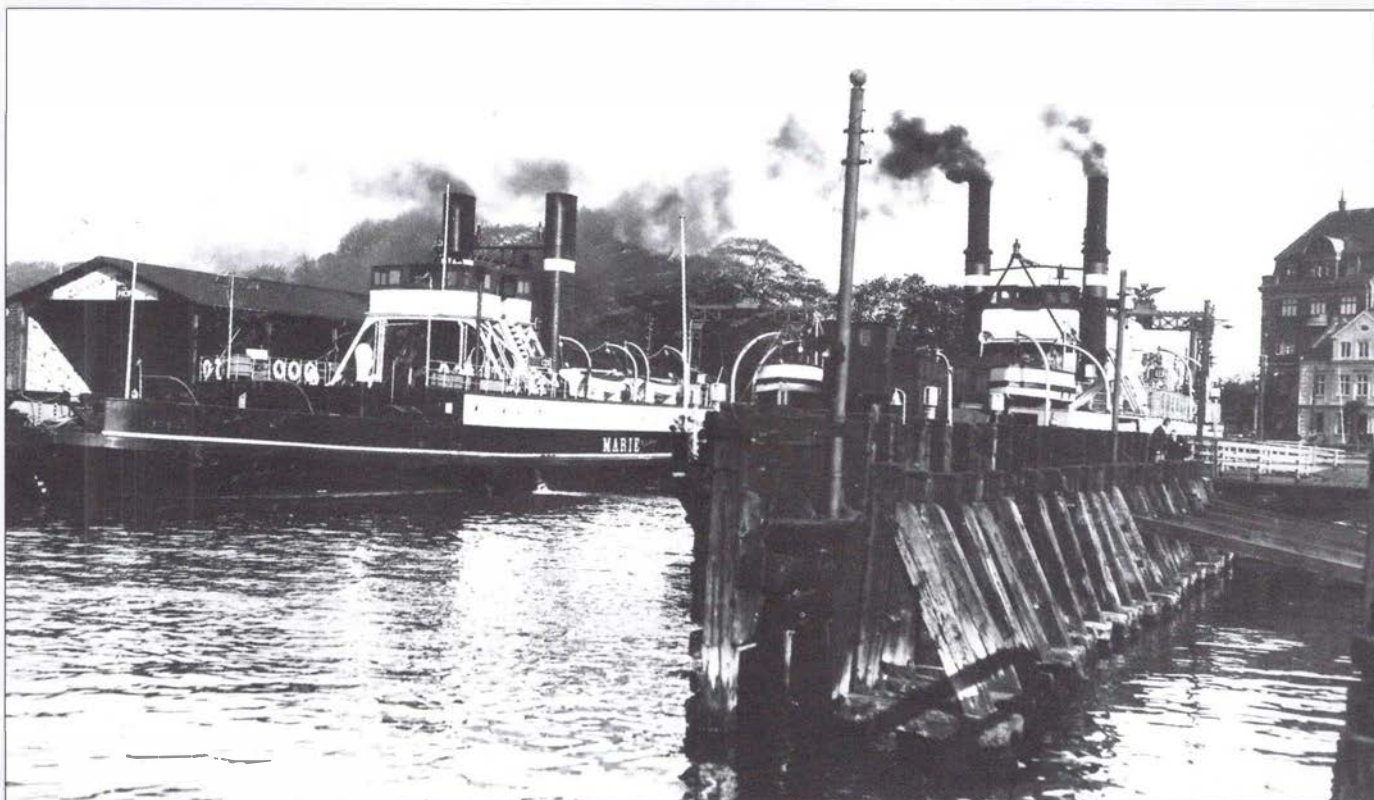
Sådan en aktivitet vil aldrig mere herske over Nyborg Færgestation. De to »englængere« i forgrunden forsvinder for altid, og kun få af de viste spor vil overleve. Men 10. november 1996, da Wilhelm Frendrup fotograferede, var skinnerne stadig blanke. MR-sæt 52 er undervejs i Re 3141, og signalet stillet til IC 140 med M/F Fr

broen gav jernbanefærgerne en galgenfrist – men lørdag 5. april 1997 var det alvor for besætningen på godsfærgen *Asa-Thor*: Fra klokken 06 søndag morgen 6. april kørtes alt gods via tunnel og bro, godsfærgen blev lagt op, og kun persontogene overføres fortsat med de tre tilbageværende jernbanefærger. Som for altid indstillede sejladsen med *Dronning Ingrid* som allersidste ordinære, personførende færge på den sidste tur, der ankom til leje 4 i Korsør 31. maj 1997 klokken 22.40. Kort inden midnat fik *Prins Joachim* dog æren af at afgang på den uigenkaldeligt sidste overfart - fra leje 3 i Korsør til leje 3 i Nyborg: »Tom« (med 305 »uofficielle« passagerer) tilbage til oplægning i Nyborg, men ikke uden svinkeærinder - på den to timer lange rejse nåede man

blandt andet at gøre en afstikker ind under Østbroen og hen over tunnelen!

Med en stille kortege af de flere hundrede passagerer vandrede fra den interimistiske landgang ved leje 3 ud over det nu øde sporterræn på Nyborg Færge sluttede 114 år og 61 dage med DSB over Storebælts bølger definitivt i den stille og klare nat, 1. juni 1997 klokken ca. 02.

Næste år, 1. juni 1998, kommer så turen til bilfærgerne Halsskov-Knudshoved. □



To af dampfærgerne er klar med dampen oppe i Fredericia. At det er »Marie« til venstre, indikerer, at vi er i overfartens allersidste tid inden Lillebæltsbroens åbning 1935 - først da vendte den gamle skruefærge tilbage til Lillebælt. Foto: Vejsholt/Samling Ole-Chr. Munk Plum.

Lillebælt - her begyndte det

Overfarten ved Lillebælt var gennem mange år DSBs livligste, både hvad angår antallet af afgang og mængden af befordrede passagerer og gods. Efter en spæd start med lejede dampskibe i 1860'erne tog begivenhederne fart med indsættelsen af dampfærgerne *Lillebælt* fra 1872, selv om en afmatning i trafikken ramte ruten i sidste halvdel af 70'erne, efter at man ellers havde rustet sig med indsættelsen af færge nr. 2, *Fredericia*. Først efter åbningen af færgeruten over Storebælt ultimo 1883 kom der atter rigtig fart i tingene på Lillebælt, hvor nyleverede *Hjalmar* og *Ingeborg* havde afløst de første færger og var klar til udfordringerne. Meget tyder på, at trafikken med to færger på én gang ikke var særlig omfattende før i 1890'erne: I sidste halvdel af 1880'erne kunne *Hjalmar* og *Ingeborg*

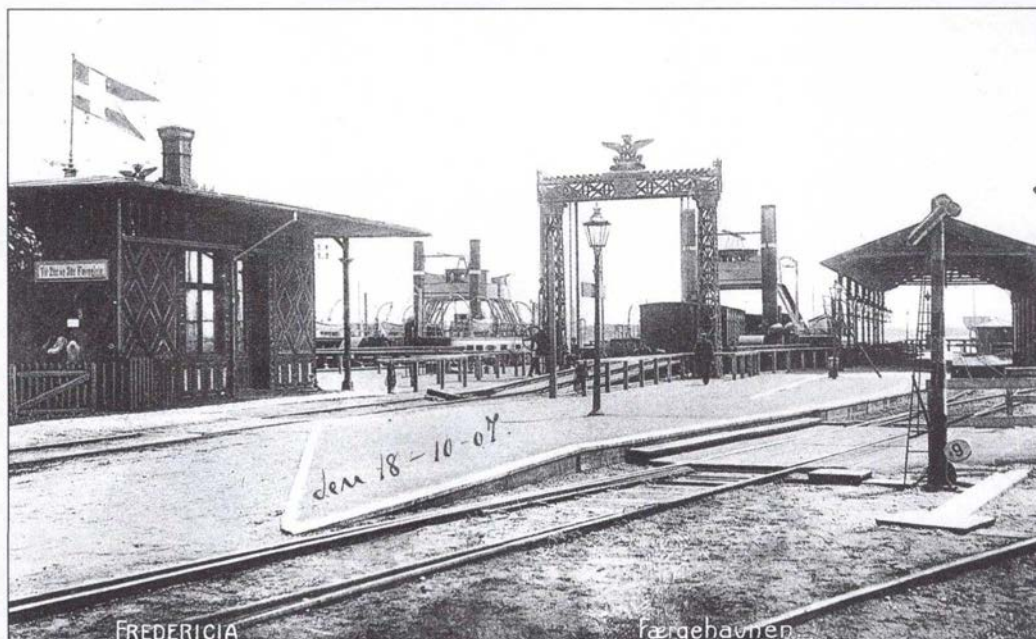
tage på planlagt afløsning på skift på Storstrømmen og Oddesund i lange perioder, uden at den tredje færge *Valdemar* af den grund blev benyttet særligt!

Driftsøkonomien bag ruten antyder det samme: Hvor man i 1870'erne typisk havde udgifter på knap 100.000 kroner årligt til ruten, kunne man stadig i 1890 holde dem nede på brutto 102.000 kr.

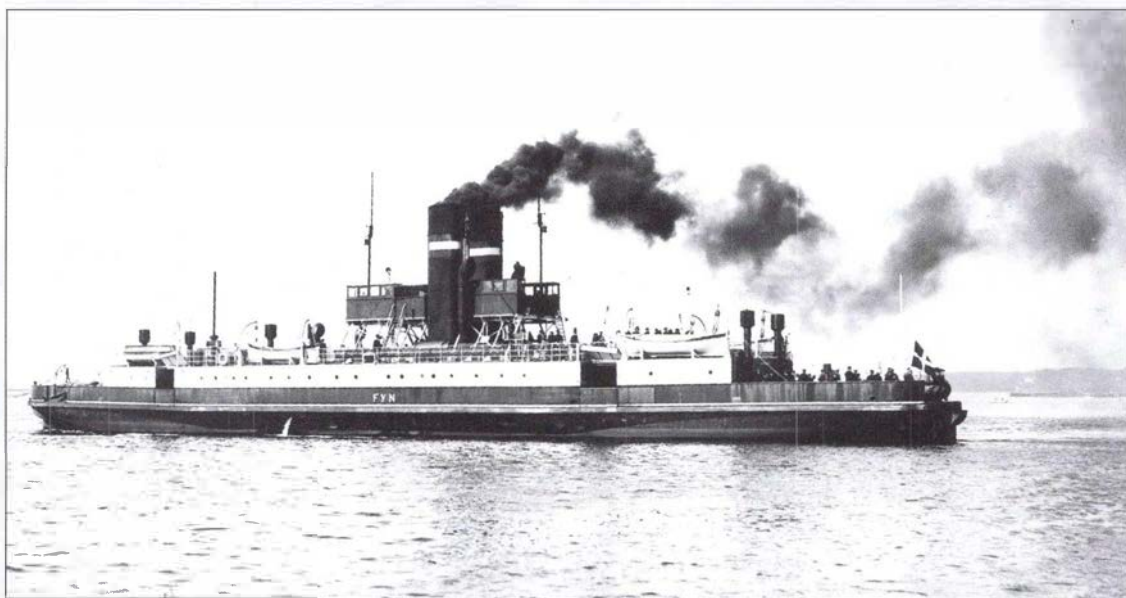
Mens passagertallet lå mellem 130.000 og 150.000 årligt i årene 1875 til 1883 og godsmængden svingede omkring de

30.000 tons årligt. Men derefter gik det eksplosivt fremad: Ved århundredskiftet lå passagertallet på 455.900 og godsmængden på 286.874 tons - en ti-dobling af godset på 15 år. I samme periode voksede staben ved overfarten da også fra 29 til 69 mand, og nu blev de tre færger - *Marie* havde i 1890 afløst *Valdemar* - pludselig langt bedre udnyttet: *Hjalmar* og *Ingeborg* sejlede nu dobbelt så meget som i 80'erne, og i 1899 blev *Dagmar* hidkaldt som fast 4. færge til Lillebælt fra Oddesund, som kun i et halvt

Færgelejerne og færgerne i Fredericia, set inde fra omkring århundredskiftet, en fredelig dag. Bemærk det gamle sporskiftesignal! Postkort fra OCMP's samling.



Flaget stryges om ord på S/F Fyn på overfartens sidste driftsdag i maj 1935. For første gang er en jernbanefærge i Danmark erstattet af en bro. (Samling Ole-Chr. Munk Plum)



år fik lov at glæde sig over denne færge. Den var ellers nyrenoveret efter at den havde taget afsked med sin faste rute på Storstrømmen med en voldsom brand. *Dagmar* blev fast på Lillebælt – så fik Odde-sund til gengæld *Ingeborg* i 1901, da *Strib* leveredes som ny til Lillebælt. Fra 1902, da *Kronprinsesse Louise* omstationeredes til Lillebælt fra Øresund, var der for det meste fem færger stationeret på Lillebælt, idet *Valdemar* havde byttet med *Marie* fra Storstrømmen 1905. Da skruerfærgerne *Fyn* og *Dan* dukkede op i 1920 og 1921, afløste de *Valdemar* og *Hjalmar*, der begge havde det handicap, at den store forlængelsesbølge, som DSBs enkeltsporede færger gennemgik i 1903-05, var gået forbi dem.

Et par øjeblikksbilleder af trafikken: 1914/15: 595.900 rejsende og 769.745 tons gods overført på 31.790 ture - 1931/32: 926.000 rejsende og 580.000 tons gods på 33.187 ture.

Milepæle på Lillebælt, Fredericia - Strib

1. november 1866: De jysk-fyenske jernbaner overtager dampskibs-overfarten på Lillebælt.

18. marts 1872: Dampfærge Lillebælt påbegynder overførsel af vogne (nævnte dato er den almindeligt anerkendte, selv om der hersker tvivl om, hvilken dato der skal lægges til grund).

15. maj 1935: Lillebæltsbroen åbnes, og overflødiggjør jernbanefærgerne Fredericia-Strib.

Længde: 2,5 km.

En anden Lillebælts-historie – »Roebanefærge«, Assens-Aarøund

Kort efter genforeningen 1920 oprettedes 1921 en ny færgerute fra Assens til Aarøund, og i 1923 ombyggedes denne til jernbane-overfart, så roedykerne på Aarøund-siden lettere kunne levere deres varer til sukkerfabrikken i Assens. Sporvidden var 1000 mm, og vognene var Haderslev Amtsbaners. Fra færgelejet i Assens (ved det nuv. Baagø-færgeleje) blev lagt spor via vogndrejeskive og tredjeskinne gennem Assens station til sukkerfabrikken. Tre vogne kunne overføres pr. tur med den lille færge »Sønderjylland«, og på Assens-siden rangeredes med heste frem til sukkerfabrikken, inde på fabriksområdet dog med vejtraktor.

Efter at Haderslev-Aarøund banen var nedlagt 1938, købte den nystiftede Aarøund Sukkerroedykkerforening rangerterrænet på Aarøund station, remisen og 350 m af sporet mod Haderslev. Mens resten af HAJ-nettet forsvandt, fortsatte »roebanefærge« her, med damploko'et ex HAJ 46 samt 64 åbne, toakslede ex-HAJ godsvogne med 7,5 og 10 t lastevne som rullende materiel. Som »færgevogne« benyttedes undervogne fra udrangerede HAJ-vogne.

Banen var sidste gang i drift roekampagnen 1950, og efter årsskiftet 1950/51 blev materiellet solgt til ophugning.

Færge fortsatte på ruten frem til 1963, mens selve færgeruten Assens-Aarøund nedlagdes som bilfærge med udgangen af 1972.



Atter er det en jernbanefærge, der sejler fast på ruten mellem Als (Fynshav) og Fyn (Bøjden) - nemlig *Najaden*, der tidligere har sejlet Helsingør-Helsingborg. Fynshav, maj 1994. *Najaden* er femte færge efter *Mommark*, *Faaborg*, *Fynshav* og *Heimdal*. (Anders Riis)

Milepæle på Als-Fyn ruten:

August 1922: Ruten Faaborg-Mommark åbner til det nyvundne danske Sønderjylland - som den første ikke-statsejede jernbanefærge i Danmark. M/F *Mommark*, der ejedes af et datterselskab af ØK, har såvel

1000 mm ABA-spor som normalspor. Reservefærge er S/F *Faaborg*, ex *Fredericia*. 1. februar 1946: DSB overtager ruten og den efter krigen meget nedslidte færge.

26. maj 1962: Overførslen af jernbanegodsvogne stopper med nedlæggelsen af

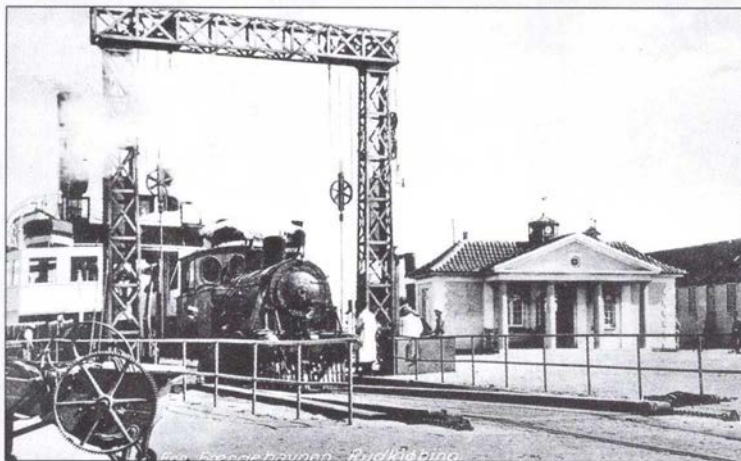
Sønderborg-Mommark banen.

27. maj 1967: Bøjden-Fynshav ruten indvi- es. M/F *Fynshav* besejler ruten.

Længder:

Fåborg-Mommark: 23,7 km

Bøjden-Fynshav: 13,9 km



Det sydfynske øhav havde flere private jernbanefærgeruter - selv om man ikke tæller SFJs forpagtning af S/S Thor (Svendborg-Nakskov-Lübeck) fra SFDS 1878-84 med. Først var ruten Svendborg-Rudkøbing, hvor LB nr. 2 her rangerer i et sceneri, hvor kun færge, skinner og damploko i dag mangler. Siden kom Svendborg-Ærøskøbing til i marts 1932 - og den holdt længst som jernbanefærge: Frem til nytår 1995. (O-C M. Plum)

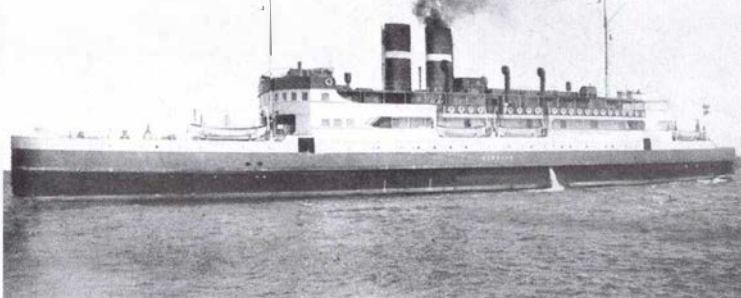
Til venstre: Fugleflugtslinjen, set sydfra - i Puttgarden, hvor en nyanlagt færgehavn i 1963 afløste Grossenbrode. Foto: DB. Nedenfor: Sådan gjorde man reklame i mellemkrigs-tiden. Postkort fra Plum's samling.

ROUTE GJEDSER—WARNEMÜNDE.

Die Hochseefährschiffe der dänischen Staatsbahnen, Strecke Gjedsen—Warnemünde, nehmen Kurs- und Schlafwagen an Bord, nur 2 Stunden Überfahrt.

The ferry-boats of the Danish state railways on the line Gjedsen—Warnemünde take trough-cars and sleeping-cars onboard; only 2 hours passage.

Les bacs à vapeur des chemins de fer de l'État Danois de la route Gjedsen—Warnemünde prennent à bord des wagons directs et des wagon-lits; seulement 2 heures de traversée.



Færgefarten i »Sydhavet«

har haft stadigt skiftende ansigter, ikke mindst på grund af storpolitik. DSB indledte færge-æraen 15. januar 1884 på den 3,4 km lange rute Masnedø-Orehoved - atter nedlagt ved Storstrømsbroens indvielse 26. september 1937. Første udlandsforbindelse blev Gedser-Warnemünde (1. oktober 1903), hvor dampfærgeren *Danmark* i mange år sejlede de 45 km. Gedser-Grossenbrode ruten supplerede fra 15. juli 1951, men 14. maj 1963 afløstes den af den nuværende *Fugleflugtslinje*, Rødby-Puttgarden. Efter murens fald blev der spået ruten til Warnemünde en stor fremtid - men det blev ikke som jernbanefærge: 9. januar 1994 mistede den godset, fra 19. oktober sejlede bilfærgerne til Rostock, og i 1995 ophørte trafikken på Gedser-Warnemünde til fordel for bilruten til Rostock.

Danmarks Færgemuseum

I april 1991 blev *Dansk Færgemuseum Sel-skab* stiftet. Et af formålene er at fremme bevaringsplaner for karakteristiske danske færger; men det er ikke så nemt, for en færge af Storebæltskaliber er dyr at vedligeholde. Umiddelbart en uoverkommelig opgave for en forening.

Det var man da også klar over fra begyndelsen. Vejen fremad var at skabe en »alliance«, der var stærk nok til at løfte opgaven. I en sådan »alliance« skulle helst indgå offentlige myndigheder eller kapitalstærke firmaer, så man havde den magt bag ordene, der er nødvendig for at skabe tillid til en så stor opgave som at bevare en Storebæltsfærge. Glæden var derfor stor, da Nyborg Kommune på eget initiativ henvendte sig til DFS i efteråret 1993. Baggrunden for denne henvendelse var en række skrivelser i den fynske presse, efter at den historiske færge *Ærøboen* kæntrade i Skarø Havn 2. september 1993. I januar 1994 stiftede DFS og Nyborg Kommune derfor Foreningen Danmarks Færgemuseum, der arbejder på at oprette et værdigt museum for dansk

færgefart i Nyborg, og - forhåbentlig - i sommermånederne opretholde regelmæssig sejlads over Storebælt efter broens åbning.

Foreningen Danmarks Færgemuseum optager organisationer, foreninger, firmaer etc. som medlemmer. I sommeren 1996 havde Færgemuseet ca. 20 medlemmer, eksempelvis Nyborg Kommune, Fyns Amt, DFS, Lindøværfet og en række andre erhvervsvirksomheder. Man var således fuldt ud kampklar, da det i løbet af efteråret 1996 stod klart, at *Kong Frederik IX* ikke længere kunne anvendes af DSB Rederi.

Ideen om at bevare »Kongen« vandt stor genklang hos DSB Rederi. Man gav således det enestående tilbud, at Danmarks Færgemuseum kunne overtage »Kongen« kvit og frit, såfremt man kunne dokumentere, at man var opgaven voksen.

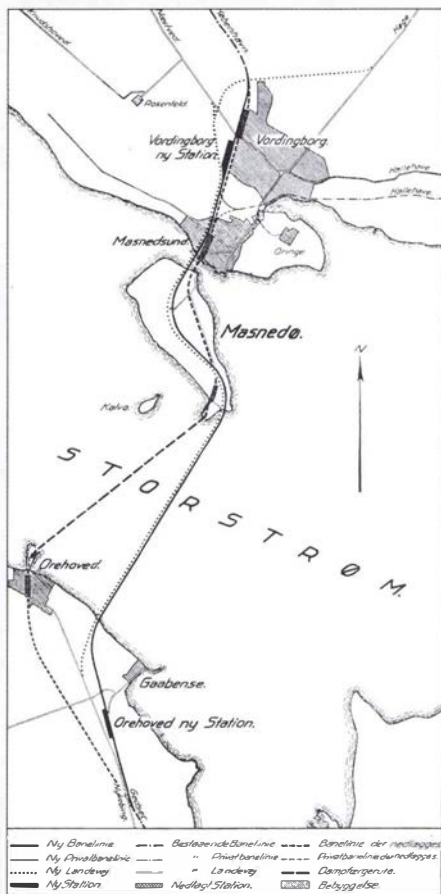
Denne dokumentation faldt på plads i februar 1997. Den daglige vedligeholdelse foretages af Lindøværfet, der har stillet ikke mindre end 1000 lærlingetimer til rådighed årligt - vederlagsfrit! Hempels Skibsfarver sponserer al maling, en gave til en vær-

di af op mod 200.000 kr. årligt. Da vedligeholdelsen således er på plads under alle omstændigheder, skal billetindtægterne alene finansiere driften. Kan de ikke det, har Nyborg Kommune og Fyns Amt stillet en årlig underskudsgaranti på 0,6 mio. kr. i tre år.

6. marts 1997 ankom *Kong Frederik IX* til Nyborg på sin sidste tur for egen kraft. 11. marts - på Kongens fødselsdag - blev kontrakten undertegnet, og Dronning Margrethe II indviende færgen som museumsskib 1. juni. Der bliver foretaget så få ændringer som overhovedet muligt, og bl. a. vil færgen beholde skruerne - men da den bliver klassificeret som »opløst passagerskib«, får den ikke lov til at sejle for egen kraft.

DJK og Færgemuseet

For DJK har det været naturligt at tilslutte sig Danmarks Færgemuseum, og deltage i den opgave, det er at bevare en klassisk DSB-færge. Ikke alene kan man tænke sig fællesbilletter til veteranog og Færgemuseet. På færgen er der over 250 m sporplads, som kan benyttes til udstilling af jernbanemateriel.



Til højre slæber MH 355 tog 201 i land fra M/F Malmöhus (b. 1945), der i mange år var ene om fast at betjene ruten Københavns Frihavn-Malmö, efter at DSBs D/F Prins Christian var udrangeret. Billedet er taget 1. juni 1973, sidste dag med persontog på rutwn (Ole Kien), der var åbnet 7. oktober 1895, fik persontogforbindelse i 1898 og sejlede med passagerer frem til 26. september 1975. I 1986 overtog Dan-Link færgerne rutens opgaver; ruten blev nedlagt og Malmöhus solgt.



Helsingør-Helsingborg, der blev overtaget af DSB 1. juni 1888 fra DFDS, blev efter kort tid som skibsroute med bl. a. S/S Masnedsund og isbryderen Thor som skibe allerede 10. marts 1892 til jernbanefærgerute - og mens gods-overførslen blev overtaget af »Öresund« og »Trekroner« på Dan-Link Københavns Frihavn-Helsingborg i 1986-87, fortsætter overførslen af persontog. 3. august 1972 lå Najaden, Svea og den lille bilfærge Kronborg på stribe for Ole-Chr. Munk Plums kamera i Helsingør.



DJK har her fået mulighed for at bevare »moderne« DSB-materiel, som ellers nok ikke ville være endt i trafik på en veteranbane eller udstillet på Jernbanemuseet. Det sker endvidere på en måde, der kræver minimal daglig vedligeholdelse af materiellet.

I øjeblikket arbejdes der på, at der i færgets agterende placeres tre UIC-vogne (en BD, en Bcm og en P) side om side. Vogne repræsenterer således typiske trafikformer fra Storebæltsoverfarten. BD-vognen er foretrukket frem for en ren persontogvogn, da man vil kunne indrette en udstilling i vognen uden at forøve vold mod dens indre.

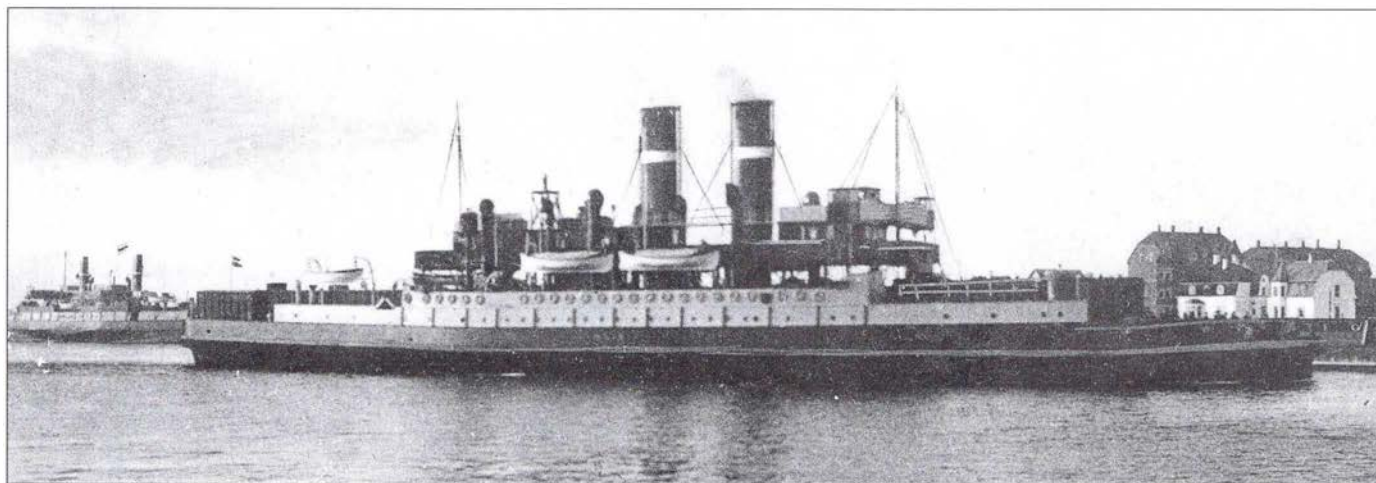
Kommunekemi-tankvognen, der nu er udstillet på »Kongen«, set af Søren Bay 1. marts: Z 44 86 705 1 141-0, Chr. Olsson, Falkenberg bnr. 3422/1956 til svensk Shell SJ 505348, senere SJ 21 74 070 3 269-7.



Forskibs opstilles et rangertræk, bestående af et MT-lokomotiv og en Kommunekemitankvogn. Vognen, der er fra 1956, har været i drift til for ganske nylig. Den er en gave til DJK fra Kommunekemi, og den blev sat ombord 6. marts i forbindelse med »Kongen«s ankomst til Nyborg. Kommunekemi har lagt et overordentligt stort arbejde i at sætte vognen i stand. Den fremtræder nymalet; de sidste penselstrøg fik den lige for ombordkørslen. Færgemuseet arbejder tillige på at udstille en rutebil på færgen.

Sejlende museumsfærge og fremtidsudsigter

Færgemuseet sysler også med planer om at bevare Storebæltsfærgerne *Sprogø*, som i så fald skal opretholde sejlads over Storebælt i sommermånederne. I Nyborg vil der dermed blive skabt et sammenhængende og aktivt museumsområde på de arealer, hvor færgestationen i dag ligger: Den oplagte museumsfærge *Kong Frederik IX* langs kaj, sejlads med *Sprogø* fra leje 5 og gode muligheder for veteranogskørsler på området (idet der bevares sporforbindelse langs værkstedsområdet og helt ned til »Kongen«) Hvor mange af disse tanker, der bliver virkelighed, kan kun fremtiden vise. Derimod er det en realitet, at *Kong Frederik IX* ligger i Nyborg allerede nu, og en spændende og interessant udstilling er under opbygning med DJK som aktiv medspiller. Der bliver derfor god grund til at tage et smut til Nyborg og kikke på museumsfærgerne i sommerens løb. Færgemuseet og DJK-udstillingen kan ikke bakkes op på bedre måde end med et højt besøgstal. Velkommen ombord! Thomas N. Olesen



D/F Odin på vej ind i Korsør. I baggrunden skimtes H/F Sjælland. Billedet stammer fra »Odin«s første ti-år, idet postkortet, som det optræder på, er poststempelt i 1918. Samling Ole-Chr. Munk Plum.

Færger/skibe i trafik 1872-1997

Tekniske oplysninger for danskejede skibe og færger i trafik på danske jernbanefærgeruter og skibsrunder drevet af jernbanerne.

Lbn.	Navn	Rederi	Leveret/købt	Byggested og -nr.	Længde	Bredde	Spor/biler	Solgt/udr.	Bem.
1	H/F Lillebelt	DSB/J	1872	1872 Newcastle	42,83	13,57	1 - 38,0	1922	
2	H/S Reserven	DSB/J	1852	1876 Motala, Sverige	?	?	-	1883	b) † 1883
3	H/F Fredericia	DSB/J	1877	1877 Schichau	42,83	13,57	1 - 41,18	1922	> 1)
4	H/S Gerda	DSB	1853	1883 P. Jørgensen (træskib) n	36,75	4,86	-	1892	p) † 1892
5	H/S Niord	DSB	1857	1883 B & W, nr. 11	37,34	4,77	-	1890	p) > 40)
6	H/S Jylland	DSB	1851	1883 Scott, Russel	55,36	7,16	-	1885	p)† 1885
7	H/S Freya	DSB	1863	1883 B & W, nr. 16	62,14	6,90	-	1899	p)† 1900
8	H/S Hermod	DSB	1864	1883 B & W, nr. 20	55,46	6,12	-	1894	p) > 33)
9	H/S Sophus Danneskjold-Samsøe	DSB	1876	1883 B & W, nr. 100	?	?	-	1907	p) > 35)
10	H/S Skirner	DSB	1879	1883 B & W, nr. 108	?	?	-	1916	p) † 1917
11	S/S Fyen	DSB	1867	1883 B & W, nr. 45	39,58	5,77	-	1910	IS) p) > 32)
12	H/S Frey	DSB/J	1853	1883 J. Maudsley, London	46,29	5,46	-	1890	p) > 41)
13	H/F Hjalmar	DSB	1883	1883 Schichau	51,51	13,38	1 - 46,92	1935	ao)
14	H/F Ingeborg	DSB	1883	1883 Schichau	51,51	13,38	1 - 46,92	1935	ap)
15	H/S Ægir	DSB	1883	1883 B & W, nr. 125	?	?	-	1923	c) > 38)
16	S/S Stærkodder	DSB	1883	1883 B & W, nr. 126	50,83	8,54	-	1929	IS)c) > 36)
17	H/F Korsør	DSB	1883	1883 Kockums, ?	77,42	17,68	2 - 133	1923	
18	H/F Nyborg	DSB	1883	1883 Kockums, ?	77,42	17,68	2 - 133	1927	
19	S/S Masned Sund	DSB	1880	1884 B & W, nr. 114	?	?	-	1916	p) > 2)
20	H/S Limfjorden	DSB	1852	1885 Scott, Russell	36,78	4,21	-	1885	> 52)
21	S/F Sallingsund	DSB	1873	1885 B & W, nr. 80	20	5	-	1901	a) > 47)
22	S/F Valdemar	DSB	1886	1886 B & W, nr. 138	43,89	13,11	1 - 41,49	1938	> 3) IS)
23	H/F Sjælland	DSB	1887	1887 B & W, nr. 142	76,20	17,68	2 - ??	1933	d)
24	H/F Dagmar	DSB	1889	1889 B & W, nr. 152	50,6	13,38	1 - 46,76	1935	e)
25	S/F Marie	DSB	1890	1890 B & W, nr. 157	?	13,11	1 - ?	1935	f) IS)
26	S/S Mjølner	DSB	1890	1890 Helsingør	44,20	10,20	-	1958	IS)
27	S/S Thor	DSB	1890	1890 Lindholmen, Göteborg	44,40	10,75	-	1938	> 4)
28	H/F Kronprinsesse Louise	DSB	1891	1891 Helsingør, nr. 31	54,0	13,38	1 - 50,24	1935	g)
29	H/F Alexandra	DSB	1892	1892 B & W, nr. 174	?	?	1 - 49,90	1935	n)
30	H/F Thyra	DSB	1893	1893 B & W, nr. 176	52,24	13,38	1 - 50,06	1937	i)
31	S/S Tyr	DSB	1894	1894 Helsingør	44	?	-	1938	> 37)
32	S/F Jylland	DSB	1894	1894 B & W, nr. 180	56,08	14,63	2 - 81,4	1933	j) > 5)
33	H/F København	DSB	1895	1895 B & W, nr. 186	84,73	17,68	2 - 139,00	1932	> 46)
34	S/S Freja	DSB	1898	1898 B & W, nr. 193	?	?	-	1933	† 34
35	H/F Kronprins Frederik	DSB	1898	1898 Helsingør, nr. 71	54,87	13,38	1 - 52,30	1938	
36	H/F Store-Bælt	DSB	1900	1900 B & W, nr. 211	85,04	17,68	2 - 137,88	1938	k)
37	H/F Strib	DSB	1901	1901 Helsingør	50,60	13,38	1 - 46,80	1935	l)
38	S/F Hålsingborg	DSB	1902	1902 Helsingør, nr. 93	54,87	13,11	1 - 52,01	1946	> 7)
39	S/F Prins Christian	DSB	1903	1903 Helsingør	89,45	17,68	2 - 128,56	1955	ak)
40	H/F Prinsesse Alexandrine	DSB	1903	1903 Schichau	86,87	18,75	1 - 80	1935	m)
41	S/F Christian IX	DSB	1908	1908 B & W	88,90	17,70	2 - 143/157,25	1964	> 8) al)
42	S/F Odin	DSB	1910	1910 B & W	88,90	17,70	2 - 143/157,25	1947	am)
43	S/F Ørehoved	DSB	1916	1916 Helsingør	68,74	13,18	1 - 66,00	1950	> 9) n)
44	S/S Niels Holst	DSB	1908	1917 B & W	?	?	-	1936	o) > 34)
45	S/F Fyn	DSB	1920	1920 Ørlogsværftet	67,94	13,38	1 - 66,0	1937	> 11)
46	S/F Dan	DSB	1921	1921 Ørlogsværftet	68,74	13,38	1 - 66,0/45 b	1952	> 13)
47	M/F Mommark	MF	1922	1922 Nakskov, nr. 17	46,13	10,49	1 - 40,1 (41,3)	1946	> 14) q)
3	H/F Faaborg	DSB	1877	1922 Schichau, ?	42,83	13,57	1 - 41,18	1926	l) >
48	S/F Danmark	DSB	1922	1922 Helsingør	101,73	18,75	2 - 157,0/70b	1968	
49	M/F Sønderjylland	LBO	1921	1921 Laboe	27,30	8,00	1 - 26	1950	t) > 16)
50	S/F Langeland	SFDS	1926	1926 Helsingør	46,70	10,97	1 - 44	1961	> 17)
51	M/F Hvalpsund	AHB	1927	1927 Aalborg Skibsværft	40,30	8,03	1 - 39,00	1969	> 15)
52	M/F Korsør	DSB	1927	1927 Helsingør, nr. 177	96,80	17,70	3 - 240,42/70 b	1980	s)
53	M/F Heimdal	DSB	1930	1930 Aalborg	75,67	11,80	- / 55 b	1975	> 44)
54	M/F Æro	DSÆ	1931	1931 Svendborg nr. 36	36	8,26	1 - 20/30	1967	> 18) u)
55	M/F Nyborg	DSB	1931	1931 Helsingør	102,50	17,70	3 - 249,14/70 b	1979	> 42)
56	M/S Kalundborg	DSB	1931	1931 B & W	82,85	12,12	- / 30 b	1965	> 30)
31	S/F Fennis	DSB	1894	1933 B & W, nr. 180	56,08	14,63	2 - 81,4	1952	5) > 6)
57	M/S Jylland	DSB	1933	1933 Nakskov	83,81	12,54	- / 40 b	1966/67	
58	M/F Sjælland	DSB	1933	1933 Helsingør	102,74	17,70	3 - 249,13	1977	> 31) v)
59	M/F Morso	DSB	1933	1933 Nakskov, nr. 57	40,18	8,89	1 - 36,18	1977	> 19) aj)

Forkortelser, byggesteder m.v.

AHB: Aalborg-Hvalpsund Jernbane A/S
 Ankerløkken: Ankerløkken Værft Florø A/S, Norge
 B & W: Værftet Burmeister & Wains Skibs- og Maskinbyggeri, København, Danmark (tidl. Baumgarten & Burmeister)
 Cantieri: Nuovo Cantieri S.p.A.
 DSB: Fælles betegnelse, som her er valgt for Det Danske Jernbane-Driftsselskab (1866-1868), Statsbanerne i Jylland-Fyen (1868-1885), De Sjællandske Statsbaner (vedr. Masned-Ørehoved og Korsør-Nyborg 1883-85), De Danske Statsbaner (1885-1948), Danske Statsbaner (1948-1995), DSB Rederi A/S (1995-1997) og Scandlines A/S (1997)
 DSB/J: Statsbanerne i Jylland-Fyen.
 DSÆ: Dampskibsselskabet Æro
 Esbjerg: Esbjerg Jernstøberi og Maskinfabrik A/S, Esbjerg, Danmark
 Frederikshavn: Frederikshavns Værft, Frederikshavn, Danmark
 Helsingør: Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, Helsingør, Danmark
 H/F: Hjuldamperfærge
 H/S: Hjuldamperfærge
 Kockums: Værftet Kockums Mekaniske Verkstad, Malmö, Sverige
 Laboe: Schmidt-Tüchsen & Hegge, Laboe, Tyskland.
 LBO: A/S Lillebælts-overfarten.
 Marstal: H. C. Christensens Stålskibsværft, Marstal
 MF: A/S Mommark Færge (ejet af OK)
 M/F: Motorfærge
 M/S: Motorskib
 Nakskov: Nakskov Skibsværft, Nakskov, Danmark
 Newcastle: Værftet J. Wigham Richardson, Newcastle, England
 Odense: Odense Stålskibsværft, Odense, Danmark
 Ørlogsværftet: Ørlogsværftet, København, Danmark
 Schichau: Værftet F. Schichau, Elbing, Tyskland.
 Scott, Russell: Scott, Russell & Co., London
 SFDS: Sydtydske Dampskibsselskab
 S.F.J.: Sydtydske Jernbaneselskab A/S
 Sl: Statens Istjeneste
 S.J.: Statens Jernvåger, Sverige (de svenske statsbaner)
 S/S: Skruedampskib
 Svendborg: A/S Svendborg Skibsværft
 Aarhus: Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S

Noter:

- 1) Fredericia: Sejlede 1922 videre som H/F Faaborg (se denne)
- 2) Masned Sund solgt til Frankrig
- 3) Valdemar solgt 1938 til Statens Istjeneste, s.d.
- 4) Thor solgt 1938 til Statens Istjeneste. Kondemneret 1950 e. grundstødning. Skrottet 1951.
- 5) Jylland omdøbt 1933 Fennis (s.d.)
- 6) S/F Fennis solgt til Holland
- 7) S/F Hålsingborg omdøbt 1946 til Glyngøre
- 8) Solgt til Sverige, bilfærge, S/F Borgholm 1964. Ophugget Ystad 1965.
- 9) S/F Ørehoved ombygget kraftigt ved Helsingør Skibsværft og omdøbt til Kårn-an 1950.
- 10) S/F Kårn-an omdøbt til Senior 1970.
- 11) S/F Fyn 1937 omdøbt til Svea (s.d.)
- 12) S/F Svea 1957/58 ombygget ved Aalborg Skibsværft til M/F Svea (s.d.)
- 13) S/F Dan omb. 1952 ved Nakskov Skibsværft til M/F Dan.
- 14) M/F Mommark 1946 overtaget af DSB, sammen med ruten.
- 15) M/F Hvalpsund overtaget af Hvalpsund Færgeri (fællesskommunalt) ved AHBs nedlæggelse. Kun bilfærge. Udr. og solgt til videre sejlads i Carabien.
- 16) M/F Sønderjylland 1963 omdøbt til Aarøsund, solgt til D/S Æro, M/F Æroklint. 1965 videregående til Åland.
- 17) S/F Langeland solgt til Italien, Citta de Ischia
- 18) M/F Æro solgt 1967 til Jugoslavien, nyt navn Ero. Sejlede fortsat 1992 på ruten Split-Sultan som stærkt moderniseret M/F Ero, ejet af Jadrolinija, Rijeka.
- 19) M/F Morso solgt 1978 til bevaringsforening/Morso Kommune, henlå i Nykøbing Mors, skrottet 1981/82 i Vejle.
- 20) Freia solgt til videre sejlads i Italien
- 21) Dronning Ingrid 1980 omdøbt til Sjælland (s.d.)
- 22) Oplagt i Københavns Havn, 1984 - 1986 for DR »Kajplads 114«, fra 1988.05 som museums- og restaurationsfærge
- 23) Broen 1966 omdøbt til Kalundborg (s.d.)
- 24) Kalundborg oplagt 1992 som restaurationsfærge i Århus og omdøbt Broen
- 25) Kong Frederik IX overdraget Danmarks Færgemuseum 1997 og oplagt i Nyborg Færgelund.
- 26) M/F Æroskøbing solgt 1959 til Italien
- 27) Fra 1992 kulturfærge Kronborg (driftsklar)
- 28) Solgt til Stena Line, nyt navn: Stena Invicta (Dover-Calais)
- 29) Solgt til Stena Line, nyt navn: Stena Nautilica (oplagt i Svendborg), 1992 nyt navn: Isle of Innisfree (Dublin-Holyhead, B&I Line), 1995 nyt navn: Lion King (Grenaa-Halmstad, Lion Ferry)
- 30) 1966 afsejlet til Kuwait som »Dasman«.
- 31) 1978 solgt til Norge efter længere tids oplysning i Korsør.
- 32) S/S Fyn solgt 1910 til G. Kjær, Thisted. Solgt til Tyskland 1910. Strandet 1942 i tysk militær tjeneste.
- 33) H/S Hermod solgt til Howaldt-werke, Kiel, Tyskland, 1894. 1895 til H/S Carmen Sylvia, 1899 til Grækenland, H/S Pylaros, udg. 1937.

34) S/S Niels Holst solgt til F&A, Finska Ångfartygs Aktiebolaget
35) H/S Sophus Danneskjold-Samsøe solgt til A. J. Andersen, København. Solgt 1909 til Hamborg.
36) S/S Stærkodder solgt til Statens Istjeneste. Solgt til ophugning 1937.
37) S/S Tyr solgt til Statens Istjeneste. Efter krigen overgået til flåden, 1951 regi- streret som depotskib for U-både. Udgået senest 1954.
38) S/S Ægir solgt til Harburg, Tyskland. (NJ)
39) Ombygget til pram til norsk offshore i Aalborg 1982.
40) H/S Njord, første B&W-byggede jern-dampskib, solgt til Petersen & Albeck for 3.050 kr. Videre solgt 1892 til Seydisfjord, Island. Ophugget 1901.
41) H/S Frey solgt til f.a. Levin & Sonner, København, for 5.200 kr.
42) M/F Nyborg solgt til svensk ophuggerfirma 1979.
43) M/F Svea ophugget i Norresundby 1979
44) M/F Heimdal ophugget hos H. I. Hansen, Odense, efteråret 1975.
45) M/F Dan solgt 1974 til ophugning i Sverige for 455.000 kr.
46) H/F København solgt 1932 til ophugning hos Petersen & Albeck.
47) S/F Saltingsund solgt 1901 til Marinebiologisk Station, nyt navn »Japitus Steensrup«. Ophugget 1932.
48) M/F Tranekær købt 1995, ex M/F Lundeborg (Langlandsfærger), 1992 ex M/F Porsangerfjord (Norge, ODS/Otøfens Dampskibsselskab), 1982 ex Sta- vanger.
49) M/F Helsingør solgt til Norge og indsat på Bergen-Askøy. Siden til Gozo Shipping Co. på ruten Malta-Gozo, indsat 1990 som M/F Klendi.
50) M/F Kärnan 1993 solgt til Gozo Shipping Co., M/F Calypso.
51) Fra Grenaa-Hundested: M/F Kalltegat
52) Formentlig overtaget som reserveskib for S/S Saltingsund 1. april 1885. Straks bortauktioneret.

a) Overtaget 1885 sammen med ruten fra Nykøbing Mors kommune.
b) Købt brugt i Sverige, udgift 51.586 kr. Tidl. navn: Uddevalla. Uddevalla Ång- båts Actiebolag. Solgt for 1425 kr. i 1883.
c) Bestilt af Postvæsenet, leveret DSB
d) H/F Sjælland forl. 1909 hos B & W til 89.46 m
e) H/F Dagmar forl. 1904 ved Københavns Flydedok. Ny l. 63,80 m, sporl. 61,70 m.
f) S/F Marie forlænget 1905 på Københavns Flydedok, og fik samtidig indbyg- get 1 drivskrue for (mod for kun 2 agter). Ny længde 60,96 m, Ny sporl. 59,6 m.
g) H/F Kronpr. Louise forl. 1905 hos B & W, ny l. 63,85 m, ny sporl. 61,95 m.
h) Alexandra: Forlænget 1903 ved Københavns Flydedok - ny sporl. 63,90 m.
i) Thyra: Forlænget 1903 ved Københavns Flydedok - ny l. 65,62 m, ny spor- længde 60,90 m.
j) S/F Jylland: Ny maskine 1929
k) 1930.05.15 aleværet efter ombygning til reserve-bilfærge.
l) H/F Strib forlænget 1904 hos Københavns Flydedok. Ny længde 63,78 m, ny sporlængde 61,85 m
m) H/F Prinsesse Alexandrine 1905 omb. til 2-sporet og forlænget. Ny længde 101,75 m, ny sporl. 130 m, ny br. 18,75 m, spl. 147 m?
n) Ørehoved/Kärnan ombygget til oliefyling og moderniseret i Helsingør 1950
o) S/S Niels Holst købt fra D/S Øresund (tidl. navn Sverige) Lejet fra 1915.
p) Overtaget fra Postvæsenet
q) M/F Mommark var leveret med såvel 1000 mm som 1435 mm spor.
r) M/F Mommark ikke brugt som jernbanefærge efter 1962
s) Efter ombygning agter sporlængde 241,6 m)
t) Sporvidde 1000 mm. Overforslen af vogne Assens-Aarøsund ophørte 1950 med nedlæggelsen af rangerterrænet på Årøsund st.
u) M/F Æro blev 1951 forlænget 10 m. Derefter ca. 42 m sporl., 47 m lang.
v) Sædeles brandskadede 1943, genopbygget og leveret 1945. Data gælder efter genopbygning.
w) Svendborg-Rudkøbing overfarten ophørte.
x) 2 bildeæk
y) Prinsesse Anne-Marie ombygget 1977 på Dannebrog Værft, Århus, forhøjet, hængedæk indbygget, herefter 157 b.
z) 3 bildeæk (heraf 1 hængedæk)
aa) Prinsesse Elisabeth ombygget 1978 på Dannebrog Værft, Århus og forhøjet, hængedæk indbygget, herefter 157 b.
ab) Fynshav forlænget 1975 ved Aarhus Flydedok, ny længde 66,1 m.
ac) Siden 1987 ren bilfærge med plads til 55 biler / 450 pass.
ad) Dronning Margrethe II blev 1981-82 ombygget, forlænget til 144,56 m og for- højet med et bildeæk nr. 2. Herefter 211 biler. 344 m spor.
ae) Prins Henrik blev 1980-81 ombygget, forlænget til 144,56 m og forhøjet med et bildeæk nr. 2. Herefter 211 biler. Sporlængde efter: 344 m.
af) Holger Danske blev 1991-92 på Fredensborg Værft ombygget til enretnings- bilfærge med overdækket forlæk. 1995 blev indbygget hængedæk.
ag) Købt af DSB 1986 og ombygget fra trailerfærge på Nakskov Værft.
ah) Mercandia, Chartret af DSB 1988 og ombygget til bilfærge.
ai) Mercandia, Chartret af DSB 1988 og ombygget til bilfærge.
aj) Mercandia, Chartret af DSB 1989 og ombygget til bilfærge.
ak) Chartret af DSB 1991 og omb. til bilfærge. Fra 1997 fortrinsvis trailerfærge
al) Chartret af DSB 1991 og omb. til bilfærge. Fra 1997 fortrinsvis trailerfærge.
am) Godsfærge fra 1971.
an) Prins Christian omb. 1923 til anløb af Malmö med hækken, Ny l. 90,83 m.
ao) Christian IX omb. 1925 til parallelle spor agter. Ny sporlængde 157,2 m. Fra 1961 godsfærge.
ap) Odin omb. 1926 til parallelle spor agter. Ny spor- længde 157,2 m.
aq) Knudshoved omb. vinteren 1963/64 til brug på Rodby-Puttgården, hvorved eff. sporl. afkortes med 7,55 m (til 245,08 m).
ar) Hjalmar fik ca. 1906 ved ombygning af stopbomme forlænget eff. sporlængde til 49,47 m.
as) Ingeborg fik ca. 1906 ved ombygning af stopbomme forlænget eff. sporlængde til 49,86 m.

IS) Især beregnet til isbrydning.
S) Skibet afhændet sammen med ruten.

Fem isbrydere har gennem tidne været i DSBs tjeneste - stationeret på Storebælt og på Øresund. Isbrydning Helsingør-Helsingborg var en sjælden opgave, og »Thor« havde da også flere sejltimer som pas- sagerskib i sit første leveår, end i som isbryder i resten af sin 48-årige DSB-tid (Postkort, samling Ole-Chr. Munk Plum).

60	M/F Kronborg	DSB	1935	1935	Nakskov	45,02	11,57	- / 28 b	1973	
61	M/F Freia	DSB	1936	1936	Helsingør	78,17	12,62	1 - 72,5 / 55 b	1975	> 20)
45	S/F Svea	DSB	1920	1937	Orlogsværftet	67,94	13,38	1 - 66,0	1957	11) > 12)
22	S/F Valdemar	SI	1886	1938	B & W. nr. 138	43,89	13,11	1 - 41,49	1959	3) > IS)
62	M/F Storebælt	DSB	1939	1939	Helsingør nr. 254	106,09	17,70	3 - 259,10	1982	> 39)
63	S/S Holger Danske	DSB	1942	1942	Odense	68,94	16,90	- / 40 b	1974	IS)
47	M/F Mommark	DSB	1922	1946	Nakskov	46,13	10,49	1 - 40,1(41,3)	1964	14) > r)
38	S/F Glyngør	DSB	1902	1946	Helsingør	54,87	13,11	1 - 52	1965	7) >
64	M/F Fyn	DSB	1947	1947	B & W	107,80	17,70	3 - 260,40	1983	
43	S/F Kärnan	DSB	1916	1950	Helsingør	68,74	13,18	1 - 66,3	1970	9) > 10) n)
65	M/F Dronning Ingrid	DSB	1951	1951	Helsingør	110,40	17,70	3 - 256,16	1979	> 21)
46	M/F Dan	DSB	1921	1952	Orlogsværftet	68,74	13,38	1 - 65,5/45 b	1974	13) > 45)
66	M/F Broen	DSB	1952	1952	Frederikshavn	80,00	13,50	- / 70 b	1966.03	> 23)
67	M/F Kong Frederik IX	DSB	1954	1954	Helsingør nr. 320	114,25	17,70	3 - 258,44/115	1997.03	> 25)
68	M/F Æroskøbing	DSÆ	1955	1955	Marstal	35,20	8,85	1 - ca. 30 / ? b	1959	> 26)
69	M/F Lolland	SFDS	1955	1955	Svendborg	51,80	11,01	1 - 46,70 / ? b	1962.09	w)
70	M/F Helsingør	DSB	1955	1955	Helsingør nr. 321	80,00	13,38	1 - 76,15 / 55 b	1987	> 49)
71	M/F Halsskov	DSB	1956	1956	Helsingør	106,12	17,70	- / 200 b	1987	x)
45	M/F Svea	DSB	1920	1958	Orlogsværftet	68,74	13,38	1 - 65,5/40 b	1979	12) > 43)
72	M/F Prinsesse Benedikte	DSB	1959	1959	Helsingør	111,10	17,70	3 - 256,5/110 b	1987	
73	M/F Ærosund	DSÆ	1960	1960	Husum	57	9,88	1 - 54,75 / ? b	-	y)
74	M/F Helsingborg	DSB	1960	1960	Svendborg nr. 91	80,90	13,38	1 - 75,97/55 b	1987	
75	M/F Prinsesse Anne-Marie	DSB	1960	1960	Aalborg nr. 119	104,64	17,70	- / 110 b	-	x)
76	M/F Knudshoved	DSB	1961	1961	Helsingør nr. 352	109,16	17,70	3 - 252,63/169b	-	x) an)
77	M/F Sprogø	DSB	1962	1962	Helsingør nr. 360	109,16	17,70	3 - 251,0/172 b	-	x)
78	M/F Arveprins Knud	DSB	1963	1963	Helsingør nr. 366	130,00	17,70	- / 341 b	-	z)
79	M/F Prinsesse Elisabeth	DSB	1964	1964	Aalborg nr. 144	104,64	17,70	- / 110 b	-	æ)
80	M/F Fynshav	DSB	1964	1964	Svendborg	57,70	13,38	- / 35 b	1989	o)
81	M/F Asa-Thor	DSB	1965	1966	Nakskov nr. 174	131,65	17,70	4 - 412,67	1997	
66	M/F Kalundborg	DSB	1952	1966	Frederikshavn	80,00	13,50	- / 70 b	1992	23) > 24)
82	M/F Najaden	DSB	1967	1967	Århus nr. 129	87,94	13,38	1 - 80,6 / 70 b	-	à)
83	M/F Danmark	DSB	1968	1968	Helsingør nr. 384	144,50	17,70	3 - 341,97/211b	-	x)
43	S/F Senior	DSB	1916	1970	Helsingør	68,74	13,18	1 - 66,3	1970	10) >
84	M/F Kärnan	DSB	1970	1970	Helsingør nr. 132	87,94	13,38	1 - 80,4	1991	> 50)
85	M/F Romso	DSB	1973	1973	Helsingør nr. 402	130,00	17,70	- / 338 b	-	
86	M/F Kronborg	DSB	1973	1973	Århus nr. 151	86,1	13,38	1 - 80,4	1991	> 27)
87	M/F Dronning Margrethe II	DSB	1973	1973	Nakskov nr. 200	132,66	17,70	3 - 320	-	aa)
88	M/F Prins Henrik	DSB	1974	1974	Nakskov nr. 203	132,66	17,70	3 - 320	-	ab)
89	M/F Holger Danske	DSB	1976	1976	Aalborg nr. 213	86,80	13,38	1 - 80 / 55 b	-	ac)
90	M/S Sønderho	DSB	1962	1977	Esbjerg nr. 2	26,30	6,10	-	-	p)
91	M/F Esbjerg	DSB	1965	1977	Aalborg nr. 147	43,50	10,62	- / 21 b	-	p)
92	M/F Nordby	DSB	1965	1977	Århus nr. 122	43,50	10,62	- / 21 b	-	p)
65	M/F Sjælland	DSB	1951	1979	Helsingør	110,0	17,70	3 - ?	1982	21) > 22)
93	M/F Dronning Ingrid	DSB	1980	1980	Helsingør nr. 418	152,00	23,70	4 - 494	1997	
94	M/F Prins Joachim	DSB	1980	1980	Nakskov nr. 223	152,00	23,70	4 - 494	1997	
95	M/F Kronprins Frederik	DSB	1981	1981	Nakskov nr. 224	152,00	23,70	4 - 494	1997	
96	M/F Peder Paars	DSB	1985	1985	Nakskov nr. 233	134	24,6	- / 350 b	1991	> 28) x)
97	M/F Niels Klim	DSB	1986	1986	Nakskov nr. 234	134	24,6	- / 350 b	1991	> 29) x)
98	M/F Trekroner	DSB	1979	1986	Ankerløkken nr. 170	198,50	22,35	5 - 806	-	ad)
99	M/F Lodbrog	DSB	1982	1988	Frederikshavn nr. 401	131,70	20,00	- / 273 b	-	ae)
100	M/F Kraka	DSB	1982	1988	Frederikshavn nr. 402	131,70	20,00	- / 275 b	-	af)
101	M/F Heimdal	DSB	1983	1989	Frederikshavn nr. 409	131,70	20,00	- / 275 b	-	ag)
102	M/F Ask	DSB	1982	1991	Cantieri nr. 2120	150,80	20,82	- / 291 b	-	ah)
103	M/F Urd	DSB	1982	1991	Cantieri nr. 2119	150,80	20,82	- / 291 b	-	ai)
104	M/F Tycho Brahe	DSB	1991	1991	Langsten nr. 156	111,20	28,20	3 - 259 / 240 b	-	
105	M/S Soloven	DSB	1992	1993	Kvæerner, Norge				1996	
106	M/F Tranekær	DSB	1973	1996	Norge			- / 45 b	-	48) >
107	M/F Berlin Express	DSB	1995	1996	Mjøllem & Karlsten, Norge	95	17,2	- / 160 b	-	51) >



Roskilde station



Af Bent Jacobsen

Roskilde Banegård er en af landets mest trafikerede banegårde, og det har den været lige siden begyndelsen i 1847.

Hvert døgn passerer over 500 tog gennem stationen, og mere end 30.000 rejsende - eller passagerer, som DSB lidt besværligt kalder det - benytter dagligt stationen. Størstedelen af dem er rejsende, der pendler frem og tilbage mellem Roskilde og andre af hovedstadsområdets mange stationer.

De mange travle mennesker, der myldrer gennem stationsbygningen til og fra tog og busser ænser vel knap nok, hvad det er for en bygning, de dagligt slider på. De tider, hvor rejsende indfandt sig i god tid på jernbanestationen for at købe billet, indskrive rejsegods og indtage forfriskninger inden den lange rejse til Hovedstaden eller andre fjernere, eksotiske rejsemål, er forbi.

Sidder man i et af fjerntogene, der passerer Roskilde, ser man måske knap nok op fra sin avis, og gør man det, hvad ser man så af Roskilde stationsbygning? Kun en gråpudset lidt halvtrist facade dækket af perrontaget og noget skæmmet af de utallige om- og tilbygninger, der har hjemsøgt bygningen i dens lange tilværelse.

Skal man have et fordelagtigt indtryk af stationens hovedbygning, må man gøre sig den ulejlighed at stige af i Roskilde og begive sig ned ad Hestetorvet mod Algade. Nået så langt vender man sig om og kan ikke undgå at bemærke, hvor flot stations-

bygningen præsenterer sig i bybilledet for enden af torvet. Endnu mere imponerende må bygningen have taget sig ud, før Hestetorvet blev hævet og reguleret, og før alskens skæmmende lysmaster, skilte og andet gadeinventar - for ikke at tale om parkerede biler - fandtes til at forstyrre oplevelsen af bygningens værdige fremtræden. At en bygning fra 1847 stadig er i brug som jernbanestation i vor tid kan lyde næsten utroligt. Bygningen må være af en usædvanlig god kvalitet, siden den har kunnet fungere gennem alle årene og trods utallige indre ombygninger i det store hele har bevaret sit oprindelige udseende og karakter.

Forud for anlægget af den første jernbane i Kongeriget var gået en række år fra 1840 og frem med ideer og megen debat om det ønskelige, nødvendige og mulige i at anlægge jernbaner. Som over for alt andet nyt og uprøvet var der også en betydelig skepsis og mistro over for dette nye og herhjemme ukendte transportmiddel, jernbanen.

Takket være den unge jurist, ingeniør og opfinder Søren Hjort, der havde stiftet bekendtskab med jernbaner på rejser i England, Belgien og Frankrig i 1834 og 1839, og den agitorisk og administrativt begavede Gustav Schram lykkedes det i 1841 at få Industriforeningen i København gjort interesseret i planer om jernbaneanlæg. Interesserne samlede sig om et projekt for en bane mellem København og Roskilde med mulighed for senere at forlænge den til Korsør. Den enevældige regering viste ingen særlig interesse for at engagere sig med

offentlige midler i projektet. På den anden side ville man heller ikke lægge projektet hindringer i vejen men udstedte i 1844 koncession til Industriforeningen på anlæg af Roskilde banen, forudsat at den nødvendige aktiekapital på 1 1/2 mill. Rd. var godtgjort at være tilstede. Forinden var der tilvejebragt en lovgivning, der skulle sikre regeringen nøje kontrol med såvel anlæg som senere drift af jernbaner i privat regi. Der var også tilvejebragt regler om grundafståelse til jernbaneanlæg, den såkaldte »Jernbaneforordning« fra 1845, der med ændringer hen ad vejen gjaldt som ekspropriationsproceslov helt frem til 1964.

Det gik hurtigt med at tegne aktiekapitalen fordelt på 7.500 stk. Det meste af kapitalen blev tegnet i Hamborg, hvor interessen for jernbaner var meget stor ud fra erfaringer med rentabiliteten ved andre jernbaneanlæg. I København blev tegnet 1125 aktier og i Roskilde hele tre stk.

Et aktieselskab blev stiftet: »Det Sjællandske Jernbaneselskab«, der fik overdraget koncessionen. Schram blev udnævnt til administrerende direktør og Hjorth blev teknisk direktør. Allerede forinden havde Industriforeningen antaget den engelske ingeniør William Radford, der havde medvirket ved anlægget af Kiel-Altona banen, til at foretage nivellement af banen.

Efter mange genvordigheder herunder med ekspropriationerne, økonomiske vanskeligheder og placeringen af Københavns banegård, der måtte anlægges uden for voldene - for ikke at ødelægge Tivoli - kunne banen omsider indvies den 26. juni 1847

med et festligt arrangement, hvor Kong Christian VIII og dronning Caroline Amalie med følge kørte med toget trukket af lokomotivet *Danmark* fra København afgang 12.45 og ankom til Roskilde kl. 1.25.

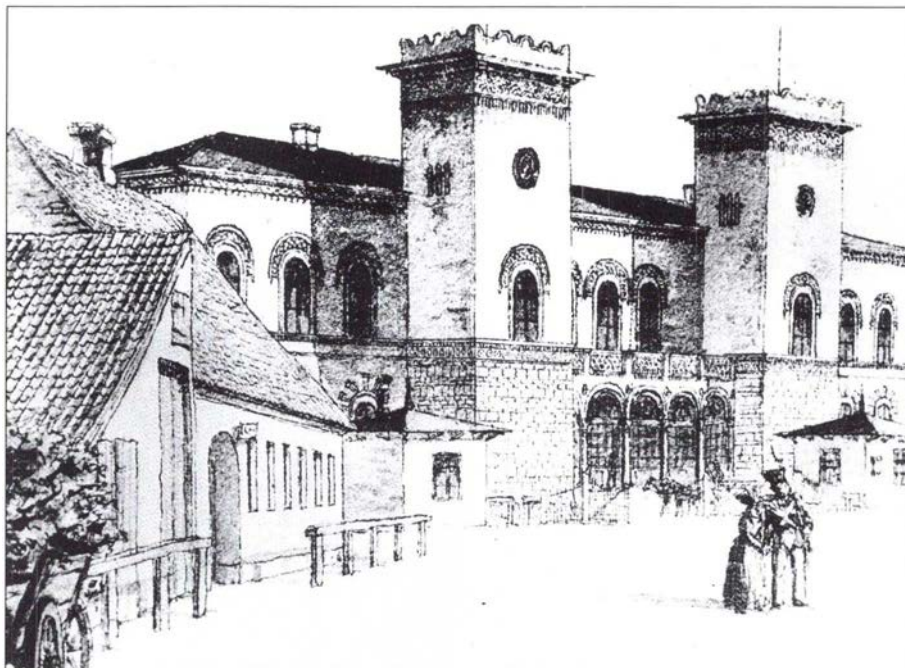
Ved afgangspartiet spillede Livjægerens Musikkorps, der var anbragt i en åben vogn forrest i toget, *Beskærm vor konge, store Gud*.

Og hvad var der så i mellemtiden sket i Roskilde? Der var anlagt en banegård lidt syd for Algade for enden af Hestetorvet, hvor terrænforholdene var acceptable. Det blev dog nødvendigt med anlæg af en vel høj dæmning for banens indføring øst fra. Ved valget af denne placering opnåede man dels en gunstig beliggenhed af banegården i forhold til byen, dels at det ville blive let at videreføre banen vestpå, hvad der jo allerede dengang indgik i planerne.

Hvor banen skar landevejen fra København blev der derfor i 1846 bygget en viadukt, der førte vejen under banen, den såkaldte »Røde Port«.

Navnet stammede fra, at en af byens porte i gamle dage, da byen var befæstet, lå nær dette sted. Man havde været forudseende nok til at bygge viadukten bred nok til at bære to spor, selv om banen i første omgang kun var anlagt som enkeltsporet. Dobbeltsporet kom først til i 1874. Også for vejbanens vedkommende havde man været forudseende, idet vejen var ca. otte m bred, hvad der var rigeligt, indtil bilerne begyndte at præge trafikken. Viadukten var opført i gule sten forbundet med en mørtel, som det kostede betydelige anstrengelser at få sprængt, da viadukten skulle rives ned. Dette skete først midt i 30'erne, da den nuværende viadukt blev opført.

I stationens vestende skar Køgevejen efter Korsørbanens åbning banen i niveau. Overkørslen flyttede i 1870 hen til Fruegade og først ca. 1898 afløstes den af viadukten ud for Allehelgensgade.



»Jernbanegaarden i Roskilde 1847«, efter gammelt litografi. Søjlegang foran det centrale indgangsparti, balkon samt to små pavilloner med billet salg.

Danmarks ældste monumentale stationsbygning, hovedbygningen på Roskilde banegård, var slet ikke færdig ved banens åbning. Den stod først klar året efter. Bygningen er opført i gule mursten med frempringende sandstenssokkel og er i to etager med et ca. 20° helvalmet sadeltag, dækket med naturskiffer. Facaden mod torvet domineres af to fremspringende tårne i tre etager, også begge med 15° pyramide-tage. Tårnene flankerer indgangspartiet, der oprindelig var trukket noget frem, således at der fremkom en balkon i 1. sals højde. Bygningen er opført i »rundbuestil«, der har hentet inspiration i karakteristiske historiske forbilleder.

Dette stiludtryk kom til Danmark fra Tyskland, hvor det var fremherskende i tidens

offentlige byggeri af mindre repræsentativ karakter. Arkitekten er J. F. Meyer, om hvem man ikke ved meget andet, men selve byggeriet blev styret af de engelske entreprenører med Willian Radford som ledende ingeniør.

Roskilde Station og den samtidige men noget mindre København Station, der på grund af sin beliggenhed på demarkationsterrænet uden for byens volde, var opført i træ, fremviste således det nye stationssymbol, et tårnpar, som skulle blive et markant element i mange større danske jernbanebygninger, sådan som ikke mindst N. P. C. Holst og Thomas Arboes mange fine arbejder fra sidste halvdel af det 19. årh., viser os eksempler derpå.

Til stationen hørte desuden et varehus til godsekspedition samt en mindre remisebygning i østenden tæt ved Røde Port. Banens værksteder fandtes i København. Sidefløjene i 1. etage med høj kælder er tilbygget noget senere.

Oprindelig var bygningen flankeret af høje mure såvel øst som vest for hovedbygningen, der afskærmede perronnen.

26. april 1856 kunne man efter mere end tre års arbejde, besværliggjort af lidt strenge vintre og samarbejds vanskeligheder mellem det engelske entreprenørselskab Fox, Henderson og Co. og den danske kontrollant, endelig indvie forlængelsen af banen fra Roskilde til Korsør, under deltagelse af Kong Frederik VII og Grevinde Danner samt et større opbud af honoratiore.

Korsørbanens åbning medførte ikke umiddelbart større bygningsændringer på Roskilde banegård. Det var først med åbningen af Sydbanen til Masnødø i 1870 og Nordvestbanen til Kalundborg i 1874, at Roskilde banegård for alvor fik vokseværk, men det var spornettet og forskellige tekniske anlæg, der krævede udvidelser for at betjene det stadigt større antal tog.

Roskilde Museums jernbane-udstilling 1997

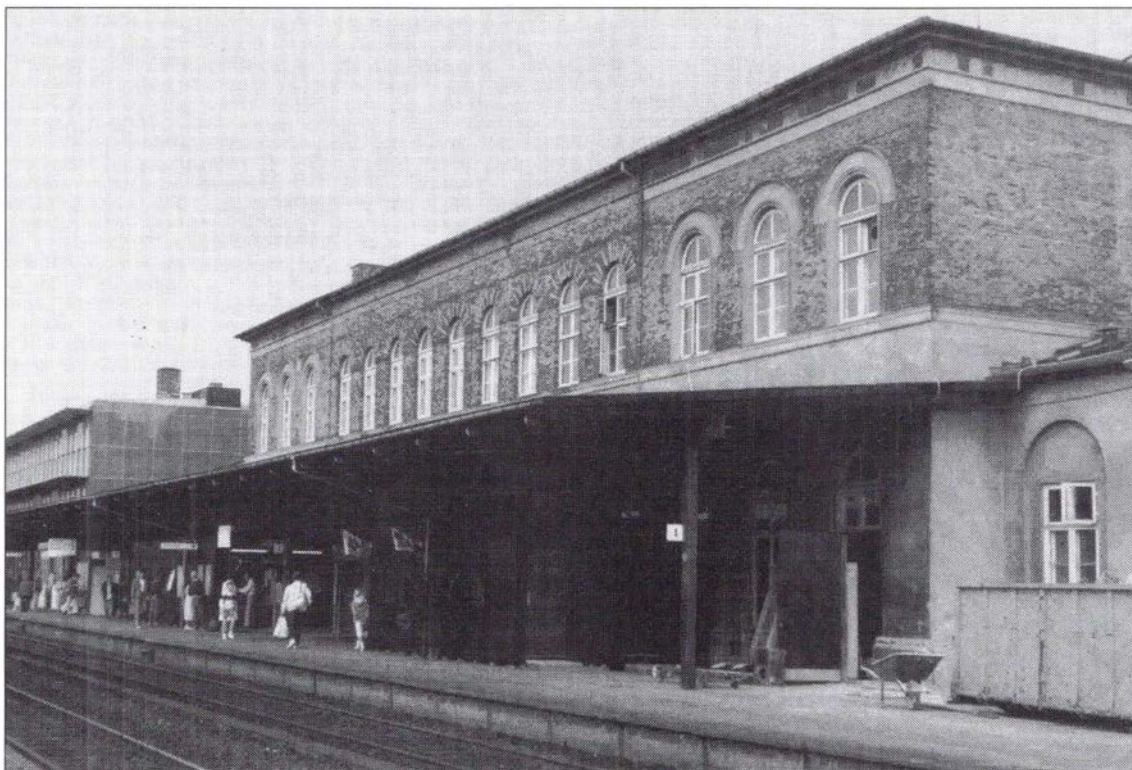
»Roskilde i røg og damp - jernbanens 150-års jubilæum«

For 150 år siden åbnede det nuværende Danmarks første jernbane, da Chr VIII den 26. juni 1847 indviede København-Roskildebanen. På Roskilde Museum markeres dette jubilæum med en kulturhistorisk særudstilling, der sigter mod at belyse, hvilken betydning jernbanen fik for Roskilde by og byens indbyggere. I Roskilde medførte jernbanen en række konkrete forandringer i bybilledet; den ændrede f.eks. byplanen, transportbilledet, post- og varedistribueringen, samt erhvervsforholdene ved bl.a. at tilføre byen en større konkurrence fra København. Men udover de konkrete forandringer, affødte jernbanen også mange mentale reaktioner; rejseoplevelsen med jernbanen var revolutionerende ny og anderledes, og passageerne var på samme tid begejstrede og

forfærdede over den fart, toget skød. Mange følte, at de mistede tids- og afstandsforfølelsen, eller troede, at jernbanen måtte være usundt for helbredet. I Roskilde blev det også en svær mental tilvænningsproces for byens borgere, at udenbys gæster strømmede til byen med jernbanen, forstyrrede det ellers så fredsomme byliv og forlangte andre eller bedre faciliteter. Det er sådanne konkrete og mentale konsekvenser af jernbanens åbning, som udstillingen »Roskilde i røg og damp« vil belyse, men der vil også være lejlighed til at læse om f.eks. bygningen af jernbanen, Roskilde Station, signaler og sikkerhed, jernbanevognenes indretning, samt om H. C. Andersen og jernbanen.

Udstillingen er åben til 2. november 1997. Alle dage kl. 11-16.

Sct. Ols Gade 15, 4000 Roskilde.



Hovedbygningen fra perronsiden med det lidet klædelige postcenter i baggrunden

I 1898 blev der bygget en ny remise til lokomotiver i vestenden af banegården lige bag ved slagteriet. Det var en såkaldt ringremise med otte spor forbundet med en drejeskive. Remisen blev udvidet i 1920 med yderligere fem spor. Den ældste del af remisen er opført i muret jernbindingsværk, medens den yngre del står i ren blank mur. Portene er ikke de oprindelige, men de rundbuede vinduer udført i smedjern synes at være de originale. I tilknytning til remisen var opført vandrensningsbygning, værkstedsbygning, opholds- og boligbygning samt forskellige mindre bygninger. Værkstedsbygningen var oprindelig opført som lysstation, d.v.s. banegårdens eget elektricitetsværk.

Som et kuriosum kan nævnes, at der under 1. verdenskrig bag remiseanlægget blev opført en lille betonbygning til opbevaring af sprængammunition. I tilfælde af angreb på Danmark skulle man på ordre kunne ødelægge vitale dele af jernbaneknudepunktet i Roskilde.

En stor og levende station som Roskilde har i sin nu 150-årige levetid undergået utallige forandringer for at kunne leve op til de stadig større krav, som trafikudviklingen har stillet. Bortset fra selve hovedbygningen er der - i dag - intet tilbage af de oprindelige bygningsanlæg fra banens første årtier. Af bygninger fra de store udvidelser i 1890'erne er rundremiseanlægget bevaret, medens det markante vandtårn øst for perron 4 er nedrevet for få år siden for at give plads for sporomlægning og elektrificering af banegårdens spornet. Heldigvis er stationsbygningen fredet i medfør af bygningsfredningsloven. Det skete allerede efter bygningens 100-års dag.

Det var den første jernbanebygning, der blev fundet værdig til fredning. Fredningen har desværre ikke været nogen hindring for

opførelsen af P & T's uforholdsmæssigt store bygning, der er placeret alt for tæt på og i en uheldig forbindelse med stationsbygningen. DSB har igennem de seneste 10-12 år gennemført en omfattende registrering og beskrivelse af etatens bygninger, både store og små, bl.a. med henblik på at afgrænse særligt bevaringsværdige bygninger og anlæg. Der er på grundlag heraf opnået enighed mellem bygningsfredningsmyndighederne og DSB om at gennemføre fredning af en række stationsbygninger, viadukter og andre anlæg landet over. For Roskildes vedkommende har det betydet, at fredningen pr. december 1992 er udvidet til også at omfatte vestre ringremise, østre ringremise, mellembygninger, vandrensningsbygningen, drejeskiven med sporanlæg samt vandkranen.

Remiseanlægget, der nu tjener som

hjemsted for nogle af de sidste af DSBs køreklare damplokomotiver, er således sikret som et jernbaneanlæg, der ligesom selve stationsbygningen har bevaret sin oprindelige funktion.

Der er store planer for opførelse af et nyt stationscenter på arealerne mellem P & Ts bygning og kommandoposten mod vest. Dette center skal udgøre knudepunktet for det stadigt stigende antal rejsende, der benytter stationen og som har behov for en hurtig og nem forbindelse mellem tog, busser og andre transportmidler, krav som den gamle bygning med sine snævre plads- og adgangsforhold har svært ved at honorere. Det nye Roskilde Stationscenter vil mærkbart forandre banegårdsterrænet, men den fornemme gamle stationsbygning vil fortsat være at finde som en aktiv stationsbygning også ind i næste årtusinde. □



Vestre remise, nu hjemsted for DSB Museumstog. Remisen er ligesom hovedbygningen fredet. Foto: Simon Boertmann.

Siden sidst i Græsted Remise

Det har lige så længe jeg kan huske været en gammel tradition i Bumletoget, at der var en fast artikel om arbejdet på klubbens arbejdssteder. Selv overtog jeg skribentjobbet efter Svend Jørgensen, som mange nok stadigvæk husker, for snart 20 år siden. Nye læsere kan begynde her:

I slutningen af 80'erne lykkedes det Helsingør Jernbaneklub at overtage lejemålet på den over 100 år gamle Græsted Station og remise. Med kommunens hjælp blev det i 1989 muligt at få sat en større restaurering i gang. Visionen var, og er stadig, at genskabe et stationsmiljø anno 1890. Da de økonomiske midler er små, skrider restaureringsarbejdet langsomt frem. I skrivende stund mangler stadigvæk ca. 1/3 af stationsbygningens lokaler.

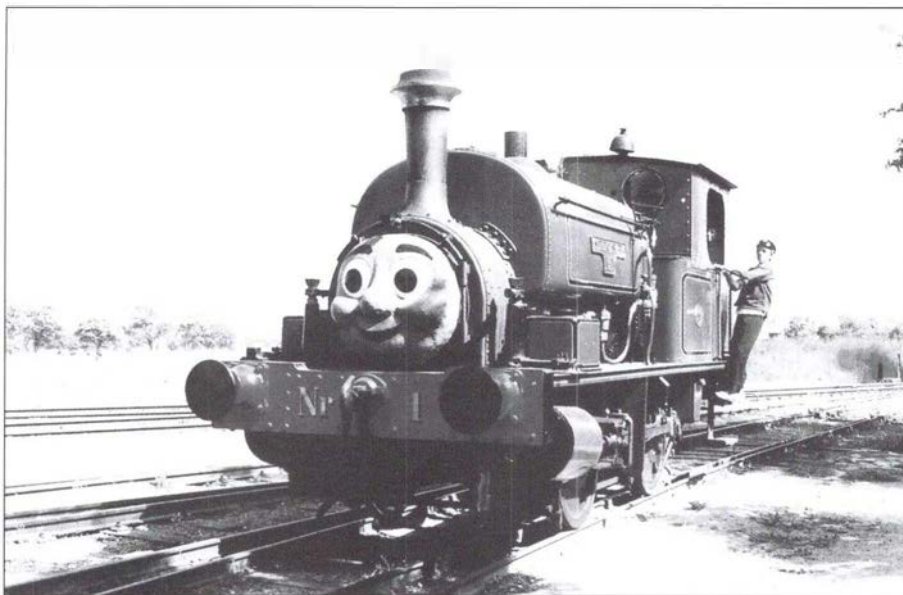
Remisen har to spor. Som alle andre veteranbaner er overdækket sporplads ikke noget man kan få for meget af, men 2 x 15 meter er lige i underkanten. Undertegnede blev derfor opfordret til at forsøge at rejse økonomiske midler fra diverse fonde. I begyndelsen af 90'erne kunne man ofte i radioen høre politikere udtale, at de fornødne midler til dit eller dat skulle skaffes gennem private fonde!!! Det viste sig imidlertid næsten umuligt at rejse større beløb.

I alt nåede vi op på ca. 50.000 af de 350.000 hallen kommer til at stå os i, når den er færdig. Vi så i begyndelsen på mange tilbud, men så en dag fik vi fra DSB tilbud om, at vi kunne få to gamle presseningshaller fra Otto Busses Vej mod at fjerne dem. Den ene hal var 40 m lang og 12 m bred og kunne dermed rumme tre spor. Den passede perfekt i Græsted, hvor pladsen er meget trang. Efter mange timers tegning og regnen lykkedes det til sidst med en computers hjælp at få lagt hallen på plads (med skohorn).

Nu var der blot det, at Gribskovbanen hellere så en pæn pladebeklædt vognhal end en gammel presenning. Nå, men skelettet kunne vi da bruge, hvis blot vi kunne overbevise kommunens bygningsafdeling om, at skelettet sagtens kunne bære den ekstra vægt fra eternittaget! En professionel konsulent blev sat på, og så rullede kilokronerne hurtigere end Veterantoget.

Visionen var, at vi ville lade håndværkere opføre hallen, så vi kunne koncentrere os om veteranogtsdriften, men da vi så hvor meget det kom til at koste, så gik vi selv i krig. Det har været et stort arbejde, men det efterlader en stor tilfredshed i sindet.

I pinsen 1996 afholdt vi et veteranstævne, som tidligere har været beskrevet. Det skulle symbolisere, at nu var hallen færdig. Blandt de mere synlige mangler var de to endegavle med portene! De nåede simpelt hen ikke at blive færdige, men det skulle vi nok få klaret i løbet af sommeren - efteråret - vinteren! Nu er vinteren gået, og på gavlene er der stadigvæk intet blevet lavet. Sådan er det jo med alt frivilligt arbejde.



Thomas the Tank engine alias »Skildpadden«, ØG nr. 1, i fuld vigør i Græsted 8. juni til »Thomas the Tank Engine Day«. NSJK er i den forbindelse autoriseret »Thomas the Tank Engine«-operatør i Danmark! Læs mere om Skildpadden i dette første »Nyt fra Græsted Remise« i jernbanen. Foto: Ole-Chr. Munk Plum.

Og fra denne historiske introduktion over til hvad der er sket i Græsted siden jul.

På vognhallen er de sidste loftslamper blevet sat op og stikkontakterne langs væggene kan også bruges nu. På det elektriske mangler vi nu blot at grave kablet ned til stikkontakterne i midtersporet. Såfremt det nye arbejdsprojekt, som kommunen har talt om, bliver til noget, så er kablet gravet ned i foråret. Endvidere skal vi også have gravet kabelrenden ned mellem remisen og vognhallen, så det midlertidige luftkabel kan blive lagt i jorden sammen med en vandforsyning.

Det blev så den første vinter, vores vogne kunne tilbringe under eget tag. En vidunderlig oplevelse. Imidlertid kan der i princippet kun stå 3 x 3 vogne i hallen, men hvorfor ikke udnytte, at endegavlene mangler, og en halv vogn under tag er dog bedre end at stå helt udenfor. Undertegnede har derfor brugt megen tid på at udtænke den optimale placering af vognene. Til at flytte rundt på det hele har HVJ M 5 simpelthen været en uvurderlig hjælp.

Mange flyvske planer rumsterer netop nu rundt i hovedet på undertegnede: Hvordan får vi flere vogne under tag i Græsted?

I pakhuskælderen har kommunens folk afsluttet restaureringen af gulv og vægge. Indretningen med reoler er også færdig nu, og i det ene hjørne har vi stillet den gamle Espolin kompressor fra Rungsted op. En midlertidig tilslutning, og så var den også kørende. Hastværket med kælderen skyldes blandt andet, at Damptrømlklubben, som vi lejet halvdelen af pakhuset til, gerne ville lægge de mange rare dele fra Jørgen Permins dødsbo ned i kælderen til fælles afbenyttelse. Oprydningen i pakhuset er i fuld gang. Først på sommeren skulle vores fine nye værksted gerne stå færdigt bl.a. med Jørgen Permins værktøjsmaskiner. Udvendigt er mureren næsten færdig med at skifte alle murstenene (de nederste 2,5

m var ødelagt). Det er blevet fantastisk flot.

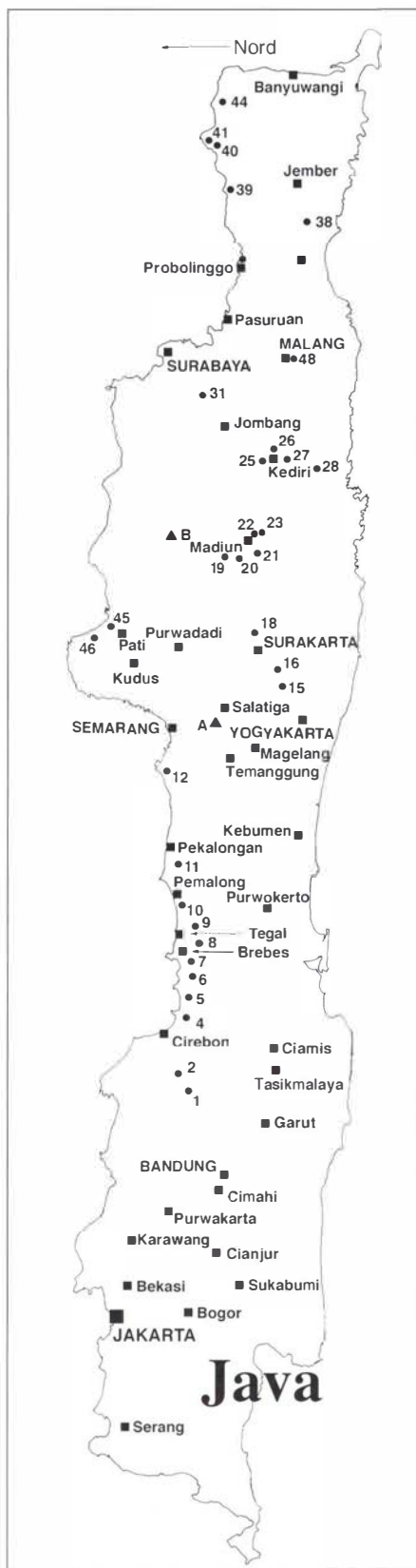
Så blev omklædningsrummet også færdigt. Omklædningskabene er endeligt blevet monteret og stillet op. Da det endte med at blive tre forskellige typer skabe, med hver sin kulør, vil en gang maling nok gøre underværker.

Inde i vores spisestue er arbejdet i gang med at fjerne nogle af de gamle elinstallationer og opsætte nye. Da hovedtavlen er placeret her, så er det nogle flotte kabelbundter der hænger ned fra væggen. Vi har derfor besluttet at opsætte plastikkasser til kablerne. Så er det også hurtigt senere at trække nye kabler. Inden sommer skulle kommunens folk gerne have pudset væggene op og tapetseret. Vi mangler så at opstille det gamle køkken, som vi fik foræret for to år siden.

Og så kære læser, nu sidder du nok og tænker: »laver de slet ikke noget på det rulende materiel?« Her ville det være let blot at sige nej, for de øvrige projekter har trukket stærkt på personaleressourcerne. Ikke desto mindre har et lille hold arbejdet på at klargøre HFHJ M 8, som vi købte sidste år, til maling i Hundested (i de oprindelige farver). Den er nu kommet tilbage. Det er et fantastisk flot resultat vi nu kan præsentere til banens 100 års jubilæum (se foto side 36 i dette blad, red.) Stor tak til Hundested.

I nabosporet står ØG 1 (Skildpadden). Da vi planlagde *Thomas the Tank Engine Day* i Græsted søndag 8. juni, fik Søren (som har lejet stationslejligheden på 1. sal) den »vilde« idé, at han ville sætte Skildpadden i stand, da den passer fint som Thomas. Derfor blev trykluften hurtigt rigget op, og ud røg alle røgrørene. Kedlen viste sig at være i meget fin stand. Og Skildpadden nåede at blive køreklar til den 8.

For alle der har lyst, er remisen åben hver lørdag mellem 11 og 17, og vi har altid tid til en lille hyggensnak med dem, der lige kigger forbi. Erik Cletus Petersen



Lokomotiv Uap er indonesisk og ligesom Fabrik Gula har ordene for de fleste herboende jernbaneinteresserede ingen umiddelbar mening. Oversat til dansk er der imidlertid tale om damplokomotiv henholdsvis sukkerfabrik, hvorfor enkelte læsere forhåbentlig kan nikke genkendende til emnet.

Af Johs. Damsgård Hansen

I alle årene har de mange damplokomotiver på Javas sukkerfabrikker henlevet en ubemærket tilværelse. Selve jernbanens karakter - industribane på smalspor med sæsonbestemt drift - har tillige med den lange rejseafstand været gode grunde til, at kun få har beskæftiget sig med Javas sukkerfabrikker og damplokomotiver

Sammen med to kammerater foretog jeg i august 1995 en rejse til mange af sukkerbanerne på den indonesiske hovedø Java. Nærværende artikel er tænkt som en kort introduktion til et aktuelt og omfattende emne, tillige med en præsentation af ti af de mere interessante sukkerbaner. Ligeledes er artiklen især henvendt til andre, som ved selvsyn har lyst til at opleve de tilbageværende damplokomotiver på Java, inden det er for sent.

Drastiske indskrænkninger

På omkring 35 sukkerfabrikker og tilhørende baner bliver der i forbindelse med den årlige høst af sukkerrør anvendt 150 damplokomotiver. Under eksotiske forhold er det muligt på ikke mindre end fem forskellige sporvidder at opleve en jernbanedrift, der i mangt og meget må minde om tidligere tideres roe-kompagner på de for længst nedlagte danske roebaner.

Drastiske indskrænkninger er imidlertid i vente, idet ikke mindre end 27 af Javas i alt 57 sukkerfabrikker forventes at lukke inden for en overskuelig fremtid. Årets sæson, der begynder i slutningen af maj, kan meget vel blive den sidste, hvor damplokomotiver er i drift i et nævneværdigt omfang.

Tiltagende industrialisering

Indonesien udgør verdens største ørige, omfattende 13.700 øer udstrakt over et en-

omt område langs ækvator. Af landets befolkning på 190 mio. bor 100 mio. på kun seks pct. af det samlede landareal, nemlig hovedøen Java. Med hovedstaden Jakarta udgør Java Indonesiens politiske og økonomiske centrum. I de seneste år har en hurtig økonomisk udvikling medført en tiltagende industrialisering og følgende urbanisering, hvilket påvirker Javas produktion af landbrugsafgrøder, herunder sukkerrør.

Gamle sukkerfabrikker

Den langt overvejende del af Javas 57 sukkerfabrikker drives som regionale sammenslutninger kaldet Perseroan Terbatas Perkebunan (PTP). Der eksisterer fire sådanne sammenslutninger, benævnt PTP IX, PTP X, PTP XI & PTP XIV, som er underlagt enten landbrugsministeriet eller finansministeriet. Enkelte fabrikker sorterer under andre offentlige institutioner, men med en vis autonomi, hvorfor disse populært omtales som private fabrikker.

De fleste sukkerfabrikker er bygget tilbage i den hollandske kolonitid og adskillige er fra århundredets begyndelse. Fra bearbejdningen af sukkerrørene til fremstillingen af det færdige sukker anvendes oftest de mest fascinerende og tillige yderst velholdte maskiner. Navnlig de store dampmaskiner med tilhørende drivhjul gør indtryk på den besøgende, som uvilkårligt føler sig hensat til et levende industrimuseum. En anden raritet, de såkaldte lokomotiler, findes vistnok stadig på enkelte fabrikker.

Omlægning af sukkerproduktionen

Sukkerproduktionen er til indenlandsk brug, og Indonesien må importere store mængder sukker. Kun en enkelt sukkerfabrik ejer egne plantager, hvorfor de øvrige fabrikker er henvist til at købe sukkerrørene af de lokale landmænd. En stigende efterspørgsel på ris har imidlertid fået mange landmænd til at indskrænke dyrkningen af sukkerrør, og samtidig inddrages mere og mere landbrugsland. Sukkerrør henvises i stigende omfang til marginaljorder med det resultat, at de høstede sukkerrør ofte må transporteres over lange afstande og overvejende med lastbil.

Øgede omkostninger er i de senere år blevet dækket af statstilskud, primært af hensyn til beskæftigelsen. Da landbefolkningen i vid udstrækning søger mod byerne, og produktionsapparatet trods alt er forældet, har den indonesiske regering valgt

Sukkerfabrikker på Java med dampdrift i 1996:

Fabrik nr. og navn	Spv.	Sammensltn.	Strækning	damp
1 Kadhipaten	670	PTP XIV	Nej	
2 Jatiwangi	600	PTP XIV	Ja	
4 Sindanglout	720	PTP XIV	Ja	
5 Tersana Baru	700	PTP XIV	Ja	
6 Ketanggungan Barat	700	PTP XIV	Ja	
7 Banjaratma	750	PTP XIV	Nej	
8 Jatibarang	600	PTP IX	Ja	
9 Pangka	600	PTP IX	Nej	
10 Sumberharjo	700	PTP IX	Ja	
11 Sragi	600	PTP IX	Ja	
12 Cepering	600	PTP IX	Ja	
15 Gondang Baru	700	PTP IX	Ja	
16 Ceper Baru	750	PTP IX	Ja	
18 Tasik Madu	750	PTP IX	Ja	
19 Soedhono	600	PTP IX	Nej	

20 Purwodadi	700	PTP IX	Nej
21 Rejosari	700	PTP IX	Nej
22 Kanigoro	700	PTP IX	Ja
23 Pagottan	700	PTP IX	Nej
25 Merican	700	PTP X	Nej
26 Pesantren	700	PTP X	Nej
27 Ngadirejo	700	PTP X	Nej
28 Mojopanggang	700	PTP X	Nej
31 Gempolkerep	700	PTP X	Nej
34 Wonolangan	700	PTP XI	Nej
38 Semboro	700	PTP XI	Ja
39 De Maas	700	PTP XI	Nej
40 Wringinanom	700	PTP XI	Ja
41 Olean	700	PTP XI	Ja
44 Asembagus	700	PTP XI	Ja
45 Trangkil	750	Privat	Ja
46 Pakis Baru	750	Privat	Nej
48 Kebonagung	700	Privat	Ja

Bemærk: PG Ketanggungan Barat er lukket, men depotet opretholdt. Sukkerrør leveres til den nærliggende PG Tersana Baru

A Ambarawa: Jernbanemuseum med tilhørende tandhjulsbane B Cepu: Skovbane med damplokomotiver (1067 mm)

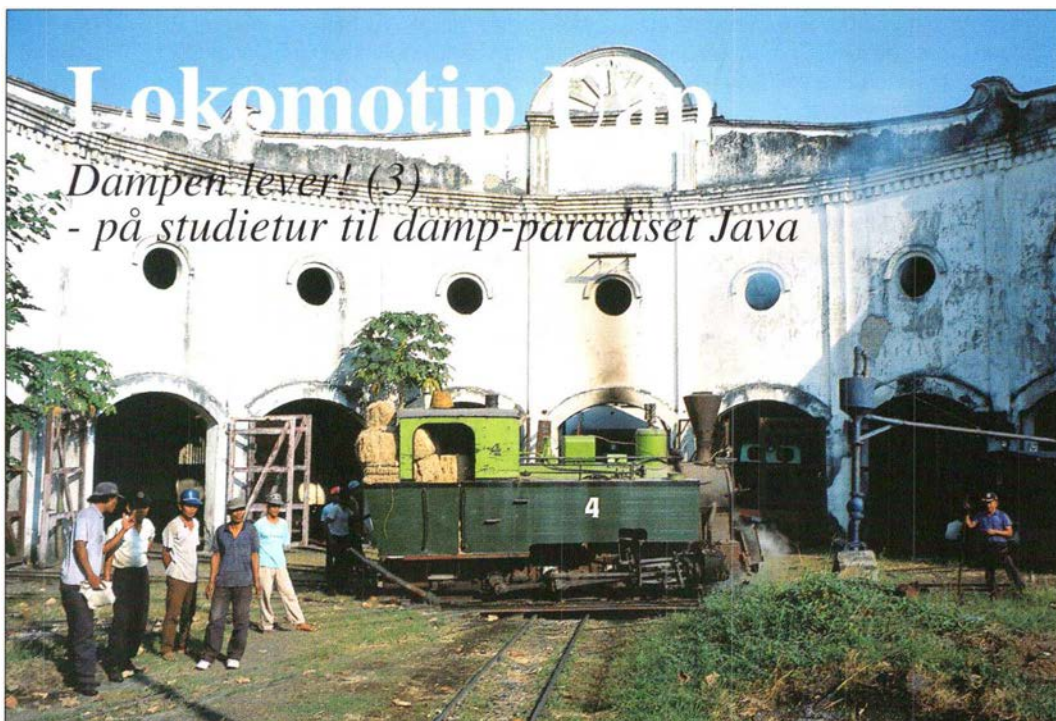
Adresser med henblik på besøgstilladelse:

PTP IX: Jalan Ronggowarsito 164, Surakarta 57131, Java Tengah
PTP X: Jalan Jembatan Merah 3 - 5, Surabaya 60175, Java Timur
PTP XI: Jalan Merak 1, Surabaya 60175, Java Timur
PTP XIV: Jalan Dr. Wahadin 42, Cirebon, Java Barat
Trangkil & Kebonagung: PT Tri Guna Bina, Jalan Simpang Dukuh 46, Surabaya 60175, Java Timur
Pakis Baru: PT Bipundip, Jalan Kepodang 3, Atas, Semarang, Java Tengah

Jung-lokomotivet nr. 4 fra PT Jatibarang (600 mm) er efter at have fået tenderen afkoblet på vej fra drejeskiven ind i remisen. Kun to sukkerfabrikker på Java har drejeskive, den anden er Cepering. 10. august 1995.

at gribe ind. I marts 1996 offentliggjordes en handlingsplan, hvis hovedindhold er snarlig lukning af de 27 mest urentable sukkerfabrikker på Java og udflytning af store dele af sukkerproduktionen til andre og mere tilbagestående øer.

Høsten begynder på det vestlige Java i slutningen af maj og strækker sig herfra østover, for at slutte på det østligste Java sidst i september. Høsten varer som regel to til tre måneder det enkelte sted, men kan dog variere fra år til år. Et godt tidspunkt at besøge Java er i juli eller august; næsten alle sukkerfabrikker er i drift og nedbøren i samme periode minimal.



Lokomotip Dampen lever! (3) - på studietur til damp-paradiset Java



Java må være det sidste sted, hvor damplokomotiver med Luttermöller-systemet er i drift: Mellem næstbagerste og bagerste drivaksel er placeret en aksel i rammen, hvor for det bagerste drivhjul ikke har monteret gangtøj. Systemet er udviklet af hensyn til den korte kurveradius på smalsporede baner, med dertil hørende problemer for femkoblede damplokomotiver. Nr. 7 fra PG Pagottan (700 mm) 21. august 1995.

Sukkerbanerne

Hver sukkerbane består af et ofte vidt forgrenet strækingsnet med tilhørende sidespor, vendetrekanten og stikspor - til tider med en samlet længde på over 100 km. I sukkerrørsplantagerne kan der tillige være anlagt deciderede feltbaner, der flyttes efterhånden som høsten skrider frem. Fem forskellige sporvidder er i brug: 600 mm, 670 mm, 700 mm, 720 mm & 750 mm. Den indonesiske normalsporvidde, 1067 mm, forsvandt for adskillige år siden, ligesom 900 mm også er forsvundet.

Manglende køreplan og omskiftelig drift gør det vanskeligt for den besøgende at orientere sig om den daglige trafik. Normalt forlader de tomme tog sukkerfabrikken ved syv-ottetiden om morgenen, hvorefter de

læssede tog vender hjem sidst på eftermiddagen og ofte efter mørkets frembrud. Til tider vender lokomotiverne alene tilbage omkring frokosttid, for herefter igen at returnere ud i plantagerne.

Mange baner trafikeres tillige af tipvognstog lastet med affaldsprodukter fra sukkerproduktionen.

Alle baner har i de senere år været ramt af enten indskrænkninger eller nedlæggelser. Således er driften på omkring 20 af de 35 sukkerfabrikker, der anvender damplokomotiver, begrænset til selve fabriksområdet. Her er anlagt et til

tider meget omfattende rangerterræn; over 30 parallelle opstillingspor kan forekomme, med en intens rangering til følge. I dag leveres omkring 70 pct. af sukkerrørerne pr. lastbil til fabrikkerne, hvor der sker omlæsning til godsvogne for videre transport det sidste stykke ind i fabrikshallen.

Trækraft

Af en anslået bestand på 400 damplokomotiver var 150 lokomotiver i drift i 1996. Med et flertal af fire-koblede maskiner er mange hjulstillinger repræsenteret, og fra helt små to-koblede maskiner til det største »sukker-lokomotiv«, en Luttermöller-maskine i drift på Tasik Madu, kan Java opvise en unik samling af damplokomotiver på smalspor. Hovedparten af lokomotiverne er 70 til 80 år gamle, med et B11-koblet lokomotiv bygget i 1899 i Tyskland af Krauss som det ældste i drift på sukkerfabrikken i Sragi.



PG Trankil har to tilhørende strækninger (750 mm), og begge trafikeres udelukkende af damplokomotiver. Her er nr. 2 (Bt Jung/1933) netop startet med sit tog på vej tilbage til sukkerfabrikken. 15. august 1995

De fleste stammer fra Holland og navnlig Tyskland, men desuden er amerikanske, belgiske, franske og et enkelt engelsk lokomotiv også repræsenteret.

Så godt som alle damplokomotiver opfyres med bagasse, der er rester af tørrede sukkerrør tilovers fra produktionen. Presset sammen som hø-baller og af tilsvarende størrelse forsynes lokomotiverne med bagasse på særlige depoter. Da forbruget af bagasse kan være enormt som følge af en meget dårlig brændselsøkonomi, har hovedparten af de mange tenderlokomotiver efter leveringen fået tilkoblet en separat tender. Opfyring med brænde kan også forekomme, hvis der er mangel på bagasse.

I 1970'erne ændredes en hel del damplokomotiver til oliefyring. Ombygningen foregik på den simpleste måde, idet enten et par olietønder eller en metalkasse ganske enkelt monteredes på et stativ over kedlen. Siden er man, med et par enkelte undtagelser, gået væk fra oliefyring, men såvel olietønder som metalkasse er stadig monteret til eventuel brug.

Ingen sukkerfabrik eller bane anvender udelukkende damplokomotiver. Et pænt antal diesellokomotiver er også i drift og anvendelsen varierer fra sted til sted. På nogle baner kører kun diesellokomotiver, medens damplokomotiverne bruges til rangering på fabrikken. Andre steder gør det modsatte sig gældende, og helt tredje steder deles opgaverne ligeligt mellem de to traktionsformer.

I plantagerne har traktorer i et stigende omfang overtaget rangeringen, men okser og vandbøffer anvendes stadig i et stort antal; på feltbanerne er trækraften udelukkende fire-benet, til tider sågar i fire-spand!

Udveksling af lokomotiver hører til sjældenhederne, da kun enkelte sukkerbaner er forbundet med hinanden. Reparationer og hovedeftersyn foregår mestendels på værksteder i tilknytning til de ofte omfattende remiseanlæg, der er nødvendige med et stort antal lokomotiver. Der findes ikke noget fælles litreringssystem, hvorfor lokomotiverne på hver enkelt sukkerfabrik blot er fortløbende nummereret.

Detektivarbejde

Adskillige har i årenes løb udført et stort detektivarbejde for at lokalisere de mange damplokomotiver. Java-eksperten Rob Dickinson, der har gæstet Java i mange år, har således lokaliseret ikke mindre end 504 damplokomotiver. I en udførlig artikel i det engelske jernbanetidsskrift World Steam fra marts 1993 gennemgår Dickinson 49 sukkerfabrikker. Artiklen er fuld af oplysninger om damplokomotivernes oprindelse og anvendelse, sukkerfabrikkernes beliggenhed m. v. og stadig af stor aktualitet.

Såvel World Steam (WS) som et andet engelsk jernbanetidsskrift, Continental Railway Journal (CRJ), har omtalt 1996-sæsonen i henholdsvis WS 7/96 fra oktober 1996 og CRJ 110 fra vinteren 1996/1997. Begge artikler er baseret på et vist forhåndskendskab til emnet, og uoverskueligheden bliver

ikke mindre af, at WS har nummereret de forskellige sukkerfabrikker, medens CRJ omtaler selvsamme fabrikker ved navn.

På hosstående kort er sukkerfabrikker, hvor dampdrift forekom i 1996, anført med numre anvendt af World Steam tillige med en oversigt med fabrikkernes navne.

Som supplerende landkort anbefales et Java-kort i målestoksforholdet 1:650.000, udgivet af det tyske Nelles Verlag; her kan de fleste fabrikker lokaliseres ved hjælp af bynavn. Kort over hver enkelt sukkerbane hænger på det lokale remise-kontor.

Besøgstilladelse og fotografering

Officielt kræves der tilladelse til at besøge sukkerfabrikkerne. Den kan erhverves ved personlig eller skriftlig henvendelse til den respektive sammenslutnings hovedkontor. En skriftlig henvendelse, der kan skrives på engelsk, skal indeholde personlige oplysninger (pasnummer m. v.), navnene på de fabrikker man ønsker at besøge og det omtrentlige tidspunkt for besøget. De nødvendige adresser findes vedføjet.

Proceduren ved indgangen til en fabrik kan være omstændelig - gæstebogen skal findes frem og en højtstående funktionær som regel tilkaldes - hvorfor ventetiden til tider er lang. Selv uden forudgående tilladelse lykkes det næsten altid at få adgang. Udenlandske gæster er en sjældenhed, og man er sikker på en udsøgt behandling hos personalet, der øjner en chance til at afprøve et til tider udmærket engelsk. For nylig er adskillige fabrikker begyndt at opkræve et mindre gebyr (omregnet cirka 30 kr.), men



Indfyring af bagasse på nr. 18 fra PG Sragi. Som det fremgår, er en fyr-skovl ikke nødvendig, idet bagassen brækkes i stykker og herefter lægges i fyret med de bare hænder! 11. august 1995.

både tilladelse og gebyr er ikke nødvendig uden for fabrikken, hvor det omfattende rangerterræn ofte er beliggende.

Fotograferingen vanskeliggøres af Javas beliggenhed tæt på ækvator. Kun i timerne efter solopgang og før solnedgang egner lyset sig til fotografering. Resten af dagen står solen i zenit, og de ekstreme temperaturer kan i samme tidsrum få selv de ihærdigste entusiaster til at søge skygge.

På sukkerbanerne har besøgende mulighed for at køre med på lokomotivet. En værdig transportform og samtidig den mest velegnede. De små lokomotiver er svære at finde gemt bag op til fem meter høje sukkerrør og de ofte meget langsomme tog kan - hvis konditionen ellers er i orden - løbes op, såfremt man ønsker at fotograferer.

Rejse på Java

Flertallet af de (få) interesserede, der besøgte Java, vælger at gøre det med et af de rejsebureauer, der har specialiseret sig i særlige studieture for jernbane-entusiaster. Alt er så arrangeret og komforten ofte i top, men prisen er tilsvarende høj. Enkelte udbyder sådanne rejser, og her kan nævnes, at førertalte Rob Dickinson er begyndt at arrangere en årlig studietur. Faldende flyvepriser og et beskedent prisniveau på Java muliggør imidlertid en individuel rejse til en væsentligt billigere pris, med de fordele og ulemper, en sådan rejseform medfører.

Lokal transport på Java gøres glimrende med kollektive transportmidler, jernbanerne er velegnede til transport over længere afstande. Leje af bil, uden lokal chauffør, tilrådes kun de mere erfarne bilister, for hvor vi i Danmark skal benytte højre vejside, så foretrækker adskillige af Javas bilister at køre i begge vejsider! Javas udbyggede vejnet trafikeres tillige af rigtig mange ekspresbusser, og fra den fineste luksusbuss til det mere udslidte eksemplar kommer man såvel hurtigt som sikkert fra den ene by til den anden. I og omkring alle byer er der en tæt trafik af minibusser, der når selv de mere afsides beliggende sukkerfabrikker. Eneste ulempe ved disse minibusser er, at (for) mange chauffører hylder det princip, at der altid er plads til en til...

På hvilke sukkerbaner?

Som besøgende må man erkende, at det er umuligt at nå alle baner på en tur. Enkelte kan blive skuffede over manglende tog, men ved planlægning hjemmefra og især en fornuftig disponering undervejs bliver udbyttet ikke så ringe endda.

I det følgende præsenteres ti sukkerfabrikker (på Java forkortes Fabrik Gula altid som PG) med tilhørende damplokomotiver, hvis nummer, hjulstilling og byggested/år er angivet. Af pladshensyn anføres kun lokomotiver, der var i drift august 1995 under besøg typisk af én dags varighed hvert sted. Ingen nævneværdige ændringer forekom i 1996, og et tilsvarende niveau kan forhåbentlig opretholdes i den kommende sæson.

4 - PG Sindanglaut (720 mm)

Damplokomotiver dominerer såvel rangeringen på fabrikken som de tre tilhørende strækninger. Trods fire diesellokomotiver er dette fabrikken på Vest-Java hvor dampdrift kan opleves i størst omfang. I drift:

1	Ct	Jung	1901
4	Dt	Du Croo&Brauns	1924
6	Ct	Orenstein&Koppel	1913
7	Dt	Borsig	1921
8	Dt	Du Croo&Brauns	1924
10	Dt	Jung	1923
11	Dt	Jung	1913
12	Dt	Orenstein&Koppel	1928
13	Dt	Orenstein&Koppel	1923

8 - PG Jatibarang (600 mm)

Det omfattende strækingsnet trafikeres af både diesel- og damplokomotiver. De læssede tog vender som oftest tilbage i løbet af aftenen. Hver morgen hersker der livlig aktivitet på maskindepotet med drejeskive og tilhørende rundremise opført i smuk nederlandsk kolonistil. Adgangsgebyret er pengene værd - med i købet følger en førerrumstur incl. guide! Uden besvær er det



Adskillige Mallet-maskiner er i drift på Java. Her passerer nr. 5 den i anledning af 50 års dagen for den indonesiske uafhængighedserklæring udsmykkede indgang til Pabrik Gula Pakis Baru. Toget er netop sat i gang fra rangerterrænet i retning mod vognvægten. En tur på ca. 500 m. 15. august 1995.

muligt, at komme ud i sukkerrørsplantagerne og opleve vandbøffler i slidsomt arbejde på feltbanerne. Af tolv damplokomotiver var syv i drift:

2	Ct	Couillet	1910
4	Dt	Jung	1913
5	Dt	Jung	1916
7	Dt	Jung	1924
9	Bt	Jung	1930
10	Dt	Jung	1911
12	Dt	Orenstein & Koppel	1931

11 - PG Sragi (600 mm)

Et af de største sukkerbane-net kan samtidig opvise en meget varieret bestand af damplokomotiver, der anvendes til rangering og strækings-drift. Især på banen til den nærliggende nedlagte sukkerfabrik i Comal, hvis tidligere maskindepot nu fungerer som under-depot. Egentlig konvoj-kørsel forekommer i nærheden af Sragi, hvor der ved indkørslen til fabrikken som et af meget få steder er opstillet signaler. Når sæsonen er på sit højeste trafikeres banen dagligt af flere tipvognstog. Trods syv diesellokomotiver, der alle anvendes på banen, er ikke mindre end 24 damplokomotiver stationeret. I drift:

1	B1't	Krauss	1899
3	B1't	Orenstein&Koppel	1907
5	Et	Schwartzkopff	1928
6	Et	Schwartzkopff	1928
7	Et	Schwartzkopff	1928
8	Dt	Orenstein&Koppel	1925
11	Bt	Henschel	1925
12	Dt	Hartmann	1912
13	Dt	Hartmann	1912
14	Ct	Orenstein&Koppel	1923
15	B1't	Decauville	1901
17	Dt	Jung	1911
18	Dt	Hartmann	1912
19	Dt	Orenstein&Koppel	1921
20	Dt	Orenstein&Koppel	1921

15 - PG Gondang Baru (700 mm)

Denne meget gamle sukkerfabrik har på det tilhørende museum udstillet forskellige genstande med tilknytning til sukkerproduktionen. Af særlig historisk interesse skal fremhæves sporvejslokomotivet »Simbah« (Bt Breda/1890), der oprindeligt leveredes til Oostjava Stoom Tram. Som det sidste af sin slags på Java var »Simbah« i drift indtil slutningen af 1980'erne, da sporvidden 1067 mm afskaffedes på fabrikken.

Banen her består af to strækninger i flotte omgivelser med vulkanen Merapi som baggrund og trafikeres især af damplokomotiver. I drift:

2	Dt	Linke Hofmann	1922
3	Dt	Orenstein&Koppel	1927
4	Dt	Orenstein&Koppel	1927
8	Dt	Orenstein&Koppel	1932

18 - PG Tasik Madu (750 mm)

Fabrikken, en af de største overhovedet, tilhørte oprindeligt sultanen af Surakarta. Det tidligere så omfattende strækingsnet er reduceret til 50 km, trafiket af diesel- og damplokomotiver.

Det største damplokomotiv på Javas sukkerbaner, Nr. VI, der er en fem-koblet maskine af den sjældne Luttermöller-type med tilhørende seks-akslet tender, er som regel forspændt banens tungest læssede tog, og vender tilbage først på aftenen. Af fabrikkens 15 lokomotiver er

de 10 damplokomotiver. I drift:

I	Ct	Orenstein&Koppel	1921
IV	Dt	Orenstein&Koppel	1924
VI	E	Orenstein&Koppel	1929
VII	Dt	Henschel	1910
XIV	Dt	Du Croo&Brauns	1923
XV	B1't	Orenstein&Koppel	1913

21 - PG Rejosari (700 mm)

Diesellokomotiver fremfører de få tog på banen i dagslys, og det daglige tipvognstog trækkes af en traktor!

Af den tilbageværende bestand på otte damplokomotiver skal især fremhæves nr. 10 med et kobbelstang-system i stil med et tandhjulslokomotiv. Fra rangerterrænet til fabrikken går sporet dels langs en kanal, dels midt i bygaden; en tur på en kilometer, hvor lokomotiverne til tider bliver kørt ganske hårdt. I drift:

6	Dt	Orenstein&Koppel	1922
10	Dt	Orenstein&Koppel	1916
11	E	Orenstein&Koppel	1928
12	E	Henschel	1924

23 - PG Pagottan (700 mm)

En ny sukkerfabrik opførtes i 1994, og ved samme lejlighed byggedes en ny remise med faciliteter til fabrikens otte damplokomotiver! Tillige er der stationeret fire diesellokomotiver, som anvendes til den begrænsede strækings-drift. På det omfattende rangerare varetager damplokomotiver al rangering, heriblandt lange udtræk over vognvægten. Nr. 6, 7 & 8 er Luttermöller-maskiner. I drift:

1	Dt	Orenstein&Koppel	1909
2	Dt	Orenstein&Koppel	1910
3	Dt	Orenstein&Koppel	1920
5	Dt	Henschel	1920
6	E	Orenstein&Koppel	1923
7	E	Orenstein&Koppel	1925
8	E	Orenstein&Koppel	1923

38 - PG Semboro (700 mm)

Som den eneste sukkerfabrik ejer Semboro egne plantager. Ikke desto mindre er man i de senere år gået over til dyrkning af appelsiner, men der er nu ikke planer om en kommende appelsin-bane.

Sukkerbanen er om muligt den af størst omfang på Java. En dobbelt-sporet hovedstrækning trafikeres af mange tog, og indtil få år siden eksisterede en egentlig gods-transport til havnebyen Puger 25 km mod syd. Adskillige troljer varetager en slags persontrafik, og diesellokomotiver dominerer banen, hvorfor dampdriften kan variere fra år til år, men alligevel...

Ikke mindre end 26 damplokomotiver er stationeret, heriblandt Javas to eneste akkumulatorlokomotiver (nr. 1 & 2) der rangerer på fabrikken, og et af de senest byggede damplokomotiver i Tyskland. Tipvognstog fremføres af Mallet-lokomotiver. I drift:

2	Ct	Orenstein&Koppel	1928
3	Ct	Orenstein&Koppel	1929
15	Bt	Orenstein&Koppel	1926
17	Bt	Orenstein&Koppel	1926
18	Bt	Orenstein&Koppel	1926
19	Bt	Orenstein&Koppel	1926
21	Bt	Orenstein&Koppel	1927
22	Bt	Orenstein&Koppel	1927
27	Bt	Du Croo&Brauns	1926

29 Ct Jung

1961

41 - PG Olean (700 mm)

Kan tælles blandt de bedste sukkerbaner på Java. Et gaffel-formet strækingsnet trafikeres dagen lang af mange tog fremført af damplokomotiver, til tider i forspand. I plantagerne rangerer vandbøffler, medens de tre diesellokomotiver anvendes på fabrikken. Af syv damplokomotiver var følgende i drift:

2	Dt	Orenstein&Koppel	1911
3	Dt	Orenstein&Koppel	1910
5	Et	Schwartzkopff	1929
6	Dt	Maffei	1921
7	Dt	Maffei	1921

46 - PG Pakis Baru (750 mm)

En kanon er opstillet ved indgangen til denne private sukkerfabrik, som ejes af Indonesiens væbnede styrker! Javas mest velholdte damplokomotiver er stationeret her, og heldigvis benyttes kanonen ikke imod de besøgende jernbane-interesserede. Fabrikken kan datere sin oprindelse tilbage til 1890'erne og lukkede i 1930'erne for først at genoptage produktionen efter 30 års pause. I den mellemliggende tid konserveredes damplokomotiverne i samme stand som ved leveringen. Da fabrikken genåbnedes, var lokomotiverne i tilsvarende stand, og det er de endnu. Flere af lokomotiverne har fornylig fået kedlerne udskiftet, og da sukkerproduktionen på fabrikken er for opadgående, påregnes ingen indskrænkninger foreløbig.

Rangering varetages udelukkende af damplokomotiver og foregår i en stor cirkel rundt om fabrikken på en til dels dobbeltsporet strækning, udstyret med dagslyssignaler. De få tog på banen fremføres af lette diesellokomotiver, som følge af flere broers dårlige tilstand. I drift:

1	Bt	Orenstein&Koppel	1900
2	B1't	Orenstein&Koppel	1899
3	B1't	Orenstein&Koppel	1901
4	B1't	Orenstein&Koppel	1903
5	Bt	Orenstein&Koppel	1905
6	Dt	Hanomag	1925

Dampdrift på 1067 mm

De indonesiske statsbaner (PJKA) driver adskillige tæt trafikerede strækninger på Java, ligesom enkelte baner på Sumatra, anlagt med sporvidden 1067 mm. I midten af 1980'erne blev så godt som alle sidebaner på Java nedlagt, og samtidig afskaffede PJKA de sidste damplokomotiver.

Blandt de nedlagte baner er strækningen fra Yogyakarta til Ambarawa, beliggende i det centrale højland. I Ambarawa er der på den tidligere banegård indrettet et jernbanemuseum, hvor et stort antal damplokomotiver er udstillet. Fra det mindste sporvejs-lokomotiv over seks-koblede godstogsmaskiner til Indonesiens største bevarede damplokomotiv, en Mallet-maskine af typen CC 50 med hjulstillingen 1C'C, er samlingen afgjort et besøg værd.

Museets hovedattraktion er imidlertid den 14 km lange tandhjulsbane (system Riggerbach) til byen Sumowono. En smuk strækning, hvor der lejlighedsvis kører tog fremført af et museets til damplokomotiv af typen B 25 (B1't). Prisen for et særtog inkl. foto-stop er omregnet ca. 2.500 kr., og synes det at være for dyrt, kører der jævnlig motortroljer på banen. En stigende interesse har medført, at der nu kan være op til ti damptog om måneden, hvorfor et tredje tandhjulslokomotiv, E 1067 (Et), efter hovedrevision i Padang for nylig er ankommet fra Sumatra.

Sidste sted i Indonesien, hvor damplokomotiver anvendes i ordinær drift på 1067 mm, er ligeledes på Central-Java. En skovbane ved Cepu har såvel damp- som diesellokomotiver, og er i drift året rundt.

Johs. Damsgård Hansen

Artikler:

Rob Dickinson: *Javanese Sugar Steam*, bragt i *World Steam* 143

Christoph Oboth: *Die Zuckerbahnen Javas*, bragt i *Dampf & Reise* 1/94

Brian Pearce: *Javan Sugar Mill Railways 1989*, bragt i *Continental Railway Journal* 82 & 83

Florian Schmidt & Bernd Seiler: *Dampfbetrieb auf Javas Zuckerrohrplantagen*, bragt i *LOK Report* 8/96, 11/96 & 2/97.



Godstrafikken over DSB-strækningen på Lolland kørte på lånt tid, da dette Dan-Link godstog med MZ 1436 passerede Lolland Midt 8. maj på vej mod syd. Alt gods sydpå skal via den faste Storebæltsforbindelse. (Alle fotos på denne side: Allan Støvring-Nielsen)

Nederst: Skæg og sort hat er »varemærket« for Banbyggarna på Øresundforbindelsen. Og det bringer nye materieltyper ind på danske spor - her DAL 067 648 (tidl. SJ Z67-lokomotor) med ballasttog ved Sydhavnstunnelen 5. maj. Bemærk de meget synlige stigningsforhold!

Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB og Privatbanerne

DSB



Rullende materiel Materielstatus

Læsere af jernbanen, nr.1/97, der har ledt efter uoverensstemmelser mellem hovedredaktørens oversigt »Trækraft samt personvognsmateriel 1. januar 1997« og indholdet af spalteredaktørernes tekst i »Jernbanenyt - kort fortalt«, ledte forgæves. Sidste-øjeblikke justering af tabellen gjorde teksten på side 29 uaktuel - 10.-15. linie (fra bl. a. stemmer ... til en Bcm'er for lidt) kan slettes, men til gengæld skal antal og nummerrække for litra ML (side 28) rettes til 7 og 4901-4907. Bemærkningen om at konstatere det reelle antal MH'ere står til troende, og af de officielt udrangerede fem litra MY (p. 16) kører i hvert fald tre (1122, 1124 og 1132) lystigt videre, specielt nord for Århus. Redaktionen arbejder på en afklaring.

Idriftsætningen af de nye rangerlokomotiver, litra MK, har været én lang succes-

storie. Ved udgangen af marts var - i overensstemmelse med leveringsplanen - leveret i alt 13, stationeret som følger: 601-602 Padborg, 603 Odense, 604 Kolding, 605 Fredericia, 606 Århus, 607 Esbjerg, 608 København Gb, 609 Herning, 610 Aalborg, 611 Odense, 612 Århus og 613 Kolding.

Samtlige litra MT vil være taget ud af drift, ved udgangen af juni, når MK 619 er leveret (MK 620 udlejes i en periode frem til oktober til DB for driftsafprøvning forud for en større bestilling). 12-15 stk. litra MH skal i stedet udgøre supplements- og reservepuljen for litra MK. Al rangertrækraft kan standardiseres til MK-lokomotiver og Köf-rangertraktorer, hvis DSB gods beslutter at anskaffe yderligere syv-ti litra MK.

Overvejelserne vedrørende anskaffelse af det elektriske godstogslokomotiv, litra EG, ik i skrivende stund (medio april) på køb af 13 stk. (ni til DanLink-trafikken og fem til en fremtidig RuLa-trafik (rullende landevej)



Ny bogiepostvogn, Habins-y 278 3 000-9, i Kolding 17. april 1997.

mellem Malmö og Maschen.

*

I forbindelse med »hul-igennem«-festlighederne 31. marts døbt IC3 togsæt 86 *Selandia* og togsæt 87 *Fionia* - efter de to tunnelboremaskiner.



Ovenfor: ER-togene fik nok at gøre, da knap 100.000 i påsken gæstede Sprogø til åbent hus - her 30. marts.



I oversigten over rullende materiel pr. 31. december 1996 (jernbanen nr. 1/97, p. 16) kan tilføjes: Lukkede godsvogne: 1.854, åbne godsvogne: 1.543 (jvf. vedstående oversigt) og tjenestevogne: 1.008 (hvoraf 964 ejes af Banestyrelsen, samt 255 privatejede vogne. De lukkede og åbne godsvogne fordeler sig på litra som følger:

Lukkede vogne		Hios-tv	58	Ks	204
Gbs	86	Hios-v	30	Laaps	27
Gkks	37			Lgms	28
Gs	128	Tdgs	295	Lgmns	41
				Lgmns-x	8
Hbbllns	139	Ucs	12	Lgs	168
Hbbins	10	Uds-v	3	Lps	81
Hbikks	400	Uds	20	Lps-z	15
Hbllns	49	Upps	22	Res	20
Hblls	1			Rs	207
Hbils	21	Åbne vogne			
Hbils-t	4	Eaos	50	Sdgrmns	50
Hbils-tt	1	E	38	Sgjrmmns	100
Hbis	463	Es	92	Sgrmns	126
Hbis-v	75	Kbs	138	Sans	150

Åbne vogne

Eaos	50	Sdgmns	50
E	38	Sgjmms	100
Es	92	Sgmns	126
Kbs	138	Sgns	150

ER-togsæt

Ved overgang til K97s påregnes samtlige 40 litra ER-togsæt endeligt overtaget fra Adtranz af DSB Materiel og af Banestyrelsens sikkerhedskontor forsynet med ibrugtagningstilladelse.

I sommerkøreplansperioden tæller om-løbsplanerne op til 38 togsæt (fredage) i løb, der kører i alt 199.753 km pr. uge. Fra K97v (28. september) deles togsættene til kørsel i Re-tog (23 sæt) og til kørsel i IC-tog (Odense- og Sønderborg-løbene) (15 sæt), med en ugepræstation på hhv. 94.330 km og 98.218 km. 18 togsæt (sæt 27-40 - og 41-44, der leveres i fjerde kvartal 1997) udlæjes af DSB regionaltog til DSB InterCity, og i disse sæt installeres Bistro i FR 1-vognene, som det fremgår af vedstående udsnit af apteringsplan (stillet til rådighed af ER-center Helgoland). Montagen af Bistroudstyret foretages løbende hen over sommeren på ERcenter Helgoland af personale fra Adtranz, Randers; sættene 41-44 er »født« med Bistro'en.

Apteringsplanen giver indtryk af forskellighederne i indretningen af de 44 togsæt, både hvad angår kupéindretning (flyopstilling eller vis-a-vis opstilling af sæderne) og kunstnerisk udsmykning (se også nedenfor). Kristine Kjørholm er kunstneren, der har designet stofferne, der er anvendt til sædebetræk i sættene 27-44. Eksempler på sædebetrækens udseende findes på side 15 i hæftet »DSB - materiel i drift«.

*

»Kunst på sporet« har i mange år været praktiseret af DSB og er blevet udbredt også til Det nye Regionaltog. 13 kunstnere har udsmykket vestibuler i togene med *Leila Krogh* som konsulent. Hun har skrevet en bog, udgivet af DSB, om udsmykningen, og heri gøres der rede for de 13 værker. Opgaven i Det nye Regionaltog har været bundet, fordi togene i princippet var færdige, da kunstnerne blev inviteret, så der var ikke mulighed for at ændre på materialer, farver eller inventar. Kunstværkerne er blevet lamineret og klæbet direkte på væggen i de

to vestibuler i togsættene efter samme princip, som kendes i IC3-togene.

Til meget kunst- og jernbaneinteresserede: Et eksemplar af »Kunst på Sporet« - (76 sider med 56 farveillustrationer) kan erhverves formedelst kr. 125,-. Den kan f. eks. bestilles hos *Bogladen ved Søerne, Østerbrogade 54, 2100 København Ø, tlf. 31 42 20 54*.

Pass 2000

I årets første måneder og frem til og med den 6. april (da ER-togsættene overtog en forøget del af regionaltrafikken) er udrangeret 35 personvogne, jf. nedenfor. Ved overgang til sommerkøreplan, 1. juni, udfasedes yderligere 83 vogne - heriblandt de ti sove- og de 17 liggevogne - fra den indenlandske trafik. Når K97v (»Storebæltskøreplanen«) træder i kraft den 28. september, vil den resterende »røde« vognpark udgøre i alt 266 vogne, som fordeler sig på 27 ABns, 22 ADns-e og 217 Bn-/Bn-o, som uden for myldretiderne hovedsagelig vil køre på Nordvestbanen og Sydbanen - samt 6 stk. ADns-vogne, der vil blive udrangeret senest den 1. marts 1998 i forbindelse med indsættelse af MR-togsæt på »Lille Syd« (Roskilde-Køge-Næstved).

I perioden 1. januar-6. april 1997 er udrangeret følgende 35 personvogne:

3 stk. **ADns-vogne (80-74 503, 504, 510)**,
14 stk. **B-vogne (20-83 001, 007, 009, 037, 039, 047, 054, 105, 131, 138, 521, 524, 543 og 29-76 318)**,

13 stk. **Ba-vogne (28-76 000, 001, 003-006, 008-014)**,

1 stk. **Ba-x-vogn (28-76 022)**,

2 stk. **Bab-vogne (29-70 004 og 29-76 010)** samt 2 stk. **BDan-vogne (82-76 603, 606)**.

Nedbringelsen af antallet af traditionelle personvogne får en række følgevirkninger:

1) **Vognværkstedet i Nykøbing Falster lukkes** som driftsværksted pr. 28. september, hvilket betyder bortfald af ca. 25 arbejdspladser, dels på værkstedet, dels til rangering. I fremtiden vil der kun være 12 medarbejdere til klargøring og rangering; nogle af dem, der mister deres job, er tilbudt arbejde i København. De øvrige er tilbudt hjælp med at finde andet arbejde efter

de retningslinier, som den såkaldte omstillingsgaranti giver mulighed for,

2) **Fremtidig reparation og vedligeholdelse af den »røde« vognpark koncentrerer til Lyntogshallen på Otto Bussens Vej**, idet samtlige 300 Mm (megameter) og 700 Mm eftersyn, bogieskift, vandtankskift og længerevarende reparationer flyttes hertil i løbet af 1997. 40 Mm eftersyn flyttes

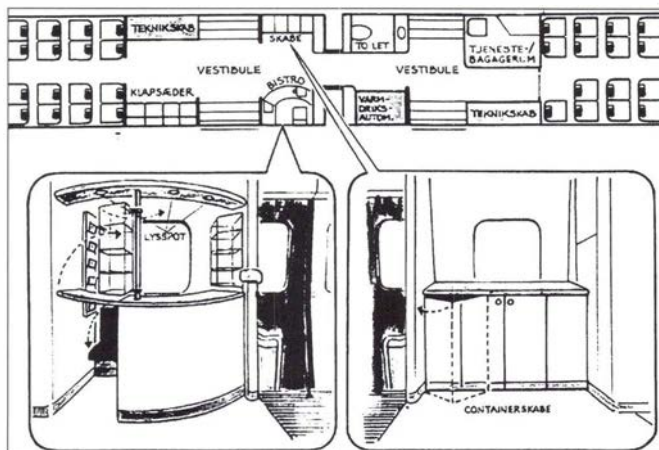
dertil i 1998, og i 1999 udføres også kortvarige reparationer i Lyntogshallen, hvorefter Helgoland er til fuld disposition for kommende store eftersyn på ER-togsæt og de fremtidige »Øresundstogsæt«.

3) **Klargøringsstederne for personvogne reduceres fra 17 til otte**, idet **Rødby Færge, Holbæk, Korsør, Nyborg, Esbjerg, Struer, Århus, Aalborg og Frederikshavn nedlægges**. 20 lagre reduceres til ti, med reservedele til kun fire vogntyper mod nu 16. Der vil til gengæld blive stationeret supplerende håndværkerressourcer »i marken« på Belvedere og Østerport og på pladsen i Helgoland. 53 % af de resterende regionaltogsvogne holder i øvrigt stille mellem morgen- og eftermiddagsmyldretiderne på de nævnte opstillingsbanegårde.

3. generations S-tog

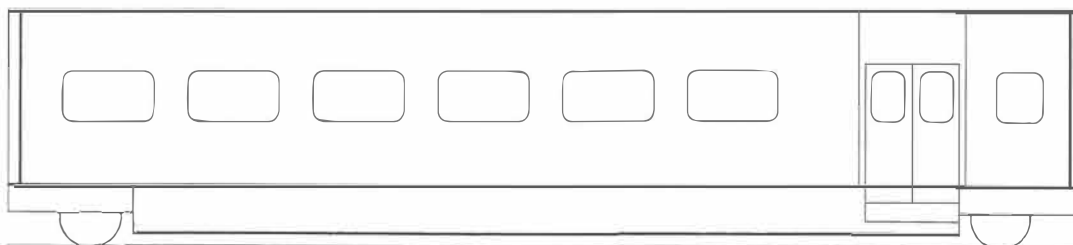
I slutningen af februar rullede det første fornyede S-togssæt af 3. generation (FC 6011/MC 6511/MC 6512/FC 6012) ud fra værkstedet i Taastrup. I løbet af de næste måneder følger de resterende syv sæt efter. I alt skal 32 vogne af den såkaldte ASEA-type gennem et up-to-date program.

Hensigten er at gøre vognene pæne og præsentable til de kommende år. De er nemlig i så god stand, at de ikke skal udrangeres, når de nye S-tog af 4. generation er leveret, men tværtimod køre side om side med dem i en årrække. Udvendig bliver ASEA-togene beklædt med folie, så de får den samme røde farve som de nye S-tog og samme »piktogram-frise«. Dermed bliver de samtidig nemmere at rense af for graffiti. Der males, som noget nyt, »DSB« på fronten. Indvendig får de også en kraftig ansigtsløftning. De lidt dunkle farver skiftes ud med blå, grå og turkise nuancer ved hjælp af foliebeklædning og maling. Det mere friske interiør hjælpes også på vej af forbedret belysning. Desuden kommer der nye bagagehylder lignende dem, der er i de nye S-tog. Sæderne bliver ompolstret og ombetrukket med blomstermønstret stof, skabt af den danske tekstildesigner *Kirsten Jørgensen*. Stoffets nuancer er afstemt i forhold til væggenes farver. Endelig indrettes der flexrum i ASEA-togene, så de lever op til den standard, de nye S-tog har på dette felt allerede fra leveringen.



Den nye bistro i ER-togsættene indrettes i vestibulen mellem ER1-vognene (t.h.) og FR1 på sæt 27-44 (se i teksten)

< MFA



Skitseforslag til indretning af ny mellemvogn i IC3-togsæt (til indkobling mellem MFA- og FF-vogne). DSB InterCity undersøger p.

Fra sommerkøreplanen den 1. juni skal ASEAtogene sammen med de nye S-tog udgøre grundstammen i betjeningen på strækningen Hillerød-Køge. Når der er tilstrækkeligt mange S-tog med flexrum, som kører på samme strækning, er det håbet at kunne ophæve spærretiden for cykler på foreløbig en enkelt linie.

Værkstedsgenhusning i Århus

Som led i frigørelsen af arealer til byggeprojektet »Århus InterCity« ved Århus H. skal DSB materiel flytte værksteder og etablere dem under andre forhold. Udgifterne hertil er anslået til ca. 60 mio. kr. Når bevillingen foreligger, vil der gå et års tid med at gennemføre genhusning og fraflytning af arealerne.

DSB vil stadig bevare bygningen på hjørnet af Spanien og Jægergårdsgade, hvor komponentværkstedet holder til, og her skal der skaffes plads til hjulværksted og bogievasker, der befinder sig i bygninger, der forsvinder. Ombygningsværkstedet, der 1. januar organisatorisk er slået sammen med komponentværkstedet, flytter til Mølleengen inden for de eksisterende rammer, bortset fra at der formentlig skal opføres en bygning til overfladebehandling.

Fem af de hidtidige værkstedsbygninger, de ældste fra 1862, vil blive bevaret og indgå i Århus InterCitys projekt, bl. a. til et byøkologisk center og måske diverse kulturelle formål. I første etape vil der blive opført bygninger til brug for forretninger og kontorer. Byggestart ventes i 1998.

Private udstillingsvogne

Firma »Expotrain ApS« har primo 1997 fået indregistreret to »nye« udstillingsvogne, nemlig selskabets lagervogn (ex Dm 50 86 92-44 050-8), der nu er istandsat som udstillingsvogn, **Uaks-x 84 86 935 0 003-7**, og den tidligere BDan 50 86 82-76 605-2, der er købt af DSB og ombygget til udstillingsvogn **Uaks-x 84 86 935 0 004-5**.

Ovenst. oplysning skyldes Ole Wesenberg

Drift og administration

Danmark er nu én time mindre

Med direkte togforbindelse mellem Sjælland og Fyn/Jylland fra 1. juni vil efterspørgslen på togrejser stige radikalt allerede det første år. DSB har forventninger om ca. 950.000 flere rejsende over Storebælt inden udgangen af 1997. Det svarer til en stigning på 22 % i forhold til i dag.

K97 sommer trådte i kraft 1. juni, og forbindelsen over Storebælt indviedes af H. M. Dronning Margrethe II. Første passagertog,

der kørte gennem tunnelen, blev et særtog, der kl. 10.37 søndag formiddag passerede tunnelmundingen på Sjællands-siden med majestæten, trafikministeren, tidligere trafikministre og en lang række indbudte gæster. Første ordinære IC-tog (133), der kørte gennem tunnelen, afgik fra København H. kl. 10.52 (ved tunnelen kl. 11.57) - og første IC-tog (132) fra vest afgik fra Aalborg kl. 8.51 (ved Vestbroen kl. 12.27). Første Re-tog var 2141 fra København H. kl. 11.33 (ved tunnelen kl. 12.50) - og første Re-tog 2128 fra Odense kl. 12.15 (ved Vestbroen kl. 12.35). I driftsdøgnetts første timer (indtil de ovennævnte tidspunkter) kørtes hhv. til og fra Korsør og Nyborg gamle stationer, og de få passagerer befordredes med bus over bæltet via Halsskov-Knudshoved overfarten.

I sommerkøreplansperioden er rejsetiden blevet forkortet med en time, og pladsudbuddet langt større end før, da op til fem togsæt kan kobles sammen, nu hvor færgesporenes længde ikke mere sætter begrænsninger. Det samlede pladsudbud i tog over Storebælt på en almindelig hverdag er steget fra 11.060 pladser til ikke mindre end 37.490 - på fredage er pladskapaciteten mere end 40.000 pladser. Der er mellem København og Odense to afgang i timen (i begge retninger) fra tidlig morgen til sen aften med IC- og Re-tog. Hertil kommer supplerende Re-tog i myldretiderne samt de hurtige InterCityLynforbindelser. For de, der ønsker en rejseoplevelse på den nye forbindelse i konventionelt materiel fremfor ER- eller MF-togsæt, kan dette ønske opfyldes i perioden 21. juni-10. august på fredage og lørdag med Interregionaltog (1329) København H. (afg. 9.28)-Odense og returløbet (1340 - Odense afg. 14.04) på lørdage og søndage; i sommerkøreplansperioden køres følgende Re-tog mellem København og Odense og vice versa, ligeledes med el-lokomotiv og vogne:

Kh-Od	Kh af	Od-Kh	Od af	Løber
2129	8.33	2124	11.15	ma→fr
2153	14.33	2148	17.15	fr
2161	16.33	2156	19.15	ma→fr

»InterCityLyn« er et nyt udvidet lyntogssystem, indrettet primært efter de erhvervsrejsendes behov. To daglige lyntogsafgange er nu blevet til seks mellem København og Århus og fem i modsat retning. Køretiden varierer mellem 2 timer og 47 minutter og 3 timer og 7 minutter mod 3 timer og 55 minutter for det hidtil hurtigste tog.

Med næste skridt - fra 28. september - sker som planlagt en yderligere udvidelse, både på de hidtidige lyntogsstrækninger og kørsel på nye. Hertil kommer endnu hurti-

gere InterCityLyn-tog mellem København og Århus, hvor køretiden uden standsning mellem Høje Taastrup og Århus sættes ned til 2 timer og 30 minutter. Fra K97v ophæves også alle reservationskrav i samtlige tog - og regionaltogssystemet over Storebælt ændrer navn til InterCity og forlænges hver anden time fra Odense til Sønderborg. Afgangstiderne fra København for IC-tog (MF) mod Fredericia bliver i minuttal 00 - og for IC-tog (ER - som DSB InterCity vil markedsføre som IC4 - til Odense og Sønderborg i minuttal 30.

*

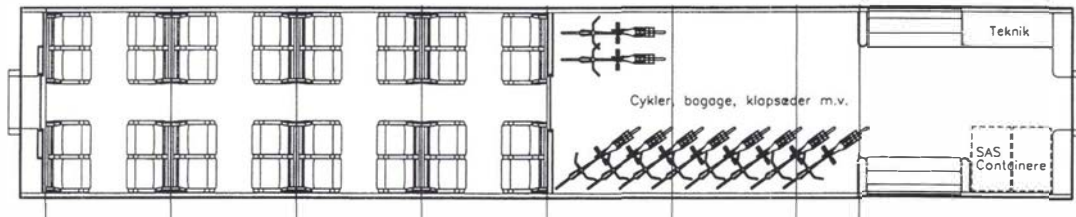
Fra 1. juni erstattedes betegnelserne 1. og 2. klasse af »Business« og »Standard« i tog i DSB InterCity-regi. I InterCityLyn findes kun pladskategorierne »Business Plus« og »Business«. Ved kørsel i førstnævnte kategori koster en enkeltbillet kr. 500, uanset rejsemål. Inkluderet i denne billetpris er endvidere kolde morgen-, frokost- eller aftenanretninger samt kolde og varme drikke - og et udvalg af dagens aviser er til rådighed. Taksterne for kørsel på Standard er uændrede i forhold til den tidligere 2. klasse (i IC-tog tilbydes catering fra salgsvogn ved sæderne), prisen for kørsel på Business svarer til prisen for Standard plus 50 % (i IC-tog er der servering fra salgsvogn samt fri kaffe, the, vand, juice og aviser). I sommerkøreplansperioden skal der stadig købes pladsbillet ved kørsel på Standard i IC-tog, medens reservation er inkluderet i prisen for Businessbilletter.

Fra 28. september ændres takstsystemet (og priserne) igen med indførelsen af første fase af det såkaldte »Bus & Tog Samarbejde«, hvis målsætning er én rejse - én billet: 1) Ved rejser inden for et amt bliver der fri omstigning og frit valg mellem busser og tog på samme billet eller kort (taksten for den fælles billet følger de enkelte amters takstsystemer) og 2) Ved rejser mellem flere amter bliver der fri omstigning fra bus til tog - og fra tog til bus inden for stationskommunen på alle DSB-billetter og -kort (ordningen knytter sig til DSBs nye takstsystem, som deler landets togstrækninger ind i 110 områder, der stort set svarer til de kommuner, toget kører igennem).

En ny slags nattog

Da de konventionelle, indenlandske nattog kørte deres sidste tur mellem den 30. og 31. maj, var det fordi det forretningsmæssige grundlag ville forsvinde, når den faste forbindelse blev taget i brug. Dette forhold har DSB arbejdet med, siden man lejede de ti engelske nattogsvogne for ti år siden.

t. de bevillingsmæssige muligheder for at anskaffe 15-30 stk., der i givet fald fra sommeren '98 kan afskaffe problemet med transport af cykler over Storebælt. Tilnærmet 1:87. Tegning: DSB InterCity



Nattogene har haft i alt 155.000 passagerer om året. Heraf 120.000 i liggevogne og 35.000 i sovevogne. 75-80 % af de rejsende var faste brugere - soldater, møderesende, internationalt flyrejsende, folketingsmedlemmer, m.fl.) 45 % af passagererne rejste til eller fra Nordjylland, 32 % fra Århus/Randers, 13 % fra Esbjerg og 10 % fra eller til Struer/Herning.

Hverken liggevogne eller sovevogne kan benyttes i tunnelen under Storebælt. Liggevojnene - 17 ialt - der er fra 39 til 42 år gamle, kan ikke renoveres, mener DSB. De 10 sovevogne er 14 år gamle og skulle i givet fald renoveres for ca én mio. kr. i alt.

En beregning har vist, at det ville koste DSB ca. 25 mio. kr. i årlige drifts- og salgsomkostninger, hvis man skulle fortsætte nattogskørslen med sove- og liggevogne mellem f.eks. København og Frederikshavn efter indvielsen af den faste forbindelse. Hertil kommer, at passagerunderlaget ikke kunne blive det samme. Indtægterne ville maksimalt udgøre ca. 15 mio. kr. - og dette kun under forudsætning af, at DSB fik et optimistisk højt antal nattogsrejsende fra Nordjylland, der ellers ikke ville bruge tog. Fortsat nattogskørsel mellem Nordjylland og København ville derfor betyde et underskud på minimum 10 mio. kr. hvert år.

Nattogskørsel mellem Århus/Esbjerg-København vil være urealistisk, fordi rejsetiderne med Lyntog vil komme ned på 2 timer og 30 minutter med de tidligste ankomster kl. 7.17 til København H. I modsat retning vil de første direkte tog være i Århus kl. 8.08 og i Esbjerg kl. 8.33.

IC-toget (IC3-materiel), der før kørte nat efter søn- og helligdage mellem København og Frederikshavn, kørte fra 1. juni hver dag. Den udvidede kørsel gælder foreløbig i en forsøgsperiode.

Ny køreplan på Nordvestbanen

Som resultat af bus-tog samarbejdet kommer der fra køreplansskiftet i september ny køreplan København-Kalundborg. Det sker i samarbejde mellem DSB regionaltog og Vestsjællands Trafikselskab.

Et af målene er kortere rejsetider. Mellem kl. 9 og 15 får passagerer fra Kalundborg til København rejsetiden forkortet med 15 minutter, og fra Holbæk 10 minutter. I dette tidsrum indsættes tog, der standser ved alle stationer mellem Kalundborg og Holbæk, men mellem Holbæk og København kun i Tølløse, Roskilde og Høje Taastrup. Dog er der samtidig tog, som betjener alle stationer på denne strækning. Også i myldretiderne indsættes hurtige forbindelser uden stop ved alle stationer.

I aften timerne og i weekenden bliver der regionaltog, der standser ved alle stationer.

Ændringerne påvirker også buskøreplanerne. Fra Tølløse indsættes pendlerbusser til supplerende af betjeningen på de stationer, hvor ikke alle tog standser.

Upopulært skift forsvinder igen

Når vinterkøreplanen træder i kraft 28. september, vil det nuværende skift mellem tog og bus på Grenaa-banen i Ryomgård bortfalde. Det blev indført i fjor, da DSB skar toggangen ned mellem Ryomgård og Grenaa i de svage perioder, det vil sige i aften timerne og i en del af weekenden. Men en undersøgelse foretaget af Dansk Markedsanalyse viser, at passagererne ønsker flere direkte forbindelser uden skift mellem tog og bus undervejs, og det er altså nu imødekommet.

Samtidig bliver der af hensyn til pendlerne flere hurtige tog i myldretiden om morgenen med tog, der ikke standser ved alle stationer. Antallet udvides fra to til tre i begge retninger.

En anden væsentlig forbedring er en udvidelse af halvtimedriften på nærbanen Århus-Hornslet. Den vil nu foregå indtil kl. 18. Lørdag formiddag og eftermiddag køres der hver halve time frem til kl. 14.

Fra kl. 19 er der afgang hver time mellem Århus og Skødstrup og hver anden time mellem Århus og Grenaa. I weekenden kører togene ligeledes hver anden time Århus-Grenaa. I de timer, hvor der ikke er tog, kan kunderne benytte bus.

InterCity til Rønne

DSB, BornholmsTrafikken, Statens Järnvägar og Länstrafiken Malmöhus forhandler for tiden om etablering af en IC-forbindelse mellem København og Rønne. Når Øresundsforbindelsen tages i brug i år 2000, vil det være muligt rejse med IC3-tog non-stop København-Ystad og sejle med katamaranfærge Ystad-Rønne på godt to og en halv time, samme rejsetid som København-Århus. DSB har forhandlet sig til rette om de nødvendige køreplanskanaler, og i Ystad kan der disponeres over et færgeleje tæt ved stationen. Der skal til kørslen anskaffes fire MF-togsæt (IC3) med dansk og svensk ATC-udstyr. Katamaranen kan eksempelvis være af den type, som Finnyard i Rauma har leveret til Stenas overfarter mellem Storbritannien og Irland (HSS 1500).

Der er skitseret en køre- og sejlplan således: København H. af 7.30 - Ystad an 8.25 - Ystad af 8.45 - Rønne an 10.00. Rønne af 7.15 - Ystad an 8.30 - Ystad af 8.50 - København H. an 9.45. Forbindelsen vil således kunne gennemføres med tre-timers intervaller.

Modernisering af Århus H slut

Århus Hovedbanegård blev 11. marts begunstiget med en emaljefrise, der tidligere har hængt på København H. Det 22 m lange maleri er skabt i 1985 af kunstnerne Jørgen Nash og Lis Zwick. Ved moderniseringen af København H. blev kunstværket sat til side, men nu er det atter kommet til ære ved renoveringen af Århus H. Afsklørningen af kunstværket markerede samtidig afslutningen af ombygningen og renoveringen af Århus H. Kunstværket kan nu ses i ventesalen af 3,3 mio. rejsende om året.

Moderniseringen og ombygningen har stået på i syv år til i alt 60 mio. kr. Århus H. er oprindeligt tegnet af arkitekterne Wenck og Seest og blev taget i brug i 1929.

Byggeri i Vejle

Notitsen i jernbanen nr. 1/97, side 20, om udsættelsen af bygning af en ny station i Vejle er overhalet af begivenhedernes udvikling. Byggetilladelsen er givet, og nedrivning af den gamle station indledtes i marts, efter at den sidste billet blev solgt fra det gamle billetkontor 4. marts. Byggeriet ventes klar foråret 1998, og i alt skyder DSB og Vejle kommune ca. 50 mio. kr. i projektet. To nye billetsalgssteder, rejsebureau, kiosk og minibar fungerer i mellemtiden under primitive forhold.

Tunnelsikkerhed

Regeringen drøftede sikkerhed i Storebæltstunnelen på et møde 19. marts med den politiske følgegruppe for Storebæltsforbindelsen. Udgangspunkt var vurderingen fra eksperterne i Storebæltsforbindelsen, DSB, Banestyrelsen og beredskabsstyrelsen af beredskabsøvelserne i januar.

Trafikministeren udtalte efter dagens drøftelser, at han havde besluttet at iværksætte en række yderligere tiltag til forbedring af beredskabet og sikkerheden i Storebæltstunnelen, blandt andet en styrkelse af beredskabet med et redningsmandskab i Nyborg og installation af højttalere og internt tv i tunnelen: *Storebæltsforbindelsen er den bedst sikrede jernbanestrækning i Danmark. Den bliver nu endnu sikrere. Forbindelsen vil som planlagt åbne for normal godstransport den 6. april og for passagertrafik den 1. juni i år.*

Der iværksættes i alt yderligere 24 tiltag, af hvilke 22 skulle gennemføres før 1. juni, bl. a. etablering af to deltidsberedskaber (tilkaldemandskab) i henholdsvis Korsør og på Sprogø (med bemanning fra Nyborg) til en årlig udgift på mellem fire til fem mio. kr. Installation og ibrugtagning af højttalere og tv-overvågning skal være foretaget inden udgangen af 1998.

Restriktionerne for godstransport i Storebæltstunnelen, herunder farligt gods, bygger stadig på Trafikministeriets tunnelsikkerhedsrapport fra 1995, hvoraf det fremgår, at der for transport af farligt gods i tunnelen gælder de samme regler som på DSBs strækninger i øvrigt, det vil sige, at DSB kan transportere alle former for gods gennem tunnelen, herunder gods, der transporteres efter reglerne for jernbane-transport af farligt gods (RID). De allerede besluttede restriktioner fastholdes:

- 1) Tog, der medfører eksplosiver (RID klasse 1), må kun passere tunnelen, når ingen andre tog befinder sig i samme tunnelrør, og der ikke befinder sig personførende tog i det andet tunnelrør,
- 2) Tog, der medfører andet RID-gods, må passere tunnelen, når ingen andre tog befinder sig i samme tunnelrør.

Beredskabsstyrelsen har den opfattelse - men ingen hjemmel til forbud - at transport af klasse 1-gods (eksplosiver) og klasse 2-gods (gasser under tryk) **slet ikke bør foregå** gennem tunnelen.

S-tog - A/S og graffiti

Folketinget har besluttet, at DSB S-tog skal omdannes til aktieselskab, og denne ændring vil kunne gennemføres fra årsskiftet 1998/99. En række arbejdsgrupper går nu i gang med det forberedende arbejde.

*

Miljøhensyn er baggrund for etablering af en plads ved S-togsværkstedet i Taastrup til afrensning af graffiti. Glasfiberunderlag sikrer, at afrensningsmidler og rester af graffiti ikke løber ud i jorden. Anlægget er godkendt af Høje Taastrup Kommune.

Indretningen af anlægget er sket i to etaper. Efter den første fik medarbejderne i fjor lejlighed til at afprøve den nye arbejdsplads, og det gav anledning til nogle justeringer. Nu er pladsen fuldt udbygget og i brug. Den har en længde på 144 m, hvilket svarer til seks S-togsvogne. I 1996 blev der udført udvendig graffiti afrensning på 5.406 S-togsvogne, en nedgang på syv pct. i forhold til 1995. Derimod blev der konstateret flere tilfælde af indvendig graffiti. I 1996 kom 40.438 vogne med denne form for hærværk til afrensning, en stigning på 24,5 pct. sammenlignet med 1995.

DSB Direkte

DSB har samlet billetsalg, reservation og information hos DSB Direkte. Kunderne kommer i kontakt med DSB Direkte gennem to telefonnumre, pc eller tekst-tv.

DSB Direkte Indland 70 13 14 15 hjælper med alle oplysninger om ruter, tider, reservationer, priser og billetter. Kunderne kan købe billetter, pladsbilletter, 10-turskort og forny togkortet, hvis de rejser udenfor HTområdet. Det hele kan sendes hjem med posten og betaling foregår via kreditkort, postopkrævning, forudbetaling med check, eller via en firmaordning med check.

DSB Direkte udland 70 13 14 16 er for kunder, der skal til udlandet. Her er oplys-

ninger om ruter, rejsetider, videreforbindelser, foruden reservation og billetkøb. Billetten kan betales på næsten samme måde som ovenfor nævnt.

Billetautomater i Vestjylland

Da enmandsbetjening i 1996 blev indført i togene på Esbjerg-Struer, Esbjerg-Bramming og Herning-Skjern, skete det uden etablering af billetautomater. Dermed var der



Gamle dages »Øresundsbane« er for altid borte - her fra DJKs hovedsæde Vogn-Ex er der kun en rød stop-tavle, hvor rangertrækene indtil slutningen af 1996 førte til Amager. Foto 17. april 1997: Anders Riis.

ikke de samme sanktionsmuligheder over for passagerer uden gyldig billet eller kort som på andre strækninger, hvor der er indført stikprøvevis billetkontrol. Men ved at koncentrere denne kontrol om tog med størst behov, er det lykkedes at få billetteret 90 pct. af passagererne.

Senere på året vil automater blive opstillet på stationerne på de tre strækninger. De forsynes som de første, når leveringen begynder af i alt 162 automater til regional-togsstationer over hele landet. DSB regionaltog har skrevet kontrakt med et fransk firma om automaterne, som er af en billigere type end de hidtil kendte, men også kun giver mulighed for en begrænset billetudstedelse. Efter opstilling af automater hen over sommeren vil enmandsbetjening også blive indført på strækningerne Langå-Struer, Fredericia-Struer og Århus-Herning.

Salg af bygninger

DSB bygning vil nu intensivere salget af bygninger og arealer, som DSB ikke længere har brug for. Planen er at sælge for sammenlagt ca. 650 mio. kr i 1997 og 1998; det svarer nogenlunde til det, der er kommet ind ved salg i de sidste seks-syv år.

Alene projekter, hvor der allerede er indgået aftale, løber op i et salg på omkring 300 mio. kr. Eksempelvis regnes der med 100 mio. kr. i fortjeneste ved salg af værkstedsarealer i Århus til udviklingsselskabet

ÅRIC. Odense gamle station er solgt til Odense kommune, der har givet 12 mio. kr. for bygningen sammen med den gamle postekspedition, der også ejes af DSB.

Pengene fra salget skal DSB dels bruges til finansiering af den igangværende omstilling og efteruddannelse af medarbejdere, dels til at udfylde den manko, som er opstået, fordi ikke alle de nødvendige besparelser i den periode, rammeaftalen dækker, har kunnet fordeles på virksomhederne.

6. april: Gods-tunnel-dag

Den 6. april var for DSB gods »T-dag«, hvor der lagdes ud med 20 godstog dagligt via den faste Storebæltsforbindelse.

For den indenlandske godstrafik er der tale om en velkommen udvidelse af kapaciteten, hvor der hidtil har været et loft på grund af færgerne.

Den højeste tilladte belastning (togvægt med fradrag af arbejdende trækraftenheders vægt) for et godstog fremført af litra EA er 1150 tons - og af litra ME 800 tons - svarende til, hvad lokomotiverne kan klare stigningen i tunnelen med. Togene kan have en længde på op til 750 meter. Højeste akseltryk er 22,5 tons - og højeste tilladte metervægt er 7,2 tons.

For godstogene er tidsgevinsten med den faste forbindelse endnu større end for passagertrafikken. Mellem København og en række jyske destinationer reduceres transporttiden med ca. to timer. Her spiller det også ind, at den særdeles tidkrævende færgerangering er faldet bort.

De eneste tog, der i perioden 6. april-31. maj udnyttede dispensationen for kørsel med diesellokomotiv gennem tunnelen under Storebælt, var posttogene GP 7574 København Gb.-Torsøvej og GP 7593 Torsøvej-København H., der over strækningen København Gb.-Odense-København H. fremførtes af litra ME. Alle øvrige godstog fremførtes af EA-lokomotiver.

Rullende landevej

DSBs direktion har besluttet midlertidigt at opgive »Rullende landevej«, betegnelsen for transport af lastbiler og løstrailere på jernbanevogne i et pendultog mellem Høje Taastrup og Taulov. Det skulle ske med fem til seks daglige afgange hver vej.

Målet var at aflaste den tunge vejtrafik mellem landsdelene, sådan som der er udtrykt en klar ambition om i efterårets politiske forlig om jernbanetrafikken i Danmark. Men det vil ikke kunne svare sig for DSB at iværksætte de betydelige anlægsudgifter, en sådan transportmodel kræver, det vil sige over 200 mio. kr. i fuldt udbygget stand. DSB er langt fra at kunne dække forrentning og afskrivning af dette beløb med de takster, som der er politisk enighed om skal gælde for transport via Storebælt. Trods beslutningen er direktionen fortsat positiv over for ideen, ikke mindst på baggrund af de miljømæssige fordele, men også som følge af de positive beskæftigelsesmæssige konsekvenser for DSB gods. Man vil der-

for vende tilbage til de næsten færdige planer, hvis de økonomiske forudsætninger ændres væsentligt.

DSB, SJ og DB arbejder til gengæld på et oplæg om en RuLa-forbindelse mellem Malmö og Maschen syd for Hamburg, når den faste forbindelse over Øresund er etableret.

Ny godschef

Utilfredshed med udviklingen i DSB gods fik administrerende direktør Henrik Hassenkam til at afskedige godsdirektør Bruno Wigandt 28. februar og indsætte en ny midlertidig ledelse for DSB gods.

I 1995 blev der vedtaget en strategiplan for DSB gods, som skulle bringe økonomien i balance ved rationalisering, prisforhøjelse på udvalgte produkter og bortsalg af urentable kunder. Men da der ikke er skabt resultatforbedringer i det nødvendige tempo, har den administrerende direktør besluttet at indsætte en ny midlertidig ledelse med forretningsdirektør Hans Winther som fungerende godsdirektør.

Stillingen som godschef bliver opslået ledig både internt og eksternt. Der må påregnes at gå nogen tid, før stillingen er besat.

Banestyrelsen

Anlæg og projektering

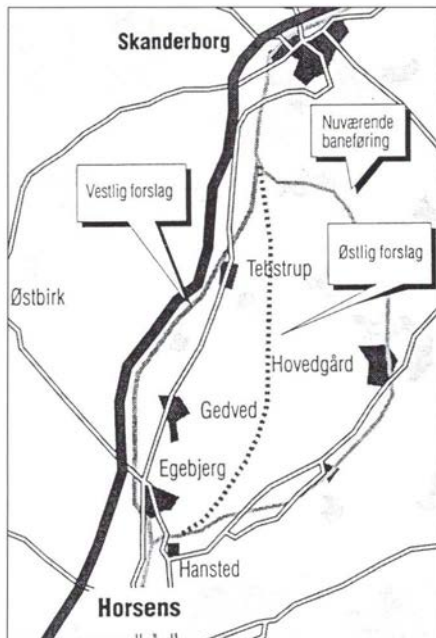
Banestyrelsen har anlægs- og projekteringsplaner, der tilsammen løber op i omkring 10 mia. kr. i anlægsomkostninger. Det drejer sig om anlæg af 2. spor på S-banestrækningen Ballerup-Frederikssund (23 km lang) til knapt 1 mia. kr., om projektering af en kapacitetsforbedring af strækningen mellem København og Ringsted, samt projektering af ændring af linieføringen af den østjyske længdebane syd for Horsens og mellem Horsens og Skanderborg.

Trafikministeren fremsatte den 19. marts forslag til »lov om udbygning af Frederikssundsbanen« ved anlæg af et nyt 2. spor (på størstedelen af strækningen placeret syd for det eksisterende spor) og nye stationer i **Måløv Knudepunkt** og **Gammel Ølstykke** (samt i **Store Rørbæk**, når der bliver behov), ved ombygning af øvrige stationer (stationen i Ølstykke erstattes af ny bygning og depotsporområdet i Frederikssund udvides væsentligt), og ved at nedlægge alle overkørselsanlæg på strækningen og erstatte dem med over- eller underføringsanlæg. Ibrugtagningstidspunktet vil afhænge af de årlige finanslovsbevillinger.

Trafikministeren fremsatte samme dag også forslag til *lov om projektering af udretning af jernbanestrækningen fra Eriknaur til Horsens og fra Horsens til Skanderborg*. Den førstnævnte strækning skal således erstattes af et nyanlæg i en tracé syd om Hatting - og den sidstnævnte strækning skal erstattes af nyanlæg i enten en trace placeret øst for den midtjyske motorvej eller placeret vest for den eksisterende jernbanestrækning, jf. skitsen. Banen vil blive ca. 10 km kortere og rejsetiden reduceres med

ca. seks minutter. Projektet koordineres med opgradering og elektrificering af den samlede strækning mellem Fredericia og Århus, hvor elektrificering i medfør af loven af 23. maj 1979 snarest forventes påbegyndt fra Århus-siden. Det forudsættes, at anlægsloven fremsættes i anden del af Folketingetsåret 1997/98 med henblik på endelig beslutning.

Endelig fremsatte trafikministeren forslag



Skitse over mulighederne for linjeudretning nord for Horsens. Tegning: DSB

til »lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted« med henblik på en udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted, enten ved en udbygning af den eksisterende jernbanestrækning København-Roskilde-Ringsted eller nyanlæg af en jernbanestrækning fra København til Ringsted. Mellem København og Hvidovre undersøges muligheden for anlæg af to nye spor via Valby eller via Sjøløer eller en kombination af et spor hver vej; mellem Hvidovre og Høje Taastrup sker udbygningen langs den bestående bane; mellem Roskilde og Ringsted undersøges dels en udbygning langs den bestående bane, dels en omfartsbane syd om Roskilde. Projekteringen af et totalt nyanlæg med mindst to spor mellem København og Ringsted skal endvidere afdække den mest hensigtsmæssige indføring til København, herunder hvor stor del af strækningen, der bør anlægges i tunnel, og der skal bl.a. også planlægningsmæssigt reserveres mulighed for en fremtidig afgrening mod Storstrømmen (Femern Bælt forbindelsen!). Endvidere undersøges muligheden for en videreførelse af S-banenettet til Roskilde som et alternativ til såvel udbygnings- som nybygningsløsningen. Undersøgelse og projektering forestås af Banestyrelsen og vil strække sig over en periode på godt et år med henblik på fremsættelse af anlægslov i efteråret 1998.

En udbygning af kapaciteten vest for København er vigtig for den fremtidige tog-

transport i Danmark. Investeringen vil have betydning for jernbanetrafikkens tre væsentligste udviklingsområder:

- 1) Transport af mange mennesker over korte afstande (forbedring af den samlede regionale trafikbetjening på Sjælland - og det fulde udbytte af de regionale togforbindelser mellem Sjælland og Sydsverige, når Øresundsforbindelsen åbner),
- 2) Hurtig persontransport over lang afstand (fuldt udbytte af Storebæltforbindelsen) og
- 3) Transport af gods over lang afstand (potentialet i strækningens internationale betydning som korridor mellem Skandinavien og kontinentet).

Øresundsbanen

Den 14. januar indledtes etableringen af de 100 km spor, som er nødvendige for at forbinde Danmark med Sverige. Arbejdet påbegyndtes i Vigerslev af BANVERKET Industridivisionen. De danske landanlæg omfatter i alt 18 km dobbeltspor henholdsvis fra Vigerslev til Kalvebod og fra Dybbølsbro til Kalvebod og derfra tværs over Amager til Københavns Lufthavn i Kastrup.

Der er lagt op til 650 m spor om dagen med den 250 m lange sporlægningsmaskine, som kan lægge 10-12 sveller pr. minut. Dagsrekorden på de første ni km blev netop 650 m, på en enkelt time blev der lagt 100 m. Nedlægning af sveller, montage af skinner og tilretning af skærverne sker i en samlet proces, medens sporlægningsmaskinen langsomt bevæger sig frem på det spor, den selv lige har lagt. Godsbanedelen var klar den 4. februar, og sporlægningsmateriellet arbejder derefter videre på Vestamager og gennem Sydhavns-gadetunnelen til Banestyrelsens spor ved Dybbølsbro. Inden sommerferien ventes sporene at nå vestenden af overdækningen i Tårnby, og sporlægningen er formentlig fremme ved den underjordiske station foran lufthavnsbygningerne i september. Trafikken med passagertog mellem København H. og Københavns Lufthavn i Kastrup starter den 1. august 1998.

Spor på kyst-til-kyst

Øresundskonsortiet skrev 9. april kontrakt (til en værdi af 133 mio. da. kr.) med BANVERKET Industridivisionen i Nässjö om anlæg af det 17 km lange fremtidige dobbeltspor mellem Kastrup og Lernacken på kyst-til-kyst delen af den faste forbindelse over Øresund. Kontrakten omfatter udformning, levering, bygning og afprøvning af sporanlæg og køreledningsanlæg samt option på sikringsanlæg og ATC-systemer.

Anlægsarbejderne skal være afsluttet tre måneder efter at SundLink-konsortiet har gjort broen færdig i juni år 2000, således at DSB og SJ kan nå at teste strækningen, inden forbindelsen tages i brug i december år 2000. Øresundskonsortiet, der således med en særdeles stram tidsplan sørger for, at de anlægsmæssige forudsætninger er på plads, regner nu med, at trafikoperatørerne på begge sider af Øresund lever op til deres del af planlægningsopgaven, så

der sikres et effektivt trafiksystem i hele regionen fra starten. Konsortiet savner entusiasme og fart i planlægningen hos operatørerne (materielanskaffelser, fastsættelse af køreplaner og takstsystemer!).

Banestrækning solgt

Banestyrelsen har solgt strækningen Slagelse-Høng til Høng-Tølløse Jernbane A/S for en halv mio. kr. (redaktionen mener, at strækningen tidligere er meldt solgt for en kronel). Samtidig forærer staten strækningen mellem Høng og Gørlev til Gørlev Kommune. HTJ skal over en årrække betale 11 mio. kr. for at renovere strækningen mellem Slagelse og Høng, medens Banestyrelsens andel bliver på 26 mio. kr. I medfør af lov om privatbaner dækkes 70 pct. af investeringen af statskassen, medens amt og kommuner betaler resten.

Hastighedsrekord

I forbindelse med afprøvningen af den faste forbindelse over Storebælt satte et ER-togsæt dansk hastighedsrekord 11. marts under kørsel gennem det nordlige tunnelrør, der blev gennemkørt med 204 km/h. Det skete i en måleteknisk test for Banestyrelsen og A/S Storebælt med det formål at presse spor og øvrige anlæg til det yderste for at konstatere, om de kunne holde til belastningen. Testen viste generelt, at sporet ligger perfekt; afprøvningen gik ud på, at følere i forreste vognende registrerer, om vognkassen svinger for meget sidelæns eller lodret. Højeste hastighed - 209 km/h - blev målt lige før tunnelmundingen, men idet toget kom ind i tunnelen, sænkede luftstrømninger togets hastighed en lille smule, derfor blev tunnelrekorden på 204 km/h.

16. marts afsluttede A/S Storebælt-forbindelsen afprøvningen af forbindelsen, som har omfattet 2.500 testkørsler. Frem til 1. april, da Banestyrelsen fik ansvaret for strækningen, kørtes kun daglige »rustkørsler«. Banestyrelsen er nu forvalter (vicevært) af jernbanedelen af den faste forbindelse på vegne af ejeren, A/S Storebælt, i forhold til lejeren, som er DSB.

Ny datamat til S-bane

Datamaten i det nuværende Trafikstyring S-bane har på grund af alderdom længe trængt til pensionering. Afløseren har hidtil - som projekt - været kendt under navnet DIC-S, men i i fremtiden hedder den Trafikcentral S-bane. Centralen tages i brug i etaper. Den 17. juli ibrugtages anlægget for fjernstyring af strækningen Hellerup (ekskl.)-Hillerød (ekskl.).

Køreledningsanlæg

I *jernbanen*, nr. 1/97, side 23, var datoen, for hvornår køreledningsanlægget mellem Vojens fordelingsstation og Rødekro fordelingsstation blev sat under spænding, faldet ud - datoen var 11. november 1996.

4. april sattes spænding på køreledningsanlægget fra Tinglev til Tinglev neutralsektion. En beskeden afstand, da neutralsektionen

er beliggende i Sønderborgbanens km 39,9 - og Tinglev stationsmidte er i banens km 41,2.

Færgenyt



Ny HH færge søsat

Den nye færge, som skal indsættes på Scandlines Helsingør-Helsingborg overfart den 1. juli, blev søsat den 14. marts fra Finnyard i Rauma i Finland. Færgeren ventes afleveret i midten af juni. Den vil give en kærkommen forøgelse af kapaciteten og en mere ensartet flåde på overfarten.

Kapacitetsforøgelsen bliver især mærkbar i den kommende højsæson, hvor Scandlines sejler med fem færges. Det giver afgang hver 12. minut fra begge sider af Sundet. Når højsæsonen er slut (18. august), tages færgerne »Prinsesse Elisabeth« og »Prinsesse Anne-Marie« ud af drift og forventes søgt til interesser i Thailand med kystsejlsads for øje.

Den nye HH-færge - indtil videre »Nybygning 412« - er et søsterskib til »Tycho Brahe« og »Aurora af Helsingborg«, men med en lidt enklere aptering. Færgeren bliver først navngivet ved indsættelsen. Færgeren er udstyret med konventionelt diesel-maskineri. Den vil som sine søstre kunne rumme 220 personbiler og 1000 passagerer, men der er ingen jernbanespor på vogndækket.

Nye Østersøfærger

Scandlines to nye færges til Rødby-Puttgarden overfarten blev navngivet den 7. maj på Ørskovs Staatskibsværft A/S i Frederikshavn af Prinsesse Benedikte og Prins Richard. Det skete samtidig med, at »nybygning nr. 194« løb af stabelen; »nr. 193« blev anbragt i sit rette element allerede i december. Ægtefællerne må antages at navngive færgerne »vice versa«! M/F »Prins Richard« afleveredes i slutningen af maj og indsættes på overfarten 15. juni, M/F »Prinsesse Benedikte« følger efter i oktober og indsættes 1. november.

Deutsche Fährgesellschaft Ostsee sætter sine nyanskaffelser i fart 10. juli og 1. oktober. Det forlyder, at de navngives »Schleswig-Holstein« og »Deutschland«.

»Danmark« bliver »standby« færge på overfarten, foreløbig indtil 1. juli 1998, »Dronning Margrethe II« overføres til Halskov-Knudshoved overfarten 10. juli i forbindelse med, at denne overfarts »Kraka« tilbageleveres til Mercandia Rederierne efter endt charter, og »Prins Henrik« tages ud af trafik i november i år og flyttes ligeledes til Halskov-Knudshoved. DFO tager »Deutschland« ud af trafik i juli - og »Karl Carstens« i november. DFOs gods-færge »Theodor Heuss« sejlede sidste gang 5. april (solgt til ophug-

ning i Indien) - og bilfærgeren »Lodbrog« blev taget ud af drift 21. april for at gå på værft for diverse modificationsarbejder, inden den tilbageleveres til Mercandia Rederierne i juni ved charterkontraktens ophør. De nævnte DSB/Scandlines- & DFO-ejede færges sættes alle på salgslisten. Umiddelbart inden redaktions Slut fremgik det af dagspressen, at Scandlines havde fremsat købstilbud for færgerne »Lodbrog« og »Kraka«.

Fra 28. september i år vil de faste minuttal for afgang fra både Rødby og Puttgarden være: -.15 og -.45. I stedet for en overfartstid som nu på 1 time den ene vej og 50 minutter den anden vej, bliver den fremover 45 minutter med et havneophold på 15 minutter. I forbindelse med værftsoophold og lign., hvor indtil videre M/F »Danmark« kan indsættes som erstatning, må en tillempet fartplan iværksættes.

De sidste færges Korsør-Nyborg

De tre Intercityfærges M/F »Dronning Ingrid«, M/F »Prins Joachim« og M/F »Kronprins Frederik« lagde op den 31. maj 1997. Dermed forsvandt et stykke dansk trafik- og kulturhistorie for altid.

Sidste officielle afgang (færge 164) blev med M/F »Dronning Ingrid« fra Nyborg færgehavn kl. 21.37 - ankomsten til Korsør var kun lettere forsinket, og sidste vogn renge-ret i land fra færgen blev den bageste B-vogn i ét af DJKs (mange!) udflygtstog den dag. Fra Korsør sejlede sidste færge (173) kl. 21.04 - turen udførtes af M/F »Kronprins Frederik«. Den tredje færge, M/F »Prins Joachim«, fik til gengæld æren af at sejle allersidste tur - fra Korsør (leje 3) til oplægning i Nyborg (leje 3).

Godsfærgeren M/F »Asa-Thor« sejlede sine sidste ture lørdag den 5. april (7421: Korsør af 7.40 - Nyborg an 8.50/7422: Nyborg af 9.40 - Korsør an 10.50), bl.a. bivalet af en stor skare entusiaster fra Dansk Jernbane-Klub og Dansk Færgehistorisk Selskab, som fulgte de sidste godsvognstransporter over bæltet fra den ledsagende særfærge M/F »Knudshoved«. Derefter sejlede *Asa-Thor* tom til Nyborg for oplægning i leje 2, indtil den afhentes af en thailandsk køber i juni; det forlyder, at færgen skal anvendes som elektricitetsværk.

*

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



Århus Havnestation er i foråret jævnet med jorden. Her et glimt fra 1991 - sammen med Elisabeth og Niels Klim. (Anders Riis)

Privatbanerne



Så kommer IC2-togene

Ved privatbanernes og DJK's besøg på Adtranz A/S i Randers lørdag 15. marts 1997 så mange for første gang IC2-toget. Det nye regional- og lokalbanetog blev vist frem sammen med den 50 år gamle Scania skinnebus, SVJ Sm 7, samt et Y-tog fra Odderbanen, HHJ Ym 34-Ys 45. Således kunne man se 50 års udvikling af persontogsmateriellet ved privatbanerne.

Torsdag 3. april 1997 begyndte prøvekørslerne med det første IC2-tog, GDS-HFHJ MF 1041-FS 1141, der leveredes til Gribskovbanen midt i maj. Prøvekørslerne skete på Randers-Langå og Randers-Hobro. I ugen efter var toget endvidere til testkørsel på Odderbanen mandag 7. april og onsdag 9. april 1997.

IC2-toget består af en motorvogn (MF) og en styrevogn (FS), hvis samlede længde er på 41 m, og vægten er ca. 63 t. Vognkassen er i ekstruderet aluminium som DSB's IC3- og IR4-tog. Toget har 108 siddepladser på sofalignende sæder, 23 pladser på klapsæder, og i flexarealer er der plads til 60 stående passagerer samt barnevogne og cykler.

Et IC2-tog har ialt tre bogier. De fremstilles hos Talbot i Tyskland. Der er traktion på en aksel i motorvognens frontbogier samt på den ene aksel i fællesbogien (Jacobsbogien) mellem de to vogne. Styrevognens frontbogier bliver udelukkende løbebogier. Foruden skivebremser har IC2-togene også magnetskinne-bremser.

Motorerne til privatbanernes IC2-tog leveres fra Cummins i Shotts i Skotland. Cummins leverer færdige motorunits med gearkasse, kobling og køleanlæg, så de let kan monteres på motorvognens undervogn. Motorvognen i et IC2-tog får to vandkølede seks-cylindrede dieselmotorer hver på 315 kW, svarende til ca. 428 hk.

Leveringsplanen for de 13 IC2-tog er tidligere omtalt i Jernbanen nr. 1/96, side 26, og litreringen bliver således:

LJ MF 1001-1004	LJ FS 1101-1104
OHJ-HTJ MF 1021-1023	OHJ-HTJ FS 1121-1123
GDS-HFHJ MF 1041-1046	GDS-HFHJ FS 1141-1143

Frederiksværkbanen

Frederiksværkbanen har i foråret 1997 søgt og fået Banestyrelsens godkendelse til at køre containergodstog (i første fase et dagligt togpar) mellem Tinglev og Århus havn. Før den ønskede trafik, der skal udføres for Maersk Line og det schweiziske Intercontainer, kan begynde, skal Jernbanetilsynet og Trafikministeriet godkende tilladelsen. Ministeriet skal bl.a. sikre, at der er en klar adskillelse mellem de driftstilskud, som Frederiksværkbanen får til drift af persontrafikken mellem Hillerød og Hundested, og de penge, som privatbanen agter at investere i godstrafik andre steder.

Rangertraktoren T 1 er i efteråret 1996 renoveret og ommalet i banens bordeaux-



Statsbanegruset her bliver nu til privatbanegrus og siden udskiftet: Høng-Slagelse er nu solgt af DSB til HTJ. Her G 9118 med MY 1135 ved Høng (Allan Støvring-Nielsen)

røde farve med en bred sølvstribe. Revisionen er foregået på HFHJ's værksted i Hundested. Rangeringen i Frederiksværk blev i mellemtiden varetaget af en Køftraktor, LJ M 16, fra Lollandsbanen, der kom til og fra Frederiksværk på blokvogn.

DSB afbrød den såkaldte GTS-forbindelse til HFHJ i februar måned. Frederiksværkbanen har derfor fået betydeligt merarbejde ved de »normale« godstransporter fra Frederiksværk til Godsbanegården.

I øvrigt har der i foråret været et sandt gods-boom på Frederiksværkbanen. I marts og april kørtes på næsten alle hverdage ekstrature i dagtimerne. Hvad banen nåede på de første fem måneder i 1996, nåedes i år i begyndelsen af marts måned. Banen har koncession på kørslen til år 2009, men kan tages op til genforhandling inden da. Såfremt banen får kørslerne i Jylland - samtidig med at godstransporterne på hjemmefamilien forøges - kan der blive tale om at låne MXere fra privatbanefamilien (sandsynligvis LJ eller ØSJS).

Gribskovbanen

19. maj ankom det første IC2 tog til de danske privatbaner. I alt leveres 13 stk, og Gribskovbanen modtager det første ... og det sidste. Der har så godt som ingen forsinkelser været i leveringen, men de første togsæt til (et togsæt ankommer til HFHJ først i juni) skal primært anvendes til at indøve togpersonalet. Ingen af banerne venter toget indsat i ordinær trafik før vinterkøreplanen - først når alle seks togsæt er leveret, vil enkelte løb kunne erstatte lynetterne. På HFHJ bliver det oftest som firevogstog, eftersom næsten alle togløb udgøres af trevogslinjet (160 passagerer). Et IC2 togsæt om at låne MXere fra privatbanefamilien (sandsynligvis LJ eller ØSJS).

Mårup krydsningsstation vil inden sommerferien blive renoveret med nyt spor.

I sidste nummer fortalte vi at FC-Gilleleje var rykket på 1. sal. Det var en fejl - FC befinder sig stadigvæk i stueetagen.

Hads-Ning Herreders Jernbane

I marts 1996 nedsatte Århus Amts økonomiudvalg en arbejdsgruppe med repræsentanter fra HHJ, DSB, Trafikministeriet samt kommunerne langs Odderbanen og Grenåbanen. Arbejdsgruppen skulle undersøge, om en samlet driftsplanlægning på Odderbanen og Grenåbanen kunne resultere i bedre ressourceudnyttelse, bedre driftsøkonomi og bedre passagerservice. Der ønskedes i bekræftende fald beskrevet en eller flere modeller for etablering af samdrift. Man valgte at undersøge tre modeller for samdrift: DSB overtager Odderbanen, HHJ overtager Grenåbanen og de to operatører befarer hinandens strækninger.

Arbejdsgruppens rapport fremkom i december 1996. I modsætning til Trafikministeriets rapport vedrørende DSB's sidebaner, hvori det nævnes, at Odderbanen på mange områder drives billigere end DSB's Grenåbane, fremgår det, at der skulle være penge at spare ved at lade DSB overtage driften af Odderbanen. Fra DSB's side mener man at kunne drive Odderbanen nærmest med balance i regnskabet eller en besparelse på ca. 8,7 mio. kr. Besparelsen skulle blive opnået bl.a. ved overgang til enmandsbetjente tog udstyret med billetautomater, udsætte anskaffelse af nye tog, og i stedet indsætte nyrenoverede MR-tog, der skulle blive overflødige ved DSB. Materiellet skulle fremover vedligeholdes af DSB, og værkstedet i Odder kunne nedlægges. Endvidere skulle trafikstyringen af banen i Odder nedlægges og overtages af styringen i Århus, og stationen i Odder skulle lukkes. En virkeliggørelse af modellen vil kræve en lovændring, og forudsætter desuden en juridisk undersøgelse af de barrierer, der er ved en statsovertagelse af et aktieselskab.

Modellen for at HHJ overtager Grenåbanen og samtidig får det investerings- og driftsmæssige ansvar for begge bane-

strækninger vil også kræve en lovændring. Denne model og modellen for samdrift mellem Odder- og Grenåbanen, hvor de respektive baners tog betjener hele strækningen mellem Odder og Grenå, har efterfølgende ikke haft den store interesse hverken hos politikerne eller pressen. Rapporten er derimod fra flere sider blevet stærkt kritiseret på grund af beregningsmetoder for bl.a. kapitalomkostningerne af investeringer, idet der ikke er medregnet kapitalomkostninger for de nyrenoverede MR-tog, som foreslås indsat på Odderbanen. Endvidere savner man tal for andelen af DSB's fællesudgifter på Grenåbanen. Politikerne er uenige om, hvem der i fremtiden skal varetage driften på de to baner. At man ved DSB pludselig mener at kunne drive sidebaner med balance, når det ikke før har været tilfældet, burde ikke få politikerne til at miste tilliden til gode, gamle privatbaneselskaber som f.eks. Odderbanen.

Hjørring Privatbaner

I oktober-november 1996 er der udskiftet ialt ca. 1,7 km strækningsspor ved Lilleheden, Tornby og Vidstrup på Hirtshalsbanen.

Sveller og skinner blev forberedt på svejsecentralen i Fredericia, og transporten herfra til Hjørring blev udført af Skagensbanen. Torsdag den 24. oktober 1996 kørtes til Fredericia med et Mx-lokomotiv. På turen fra Fredericia til Hjørring om fredagen kneb med at komme »op fra Vejle« med det tunge træk af vogne, så derfor blev både SB M 9 og M 10 sendt til Fredericia de to efterfølgende torsdage for fredag formiddag at trække vognene med skinner og sveller til Hjørring. Selve vognene med skinner og sveller til Hjørring. Selve sporarbejdet blev udført af en kolonne fra DSB Bane.

Høng-Tølløse Jernbane

Gennem fire år har der været arbejdet på, at Høng-Tølløse Jernbane kunne overtage DSBstrækningen mellem Slagelse og Høng (se bl.a. *jernbanen* nr. 5/96, side 146). Den 9. april 1997 har folketingets finansudvalg godkendt, at strækningen Slagelse-Høng sælges til HTJ for en halv million kroner. Allerede i 1997 starter moderniseringen af strækningen, idet der over de næste tre år skal ske en total udskiftning af strækningsspolet samt anlæg af en ny krydsningsstation i Havrebjerg. I 1997 vil arbejdet omfatte etablering af den fjernstyrede krydsningsstation i Havrebjerg samt nedgravning af strækningsskabel Høng-Havrebjerg.

Den fire km. lange DSB godsstrækning Høng-Gørlev er samtidig solgt til Gørlev kommune for én krone, og derved har kommunen sikret, at der fortsat kan transporteres gods med jernbane til byen.

Ved HTJ arbejdes der fortsat videre med at forlænge strækningen med Slagelse Nærbane med tre standsningssteder i Slagelse by ad den lukkede bane mellem Slagelse og Næstved.

Sammen med Odsherreds Jernbane ønsker HTJ at etablere amtsregionale tog Nykøbing Sj.-Holbæk-Slagelse med korrespondance til Intercitytogene efter ibrugtagningen af Storebæltsforbindelsen og »K Storebælt« fra september 1997. De to privatbaner har ansøgt Banestyrelsen om tilladelse at benytte statsbanestrækningen mellem Holbæk og Tølløse til de direkte passagertog, og gives tilladelsen, vil man kunne rejse med tog fra Nykøbing Sj. til Odense på tre timer.

Lollandsbanen

Med overgangen til vinterkøreplan har Lollandsbanen ibrugtaget et nyt standsningssted ved Linde Alle i Øster Toreby lige vest for Nykøbing F. Ved standsningsstedet er anbragt perroner på begge sider af vejen, venteskur og cykelskur samt billetautomater. Endvidere anlægges parkeringsplads for både biler og cykler. Anlægget har kostet ca. 1,4 mio. kr. Øster Toreby skal betjene et større bebygget område, bl.a. med flere skoler og virksomheder.

Tidligere havde Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted banen (SNNB) standsningsstedet Nagelsti i nærheden af det standsningssted, som LJ nu har etableret.

Reservedelslokomotivet Mx 1036 er opbrugt på Nakskov Værft i september 1996.

LF-Bus A/S har ved licitationen over bustrafik i Storstrøms Trafikselskab (STS) vundet kørsel i tre år med ialt 54 busser på Syd-Sjælland og Møn. Både Møns Omnibusser, der i 1959 overtog kørslen på Kalvehavebanens gamle ruter, og DSB Busser A/S måtte afgive et stort antal ruter til LF-Bus A/S.

Fra 1. juli 1996 overtog LF-Bus A/S således omkring 60 nye og brugte busser, og den samlede vognpark blev forøget til omkring 160 busser.

Ved den tredje og sidste licitation over bustrafikken i Vestsjællands Amt har LF-Bus A/S vundet buskørslen med 22 busser fra 1. januar 1997, og centrum for ruterne bliver Skælskør. Her har busdriften gennem mange år været domineret af DSB busser A/S. Det er i øvrigt første gang, at LF-Bus A/S får buskørsel uden for Storstrøms Amt.

Vestbanen

Vestbanen har pr. 1. januar 1997 udskilt sin bustrafik i et selvstændigt selskab, Vestbus A/S. Vestbanen administrerer og driver desuden Vestruen.

I 1983 fik Vestbanen leveret to Y-tog, VNJ Ym 71-Ys 81 og Ym 72-Ys 82. Som reserve havde man indtil efteråret 1995 to svenske skinnebustog, VNJ MB 51-MB 54 og VNJ MB 52-53. VNJ MB 54 blev beskudiget ved et uheld under udlån til på VLTJ i efteråret 1995 og er herefter hensat.

På materielsiden har Vestbanen derfor fået endnu større behov for at kunne købe et Y-tog fra en af de baner, som i 1997 får leveret IC2-tog fra Adtranz i Randers, og det ser

nu ud til at lykkes. Fra Lollandsbanen køber Vestbanen et Y-tog (serie 1) bestående af LJ Ym 63 og LJ Ys 82 eller 83. Toget vil blive renoveret på Lollandsbanens værksted i Nakskov, og forventes leveret til Vestbanen inden udgangen af 1997.

Privatbanerne redigeres af Ole-Chr. Munk Plum, med assistance fra Jan Forslund, hvad angår de nordsjællandske privatbaner.

Jernbanehistorisk Årbog '97



Bog anmeldelser

Flere forfattere. 64 s. 17 x 25 cm.

74 s/h ill., 149 kr. Forlaget bane bøger

Niende årgang af Jernbanehistorisk Årbog viser endnu en gang, at det hvert år er muligt at samle interessante artikler om emner med »25 års« relevans, og endda få nye og spændende detaljer frem hvert år.

Da 1847-begivenhederne i høj grad behandles i andre publikationer, var det spændende at se, hvilket »hjørne« af Danmarks første jernbane, der blev tilgodeset i bogen. Artiklen om materiellet til Danmarks første jernbane indeholder mange interessante oplysninger, som dog bliver uoverskuelige, fordi den slags oplysninger i sagens natur egner sig bedre til at ordne i tabel-end i tekstformen.

»Det glemte færgjubilæum« - som også er behandlet andetsteds i dette nummer af *jernbanen*, forsømmes heller ikke i årbogen. Morten Flindt Larsen har fundet spændende og detaljerede oplysninger frem fra DSB-færgefartens forhistorie på Lillebælt.

Forfatteren har studeret overfartstallene fra de første år på ruten og konkluderer ganske korrekt, at godstrafikken blomstrede op ved muligheden for overførsel af gods »på egne hjul«. Til gengæld er det en tilsnigelse fra forfatteren, at trafikken, som det udtrykkes, »fortsat steg« i årene fra 1877 til 1883 - faktisk *faldt* godstrafikken, færgernes væsentligste trafikopgave, kraftigt i 1877-79, og nåede i gennemsnit for 1877-83 end ikke op på de 30.000 tons årligt, som man ellers første gang overskred 1876/77. »Lillebælt«, som forfatteren mener omstationeret fra Lillebælt til Sallingsund 1892, kom allerede til Sallingsund 1889 som den første jernbanelæge, efter at den en årække havde været »pioner« på Masnedø-Orehoved overfarten.

Oprangeringer af tog er et udmærket emne, og den jubilerende Kystbane (1897) er ingen undtagelse. Hvor strækningss-monografier oftest nøjes med at konstatere oprangeringerne på illustrationerne, får man i bogen en grundig gennemgang fra eksperter på feltet.

Peer Thomassens artikel om Gentofte-ulykken 1897 er koblet sammen med et stykke pressehistorie: Herman Bang's enestående artikel om ulykken, der helt uden illustrationer - og uden at Bang selv var til stede! - formår at skabe billeder på nethinden, som kunne være taget fra en moderne film - forbudt for børn under 16 år.

1922 var ikke blandt de jernbanemæssigt markante år, men bød dog på Danmarks første privatbane-nedlæggelse. I den forbindelse kunne man måske have benyttet lejligheden til at følge Danmarks *sidste* »traditionelle« privatbane-likvidation (Varde-Grindsted, 1972) på vej.

1947 illustreres ved en artikel om 100 års jubilæums-festlighederne ved DSB, et jubilæum, der blev fejret med pomp og den sans for PR, som man første gang udnyttede helt med lyntogene og Lillebæltsbroen.

Den ene af 1972-artiklerne byder på en tur ind i noget, der for de fleste entusiaster nok er ukendt land: Teknikken bag S-togenes sikringsanlæg og datamatstyring. En teknik, som nok er værd at kende nærmere til - hypermoderne, da den kom frem, men på rekordtid forældet.

Konklusion: Jernbanehistorisk Årbog 1997 byder på 64 sider med spændende og generelt gennemarbejdet historisk stof - såvel af det ældre som det nyere. Bogens tryk kvalitet og gengivelse af fotos er upåklagelig. Kan anbefales.

Anders Riis

Sporhunden

holder i dette nummer en lille pause, da der kun er en-to uger, til næste *Ordhund* dumper ind med *jernbanen* nr. 3/1997. Sporhunden er tilbage i nr. 4/1997.

Red.



Ovenfor: D/F Glyngøre var i næsten 20 år reservefærge på Sallingsund-overfarten - fra 1946 til 1964. Og året ud blev den liggende i Nykøbing Mors - her foreviget 20. november 1964.

Til højre: Rangering ved færgelejet i Nykøbing Mors, ligesom det øverste foto optaget 10. juni 1968. Stationen havde netop fået en Köf-traktor til at klare rangeringen



Blandettoget og...

1. oktober i år er det 20 år siden færgeren »Morsø« sejlende sidste ordinære tur over Sallingsund. DSBs mindste færgeoverfart havde en særlig charme over sig - her illustreret ved Hans Jørn Fredbergs farvebilledserie fra 1960'erne. Øverst er MO-blandettoget fra Skive ankommet til Glyngøre; færgevognen (nærmest) er rangeret til stammen, og Morsø ligger klar.

Milepæle på Sallingsund:

1. april 1885: DSB overtager færgefarten Glyngøre-Nykøbing Mors.

1. oktober 1889: Glyngøre-Nykøbing Mors åbnes som jernbanefærge.

6. september 1933: M/F Morsø indsættes.

22. maj 1971: Skive-Glyngøre banen nedlægges for persontrafik. Det samme sker for færgeruten.

1. oktober 1977: Overførslen af godsvogne indstilles.

Længde: 3,8 km.

M/F Morsø »i rum sø« på Limfjorden mellem Glyngøre og Nykøbing Mors 10. juni 1968.



Boganmeldelser



Danske Lokomotiver og Motorvogne 1997. Af Tom Lauritsen. 128 s. A5. 91 farvefotos, 2 tg. 198 kr. Frank Stenvalls Förlag (dansk distr.: Nyboder Boghandel, St. Kongensgade 114, København)

Danske Lokomotiver og Motorvogne er egentlig en klassiker, som ikke behøver megen præsentation. Gennem fem tidligere udgaver siden 1973 kender de fleste indholdet, men 1997-udgaven er alligevel noget ekstra: Nu i ny, dobbelt størrelse, indbundet i stift bind og med alle fotos i farver. Det gør et særdeles gedigent indtryk, og selv en jysk nærgripind må krybe til korset og indrømme, at 198 kr. for det gedigne værk med 128 sider og mange farver ikke er en høj pris, sammenlignet med f. eks. årbøgerne eller de historiske udgivelser på markedet.

Bogen er flot og gennemført, og heldigvis er Tom Lauritsen ikke - som sine svenske redaktorkolleger, der laver »SLM« - ikke faldet for fristelsen til at udvande stoffet ved at udelade de historiske oplysninger for hvert enkelt køretøj. Her får man alt at vide om DSBs og de 13 privatbaners trækraft. Et godt køb, selv om man i forhold til de tidligere udgaver lidt savner »ekstra-godterne« i form af f.eks. personvogns- eller veteranmaterieloversigter. I stedet har lay-outeren valgt at bruge skønsmæssigt 22 sider ekstra (af de 128) på en større skrifttype end i de tidligere udgaver. **Anders Riis**

Mehis Helme: Eesti Kitsarööpmelised Raudteed 1896-1996 [Estlands Smalsporede Jernbaner 1896-1996] Tallinn 1996, 300 s., 18x25 cm, udgivet af forfatteren. Pris i Danmark: 200 DKK.

I anledning af hundredeåret for åbningen af den første smalsporede jernbane er der nu udsendt en stor bog om disse baner, der trafikalt kom til at spille en betydelig rolle for Estlands samfærdsel i tiden indtil 1975.

De enkelte afsnit omhandler: Tilbringerbanerne 1895-1918, fæstningsbanerne, tyske feltbaner 1918, banerne under uafhængighedskrigen, baneanlæg i uafhængighedstiden, samt banernes historie i sovjettiden. Den overordnede anlægshistorie fremlægges, og det benyttede materiel beskrives. Gennem en lang række oversigter redegøres for materiellets udvikling gennem tiden. Alle strækningernes historie gennemgås, og illustreres med et meget righoldigt fotografisk materiale. I et afsluttende afsnit omtales museumsvirksomheden. Bogen fremtræder særdeles nydeligt i flot lay-out, god tryk- og papirkvalitet, indbundet i stift bind i den grønne farve hvormed de smalsporede stålpersonovne fremtrådte i den sidste tid, banerne var i drift.

I bogen præsenteres en kolossal mængde data herunder et stort antal ikke tidligere publicerede fotografier af baneanlæg, rullende materiel og stationsbygninger, tegninger af sporplaner og rullende materiel, uddrag af køreplaner, kort etc. En af de få indvendinger er at man ikke har tegnet de lidt utydelige kort om, der optrådte i den tidligere udgivne bog om fæstningsbanerne ved Tallinn. Desuden savner jeg sporplaner fra visse større stationer, som f. eks. Tallinn Sadam (smalsporbanernes trafikale udgangspunkt ved havnen i Tallinn), hvormod der gengives to store sporplaner fra Tallinn-Vaie, ganske vist fra forskellige tidspunkter. Disse kritikpunkter påvirker dog ikke det generelle indtryk af en særdeles gennemarbejdet bog.

Bogen er skrevet på estisk, hvad der i sig selv er af stor betydning i et land, der nylig har genvundet selvstændigheden. Et engelsk resumé og engelske billedtekster gør værket anvendeligt også for personer, der ikke kan læse estisk. Alene på grund af de meget fint udførte tegninger af det rullende materiel og de mere end tohundrede fotografier kan bogen varmt anbefales også til danske læsere. **Egil de Neergaard**

Læserne skriver



Mere om Wenck

Da april-nummeret fra 1994 af **jernbanen** først er kommet mig i hænde nu, er det selvfølgelig temmelig sent at komme med tilføjelser til den fremragende artikel om Heinrich Wenck fra dengang. Men da jeg mener, at ordsproget »Bedre sent end aldrig« også må gælde for den slags oplysninger, indsender jeg hermed de oplysninger om Wencks bygninger, som jeg har indsamlet gennem snart tre år. Endvidere har jeg også skrevet en liste over de oplysninger, som omhandler Wenck, og som jeg mener er væsentlige.

Hvad angår Kystbanens stationer, vil jeg henvende opmærksomheden på, at Wenck ikke kun har opført selve stationsbygningerne, men også adskillige ledvogterhuse, hvoraf de fleste stadig findes. Også der hvor jernbaneovergangene er blevet erstattet med viadukter og broer, findes der stadig ledvogterhuse. Dog er mange af dem desværre blevet ombygget, har fået nyt tag, nye vinduer o.s.v. (NB: Ledvogterhusene havde oprindeligt tegltage, hvor hver enkelt teglsten er udsmykket med en meget smuk rombe-figur. Visse tage er heldigvis bevaret).

Ved Humlebæk, Rungsted, Vedbæk, Klampenborg og Espergærde stationer findes der også nogle oprindelige boliger, bygget for baneanbødere. Dertil kommer så også alle de små bygninger i nærheden af selve stationsbygningerne. Nord for Humlebæk Station, på Hejreskov Allé, findes et meget yndigt lille træhus, også tegnet af Wenck. Et muret pakhus findes også ca. 300 m syd for Humlebæk Station, det er ikke blevet brugt siden 1960'erne, men har altså alligevel fået lov til at stå. Et pakhus, nøjagtigt magen til, findes også nord for Skodsborg Station, så de må være udført efter samme type-tegning. Til gengæld har Vedbæk kun fået ét af træ, ca. 2-300 m nord for stationen. Det er et mirakel, at disse pakhuse ikke er blevet revet ned under de store »udrensninger« i 1960'erne og 1970'erne. Ved Rungsted Station findes også et pakhus af træ (Hvis det altså ikke er blevet fjernet, det var der planer om i 1994, men det er et stykke tid siden, jeg sidst besøgte Rungsted) og desuden den kendte og meget smukke remisebygning.

Udover de nævnte småbygninger (jeg kan sagtens have overset nogle) findes der også ved alle Kystbanens stationer små sidehuse til toiletter og rejsegods, hvoraf mange af dem også er opført efter den samme type-tegning, men med forskellig farve mursten.

Angående Lyngby station var det et tilfælde, at jeg en dag opdagede Wencks karakteristiske træudskæringer på trappehuset, der blev opført i forbindelse med anlæg af en perrontunnel 1908.

Amagerbanens stationer fra 1906-07 er alle tegnet af Wenck, men desværre er flere af dem jo blevet nedrevet. Dog er de største stationer, Kastrup og Dragør, der er opført efter samme type-tegning, bevaret som posthuse.

Jernbaneskolen på Rygårds Allé i Hellerup har jeg kendt i mange år, da jeg bor i det område. Men det var først sidste år, jeg opdagede, at den var tegnet af Heinrich Wenck. Den store ejendom gennemgik desværre en ombygning i 1996, som fuldkommen har ødelagt Wencks intentioner med huset, da to brandtrapper og et elevatorhus af glas er blevet påklæstret facaden. Men det var nødvendigt, eftersom bygningen nu ejes af Københavns Amt og bruges som institut for folk med tale- og hørebesvær.

Til slut vil jeg sige tak til de personer, der har fået ideen til en artikel om Heinrich Wenck og til dem, der har været med til at udforme artiklen. Der er nemlig i forvejen ikke ret meget materiale om ham, og derfor er ethvert forsøg på at udbrede kendskabet til ham velkomment. Desuden håber jeg, at mine oplysninger kan være til gavn for studierne af hans liv og værker.

Tilføjelser til listen over Wencks arbejder:

Store Heddinge Banegård	1879
Frihavnsstationen	1895 (rest. 1986)
Nykøbing Sjælland Banegård	1898
Fuglede Station	(ca.) 1900

Aarhus Hammelbanegård	1901
Sorø Bystation	1902
Varde Vestbanegård	1902
Holstebro Banegård	1904
Nørre-Sundby Station	1907
Lyngby St., perrontunnel m. trappehus	1908
Valby Station	1911
Thyregod Station	1915
Kollund Station	1915

Andre værker:

Amagerbanens stationer:

Amagerbro St.	(nu nedrevet) 1906
Øresundvej St.	(nu delvis nedrevet) 1907
Engvej Trinbræt	(nu nedrevet) 1907
Kastrup St.	(bruges nu som posthus) 1907
Tømmerup St.	1907
Store Magleby St.	1907
Dragør St. (delvis nedrevet, nu posthus)	1907
Gilleleje Station	1918
Jernbaneskolen,	Rygårds Alle, Hellerup 1920
	-21 (ombygget 1996)

Øvrige tilføjelser:

1878: Wenck vinder Kunstakademiets lille guldmedaille.
1921: Thyra og Heinrich Wenck begravnes på Gentofte Kirkegård, hvor også Martin Nyrop ligger begravet.

Oplysningerne er hentet følgende steder fra:

Trap: Kongeriget Danmark, 4. udg., Gads Forl., 1920-30.
Salmonsens Konversationsleksikon, bind XXIV, J.H. Schultz Forlagsboghandel, 1928.
Poulsen, John: Nordbanen, Historisk-topografisk Sel-skab for Lyngby-Taarbæk Kommune, 1991.

Kasper Lægning Nielsen

Nyt fra DJK



Fyns Afdeling

Referat af generalforsamlingen den 13. marts 1997 - på Dannevirke Soldaterhjem i Odense.

Som dirigent blev valgt Julius Paulsen, som kunne konstatere, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet i bladet »Jernbanen«, og gav derefter ordet til Jørgen Wandam-Møller, som aflagde en beretning om, hvad der er sket i Fyns-afdelingen de to sidste år. I januar 1995, hvor der sidst blev afholdt generalforsamling på den gamle banegård i Odense, blev der valgt en ny bestyrelse. Men den blev aldrig konstitueret. Der var en af de nyvalgte, der gerne ville være formand, han havde store planer med aktiviteter på Fyn, så der ville ikke gå lang tid, før der blev kaldt sammen til et møde. - Så løb han op til spor 5, så han kunne komme hjem til Fredericia! Siden har vi ikke hørt fra ham. Da resten af bestyrelsen ikke kendte hinanden var det umuligt at holde et bestyrelsesmøde, da vores »ven« fra Fredericia havde fået overdraget navne og adresser. I efteråret 1995 traf jeg Ole Munk Plum til modelbaneudstillingen i Fredericia, og han ville gerne komme til et møde i Odense, og det skete så i november 1996, hvor vi så nogle småfilm fra de Nordfynske Privatbaner. På mødet blev vi enige om at holde endnu et møde med generalforsamling, så der kunne blive valgt en ny bestyrelse. Det havde vi så 13 marts 1997, hvor der kun mødte syv medlemmer op. Der blev valgt en lille bestyrelse på tre medlemmer og en suppleant.

Det blev:

- Jørgen Wandam-Møller (formand), Skovkroen 6, 5560 Aarup. Tlf 64 43 22 70.
- Erik Jørgensen (kasserer), Vedbendvej 55, 5220 Odense SØ. Tlf 62 21 46 17.
- Henning Winther, Søndergade 22, 5000 Odense C. Tlf 66 12 35 17.
- Ejner Schmidt (suppleant), Øxenbjergvej 2, 5700 Svendborg

Under »eventuelt« drøftede vi lidt om Fyns afdelings fremtid, og vi vil satse på at holde to-tre medlemsmøder i vinterhalvåret på Dannevirke Soldaterhjem i Odense. - Så er der nogle, der ligger inde med småfilm, lysbilleder, fotoalbum, m.m., som vi kan se på møderne, vil vi gerne høre fra jer!

Herefter afsluttede dirigenten generalforsamlingen og takkede for god ro og orden. Vi fik set en del lysbilleder, vist og fortalt af Folke Vallin. Det var billeder fra forskellige steder i Danmark - det var meget spændende.

Jørgen Wandam-Møller



jernbanen

UDGIVET AF DANSK JERNBANE-KLUB SIDEN 1961

Klostergade 3, 9550 Mariager, 98 54 23 24

Medlemsblad for

Dansk Jernbane-Klub (DJK)

Nordsjællands Jernbaneklub (NSJK)

Redaktion

For DJK: **Anders Riis** (ansvarshavende)

Klostergade 3, 9550 Mariager, 98 54 23 24

For NSJK: **Birgitte Sølling-Andersen**,

Sv. Trøst Vej 6*, 1912 Frederiksberg, 31 31 69 80

Medarbejdere

Generelt:

Jan Forslund

Vasevej 19A

2840 Holte

Specialredaktioner:

Erik B. Jonsen (DSB)

Box 188, 2900 Hellerup

Bent Jacobsen (DJK-nyt)

Lillegårds Allé 18, 2730 Herlev

Ole-Chr. M. Plum (Privatbaner)

Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj

Henvendelse vedr. bladekspedition

DJK, sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,

1560 Kbh. V. 33 33 86 97

Henvendelse vedr. annoncer

jernbanen, annonceafd., 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 tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde.

jernbanen er medlemsblad for foreningerne **Nordsjællands Jernbaneklub** og **Dansk Jernbane-Klub**. Bladet dækker aktuelle og historiske jernbaneforhold. Jernbanen udsendes seks gange årligt, sidst i hver af månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Indsendelse af stof og fotos

Arbejdet med skrivning og redigering af jernbanen foregår som alt andet arbejde i DJK og NSJK 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, gerne fulgt af diskette. Manus/diskette kan ikke påregnes returneret. Illustrationer returneres kun, såfremt indsenderen anmoder herom med ordet retur og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billeder i arkiv.

Indlæg, der ikke er signeret af et eller flere bestyrelsesmedlemmer, tegner ikke nødvendigvis foreningernes holdning.

Oplag: 2.700 eksemplarer

Sats, montage samt scan af tegninger:

Forlaget Iris Mariager.

Scan af fotos samt tryk:

Central tryk Hobro, 98 52 01 99

ISSN 0107-3702



NORDSJÆLLANDS JERNBANEKLUB VETERANTOGET

Klubbens officielle adresse:

Kasserer

Jan Pehrsson

Kastanie Allé 2G, 3. th.

2720 Vanløse

Telefon: 38 79 40 18

Giro: 7 13 03 68

Vedr. medlemsskab:

Henvendelse til kassereren.

Formand:

Anders Dørge, 49 70 01 77

Sekretær:

Jørn Larsen, 48 70 89 35

Vedr. særtog med

Nordsjællands Veteranog:

Henvendelse til sekretæren.

Bestyrelsesmedlemmer:

Bert Hansen, 31 31 69 80

Henning Pedersen, 31 16 62 77

Bladredaktion vedr. NSJK:

Birgitte Sølling 31 31 69 80

Medarbejdere:

Anders Dørge 49 70 01 77

Peter Roland Hansen 45 85 22 18

Jan Hein Hedegaard 42 23 19 59

Peer Lauritzen 42 86 50 46

Erik Cletus Petersen 42 23 25 52

Arbejdssteder:

Græsted remise

Græsted Stationsvej 84

3230 Græsted

Telefon 42 29 25 54

Her arbejdes med motormateriel

hver lørdag fra kl. 12.00.

Kontakt: Erik Cletus Petersen 42 23 25 52

Nøl remise

Tagsvej 147, 2200 København N

Telefon: 35 82 00 63

Her arbejdes med vogne om lørdagen efter aftale.

Kontakt: Jørn Larsen 42 30 89 35

Rungsted Remise

Ø. Stationsvej 27, 2960 Rungsted Kyst

Telefon: 42 57 12 69

Her arbejdes med lokomotiver hver onsdag fra ca. kl.

19.00 samt hver lørdag fra ca. kl. 11.00.

Kontakt: Henning Pedersen 31 16 62 77.



Dansk Jernbane-Klub

Generel adresse

Dansk Jernbane-Klub,

sekretariatet,

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V

Tlf. 33 33 86 97. Fax: 33 93 20 02

E-mail: vogn-ex@internet.dk

Internet:

<http://www.pip.dknet.dk/~pip803/djk.htm>

DJKs telefonavis: 86 75 20 98

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

Medlemskontingent i DJK 1997

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 à 1/8 s.) kr. 2500,00

Henvendelse vedr. medlemsskab:

Dansk Jernbane-Klub, kassereren,

Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V

Girokonto 5 55 38 30

Norsk giro 0806 190 4833 - Svensk giro 547137-0

Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse:

• **Formand: Bent Jacobsen,**

Lillegårds Alle 18, 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 S. Jørgensen,**

Durosvej 4, 2 tv., 2800 Lyngby. Tlf. 45 88 43 04

• Tommy O. Jensen, Langebjergv. 534, 3050 Humlebæk, 49 19 42 35

• Carsten Buhl, M&J, Refshalevej 8, 4930 Maribo, 53 88 43 54

• Lars Henning Jensen, Enebærvej 12, 8800 Viborg, 86 61 38 39

• Keld Haandbæk, D-gr., Høgholthvej 5A, 2720 Vanløse, 38 74 70 32

• Hans Meyer, LFB, Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup, 98 38 31 27

• John Rasmussen, MHVJ, Trøjborgvej 2C, 8200 Århus N. 86 16 03 08

• Poul Kaspersen, Østergade 24, 3200 Helsingør

• Søren Bay (suppl.), Koldinggade 17, 3.tv., 2100 København Ø. 31 38 46 79

• **Thomas Nørgaard Olesen (suppl.),**

H. P. Christensensvej 18, 3300 Frederiksværk, 42 12 55 39

* betyder valgt af generalforsamlingen, * betyder valgt af banerne

Jernbanebøger, salgsafdelingen i DJK

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V

Tlf. & fax 33 93 20 02, Giro 3 17 91 76

Ved. Birger Bruun

DJK Udflugt

Søren Bay, Tommy O. Jensen og Klaus S. Jørgensen

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Giro 8 11 10 06

Kontaktpersoner i lokalafdelingerne

DJKs nordjyske afdeling: Hans Meyer,

Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. 98 38 31 27.

DJKs midtjyske afdeling: Troels Lenchler Poulsen,

Bygaden 15, Torild, 8300 Odder. 86 53 13 21.

DJKs sydjyske afdeling: Preben Clausen,

Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. 75 86 21 20.

DJKs fynske afdeling: Jørgen W. Møller,

Skovkrogen 6, 5560 Årup. 64 43 22 70.

DJKs afdeling på Lolland-Falster: Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. 53 92 73 37.

Dansk Jernbane-Klubs baner og tog

Information, bestilling af særtog, arbejdsbold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl,

Refshalevej 8, 4930 Maribo. 53 88 43 54

Information i weekender: 53 88 05 49

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 3, 9550 Mariager. 98 54 18 64

Lars Henning Jensen,

Enebærvej 12, 8800 Viborg. 86 61 38 39

Arbejdsbold i Mariager, Århus og Viborg

Bloustrødbanen (DJKs afd. for småsporsmateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20, 3450 Allerød. 48 17 08 18

Oscar Meyer,

Holøselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. 48 70 75 07

Limfjordsbanen

Michael Martens,

Lindev. 38, Ø. Brønderslev, 9700 Brønderslev. 98 81 10 46

Information: Frank Sørensen, 98 24 00 54

D-maskine gruppen

Keld Haandbæk,

Høgholthvej 5A, 2720 Vanløse, 38 74 70 32

DJKs øvrige arbejdssteder

Bramming remise

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

Høng remise

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

Hvalsø station

Kristian Sørensen, Egeløvsvej 6C, 2830 Virum, 45 83 17 75

Ultimo juni udkommer

Annonce

Jan Koed

Danmarks Jernbaner i 150 år

**240 sider i format 33 x 25 cm indbundet
og med over 500 prægtige billeder
i farver og s/h !!!**

Jan Koeds tekst giver et fremragende overblik over de 150 års udvikling, og en rigdom af detaljer, som følger de mange interessante billeder i bogen.

Billederne er udvalgt i samarbejde med udvalgte fotografer, og med Dansk Jernbane-Klub ved Ole-Christian Munk Plum.

Bogen fremtræder i stateligt format på 33 x 25 cm med 240 sider indbundet i 4-farvet helbind.

Såvel sort-hvide som 4-farvede billeder er gengivet i perfekt kvalitet.

NB: Indtil 1. august d. å. er bogens pris kr. 465,-
Derefter er prisen kr. 525,-

Bogen kan bestilles hos Dansk Jernbane-Klub
eller evt. gennem boghandelen

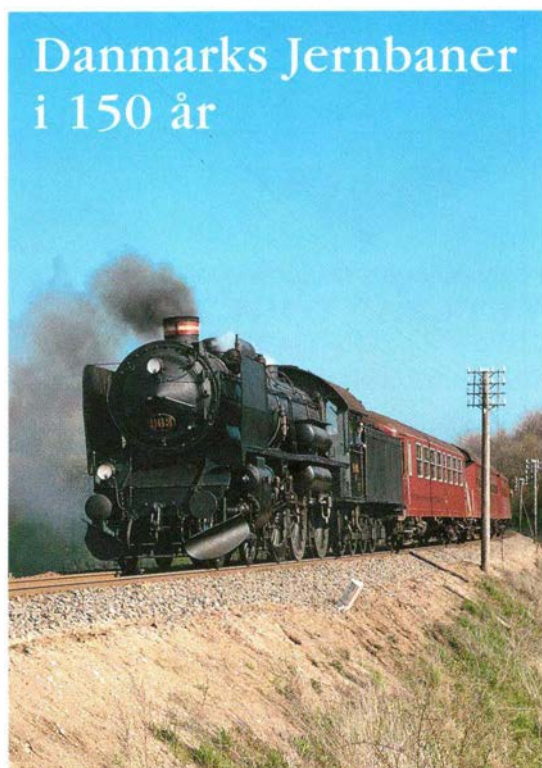
Forlaget KUNST & KULTUR

ekspedition: STOK-ART ApS

SCANDINAVIA

STENGÅRDSVEJ 25 - DK-4340 TØLLØSE

TELEFON (45) 59 18 69 69 - FAX (45) 59 18 69 94



Detalje fra Mx 1030. Lokomotivet ved siden af tilhører den tyske privatbane Niebüll-Dagebüll, der hjalp PBS med kørslen (Mogens Duus).

Er nye privatbaner på vej som alternative godstrafikudbydere på skinner i Danmark? Ikke endnu - årets første godstog på Løgstørbanen blev kørt 1. maj af DSB med MK 612 - første MK'er på denne bane, der her ses i Møltrup. Til højre et stykke Danmarkshistorie: Privatbanen Sønderjylland præsenterede 5. april sig og sin MX 1030 (uden banemotorer) til Danmarks første shortline godsoperatør Tønder-Niebüll.

