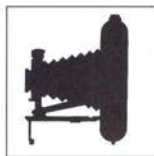


jernbanen

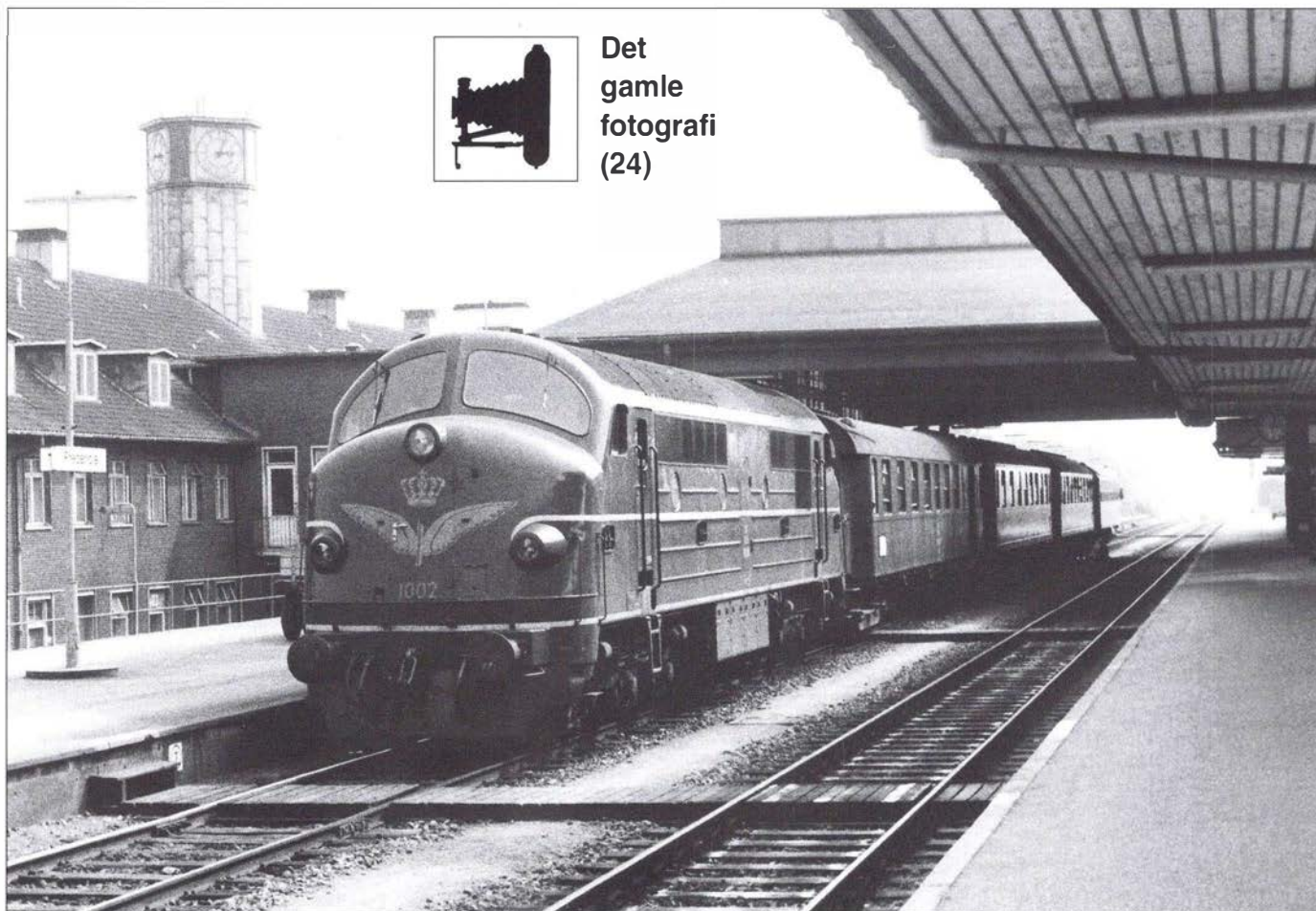


3
97

25. juni '97
Pris: 60 kr.



Det gamle fotografi (24)



Det historiske billede har hidtil været mindst 30 år gammelt. Hvis man »nøjes« med at skruer tiden 19 år tilbage er det jo ikke historie, eller... ?

Lørdag den 3. juni 1978. K 74 og time-forbindelserne over Storebælt er kun lige fire år gamle. I Fredericia er det en varm sommerfremiddag, i spor 2 holder Mx 1002 klar med tog 735 til Thisted. Der afventes

forsinket forbindelse fra København, og det vil koste nogle minutter i afgang. Forrest i toget en Bdh med delte ruder, der som sædvanlig sidder skævt i mere eller mindre åben position, enten af sig selv eller ved hjælp af gardinerne, som sættes i klemme. Hvis ellers passagererne lukker dørene efter sig, så togføreren i sin moderne brune uniform med grøn hattepuld ikke skal lukke alle otte døre selv ved hver station, første

gang Børkop, kan der vindes tid på vej nordpå. I spor 6, inde i hallen, holder Mo 1872 og en Bv-vogn klar som tog 663 til Esbjerg. Endelig ankommer Intercitytoget fra København med Mx+My i forspand, minus 25 minutter. Passagererne skifter, og togene forlader Fredericia. Jeg var på vej til Skive for at køre med Mo til Glyngøre for D-maskinegruppen....

Jakob Stilling



Med udvidelsen af **jernbanens** sidetal som fælles blad for DJK og NsJK er der blevet mere plads. I redaktionen er der også kommet ekstra kræfter. Det muliggør bl. a. en styrkelse af udlands-rubriken. Den byder på højaktuelt nyhedsstof, hovedsageligt med fokus på den europæiske jernbanearena.

Artikelserien fra de seneste numre om jernbanerejsemål kloden rundt fortsætter samtidig - nu under sit eget kendemærke: Jernbanen Globetrotter. Som sigtet var med artiklerne om Cuba i nr. 6/96, Indien i nr. 1/97 og Java i nr. 2/97, vil artiklerne også fremover bære præg af at være »lokkemad« til de mange, der skulle have lysten, men ikke modet til det lidt mere eksotiske. Så vidt muligt med praktiske rejsetips og idéer til gavn i forberedelserne og senere praktisk i marken.

René St. Olsen.

(Foto: Johannes D. Hansen)



Medlemsblad for
Dansk Jernbane-Klub (DJK)
Nordsjællands Jernbaneklub (NsJK)

37. årgang, nr. 3, 25. juni 1997

jernbanen
 Kalvebod Brygge 40,
 1560 København V

Redaktion
 Birgitte Sølling-Andersen
 Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.

Dette nummer redigeret af:
 Kenneth Dam, René St. Olsen og
 Henrik Sørensen
 i samarbejde med
 Birgitte Sølling-Andersen og
 Anders Riis

Indhold:

MK - det nye rangerlokomotiv	84
Farvel og goddag på Storebælt	86
Roskilde i røg og damp	90
Banen, manden og drengen	92
Rumæniens skovbaner	94
Jernbanenyt - kort fortalt	99
• DSB-nyt	99
• Færgenyt	105
• Privatbanerne	106
• Veteranbanerne	107
• Udland	108
• Museumsbanen på langfart	109
• Veteranbanerne	110
Med blandetog i Vesthimmerland	112
Dødsfald - Tage Larsen	113
NSJK - Nyt fra Rungsted	114
NSJK - Nyt fra Nøl	116
Jernbanebøger	118
Røde tog og Theodor Heuss	120

Nr. 4, 1997, forventes udsendt en af de sidste dage i august.

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.**

Forsiden: I marts og april har HFHJ oplevet en meget voldsom stigning i godstrafikken fra Stålvalseværket i Frederiksværk, banens eneste gods-kunde. Den store godstrafik har medført, at godstogene i perioder ofte har været fremført af MX-trespand, ligesom man ugerne før påske kørte to daglige godstog. Fra midten af april er man vendt tilbage til »normale« tilstande, dvs. ét dagligt godstog mandag-fredag fremført af to MX. Her har René St. Olsen fanget et af ekstra-godstogene i april måned på højbanen nær Grøndal st.

Liberalisering på skinnerne – intentioner og virkelighed...

Den seneste halve snes år har på jernbaneområdet været præget af og kendetegnet ved to forhold: Dels jernbanens langsomme, men vedholdende tab af markedsandele, dels politikernes lige så vedholdende tale om »at flytte gods fra landevejene til jernbanen«. Og det var med dét som med vejret: Alle talte om det, men ingen gjorde noget ved det.

De gamle nationale jernbaneselskaber sygnede (og sygner) hen, trods de enestående muligheder, som deres monopolstilling burde give. I stadig stigende grad har de fremstået som anakronismer, som dinosaurer uafvendeligt på vej mod at uddø, og selv hidtil inkarnerede tilhængere af samfundseje har måttet erkende, at eneste mulige udvej for jernbanen som betydende faktor er konkurrence på skinnerne gennem liberalisering af trafikken.

I EF, senere EU så man skriften på væggen og vedtog i første halvdel af 90'erne flere direktiver med henblik primært på liberalisering og smidiggørelse af den grænseoverskridende godstrafik for derigennem at bane vej for og tilskynde til, at så stor en del som muligt af det voldsomt stigende transportarbejde tilfalder jernbanen. Ikke for jernbanens skyld eller af nostalgiske grunde; men i simpel erkendelse af, at miljø- og trafikbelastningen fra landevejstrafikken har nået et punkt, hvor alle alarmklokker ringer.

Væsentligt i EUs initiativer var og er ønsket om adskillelse af selve infrastrukturen (skinner og signaler) og operatørerne (driftsvirksomhederne). De europæiske nationale jernbaneselskaber er – de fleste tøvende – gået i gang med denne omstilling, der i øvrigt som bekendt er gennemført i vort naboland Sverige længe før landet overhovedet blev medlem af EU.

I Danmark accepterede politikerne også, at der måtte iværksættes en udvikling hen imod at åbne for andre operatører på skinnerne, bl. a. ved en – i hvert fald delvis – adskillelse af infrastruktur og operatør(er). Dette skete i erkendelse af, at DSB og navnlig DSB Gods ikke syntes at formå at løse opgaverne, men omstillingsprocessen blev ikke givet nogen høj prioritet.

Imidlertid kom DSB i løbet af 1996 ind i en voldsom turbulens på baggrund af udsigten til et stærkt forringet økonomisk resultat samt deraf følgende organisatoriske problemer. Resultatet blev, at Folketinget i efteråret 1996 vedtog en lov om total adskillelse af infrastrukturen og operatøren allerede pr. 1. januar 1997 efter en model, der ligner den svenske, dvs. med infrastrukturen flyttet fra »jernbaneselskabet« over i

en selvstændig styrelse, »Banestyrelsen«, under Trafikministeriet.

Denne »tju-hej« opsplitning var knap nok gennemført, før de første nye operatører meldte sig som interesserede i at køre på Banestyrelsens skinner. Alle – måske forståeligt nok bortset fra DSB Gods – jubede og var enige om, at jernbanen som transportform nu var reddet på stregen og kunne gå en lys fremtid i møde. Men så let skulle det tilsyneladende ikke være.

Jernbanetilsynet og Banestyrelsen fandt ret hurtigt »plads« til nye operatører, men fra Trafikministeriet lød svaret: »Nej!«. Det viste sig nemlig, at EU-direktiverne, som man havde baseret lovgivningen på, kun talte om liberalisering af den grænseoverskridende trafik, og dermed var der ingen umiddelbar hjemmel

til at give nye operatører til-ladelse til indenlandsk kørsel. Eller der var i hvert fald ingen forpligtelse til at gøre det...

Efter at have syltet sagen og holdt operatørerne hen gennem hele foråret 1997 meddelte Trafikministeriet i maj, at der tidligst ville kunne lovgives om jernbanetrafikken i Folketingets efterårssam-

ling, og liberaliseringen af jernbanetransporterne i Danmark kan således meget vel ligge et godt stykke ud i fremtiden. Alt imens fortsætter Danske Vognmænd deres sejrsmarch på de danske landeveje.

Man kunne godt få den kætterske tanke, at der er nogen, for hvem udskyldelsen af lovgivningen om nye operatører kommer uhyre belejligt, og som tillige vil gøre absolut mindst muligt for at fremskynde processen. Det vil jo være lidet smigrende for DSB Gods og forøvrigt også for en lang række folketingspolitikere, hvis det viser sig, at private firmaer kan drive jernbanetrafik med et acceptabelt serviceniveau, til en konkurrencedygtig pris og med et tilfredsstillende økonomisk resultat, når nu man så længe har påstået det modsatte!

Men den tanke ligger os naturligvis uendeligt fjernt...

Derfor er opfordringen til minister, regering og Folketing: Få nu den lovgivning på plads, så de nye operatører kan komme i gang. Vel vil DSB Gods miste yderligere markedsandele og få endnu sværere ved at leve op til den helt forføjede rammeaftale med Folketinget, men det er samtidig den eneste vej til at få statsvirksomheden ud af den defensive afviklings-spiral. Og det er først og fremmest jernbanens sidste og ultimative chance for at overleve - ikke for sin egen, men for miljøets, trafikikkerhedens og dermed vores alle sammens skyld!!

Lars Henning Jensen





I disse måneder modtager DSB de sidste MK-lokomotiver af en leverancen på i alt 20 fra det tyske Siemens Schienen-fahrzeug-technik i Kiel til erstatning for de aldrende MH rangerlokomotiver. De to første MK-lokomotiver ankom til Padborg i slutningen af oktober sidste år, og det forventes, at samtlige 20 vil være stationeret omkring juni måned i år.

▲ Det tysk konstruerede MK-lokomotiv ved en fremvisning ved DJKs hovedkvarter, Vogn-ex ved Københavns Godsbangård, den 19. april 1997. Inden kort tid vil lokomotivet vil sætte de velkendte MH-lokomotiver ud på de endelige sidespor.

Af Henrik Sørensen

I forbindelse med leverancen arrangerede DJK en præsentation ved Vogn-ex i København lørdag den 19. april 1997, hvor en kørelærer fortalte og fremviste MK lokomotivets mange og nyttige fordele. Det drejede sig om MK 608, som i øjeblikket er tilknyttet arbejdet med sporlægningen af Øresundsforbindelsens landanlæg.

MK-lokomotivets muligheder

MK-lokomotivet er et to-akslet standard produkt, tilegnet nogle fastsatte krav fra DSB. MK-lokomotivet er udstyret med en V8 MTU Mercedes motor, der yder en effekt på 390 kW, hvilket giver en max. hastighed på 60 km/t.

Lokomotivet udmærker sig på mange områder, specielt med hensyn til miljøet er der en stor gevinst at hente. Det gælder både det arbejdsmæssige og eksterne miljø, da lokomotiverne såvel støj- som forure-

Data for litra MK

Vægt	40 tons
Akseltryk	20 tons
Længde	9,4 m.
Motoreffekt	390 kW / 530 HK
Max. hast.	60 km/t

ningsmæssigt opfylder de nyeste europæiske standarders krav og specifikationer.

Sikkerhed

Som noget nyt ved dansk materiel er MK'eren også udstyret med en radiostyring, noget som længe har været brugt hos vores »naboer«, bla. Tyskland og Sverige. Alle funktioner kan fjernstyres med et lille apparat ved rangisten, med en rækkevidde op til 700 meter væk fra lokomotivet. Der er i lokomotivet indbygget et sikkerhedssystem, der sikrer en øjeblikkelig standsning af lokomotivet i tilfælde af evt. ildebeholdende hos rangisten. Sikkerhedssystemet bygger på en hændings-sikring i

fjernstyringsapparatet, der reagerer, hvis hældningen er mere end 45° i 4 sekunder. DSB Gods regner med at hente en god gevinst i form af rationalisering af rangerpersonalet på baggrund af fjernstyringen. Undersøgelser i både Sverige og Tyskland viser, at fjernbetjente lokomotiver i høj grad mindsker skader på såvel gods som personale. Det giver rangisten en bedre overblik og mindre risiko for misforståelser et sted i kommunikationen.

Vedligeholdelse

Med hensyn til vedligeholdelsen af lokomotiverne er der indgået aftale med nogle udvalgte lokale Mercedes reparatører i nærheden af de i alt 12 gods-centre i landet, hvor lokomotiverne bliver tilknyttet.

Ved større eftersyn skal lokomotiverne til fabrikken i Kiel. Også her forventer man en gevinst, da lokomotiverne ikke kræver mere end et ugentligt eftersyn og ikke den daglige krævede gennemgang som bla. MH-lokomotiverne gør.

En investering i fremtiden

Investeringen i de nye lokomotiver forventes at give DSB Gods et tiltrængt spring fremad, selvom de tilsammen kommer til at koste DSB Gods 115 mio. kr. Man forventer dog alligevel at forbedre økonomien med 44 mio. kr. på årsbasis, idet der vil kunne spares på budgettet til vedligeholdelsen. MK-lokomotiverne vil givetvis effektivisere den daglige rangering, i form af mindre mandskab og færre lokomotiver.

Vejen fra MH til MK'eren

Der har som bekendt længe været forsøg på at finde en egnet afløser for MH-lokomotiverne, og der har igennem årene været en del forsøg og prøver for at finde den rigtige. En vej der har bragt mange leverandører og parter ind på banen. Sidst i 1989, da DSB indgik kontrakt med det belgiske firma Cockerill Mechanical Industries CMI om leveringen af i alt 30 stk. MJ rangerlokomotiver. De første lokomotiver i denne serieleverance var planlagt til levering i 1991, men den blev som bekendt udskudt flere gange, da leverandøren havde problemer med at opfylde de i kontrakten fastsatte krav.

Endelig i 1993 kom det første lokomotiv, MJ 506, på prøve, og snart efter fulgte et mere (MJ 510). Men det viste sig hurtigt, at MJ-lokomotiverne stadigvæk havde alvorlige fejl, hvilket endnu engang betød en udskydelse af leverancen. I 1994 havde DSB fået nok og ophævede kontrakten med CMI, hvilket betød at CMI anlagde sag imod DSB for kontraktbrud. Dette retslige efterspil er endnu ikke afgjort.

Underskrivelse af MK-kontrakt

Den 23. juni 1995 underskrev DSB kontrakt med Siemens om en serieleverance på 20 stk. lokomotiver, til levering i efteråret i 1996. De første to MK-lokomotiver ankom til Padborg den 31. oktober, og de viste sig hurtigt at leve op til alle forventninger, til og med var de leveret seks uger før tid.

Der har endnu ikke vist sig de store problemer, og leveringen ser ud til at være en succes. Det har i hvertfald afspejlet sig i tyskernes særlige store interesse for lokomotivet, og man har nu indgået aftale med DB (Deutsche Bahn) om udlejning af nr. 20 i et halvt års tid, da DB i øjeblikket overvejer køb af ikke færre end 200 maskiner.

Afslutning

Med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt den 1. juni 1997 og overflytningen af transitgodset fra Rødby-Puttgarden mindskedes behovet generelt for rangertrækraft. Dette betyder, at omkring 35 af de ældre MH lokomotiver vil blive udrangeret i takt hermed. DSB Gods vil med leveringen af de 20 nye MK'er stå bedre rustet til at gå nye muligheder og fremtiden i møde. □



Stationering af litra MK

MK 601	Padborg
MK 602	Padborg
MK 603	Odense
MK 604	Kolding
MK 605	Fredericia
MK 606	Århus
MK 607	Esbjerg
MK 608	København
MK 609	Herning
MK 610	Aalborg
MK 611	Odense
MK 612	Århus
MK 613	Kolding
MK 614	Fredericia
MK 615	Køge
MK 616	Århus
MK 617	Høje Tåstrup
MK 618	København
MK 619	København
MK 620	Ringsted

Øverst: MK-lokomotivet sætter helt nye standarder og arbejdsbetingelse for rangerpersonalet. Årelange problemer med træk, støj og rystelser i førerhusene vil være forbi.

Nederst: Som det første materiel på danske skinner, kan lokomotivet også fjernstyres og det er med en rækkevidde på 700 meter. Her viser lokoinstruktør Ove Nedergaard radiostyringens muligheder og fordele.

Færgen i havn om få minutter...



- En slags rejseberetning fra en revolutionerende week-end på Storebælt.

Af Jakob Stilling

Allerede på forhånd tegnede det godt. Sommeren var brudt ud om fredagen, og vejrudsigten for week-enden var overvejende optimistisk. Lørdagen gryede som en rigtig sommerdag, og der var slet ikke begravelse i luften. Allerede på Kh var stemningen slået an, når man kom ned fra hallen. Der skulle nittetællerbriller på for at afsløre den A-vogn, som holdt lige nedenfor trappen med ruteskilte på som en deklasseret vogn med en til lejligheden påklæbet gul stribe. Ned gennem hallen mod Korsør fulgte det bedste bud på en ægte IC-oprangering fra 80'erne set i flere år. Først oppe i lyset, udenfor perrontaget blev man i tvivl, for de to postvogne hørte vist ikke helt hjemme i oprangeringen, men MY'en var rigtig, trods rangertrinnene. Med den uhørte luksus i form af pladsbilletter kunne man trække indstigningen i toget længst muligt.

På vej over Sjælland gennem et lysegrønt landskab var der mellem stationsfotostop-pene mulighed for at orientere sig i toget. Helt fremme mod maskinen lokkede de bemandede postvogne, hvor salgsboderne og særafstemplingen af den sidste bureauvognspost gav lange køer.

Allerede på Midsjælland kunne det kon-

stateres, at vi egentlig ikke havde travlt - opgaven var at få dagen til at gå, inden vi skulle hjem med aftenens sidste færg. Det var i sig selv et usædvanligt tema for en DJK-udflugt. I Korsør kom vi spor 2 inden ombordrangering med MT for sidste gang. Der var endnu fredeligt ombord, sortbørshajerne havde vist forregnet sig, og der var god plads til et sidste morgenkomplet i restauranten. Det var som om sidste trin på nedtællingen i højttalermeddelelsen kom som en overraskelse også for oplæseren... "i dag er det sidste dag..". På vogndækket stemples flittigt i bureauvognene, hvor skydedørene for en sjælden gangs skyld stod åbne.

Nyborg. De hurtige valgte landgangen for at komme op på gangbroen på færgestationen og få endnu en ilandkørsel med IC 3. Vort tog blev i fred og ro og som ren paradekørsel trukket i land af Mariager-banens F-maskine, med rigtige numre. Toget blev stillet til perron, og oppe fra stationen dukkede vores togmaskine op. Til det sidste havde der været spænding om, hvor solidt rangertrinnene egentlig var fastgjort. På lang afstand kunne det konstateres, at manøvren var lykkedes - 1131 optrådte i 80-smudsig stand med ubrudte runde linier langs fronten. Køreplanen var lagt med rigelig tid til den efterhånden klassiske fodtur op langs værkstedet til det program-punkt, som plejer at hedde "fotoopkørsel til Nyborg H". Jeg kan ikke huske, at vejret eller sporbenyttelsen har været bedre - det var billedet på IC i 80'erne.

Så kunne vi slå os ned i kupeerne for den

lange rejse til Århus. Som solen steg på himlen, blev oplevelsen gradvis mere ægte. Der var som dengang i 80'erne for varmt, alle vinduer stod åbne, og det trak ubeskriveligt, gardinerne flagrede hist og her ud af vinduerne, og larmen fra boggi-erne gjorde det næsten umuligt at føre en samtale. Højttalermeddelelserne druknede i rumlen, og vi skiftedes til at hente øl i togkiosken, hvis udvalg og betjening dog slog erindringsbilledet. Jeg savnede nu også "det par øllede herrer i T-shirt og hæn-gerøv", som plejede at stå på hjørnet af togkiosken foran tjenestekupeen...

En af de fremadstormende unge jyder lancerede omkring Horsens et spontant projekt. Særtoget med nattogsmateriellet fra Frederikshavn ville vi møde omkring Skanderborg, og det ville da være sjovt med et billede. Som sagt så gjort. FC lod sig overtale til at indlægge et ekstraordinært stop for det modgående tomtog, og så blev der lige 3 minutter til et solskinsbillede af det sidste tog med måne og stjerner i det jyske...

Vi vendte i Århus. For en kort stund drejede stemningen igen 15 år tilbage - en beskidt MY'er og en enkelt brun uniform var nok til en tidskapsel i eftermiddags-lyset.

På vej mod syd lykkedes det endnu et par gange. Ude i hjørnet af billedet af det kort standsende IC-tog kunne man på forpladsen i Horsens, bag jernbanens skærmende beplantning, lige skimte bagstykket af



en rød DSB-rutebil fra før divisionaliseringen løb løbsk. Det er detaljerne, som redder billedet.

Omkring Middelfart registrerede vi lige et brum og en række røde vogne på vej mod vest - det "offentlige" særtog, som skulle vende i Fredericia.

Afsked med Nyborg Færge

På vejen over Fyn ændredes stemningen i toget, og opmærksomheden rejste forud,

mod Nyborg. Kort ophold på Nyborg H, som allerede så meget tom og forladt ud. I et af læskurene på perron 2 havde en lille gruppe mennesker placeret campingbord, stole, levende lys og en udsøgt middag på hvid dug her på den sidste aften. Så kom der signal ned mod færgen, og vi rullede stille ud under vejbroen med kommandoposten og værkstedet til venstre for os, i perfekt aftenlys ned gennem alle skifterne til perronsporene ved siden af Asa-Thor, som stille lå i sit leje og ventede på sin

fremtid som elværk ude i deltaet syd for Bangkok.

På togets modsatte side lød kort efter for første gang i 6 år den lave summende støvsugerlyd fra Ma 460, som havde blandet sig i færgeafskeden på præsentationstur efter istandsættelsen til jubilæet, og som ventede med at køre ombord, til alle deltagerne i DJKs tur havde fået deres billeder.

Mange nyborgensere var af hus for i solnedgangen at tage afsked med "Prins Joachim", der som næstsidste færge kom og sejlede. Stemningen var trykket, men fattet, og der var en mærkbar stilhed blandt de mange tilskuere, der fyldte fodgængerbroen og begge sider af lejet. Da "Prins Joachim" for sidste gang signalerede "min maskine går bak" og gled ud fra leje 4, sank alle vist en ekstra gang. Ledsaget af en stor del af Nyborgs lystbåde svajede færgen næsten helt inde i havnen og satte langsomt kursen mod fjordens munding med en hale af småbåde efter sig. Mens solen sank over Nyborg, blev alle stående langs lejet for at følge IC-færgen, der blev stadig mindre ude mod Slipshavn, og for at spejde efter "Dronning Ingrid", som måtte være på vej et sted derude bag isbådsstationen og som ville blive den uigenkaldeligt sidste togfærge fra Nyborg.

Midt i højtideligheden - jo, ordet dækker stemningen - tabte kommandoposten overblikket over færgerangeringen og rykkede indstigningstidspunktet i særtogene 20 minutter frem. Da ingen kunne være sikker på adgang til færgen over landgangen



uden adgangsbillet, måtte vi stige ind og gå glip af sidste færges ankomst til Nyborg. Fra tætpakkede vinduer i de to stammer røde overførselsvogne, den ene med F 653 fra MHVJ som rangermaskine, måtte vi på lang afstand betragte ilandkørslen med sidste vestgående IC, inden vi stille blev sat på færgen. Lyset var nu næsten væk, og måske gav den fysiske afstand en ekstra dimension og tid til at fange øjeblikket.

Sidste færgerangering foregik uvant langsomt og roligt, selv her var der anledning til at dvæle.

Sidste tur over bæltet

Så var vi ombord, dørene blev låst op og alle søgte mod øverste soldæk, en nyskabelse på IC-færgerne i deres sidste år. Alle afspærringer, som ikke skyldtes tv-transmissionen var denne aften faldet. Helt oppe bag kommandobroen stod vi så tavse skulder ved skulder langs rækværket, mens sidste IC 3 som en lang sølvslange med tre små, lysende øjne i skumringen gled ned fra Nyborg H. og rumlede omborg på færgen. Så blev landgangen efter den sidste passagerstorm taget, så klappen, og mens lyden af den lokale garde fuldstændig druknede i sirenerne fra færgen og fra alle andre fartøjer i havnen gled vi ud fra Nyborg som sidste jernbanefærge til Sjælland.

Dækket var fyldt, og man kunne næsten mærke en svag slagside, da alle ombord skiftede til bagbord side for at mødes med "Kronprins Frederik" for indadgående som sidste færge til Nyborg.

Overalt var der folk - oppe i skorstenen, i højde med radaren, på alle trapper og på hver centimeter tilgængelig ræling. Signalflagene blafrede dovent i den svage vind, og årets flotteste sommeraften blev til nat. Småbådene blev snart agterudsejlet, men to orlogsfartøjer, søværnets eskorte, kunne følge trop og dannede konvoj fra udsejlin-



gen fra fjorden. Øvre fra færgehavnen i Knudshoved hilste en af bilfærgerne, allerede med skorstenen ommaleet til spøgelsesskibs-blå på bæltets sidste jernbanefærge med rigtigt skorstensbånd, som i den klare aften næsten fastholdt sollyset og som måtte kunne ses helt ud til horisonten. Vestbroen lå mørk hen, og selv arbejdspladsen på østbroen syntes i ro, da vi i havblik og med en stadig mindre stribe guld på himlen mod nordvest krydsede bæltet.

Lejligheden fortjente en sidste runde på færgen. Nede på færgetorvet var den officielle afskedsceremoni i gang med taler og korsang. Jeg passerede, mens Henrik Hassenkam holdt en kort og fyldig takketales til personalet, som havde bakket op til det sidste med godt sømandsskab og pligtfølelse.

Restauranten var reserveret og helt fyldt, men i cafeteriet i rød zone var der pladser ved bordene. Til gengæld var diskene helt tomme, og der var en besynderlig mangel på beskidt - og for den sags skyld rent -

porcelæn. Der var god plads mellem bordene, ingen bagage for een gangs skyld, og omkring hvert bord havde man opmærksomheden rettet mod hinanden - afskeden var nær. Mange steder var børnene med, selv det var langt over deres sengetid.

På vogndækket var der ikke en sjæl i togene, og kun et par stativfotografer ude ved bovporten afslørede, at der ikke var tale om en ikkepersonførende færgetur.

Tilbage oppe på soldækket var det lige muligt at tilkæmpe sig en plads langs rækværket på bagkanten af kommandobroen. Mørket var faldet på, og Korsør nærmede sig forude. Indsejlingen lå som en mørk sti i et hav af lanterner fra dusinvis af småbåde. Ledelysene inde i leje 4 lyste tilsyneladende orange som sædvanlig - indtil det pludselig gik op for os, at det var fakler på begge side af lejet. Som en anden atlantehavsliner blev vi sprøjtet i møde med belyste vandstråler fra brobyggernes slæbebådene, da færgen gled igennem havneindløbet og med lavest mulig styrefart gik umærkeligt i lejet med raketter agter og fra færgens skorsten, mens fakkeltoget kom til at omslutte "Dronningen". Det var ikke til at høre, om den højtalermedelelse, som må sidde i rygraden på alle danskere, og som vi har adlydt, siden vi var børn, også blev sagt denne aften. Det blev den sikkert, sammen med nogle velvalgte ord til lejligheden, men det var ikke til at høre oppe på dækket.

Så var færgen i havn, nede i menneskehavet på klappen lykkedes det at få IC-toget i land, og der blev som sædvanlig sat landgang fra rød færgehall i styrbord side. Nede i mylderet på perronen lagde borgmestertalen op til, at færgens flag agter blev strøget til tonerne af retræten fra et signalhorn. Da var der ikke et øje tørt i Korsør. Et par med to børn stod sammen nede på perronen, og faderen sagde stille: "Kom, så gå vi hjem...".



Helt atypisk tårnede "Prins Joachim" sig op i nabolet for at returnere "tom" med de gæster, som skulle tilbage til Fyn. De to dannebrogsskorstene fra IC-færgerne, som jo ellers aldrig mødtes i havn, strålede om kap i mørket. Faklerne brændte ud, men langs lejet stod der en mur af mennesker, mens den ene My fik samlet størstedelen af DJKs særtog og trykkede ned til perronen, så de sidste passagerer fra færgen, der havde plads i bagtoget kunne stige om fra vognene, der var trukket ud på klappen. Der var stadig fyldt i færgehavnen, da særtoget satte i gang mod København. Så trak den anden My de sidste vogne væk fra klappen, dværgene faldt på stop i begge retninger, og bommene inde i stævnen på "Dronning Ingrid" lukkede. Det var slut.

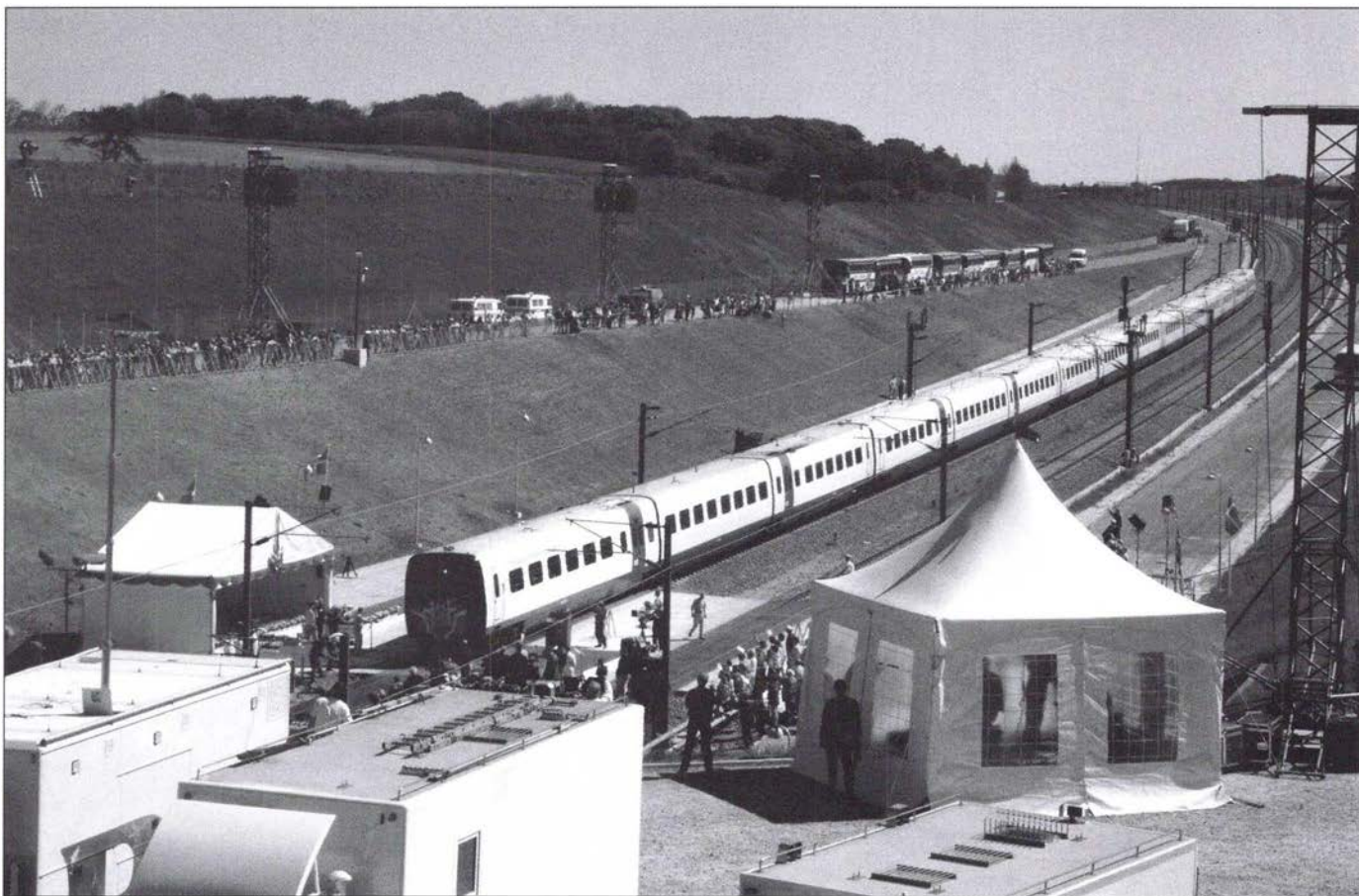
Ovre i spor 2 blev nattogsstammen stillet til perron til DJKs overnattende deltagere, og de fleste valgte meget hurtigt at finde sig en hylde i en Bcm. En spisevognsfuld deltagere syntes dog, at natten fortjente mere og skyllede et bjerg af pandekager ned fra komfuret i NoJk spisevogn ned et endnu et

Imens nød turdeltagerne morgenkomplet fra pakrumsdøren på perronen ved BM-toget. I busser blev vi så transporteret ud til tunnelmundingen, og efter indvielsen ned til Ny Korsør. Der var overraskende få mennesker ved tunnel-mundingen, som overværede det flagsmykkede IC3 togs ankomst til den midlertidige station og de officielle taler med overklipping af det røde bånd. Så steg de officielle gæster ind, "perronen" over sporet blev adskilt og flyttet, og så kørte indvielsestoget igennem tunnelen.

Inde på Korsørs nye station, langt ude på markerne nord for byen, var der underholdning, øltelte, særkuverter og alt det, som hører til en åbningsdag i Danmark. Inden DJKs særtog kørte under nåede både første IC og første regionaltog, fyldt til sidste plads, at passere. Alle passagerer under Storebælt på denne første dag fik et diplom til minde om dagen. Vort tog kørte i afdæmpet tempo ned i kulden, som for alvor kunne mærkes i et tog, hvor vinduerne kunne åbnes. Alligevel var tunnelen hurtigt overstået, og blev afløst af den blændende udsigt mod syd til bilfærgerne hen-

Vestbroen med alle deltagere ud af vinduerne i Bn-vognene på vort særtog et antiklimaks. Dagen havde bestemt kvaliteter - Mariagers F'er rangerede på havnebanen i Nyborg, "Kongen" kunne beses godt på vej til sin gamle glans fra kommandobro til maskinrum efter den officielle indvielse af færgeomuseet - men det er den sidste færgetur på Storebælt, som vil blive stående i erindringen fra overgangen til K 97.

Til slut en kort ros til arrangørerne. De færreste deltagere aner, hvor stort et forarbejde, der var lagt i at få de hundredevis af detaljer og særaftaler til at gå op. Det var lige fra disponering af pladserne over rene gardiner, ruteskilte og gul tape til A-vognen til fjernelsen af rangertrinnene på My 1131, forhandlinger om lån af nattoget, koordinationen af begge dage til den store og kulinarisk varierede indsats fra NOJKs side, som formåede at levere stadig skiftende lette anretninger fra en tjenestekupe samtidig med fuld ambulerende togservice med trillevogn. Min eneste anke er, at Finn Beyer ikke var iklædt den historisk korrekte, orange togserviceuniform!



par øl, inden stilheden sænkede sig fuldstændigt over Korsør Station.

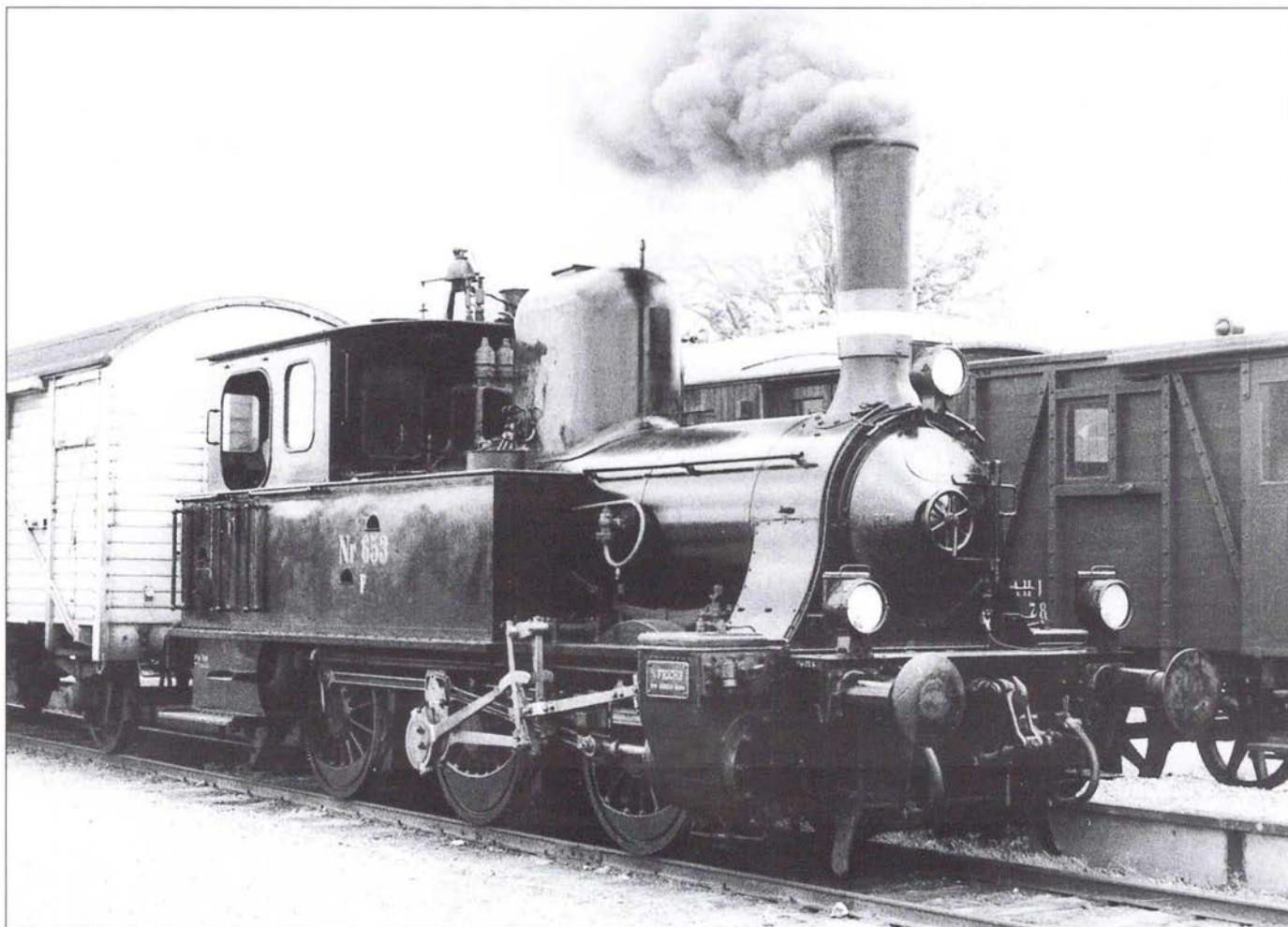
Tunnelindvielsen

Søndag den 1. juni gryede med mere strålende sol. Ovre ved lejet kom og afgik et par regionaltog, mest for deres egen skyld, og en tom IC-stamme, hvis passagerer fra Slagelse var fortsat med busser over Halskov-Knudshoved, kom ind for at vende.

over den endnu tomme motorvej på vestbroen. Så var vi i Nyborg, EA-eren fik Myforspand, og vi blev rangeret over på gamle Nyborg H, hvor toget holdt indtil hjemturen om eftermiddagen. Så fik vi også prøvet den faste forbindelse over bæltet.

Men søndagen var, trods vejret, 1.parket til indvielsen ved tunnelmundingen og turen i paradetempo gennem tunnelen og over

Afskedsturen på Storebælt vil også gå over i historien som det suverænt største DJK-arrangement nogensinde, for ved siden af kørte jo også det "offentlige" tog til Fredericia med My. Det så vi knap nok, men det skulle jo også planlægges, bemannes og køres. Det blev bare i kulissen.



Roskilde i røg og damp

Erindringer fra overgangstiden, da damplokomotiverne ganske vist var på vej ud, men endnu prægede dagligdagen

Af Svend Bertelsen

I 1961 var jeg blevet træt af biler; jeg havde repareret biler, lige fra jeg var seks-syv år, og i to år kørt bus omkring Roskilde. Så biler interesserede absolut ikke mere, og jeg søgte ind til DSB. I denne periode antog statsbanerne ikke lokomotivpersonale; man var ved at uddanne de sidste fyrbødere til at køre motorvogne og lokomotiver som MY og MX. Men ansøgning om en stilling som stationsarbejder, dvs stationsbetjent på prøve, blev vel modtaget, og 1. maj stillede jeg så på Roskilde station. De første to måneder kørte jeg sækkevogn på pakhuset ved godsekspeditionen i Roskilde.

Rangering om natten

Og så kom jeg endelig i nærheden af damplokomotiver: rangermaskinen litra F, hvoraf Roskilde havde to, heriblandt den allerældste fra 1898, bygget i Saronno. Selv om det for det meste var natarbejde, kan jeg i dag kun tænke tilbage på denne peri-

ode med glæde. De fleste ture havde jeg som tredje mand på »pladsmaskinen«.

Turen bestod hovedsagelig i oprangering af de mange godstog fra og til Vest-, Nordvest- og Sydbanen. Jeg husker, den første store slæber kom fra Kalundborg og Holbæk klokken ca 22 med 35-40 vogne, der blev sat ud i Roskilde, hvorefter den fortsatte til København Gb med resten. Når disse vogne var delt ud, havde vi en halv times frokost ved midnatstid. Derefter kom der fire-fem lige så store tog fra Korsør og Næstved, og når alt var sorteret ud, blev nattens »høst« trukket ud i spor 8, 9 og 10 til optagelse i godstog tidligt om morgenen.

Trediemandens job var hovedsagelig at bremse de løse vogne, som med F'en blev »slået« ud på de forskellige spor i et område, der hed »Øen«. Og kunne jeg nå at samle koblinger og luftslanger samtidig, tjente vi lidt tid, når trækkene skulle ud til togmaskinerne. Der skulle traves - løbes - en del, og min egenvægt faldt fra 1/8 ton til 100 kg i løbet af de første fem måneder. Jeg har nu genvundet huldets siden, men jeg

nød virkelig disse natteture.

Det var spændende, hvordan en F'er kunne sætte 5-6 00 ton tog i bevægelse og så efter ti-tolv dampslag have fart nok på til, at løse vogne kunne løbe på plads på de

Jernbaneekspeditør Svend Bertelsen, der er af årgang 1935, har i maj 1992 i medlemsbladet for Støtteforeningen Danske Dampvenner fortalt nogle træk fra sin tid som tjenstgørende på Roskilde station. Ved forfatterens imødekommenhed får jernbanens læsere nu også glæde af artiklen; den bringes her, let redigeret, som led i serien, hvor jernbanefolk videregiver egne oplevelser ved banerne.

Povl Wind Skadhauge

respektive spor, og ligeledes kunne hale samme togvægte ud fra de noget krogede spor, når seancen var overstået, og fyraften var inden for rækkevidde.

En kold vinternat var førerhuset på en F'er et rart lunt sted at opholde sig, når der var en pause, f. eks., når godstogene havde samlet en større eller mindre forsinkelse undervejs. Ellers kunne et par minutter eller så med ryggen mod en cylinder også lune gevaldigt, hvis det regnede eller var en kold nat.

Lokale godstog

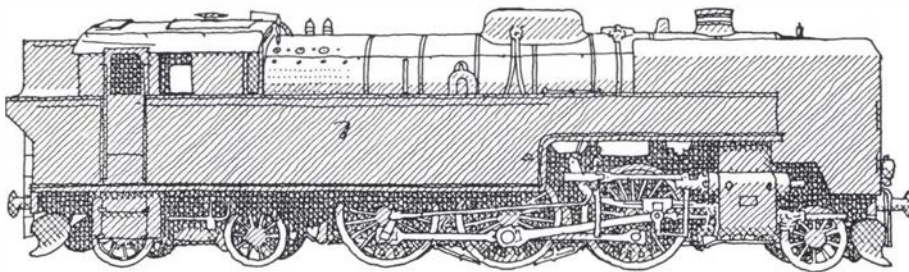
Efter ca. et år kom jeg til rangerlederprøve, hvorefter jeg ofte havde ture med tograngering. Det var nu ikke så meget med damp; DSB foretrak jo MO, MY og MX i stedet. Men vi havde da stadig både E- og S-maskiner i Roskilde. En E-maskine præsterede tre gange på en uge at afspore i et sporskifte på pladsen, når den trykkede en lokal togstamme i depot. Jeg husker den voldsomme diskussion imellem lokomotivmesteren og banemesteren om grunden til disse uheld; den viste sig at være en knækket bolt i E'ers forløberbogie.

Litra S kørte lokal tog til København om morgenen og kom tilbage sidst på eftermiddagen, hvorefter den kørte lokal godstog til Lejre, Hvalsø og Tølløse. Lokal godstogene til Viby Sj. og Borup samt Gadstrup, Havdrup og Lille Skensved blev kørt om formiddagen med MO, undtagen når trævgonnene til finérværket i Gadstrup blev for mange; så fik reserve-S-maskinen denne tur. Lige på det sidste, jeg var i Roskilde, begyndte den ene F-maskine at køre til Hede husene. Der var ofte tale om tog på 300 ton med 45 km/h; af og til hjalp den anden F'er til i starten med et ordentligt skub bagpå ud til Røde Port.

Blandt E-maskiner

En E-maskine imponerede mig virkelig den sidste morgen, jeg var i Roskilde. Den løb et godstog med togførervogn til Roskilde, hvor det så optog alt, hvad der var til Korsør. Ifølge togplanen hed det MX 1000, men det det skete ofte, at en E-maskine fremførte toget, og så afkoblede vi den bagerste del, idet E-erne normalt kun kørte med 700 ton. Denne morgen sagde jeg til føreren, at vi havde sat et tog op til »fuld MX«, så hvor meget ville han have koblet fra? Efter en kort snak med fyrbøderen svarede han: Kan sådan en »oliebrænder« trække 1000 ton, så kan vi også! Han fik så lov at køre med det hele. Ved afgang trykkede han først hele toget sammen og holdt det sammentrykket, imedens han omlagde styringen. Derefter åbnede han for dampen, og uden hjulspin og uden sanding dampede han af sted med 1050 ton på krogen. Det tog sin tid, inden han var kommet på tværs fra spor 7 i vestenden af Roskilde, men han var rettidig i Korsør.

Jeg kunne også nævne lokomotivføreren, der forbød mig at tage på »hans« E-maskine med mine beskidte handsker. OK, jeg holdt mig fra »hans« indgang og trappe



I takt med overgangen til dieseltraktion fik mange af DSBs større damplokomotiver i deres sidste år andre opgaver end dem, de oprindeligt var tiltænkt. Det gjaldt fx også litra S; mon der var nogen, som ved anskaffelsen af denne klasse i 1920'erne havde forestillet sig, at lokal godstog fra Roskilde engang skulle fremføres af S-maskine?

og benyttede trinnet ved forenden i stedet. Først et år efter fik jeg forklaringen: Herr Lokomotivføreren havde selv i egen person gjort gelænderet rent, så han kunne undgå at få olie og kul på hænderne, når han skulle ned. Hvem tænker på en sådan detalje i kampens hede!

Der fulgte mere med

Efter i alt tre år i Roskilde skiftede jeg arbejde og begyndte at sælge billetter, passe signalapparater mv, så jeg oplevede ikke »tilbageskridtet«, da MH'erne fejede de vel-tjente F'ere af sporet, ej heller de senere omorganiseringer osv. Men flere ældre rangerledere har betroet mig, at de tit savnede F'ers hurtige gangskift i modsætning til MH'erne, der skulle stå bumstille for at vende gearret, selv om der egentlig var hestekræfter nok i motoren. Og ligeledes ved stødrangering uden videre at kunne høre dampslagene fra F'eren - modsat MH'ens

motorbrummen, der intet sagde om hastighed.

Disse erindringer om mine oplevelser i Roskilde vil jeg slutte med at fortælle om et lille uheld. Det skete en morgen, da Nordvestbane-toget blev samlet. Togmaskinen tog Kalundborg-vognene med fra spor 3 over i spor 8 eller 9, hvor Roskildes samling stod, og kom så tilbage i spor 3, hvor Holbækvognene fra Godsbanegården var blevet efterladt. Tograngisten fløjter og håndsignalerer »langsomt«, da toget kører mod de holdende vogne, og som vanligt hopper han ned i sporet for at koble og samle luft. Idet han samler luftslangen, glider togdele imidlertid fra hinanden igen, og hele den forreste del af den gennemgående trækstang følger efter koblingen ud af pufferplanken på den ene vogn. Mandens ansigt var et syn for guder. Og så blev der ikke engang kørt »hårdt« til!



Svend Bertelsen omtaler F-maskinen særdeles positivt. Det er han ikke ene om, og man kan undertiden få det indtryk, at bogstavet F i den aktuelle sammenhæng står som en forkortelse for effektiv. Litra F omfattede et større antal maskiner end nogen anden dansk lokomotivklasse, og dominansen i styktal er - vel ikke overraskende - fortsat i veteranbanen alderen. Blandt de bevarede eksemplarer er et af de tidlige Frichs-byggede lokomotiver, F 441 fra 1914 med byggenr 6, som nu hører under DSB museumsvirksomhed og herover ses i Randers 15/81993. En anden bevaret maskine er F 653, som med byggenr 356 og afleveringsår 1949 lå ret sent i den århusianske fabriks lokomotivproduktion. Den er overtaget af DJK og er på modstående side truffet på arbejde i Mariager 5/61983. Begge fotos: Ole Linå Jørgensen.

Banen, manden og drengen



VVGJ 1 ex. NFJ 3 på vejle N. 1954. Foto O. W. Laursen/Arkiv Vigand Rasmussen.

I jernbanernes 150-jubel-år er der særlig fokus på jernbane-interessen - og kikker man efter i krogene, går der flere rundt og deler vor interesse, end man egentlig skulle tro. En af dem er tv's Poul Thomsen, der med venlig hilsen til **jernbanens** læsere har ladet os optrykke et essay, der i første omgang var forfattet som forord til Vejle Kulturhistoriske Museums udmærkede bog om Vandelbanen:

Af Poul Thomsen

Jeg kan ikke fortænke det menneske, som aldrig er blevet angrebet af den besynderlige bane-bacille, i at undre sig over, hvad det kan være, som får ellers normalt begavede og følelsesstabile folk til at nære varme følelser, hengivenhed, ja nærmest kærlighed - til en jernbane. Til noget så uhåndterligt, upersonligt, larmende og stinkende som en jernbane.

For mit eget vedkommende er svaret enkelt nok: Onkel Hans var banemand. Først på Århus-Hammel banen, siden på Vejle-Vandel-Grindsted banen, hvor han fungerede som togfører indtil dens nedlæggelse. Jeg tilbragte næsten alle mine drengeårs ferier hos ham og møder Bor i Vejle - og der, gennem disse mange lykkelige uger, præget af den lette, euforiske stemning af frihed og ferie, var det så, jeg lærte at holde af jernbaner i - og af onkel Hans. Han var indbegrebet af en hædersmand: Solid, djærv, rolig, og punkt lig og troværdig som en køreplan fra dengang togene ankom og afgik til tiden. Og så var han noget af det rareste! At følges med ham i toget var sorn en rejse gennem venneland: Lutter smil og venlighed overalt omkring os.

Jeg elskede at sidde og se på ham i de tidlige morgener, når han smånyttende bar



Banemærkerne fra VVGJ havde egnens tårne og kirker som motiver - f. eks. øverst til højre Grindsteds to vandtårne og kirken, og nederst Vejles tårne. 25 øres mærket til højre har tillige Grindsteds byvåben med jyddepotten.

berede sig ved spisebordet for bagefter at indtage det morgenmåltid, som indledte hver eneste af hans livs arbejdsdage: En stor tallerken dampende øllebrød med en kande fløde og en tyk skive ost til.

Når han så havde iført sig uniformen af det mørke, grove klæde og kasketten med de

pragtfulde forgyldte vinger, fulgte vi ad over til remisen, hvor togvognene stod i den grå dæmring, kolde og afventende, indtil onkel Hans fik fyret op et sted i bugen på dem og gjort dem klar til dagens første tur.

Mor og onkel Hans boede i det hvide bindingsværkshus på Ny Grejsdalsvej, i svinget lige efter broen over åen. Jeg kan kun have været omkring 8-10 år dengang, men timerne, som jeg tilbragte deroppe bag køkken- og soveværelsesvinduerne ud mod banen, hører til mine lykkeligste minder.

Lige nedenfor lå jo sporene, hvor rangeringen foregik med den karakteristiske skingrende jamren af jern mod jern, melodien som hjulene spiller på skinnernes strenge, de magtfulde klank fra bufferne, rangermaskinernes durren og lokomotivernes hæse prust, når de slap dampen løs og lagde alle hestekræfterne i. Og over det hele de klare triller fra onkel Hans' togløjte, som drengen i vinduet lyttede henrevet til, mens han med hjertet svulmende af stolthed så ham, den store togbetvinger, hængende som en slags uniformeret Tarzan i en arm ud fra en godsvogn, som havde fået et puf og nu kom glidende ned mod togstammen og så hvordan den store, stilfærdige mand overraskende hurtigt og adræt hoppede af trinbrættet og løb i forvejen for at vippe spor-skiftets arm over - eller for at springe hen og stille sig lige i centrum af den vældige

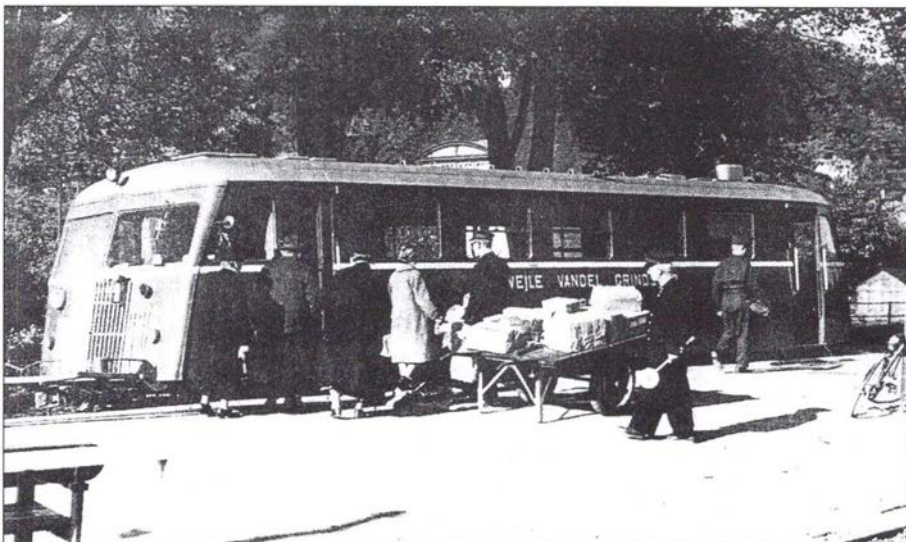
inerti, med koblingskrogen løftet, idet vognene mødtes og bufferne kyskede hinanden med knusende kraft. Midt i dette kraft-felt stod altså onkel Hans, rolig og fattet, stærk og solid og aldrig fik han så meget som en lillefinger i klemme ... det var mangeløst!

Nedenfor vinduerne lå også drejeskiven, hvor to - eller var det fire? - mand ved hver sit jernhåndtag kunne svinge de store sorte lokomotiver rundt. Den våde, svovlede damplugt fra dem trængte helt ind til mig, hvor jeg sad bag vinduet, spændt på at se, når drejeskivens skinner atter mødtes med sporets. så de svære jernhåndtag kunne slås over og stoppe og låse drejeskiven. og lokomotivet med hvæsen og syden kunne forlade sin karrusel med den rigtige ende først.

Bag vandtårnet, på den anden side af VVGJ's spor og perron, lå Vejle Nord station og de gennemgående spor, hvor de »store« tog rullede forbi på vej til Vejle H eller ud gennem Grejsdalen mod fjerne, ukendte mål. Det var fremmedartede tog, som ikke tilhørte onkel Hans, men han kendte dem alligevel og talte fortroligt om dem (»nu kommer 12:45'eren mod Brande«) og fra vinduet så man de lange togstammer, af og til forspændt hele to vældige lokomotiver - rækken af personvogne med fremmede ansigter bag kupevinduerne, stirrende og vinkende - eller godsvogne med kreaturer, handelsvarer, landbrugsmaskiner i endeløse rækker, som blev ved og ved med at passere, mens drengen i vinduet talte og talte. Tyve, tredive, fyrre ... otteogtres! tror jeg minsandten rekorden var, i en lang forbirullende slange, langt ud gennem Grejsdalen, forbi møllen, tæppefabrikken, frøfirmaet, remisen og de små jernbanehaver, hvoraf en tilhørte onkel Hans, som der blandt andet høstede Verdens rødste og sødeste stikkelsbær!

- Men først og fremmest var der jo Vejle-Vandel-Grindsted banen. Privatbanen. MIN private bane! Jeg har af og til leget med tanken om at prøve at regne ud, hvilke afstande jeg i alt har tilbagelagt med den. Det blev vel ikke til Jorden rundt hverken en eller to gange - men det blev langt nok, og ofte nok, til at banen er kommet til at spille en rolle i mit liv. En rolle, hvis betydning jeg ikke er ganske klar over ... kun, at det er noget godt!

Lokomotivet, den dragende, dunstende jernhest, var jeg til min sorg afskåret fra, formentlig af sikkerhedsmæssige grunde. Men når toget var forspændt en af motorvognene, fik jeg som regel lov at være i førerkabinen og kigge motorføreren over skulderen - og der kunne jeg stå aldeles henført fra vi rullede afsted fra perronen ved åen, gennem byen og alle de sænkede bumme hvor lysene blinkede og klokkerne klang, mens biler og cyklister pænt måtte holde tilbage, ud i det prægtige landskab,



Livlig aktivitet på Vejle N. i sommeren 1956. Foto: K. S. Knudsen.

som ikke mindst fik karakter af åen, der snoede sig langs banedæmningen på det første lange stræk.

Skibet, Haraldskjær, Vingsted, Ravning, Lihmskov, Bindeballe, Randbøl - navne og stationer. som, jeg vil huske til min dødsdag. Sammen med lyden af onkel Hans' messende stemme, når han råbte stationens navn, mens jeg så ham rokke forbi på perronen ned langs togstammen. i den særlige, sindige gangart. som kunne minde

om selve togets uforanderlige rytme: Ga-da-gung, ga-da-gung. Haraldskjær - Haraldskjær!

Aldrig skal jeg glemme den sviende harme, jeg følte, da jeg forstod at det man havde besluttet at nedlægge Vandelbanen. »Nedlægge« er sådan et bekvemt, køligt distancerende ord. Jeg syntes - og synes - at »slagte« havde været mere passende. Så personligt et forhold kan man altså få til en jernbane.

Hver gang jeg er lige ved at fælde et smukt træ i min have, tænker jeg på min og onkel Hans' og mange andres gamle, smukke jernbane. På hvor let det kan være at fjerne noget. og hvor svært det er at lå det tilbage. hvis man fortryder. - Så bliver jeg flov over, at jeg var lige ved at blive kortsynet, og så skynder jeg mig at gemme sagen bort.

Jeg har to små håndgribelige minder om manden og banen: Onkel Hans' billettang og togfløjte. Det sker, at jeg sætter fløjten for munden og blæser en stille trille. For at minde mig selv om, at der kommer en dag for os alle sammen. ligesom der gjorde for banen og for manden, hvor der bliver fløjet afgang for sidste gang. □

Vé	Dobbelt Billet	1
↓	Gyldig i 16 Dage	2
↓		3
Vejle Nord		4
Skibet		5
Kvak Mølle Trb.		6
Haraldskjær		7
Vingsted		8
Teglgaard Trb.		9
Ravning		10
Søgaard Trb.		11
Limskov		12
Bindeballe		13
Hofmansfeld Trb.		14
Randbøl		15
Vandel		16
Østerby		17
Billund		18
Elkær Trb.		19
Krog Trb.		20
Løvlund		21
Hinum Trb.		22
Grindsted		23
Barn		24
Gi		25
		26
		27
		28
		29
		30
		31

Nº 2419

Togbillet fra VVGJ.

Tilbud til nye medlemmer af Dansk Jernbane-Klub

Det er i disse dage 150 år siden den første jernbanestrækning i Danmark blev indviet. Dette vil vi i Dansk Jernbane-Klub (DJK) godt markere ved at give et favorabelt tilbud til nye medlemmer: **Bliv medlem af DJK for resten af året til jubilæumspris 150,- .**

Ring eller skriv til sekretariatet på adressen:

Dansk Jernbane-Klub

Kalvebod Brygge 40

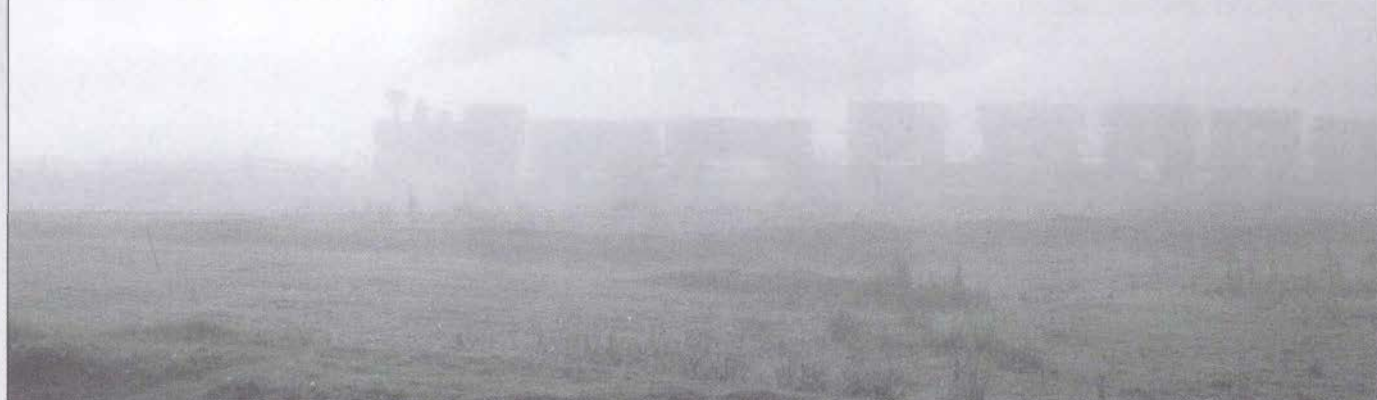
1560 København V

Tlf: 33 33 86 97

- eller indsæt beløbet direkte på giro-konto: 555 - 3830

Rumæniens skovbaner -

mens vi nærmer os enden...



Det er efterhånden mere end et kvart århundrede siden, at man ved DSB slukkede fyrene på sine sidste damplokomotiver i ordinær trafik, og noget nær det dobbelte for afskaffelsen af heste til brug for rangering, men i en af Europas afkroge, dybt inde i det skovrige bjergområde Karpaterne, er det i 1997 stadig muligt at opleve stemninger fra den europæiske jernbanehistories pionertid.

Af René St. Olsen

Rumæniens eksport af tømmer til det europæiske marked voksede i starten af dette århundrede – i takt med, at industrialiseringen i denne del af Europa fik sit gennembrud, fra at være en række ubetydelige småindustrier med lokalt salg, til i midten af halvtresserne at blive den blive den vigtigste indtægtskilde for landet. Træindustriens nye æra skyldtes udover at jernbanen for alvor havde gjort sit indtog at sav- og skovbrugene i denne periode – mere eller mindre frivilligt – blev underlagt statens administration.

Tidligere foregik al transport fra skoven til savværkerne udelukkende med okser eller heste som trækraft. Disse trak de store tunge træstammer ad næsten ufremkommelige stier fra skovhuggerpladserne – ofte beliggende dybt inde i bjergene – ned til savværkerne i dalene. Dette enestående sceneri kan med lidt held opleves selv den dag idag, på steder, hvor selv de næsten monsterlignende og brønde moderne skovmaskiner har måttet opgive.

Banerne bliver til

De første skovbaner stammer tilbage fra året 1892. Her anlagdes bl.a. med hjælp fra et dansk ingeniørfirma i det kendte kurområde Covasna i Karpaterne en rent hestetrakket bane. Hurtigt indså man dog, at hvis denne industri virkelig skulle effektiviseres, måtte banerne anlægges med kraftigere overbygning, så de også kunne befares af damplokomotiver.

Efter man først havde fået skinnelagt denne transportvej, gik det stærkt med at anlægge flere baner i de tidligere ufremkommelige bjergområder. De fleste baner anlagdes med den klassiske østrig-ungarske sporvidde 760 mm.

Mere end 150 skovbanesystemer blev anlagt frem til midten af 50'erne, da banerne havde deres storhedstid. Strækningssynet omfattede da ikke mindre end 6000 km. Sammenligner man med DSB i samme periode på godt 2750 km, kan man danne sig et billede af, hvor omfattende dette net engang var.

Intet varer ved

Sjældent varer denne slags succeshistorier ved, ej heller i datidens planøkonomiske Rumænien, hvor de statskontrollerede eksportvirksomheder ellers havde en næsten ubegrænset adgang til kapital.

I begyndelsen af 60'erne begyndte det at gå ned ad bakke for skovbanerne, idet omkostningerne til vedligeholdelsen af dette enorme net var begyndt at vokse. Det skyldtes bl.a., at en stor del af banerne, der i forhold til konventionelle baner var anlagt med meget spinkelt spormateriel, var ved at være godt nedslidt, og dels, at den vejbane trafik også i Rumænien var ved at gøre sit indtog i den erhvervsmæssige transportsektor. Naturen selv kunne også være – og er stadig – skyld i mange af problemerne, ikke mindst for de små klondikeagtige skovhuggersamfund, der med tiden var skudt op langs banerne. Specielt hårde vintrere med megen sne kan ved forårets komme forvolde store ødelæggelser, når smel-

tevandet fra de tøndende bjergsider på sin vej mod de fossende floder i mange tilfælde tager både de interimistiske byer og store dele af banerne med sig i afgrunden. Dette har i de senere år kostet flere skovbaner livet.

Revolutionen i 1989 gjorde det ikke alene af med landets magtfulde leder; den var også det endelige dødsstød for størsteparten af de resterende baner. Man måtte også i Rumænien omstille sig til markedsøkonomiens simple spilleregler, hvad der for de fleste baners vedkommende desværre var ensbetydende med, at nøglen måtte drejes om.

Lokomotiverne

Indtil for få år siden kunne man på de rumænske skovbaner opleve en meget broget samling af lokomotiver fra et væld af



Før dagens kørsel mod skovene plejes lokomotivet i Moldovita. Maj '95.

Foto: René St. Olsen

europæiske lokomotivfabrikker. Stærkest repræsenteret var kendte navne som tyske Krauss, Borsig og Orenstein & Koppel. Men også polske Chrzanow og ungarske Budapest leverede trækraft i stor stil. Rumænerne kunne også selv være med, her repræsenteret af fabrikkerne Malaxa (23. August Werke) og senere Resita, der i 50'erne udviklede et enhedsprogram for skovbanelokomotiver, af hvilke der blev bygget ikke mindre end 118 enheder.

Idag er enhedslokomotiverne – der viste sig som en meget vellykket konstruktion – stort set enerådende på de få tilbageværende systemer, men med lidt held er det dog stadig muligt at opleve Krauss-maskiner i både Moldovita og Comandau.

Fra slutningen af 70'erne forsøgte man sig med diesellokomotiver som afløsning for de efterhånden aldrende damlokomotiver fra århundredeskiftet; dog uden større succes. Diesellokomotiverne fra de indenlandske fabrikker viste sig hurtigt for svage til opgaven og havde for højt akseltryk, som sled kraftigt på det i forvejen ikke for gode spor. Da tilgangen af reservedele fra 23. August Werke samtidig udeblev – bl.a. fordi man fra regeringsplan prioriterede eksport til bl.a. Polen og Ungarn langt højere – fandt disse helt nye lokomotiver hurtigt deres plads i rækken blandt henstillede damplokomotiver, hvor de den dag i dag stadig står passivt bag remiserne som trøstesløse bunker af rustent jern.

Noget måtte gøres for at løse den akutte mangel på stabil trækraft, så yderligere 12 damplokomotiver af enhedstypen blev i årene 1982-87 leveret som nybygninger fra skovbanernes centralværksted Reghin. Det var noget af en sensation, at damplokomotivfabrikationen blev genoptaget, men med de svære rejseforhold for entusiaster, som gjaldt helt op til 1990, havde kun en håndfuld udlændinge mulighed for at opleve de nye lokomotiver. Enkelte af disse er dog stadig i drift, og kan med lethed kendes mellem de tilsvarende, ældre maskiner af typen, ved et stort R, placeret efter lokomotivets litra på siden af førerhuset.

Skovbanesystemerne

En detaljeret strækingsbeskrivelse af de enkelte tilbageværende systemer er umulig, idet der typisk er et vidtforgrenet net af sidebaner og læssespor, der udgår fra en eller flere stambaner. Derfor er det heller



aldrig med sikkerhed til at vide, hvor toget kører hen den pågældende dag.

Tidligere havde mange af systemerne persontrafik og medførte derfor personvogne i togene. I dag er det kun systemet Vis-eu de Sus, hvor dette fænomen kan opleves. Her har man sågar nogle store hjemmebyggede motorvogne, der, når de ellers kan køre, mandag og fredag transporterer skovarbejderne til og fra deres arbejdspladser langt ude i bjergene.

Hovedreglen er, at man må indstille sig på, at ens dag på en skovbane udspiller sig ombord i togførervognen – det regner meget i Rumænien – eller på en af de små vognes endeperroner. Det sidste er klart at foretrække, idet meget af kørslen foregår i skridtgang og man derfor uden større besvær kan hoppe af i farten, løbe toget op, tage sit billede og så enten fortsætte fremefter og gentage proceduren – hvis konditionen ellers rækker – eller atter stige på toget.

Skulle man nu ikke have mod på denne aktivitet, er der også masser af oplagte fotomuligheder ved lokomotivernes vandtagning i floder og søer, eller når der undervejs rangeres på et af de mange sidespor. Togets personale er normalt heller ikke uimodtagelig for mindre donationer af cigaretter og postkort, som oftest fører til mere end een opsamling ude ad linien, hvor man evt. efter en vandtagning har taget opstilling.

Hårdt arbejde i marken. Landbrug i Rumænien, som for hundrede år siden. Covasna maj '95.

Foto: René St. Olsen

Trafikken

Kørsel på banerne foregår udelukkende mandag – fredag, men ikke nødvendigvis alle fem dage, så man kan sagtens komme ud for at skulle sidde over en enkelt dag. Dette gør det måske lidt vanskeligt at planlægge turen ned til mindste detalje hjemmefra. Men så er Politiken's *Turen går til Rumænien* eller udenlandske guidebøger, som f.eks. kan lånes på biblioteket, glimrende alternativer fyldt med gode ideer.

Normalt køres ud fra remisen ved sekstiden om morgenen og efter endt klargøring – hvad hovedsageligt vil sige, når personalet har fået flækket og stabledet nok brænde til dagens kørsel – forlades savværksområdet mellem klokken otte og ti.

Det er her meget vigtigt, at den besøgende har fået forsynet sig med rigelig proviant, for når først toget er afgået, er der sjældent mulighed for at købe sig noget undervejs. En dag på en rumænsk skovbane kan godt strække sig frem til ved 20-21 tiden om aftenen.

Fotografering

Med hensyn til fotografering hersker på statsbanerne stadig forgangne tiders forbud, hvilket bør tages rimeligt bogstaveligt, specielt på og i nærheden af stationer og ikke mindst broer.

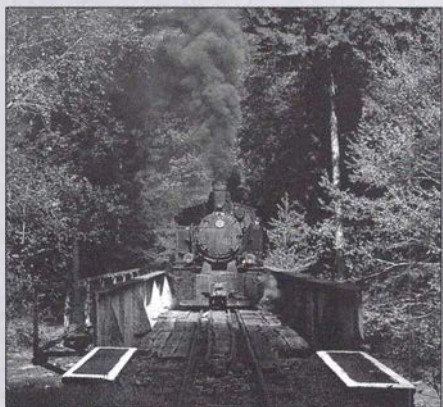
På skovbanerne er der som regel ingen problemer, men man bør dog – om ikke andet af ren høflighed – lige aflægge banens kontor et besøg for at få en tilladelse, som man vil få uden problemer. Banernes kontor befinder sig i alle tilfælde i umiddelbar nærhed af remisen.

På Viseu de Sus-nettet gælder for de sidste tre km også fotografiske restriktioner, da banen her løber parallelt med grænsen til Ukraine og rent faktisk ender ved siden af gendarmernes kommandocentral!

Det er ikke noget problem at færdes i grænseområdet, men det tilrådes at gem-



Selv når pladsen er trang, er der altid rum for én til...Et dagligdags glimt fra en dag på Viseu de Sus, hvor bjergbønderne er på vej til marked i byen... Foto: Jacob Stilling



Et imponerende skue: Kørsel igennem tunneler kan også opleves på de rumænske skovbaner. Her brager C.F.F. 764 484 ud af tunnelmundingen på sin vej mellem to bjerge, på en af de mange broer over Viseu-floden.

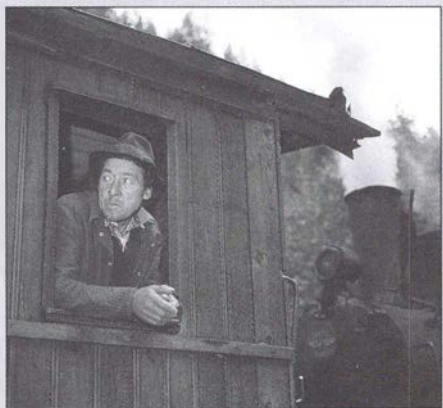
Foto: René St. Olsen

me kameraet i tasken. Togets personale plejer at gøre opmærksom på dette. I Viseu har man siden 1996 forsøgt at sikre en rimelig fordeling af goderne fra de besøgende mellem banens personale, sådan at der på stationen sælges et besøgs- og indtægterne herfra anvendes til en juletræsfest for personalets børn.

Ombord i toget

Det er nemt at komme med ombord på toget – man bliver ofte selv indbudt af personalet. Skulle man komme i den situation, at man bliver bedt om en lille erkendtlighed, bør man tænke på, at det vel ikke urimeligt for en hel dags dampoplevelser i bjergene. Jeg har dog kun oplevet dette én gang, på det nu nedlagte Riscasystem. Her forlangte personalet entré på ca. 50 kr., hvorefter alle vores ønsker blev tilgodeset.

På Viseu De Sus giver det helt sig selv at køre med toget, da der altid medfølger en lukket personvogn efter lokomotivet. Billetter (edmondsoske!) til ca. fem kr. for en retur, købes enten ved lokomotivmesteren eller ombord.



De tilbageværende systemer

Viseu de Sus

I umiddelbar nærhed af den ukrainske grænse, for enden af henholdsvis hovedvej 18 og strækning nr. 410, befinder det nok mest kendte system sig. Midt i savværket ligger remisen, som er af anseelig størrelse

med fire spor, hvoraf det ene er normalspor, og kan rumme ikke mindre end otte lokomotiver. De fire køreklare maskiner – alle af Resitatypen – har efter endt ombygning til kulfyrtning fået fjernet den ellers for skovbanerne så karakteristiske, dobbeltkoniske gnistfanger.

Togene udgår fra en egentlig lille stationsbygning og medfører en lang række sammenkoblede, korte to-akslede vogne, der placeres på de forskellige læssepladser. Banen følger i snæver dal floden op i bjergene, og allerede efter få kilometer er dalen så smal, at der kun er plads til floden og sporet, som er anlagt på en klippehylde langs den ene bjergvæg. Flere steder er der lodret klippevæg mange meter opad, og de huggede stammer bliver flere steder transporteret fra den modsatte bjergvæg med en tovbane. Hele tiden følger banen den brusende flod. Hvor der er bredere sidedale, går der et stikspor op til en skovhuggerplads, hvor de hele stammer i længder op til ca. 20 meter i løbet af dagen bliver læsset på boggier og om eftermiddagen transporteret ned til savværket, enten ved tyngdekraftens hjælp og med skruerbrems, eller bag lokomotivet. På det nederste stykke kan togene være meget lange, og ofte kan man fra personvognen over floden se bagtoget, som tilsyneladende kører i modsat retning, på vej ind i den 180-graders kurve, man selv netop er kørt igennem.

Banen består i dag af en 43 km stambane til ende/grænsestationen Coman, og løber stort set hele vejen parallelt med floden Viseu, der undervejs krydser på nogle mægtige betonbroer, som har været skyllet væk flere gange. Banen er speciel ved, at det er det eneste sted, man kan opleve kørsel gennem tunneler på 760 mm sporvidde, og her hele tre i umiddelbar forlængelse af hinanden (km 23 til 25). Mellem to af tunnellerne krydser banen over floden, det hele i løbet af måske 50 meter! Ved stationen Novat (km 9) hvor den nu nedlagte stambane til Ripi grenede fra, er installeret et unikum af en vandkran direkte i bjerget, med konstant rindende og iskoldt kildevand.

Der sker jævnligt afsporinger, og det sker mere end en gang på hjemturen, at en del af toget »tabes« og må hentes igen, inden rejsen fortsætter. Undervejs gøres der ophold for rangering og vandtagning i en række små skovhuggerbyer med bjælkehuse. Her dukker banens passagerer op, vejrbidte mænd i slidt, grønt arbejdstøj, med filt-hat, økser og rygsæk, som pludselig enten står af toget og forsvinder op ad en dyresti i skoven, eller bliver samlet op for at tilbringe de to ugentlige fridage hjemme hos familien. Med nogle kilometers mellemrum standser toget på en bro eller tæt på floden. Lokomotivpersonalet placerer slangen i vandet, og så suges vand fra floden op i vandkasserne. Efter nogle minutter er vandkassen igen fuld, der fløjtes, og toget sætter sig igen i bevægelse.

Efter en dag med toget op gennem disse imponerende dybe dale, hvor den totale ro og flodens klukken bliver brudt af lokomoti-

vets hårde dampslag, og måske af regndryppene i togførervognens vindueskarm, har man fået en ur-oplevelse, et tidløst indtryk af bjerge, skovbrug og små tog, hvor kun motorsavene, som enkelte skovhugger medbringer, afslører, at vi befinder os i 1990'erne.

Det er vanskeligt at give præcise oplysninger om overnatningsmuligheder i Viseu De Sus, men efter sigende skulle der være skudt et nyt privat hotel op i byens østlige udkant. Det statsejede hotel i byen, der var vildt berygtet for sin utroligt ringe standard, lukkede for ca. fem år siden. Det er muligt at spørge skovbanens personale om overnatningsmulighed, da der ofte er en kollega, der driver lidt privatpension som tilskud til den ringe løn. Privat indkvartering indebærer også, at man får bedre mulighed for at opleve den utrolige gæstfrihed. Ofte er personalet afhængige af et landbrug, som dyrkes i fritiden, og om efteråret syltes der og laves brændevin på blomster eller pærer, som selvfølgelig også bydes rundt til husets gæster.

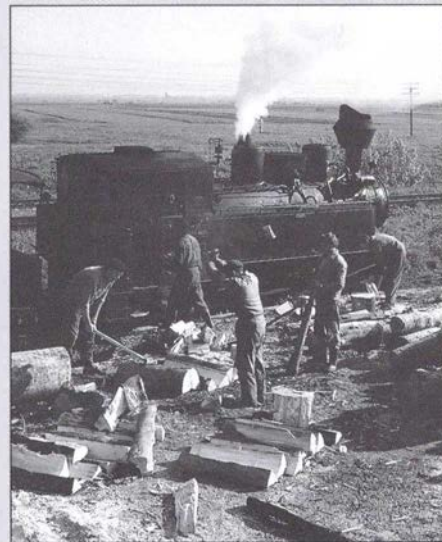
Skulle alt gå helt galt, ligger der med sikkerhed et hotel i byen Borsa ca. 50 km væk, der er udgangspunkt for sidebanen til Viseu De Sus.

Moldovita

Nettet her er, hvad man må betragte som en klassisk skovbane, med et væld af baner, der forgrener sig i alle retninger.

Savværket og remisen befinder sig klos op af endestationen for enden af CFR's strækning 514. Togturen med CFR fra forgrengningsstationen på hovedbanen i Vama forløber det meste af vejen langs landevej 17A., og dette er temmelig hyggeligt, idet banen gennem de mange små landsbyer løber i hovedgaden, ofte med holdeplads på torvet, hvor der til tider foregår en livlig udveksling af rejsegods.

Skovbanesystemet har en samlet længde på ca. 65 km. Fra savværket løber smalsporsbanen op gennem byens gader med



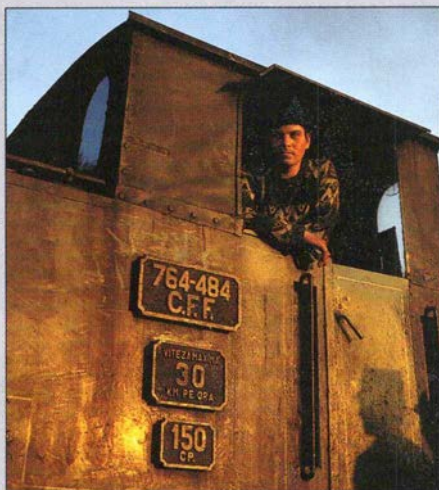
Togpersonalet forbereder dagens kørsel. Der flækkes brændsel til en hel dags hårdt arbejde. Covasna maj '95.

Foto: Henrik Sørensen

et væld af gode fotomotiver. Efter to km forgrener banen sig til to stambaner, der på det åbne dalstykke løber parallelt med henholdsvis Raska og Argelfloderne. Disse stykker udmærker sig ved, at der over floderne er bygget et væld af små tømmerbroer, der er velegnede som fotopositioner ved bl.a. vandtagning eller fremrykning efter endt rangering. Der køres meget langsomt, så det er ikke noget problem at hoppe på i farten. Banen mod nordvest er ideel for jagt af toget i bil. Her kan man virkelig nå noget, da vejen løber langs vejen de første 14 km.

Toget forlader dalene og begiver sig derfra ind i de dybe skove på det meget omfattende net af baner, og her må det klart frarådes at forsøge at jage toget i bil, da vejene er temmelig dårlige. Ved depotet befinder sig ud over to Resita-maskiner også en sød lille tre-koblet Krauss-maskine fra 1921, der af og til er i drift.

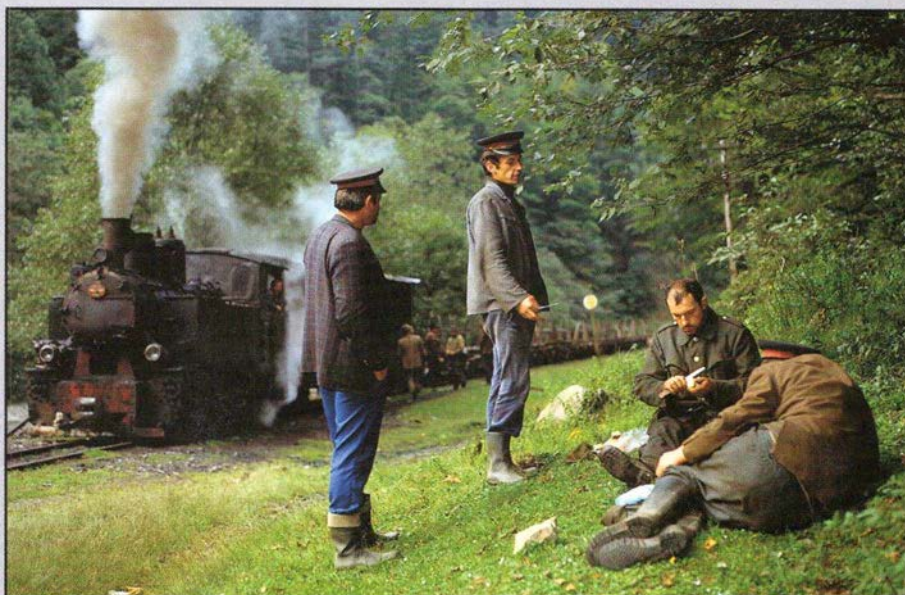
Der er ingen hoteller i selve Moldovita men i Dragosa hc, ti km nede ad henholdsvis bane 514 og landevejen, er fornylig åbnet et glimrende privatejet hotel. På vejen vil man passere det også uden for Rumænien meget kendte og utrolig smukke Moldovitakloster, der bestemt er et besøg værd.



Aftenstemning ved depotet i Viseu de Sus. Skyggerne viser to repræsentanter fra det normalt entusiastvenlige skovbanepoliti, der holder et vågent øje med de ivrige fotografer. Foto: René St. Olsen

Cimpul Cetatii

Skovbanen befinder sig i tilslutning til stationen i Tirgu Mures på banen til Baile Sova-ta, der er en af de få resterende CFR's 760 mm baner med persontrafik (strækkningsnr. 407). Der er ikke længere megen aktivitet i Cimpul Certati, efter de seneste oplysninger rangeres der kun med damp (Resita) ved savværket og på et fem km langt forbindelsesspor fra savværket til statsbanestationen. Men man kan aldrig være helt sikker på den slags oplysninger, da banens hjemmebyggede diesellokomotiver har det med at bryde ned. Men een ting er sikker, udbygningen af veje i skovene går så stærkt, at det er tvivlsomt, om jernbanetrafikken på skovbanen lever året ud.



Der hviler megen fred og ro på de rumænske skovbaner – hvad vi ikke når i dag, nås nok i morgen. Personalets gør "endnu" et hvil undervejs mod Coman. Visue de Sus, september '96. Foto: René St. Olsen

Covasna/Comandau

Dette kendte og meget besøgte skovbanesystem tager sit udgangspunkt i kurbyen Covasna. Her befinder sig et lille depot og savværk i forbindelse med statsbanestationen på CFR strækning 404. Hele dette område er en stor forvirring af smal- og normalspor på kryds og tværs af hinanden. Ved smalsporsdepotet er kun ét lokomotiv køreklart, og dette er en af Regins nybygninger fra 80'erne. Der er ved savværket og på den tilstødende imprægneringsanstalt stationeret to normalsporede damplokomotiver til rangering, det ene et lille tre-koblet Borsig lokomotiv nr. N3404 fra 1909 og en tidligere CFR type 131. Disse er dagligt aktive, bl.a. med overførsel af læssede vogne til CFR's stationsområde. Skovbanen udgår i østlig retning – normalt kun tirsdag til fredag – ved ottetiden om morgenen og løber de første tre km gennem et fladt landbrugsområde. Banen når derefter de første bjerge og begiver sig samtidig ind i det store område af kurhoteller. Prisen på hoteller i området er efter Rumænske forhold meget høj. En gennemsnitspris på ca. 350 kr. for et dobbeltværelse må påregnes, men så kan man heller ikke bo mere cen-

tralt, og nogle hoteller har endda udsigt til banen.

Ved km 6,7 nås endestationen Siclau og denne del af banen ender, men sikken en finale, for her befinder sig den fantastiske »inclinata«, der som en slags vognelevator transporterer vogne op og ned fra Comandau-banen, som fortsætter fra et plateau langt oppe ad bjerget (1013 m). I begge ender af »inclinataen« rangeres ind og ud fra »elevatorstolene« med heste.

Comandau afsnittet bestod tidligere af flere baner, men idag er kun den 11 km lange forbindelsesbane fra »inclinataen« til den centrale savværksby Comandau og en herfra i østlig retning udgående sidebane tilbage.

Ved depotet i Comandau er stationeret tre driftsklare lokomotiver, heraf to Resita og et i 1916 bygget lokomotiv fra Krauss. Der køres ofte med to maskiner i daglig drift, et på sidebanen, som også rangerer ved savværket, og ét til at betjene banen til mod »inclinataen«. Der er ikke nogen tidsplan for betjeningen af sidebanen, men toget med vogne til Covasna afgår som regel ved syv-tiden om morgenen, og på særlig travle dage køres to togpar.

I Comandau følges vej og bane side om side, hvilket gør det særdeles velegnet til fotojagt i bil. Krauss-maskinen med fuld åben regulator på sin vej til "inclinataen". September '96.

Foto: René St. Olsen





Den helt særegne inclinata, der menes at være konstrueret i Danmark i 1886, forbinder strækningen fra Covasna med Comandau. En tur med denne bør være er et must, og er samtidig det eneste, ud over en 14 km lang hullet vej, transportmiddel til det øvre liggende system. "Rangermaskinen" i Siclau står og samler kræfter til næste træk der ses på vej ned...

Foto: René St. Olsen

Tismania

Systemet her er ret specielt i og med at banen ikke har nogen direkte kontakt med de omkringliggende skove, hvorfra transporten af træ foregår på lastbil til læssepladser på strækningen. Denne strækning på ca. ti km fra Apa Neagra, ender i Tismania hvor remiser og jernbanens administration har hjemme.

Herfra fortsætter banen 41 km til Tirgu Jiu, hvor det store savværk og CFR-strækning nr. 202 befinder sig. På vejen findes talrige sidespor og læssepladser med megen aktivitet, så det er ikke unormalt, at toget til sidst består af 30 til 40 læssede vogne, når savværket nås.

Banen befares udelukkende af lokomotiver af enhedstypen. Hvor mange der er driftsklare vides ikke, men mindst to lokomotiver er i daglig drift, bl.a. et af Regins nybygninger.

Der kører normalt to togpar dagligt på



banen til Tirgu Jiu. Disse forlader begge Tismania mellem klokken seks og ni om morgenen. Banen til Apa Neagra betjenes enten af en af de returnerede maskiner, eller en tredje, der så også rangerer i Tismania.

Hoteller findes med sikkerhed i Tirgu Jiu og måske også i Tismania.

Fremtiden

Fra og med maj 1997 er der kun trafik tilbage på de omtalte fem systemer, og fremtiden ser ikke god ud. Det må påregnes, at kun Viseu De Sus og Covasna/Comandau vil overleve årsskiftet 97/98, sidstnævnte dog med nogen usikkerhed. Viseu De Sus vil utvivlsomt køre ind i næste årtusinde, da der stadig ikke er anlagt veje ind i dette skovområde og trafikken er stigende. Samtidig er banen også et uundværligt aktiv for den rumænske hær og faktisk det eneste forbindelsesled til det store antal militærforlægninger langs denne del af grænsen.

Så derfor – se at komme af sted i dette efterår – for vi nærmer os enden. □

Viseu de Sus, september '96.

Foto: René St. Olsen



Fakta om Rumænien

For danske statsborgere er der visumpligt. Ansøgning om dette skal være den Rumænske ambassade i hænde en uge før afrejse: Pris 350 kr.

Er man med fly kan visum købes ved ankomsten til lufthavnen i Bukarest: Pris 35 US\$. Veksling af valuta er kun muligt i større byer og kun i udvalgte banker, større hoteller og i lufthavnen. Medbring kun DM eller US\$. Gadeveksling er stadig et udbredt fænomen, men ikke lovligt.

Mellem vest-Europa og Rumænien er der flere sovevognsforbindelser og størsteparten af disse går over byen Brasov - check op med dit rejsebureau. Kortmateriale kan bl.a. købes hos Politikens boghandel. En køreplan (mersul Trenurilor) for de Rumænske statsbaner kan købes på næsten alle større stationer. Vær forberedt på at det kan være meget tidskrævende at rejse rundt med tog, det kan tage flere dage mellem to skovbaner, men så er det også billigt. Det velfungerende net af landevejsbusser, udgår normalt fra en i byen centralt beliggende terminal, og er ofte at foretrække da disse er langt hurtigere og ikke meget dyrere.

Efter benzin er blevet let tilgængeligt er det også en oplagt mulighed at gøre turen i bil. Hvis man ikke selv er kørende, er adgangen til udlejningsbiler let. De kendte biludlejningselskaber er aller repræsenteret i lufthavnen, så en evt. bestilling kan gøres hjemmefra. Pris med forsikring og fri km ca. 2800,- for en uge, hvor man med lidt held kan nå at besøge 3-4 skovbanesystemer.

Det overordnede vejnet er ganske glimrende. Kørsel efter mørkets frembrud kan ofte være en sand gyser, da mange kører uden lys eller man pludselig møder en bonde, der mener, det er mere praktisk at køre sin hestevogn i den forkerte side af vejen.

På mange stationer kan man se lange rækker af henstillede damplokomotiver, næsten alle af tysk konstruktion (p8, G10, 50 og 52'ere). Pas på med at fotografere disse uden tilladelse, da de - trods deres tilstand - er henstillet som strategiske krigsreserver.

GOD TUR!

Jernbanenyt - kort fortalt



Foto: Jacob Stilling

Af Erik B. Jonsen
og Jens Ole Christensen

DSB



Rullende materiel

Den store togordre

Torsdag 17. april underskrev DSB og det tyske konsortium Linke-Hofmann-Busch/Siemens kontrakten om levering af 112 nye S-togssæt (4. generation) i perioden 1999 til 2005.

Det danske og det tyske flag vajede foran værkstedet i Taastrup, og inde i den store værkstedshal dannede de to sidste af de foreløbig otte leverede togsæt rammen om den højtidelige underskrift af kontrakten, den største i danske jernbaners historie med en kontraktsum på 8,2 mia. kr.

S-togchef Erik Maglehøj, der underskrev kontrakten på vegne af DSB - sammen med administrerende direktør Henrik Hassenkam, økonomidirektør Carsten Thomsen og chef for DSB materieludvikling Kaj Lund - sagde i sin tale, at kontraktunderskrivelsen var en stor begivenhed for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Kontrakten betyder, at DSB S-tog kan udskifte hele vognparken hurtigere end først forventet grundet en hurtig politisk tilslutning og bevilling. (0-serien er nu i drift mellem Hillerød og Køge, og kundeundersøgelser viser, at passagererne kan lide det nye S-tog - som har plads til 33 procent flere passagerer pr. togsæt i forhold til 2. og 3. generations togene - på grund af komfort, design og fornemmelsen af tryghed).

Teknisk direktør fra LHB, Wolfgang von

Waldstätten, betegnede underskriften som en milepæl i samarbejdet mellem DSB, LHB og Siemens. Kontrakten er i øvrigt den største enkelt-ordre, som LHB har modtaget siden 2. verdenskrig - og S-toget selv betegnede han som det mest moderne i Europa.

Adtranz Danmark, Randers har sikret sig en andel på ca. 20 procent af S-togsordren, idet virksomheden skal slutmontere togsættene, når de kommer til Danmark. De enkelte vognkasser, malede og monteret med enkeltaksler, sendes som tomme skaller fra Salzgitter til Randers, hvor Adtranz derefter monterer de elektriske og mekaniske dele samt apteringen. Ordren sikrer job til 80 mand i hele leveringsperioden. Adtranz Danmark er en del af den internationale Adtranz togkoncern, der den 1. januar 1996 blev dannet gennem en sammenslutning af jernbaneaktiviteterne hos tyske Daimler Benz og det svensk-svejtiske ABB (ASEA Brown Boveri).

Nyt materiel

DSB gods arbejder ihærdigt på at fremskaffe dokumentation for nødvendigheden af at anskaffe 13 stk. EG-lokomotiver, som skal danne basis for fremtidens transitgodskørsel. Godkender DSBs bestyrelse anskaffelsen, er aktstykket til Folketingets Finansudvalg forberedt, således at kontraktindgåelsen kan ske inden sommerferien.

Det samme er tilfældet med de 17 stk. Øresundstog (»Snaphanetoget« på dansk, »Snaphanetåget« på svensk), hvor situationen er præget af det tidspres, der skal sikre, at materielleverancen afsluttes så betids, at trafikken kan påbegyndes, når »Kyst-til-Kust forbindelsen« åbner i december år 2000.

Det er endvidere besluttet at anskaffe yderligere tre IC3-togsæt (nr. 90-92) på baggrund af en henvendelse fra trafikministeren. Togsættene skal anvendes i pendlertrafikken på Sydbanen, hvor passagererne er utilfredse med igen at være henvist til »rødt materiel«.

Det er under overvejelse at konvertere en bevilling til renovering af MY-lokomotiver til indkøb af MK-lokomotiver. Planen om at anskaffe en ny type diesellokomotiv, det såkaldte SRL-lokomotiv (strækningsskørsel og rangering), må til gengæld betragtes som skrinlagt.

Drift og administration

Bodeling

DSB og Banestyrelsen har i de seneste måneder været igennem en besværlig proces med at dele aktiverne fra »det gamle« DSB. Det vil føre for vidt at komme rundt i alle hjørnerne, men her er nogle få eksempler: Banestyrelsen har overtaget ejendomsretten til samtlige tidligere DSB-spor med tilhørende arealer (med mindre de er beliggende inden for DSB remise- og værkstedsområder eller ved stykgodsterminaler (men ikke kombigodsterminaler)), bygninger, der nu anvendes af Banestyrelsen til administration eller som værksted, kommandoposter, mandskabsbygninger og -skure samt perroner på stationer/holdsteder. For stationers vedkommende er det i øvrigt endnu mere kompliceret: Nok ejer Banestyrelsen perronen, men perrontag, stationsnavneskilt, kiosk, ventesalsbygning, telefonboks, billetautomat og stempeleautomat er DSBs ejendom - hvad ikke er tilfældet med trappehus fra gangbro (hvor DSB dog ejer øverste del af sidstnævnte), elektronisk passagerinformationsdisplay,



I forbindelse med Øresundsforbindelsens landanlæg blev et lokomotiv fra Banverket overført til arbejdet i april. Her kører lokomotivet i land i Frihavnen fra Dan-Link færgeren M/F Trekroner den 7. april 1997. Foto: Klaus Jørgensen.

arrangementet andetsteds i dette blad, red.). De nye Habins-y vogne ejes af DSB gods.

Børnevogne

Køreplansskiftet betød også farvel til de to børnevogne, litra Bn-x, der kørte fredage og søndage i aflastnings-

ur, højtaler, lysarmatur, togviserskilt og spornummerskilt, det er nemlig Banestyrelsens ejendom. Forvirret?

Der foregår også en fordeling af ejerskabet af anlægsaktiver inden for DSB. Her skal blot nævnes, at lokomotiverne nu fra DSB materiel er fordelt til brugerne med hele litra'et hos største bruger: EA, EG (hvis de anskaffes), MH, MT, MY og MZ hos DSB gods og ME hos DSB regionaltog, hos hvilke andre divisioner så må leje sig frem. Ejerskabet til visse typer af rullende materiel har dog også hidtil ligget hos hovedbrugeren, fx. S-tog hos DSB S-tog, MF-togsæt hos DSB InterCity, ER- og MR-togsæt hos DSB regionaltog og MK hos DSB gods.

Endnu en detalje plukket ud af den store helhed: Tjenestekøreplanerne og sikkerhedsinstruktionsmaterialet: SR, SIN, TIB m.fl. udgives nu af Banestyrelsen, som er den ansvarlige for salg af køretid til nuværende og fremtidige operatører på den danske stats skinnenet.

Rørpost

Den danske posttrafik mellem landsdelene er i forbindelse med overgang til sommerkøreplan omlagt, således at Post Danmark,

der er DSBs ubestridt største kunde, i hovedsagen atter distribuerer post og pakker med særligt hurtige posttog mellem landsdelene via Storebæltsforbindelsen. Omlægningen, der har stået på i et par måneder, vil i de kommende år give DSB gods en øget omsætning på 65 mio. kr. årligt.

DSB gods har anskaffet 64 stk. (mod oprindeligt planlagt 62) nye bogie godsvogne til formålet: **Habins-y 278 3, 000-063**. Vognene er bygget hos Rautaruukki (en virksomhed i Transtech-gruppen), Oulu i Finland og er tilpasset Post Danmarks containere. Der er plads til 32 tons breve og pakker pr. vogn - og vognene kan fremføres i tog med en hastighed op til 140 km/h.

Den 31. maj 1997 sattes punktum for 141 års postbehandling på skinner, da postbureau-togene, hvor en del af posten undervejs blev sorteret i hånden, ophørte. Post Danmark er nu i stand til at sortere posten færdig på postcentrene, det medfører færre fejlsorteringer og forbedrer således kvaliteten. De 14 postbureauvogne (der er Post Danmarks ejendom) (8 P og 6 Pbm) er hensat med salg (ombygning eller ophugning) for øje (se dog omtalen af Storebælts-

togene (IR) mellem København og Aalborg og v.v. Vognene kan ikke godkendes til kørsel gennem Storebæltstunnelen, og de passer i øvrigt ikke ind i det fremtidige »kørselskoncept«, hvorfor de udrangeres.

Farvel til vognene betyder ikke farvel til børnene. Der indføres i stedet en børneguideordning, således at børn stadig kan sendes på rejse alene. Der sker ingen ombygning af materiel af den grund, men i de aktuelle IC-tog er en af vognene med stort flexareal (suppleret med masser af legetøj, bøger og spil) reserveret for alene-rejsende-børn og børneguiden.

Nyt takstsystem

Fra efteråret vil DSB og landets amtstrafik-selskaber indføre et fælles takstsystem, så kunderne kun skal have udleveret én billet, uanset hvor i landet, de skal hen. Forinden er der foretaget en markedsundersøgelse i tog og busser, der kortlægger, hvor danskerne rejser, og hvilke trafikmidler de vælger.

For DSB og amtstrafikselskaberne har det drejet sig om at finde ud af, hvordan indtægter fra salg af kort og billetter skal fordeles. Undersøgelsen har stået på i april og

Ved vinterkøreplanens ikrafttrædelse og indførelsen af K-Storebælt forsvinder også de internationale natvogne fra Sydbanen. Disse vil i fremtiden blive fremført af nyt materiel under/over Storebælt. Her ses ME 1521 undervejs mod København med IP 482 fra Innsbruck ved Næstved en tåget morgenstund den 1. maj 1997. Foto: Søren Bay.



maj, og den følges op i foråret 1998 for at se, hvordan rejsemønstret ændrer sig efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt og etableringen af takstsamarbejdet. Det er et århusiansk firma, Dansk Markedsanalyse A/S, der efter en EU-licitation har fået opgaven.

Siden foråret 1996 har en projektgruppe med deltagelse af amtsstrafiksekskaberne, Amtsrådsforeningen, DSB og Trafikministeriet arbejdet på at få etableret et samarbejde mellem busser og tog. Nu, hvor Danmark er kædet sammen af den faste forbindelse over Storebælt, er der mulighed for at tilbyde kunderne større sammenhænge og fleksibilitet i de kollektive trafikudbud. Projektet arbejder ud fra seks trafikale mål, som er formuleret således:

- Fælles billetter, klippekort og månedskort til nærrejser med bus og tog.
- En billet til fjernrejser, der også gælder til tilslutningsbus/tog i hver ende af rejsen.
- Bedre koordinering af det regionale trafiktilbud med bus og tog.
- En samlet rejseplan fra kundens hjem til rejsens endemål.
- Bedre information om skift mellem bus og tog på alle terminaler og bedre information om driftsforstyrrelser.
- Handicappede skal enkelt og nemt bestille og rejse fra dør til dør.

Samtlige trafiksekskaber er blevet enige om at indgå et fælles landsdækkende takstsamarbejde, hvor første fase træder i kraft den 28. september 1997, men da takstsystemer, zoneinddelinger og rejseregler mv. er forskellige i de enkelte trafiksekskaber, er det en stor mundfuld at ændre på disse elementer, som har fungeret udmærket i de enkelte amter. Der skal nu tænkes i landsdækkende sammenhænge, og kunder skal på sigt have valgfrihed mellem bus og tog på samme billet. Harmonisering af systemerne er et fælles mål for trafiksekskaberne og DSB, men teknikken og ressourcerne - både budget- og personalemæssige sætter dog grænser for, hvor hurtigt processen kan skride frem.

I forbindelse med »Storebæltskøreplanen«, gældende fra 28. september 1997, indføres samtidig et nyt takstsystem, som deler landets togstrækninger ind i ca. 100 områder, der stort set svarer til de kommuner, hvor tog kører igennem. HT-området inddeles dog i tre nye store områder (106, 107 og 108), der er lagt som tre store »masker«

Som artiklen foran i bladet omtaler er MK'erne på vej ind på de danske skinner. Det vil betyde et endegyldigt farvel til de efterhånden aldrende MH-lokomotiver som længe har været truet ved DSB. MH'erne er dog at finde flere steder endnu, men udrangeringen af dem går stærkt. Stemninger som dette ved Esbjerg remise vil således inden længe være forbi.

Foto: Henrik Sørensen



Allerede ved sommerkøreplanens ikrafttrædelse forsvandt de fra Sydbanen ellers så dominerende Dan-Link godstog. Disse fremføres idag via Storebælt med EA direkte fra Københavns Godsbangård til Padborg. I marts måned var det stadig MZ'erne, der trak læsset, som her ved Ringsted hvor fotografen har fanget MZ 1447, der blæser mod Rødby med en slæber fra Østerport.

Foto: René St. Olsen

oven på det eksisterende zonesystem i HT, for at gøre systemet enklere både for kunder og personale i HTs entreprenører. Har kunden anskaffet sig en fjernrejsebillet, f. eks. via DSBs telefonsalgsservice, kan billetten benyttes i bussen inden for DSB-området hen til stationen og ligeledes i slutningen af rejsen fra stationen og videre med bus inden for DSB-området, som vil svare til et antal bybuszoner. »Tilslutningsbusserne« er også omfattet af DSBs klippekort og månedskort.

Alle rejser med bus og tog inden for et amt foretages på trafiksekskabernes billetter og kort. Der er ret til fri omstigning mellem busser og tog inden for et amt. (Fyns Amt vil fra starten dog ikke deltage i det inden-amlige takstsamarbejde).

Der arbejder også på, at kunder i de kombinerede bus-tog rejser skal kunne benytte samme billet ud over et DSB-område - det vil sige i områder uden DSB stationer. Denne såkaldte »Tog+ - model« er med i en række udestående spørgsmål, som er under overvejelser hos DSB og trafiksekskaberne.

Tivolitog

I forbindelse med Tivolis åbning, 22. april, inviterede DSB til navngivning af IC3-togsæt nr. 88, som af den gamle haves nye direktør, Lars Liebst, blev »døbt« »Georg Carstensen« efter Tivolis grundlægger.

Tivoli-kunstneren Richardt Branderup har stået for udsmykning og dekoration af togsættet. Nu mangler der kun navngivning af sæt nr. 89, og det sker i Silkeborg i september, i forbindelse med at byen bliver medlem af »InterCityLyn-klubben«.

Grafitti

DSB bygning brugte i 1996 16 mio. kr. til at udbedre efter hærværk og fjerne grafitti på stationer og andre DSB bygninger over hele landet. Det er første gang, der er foretaget beregning over, hvad hærværk og grafitti på bygninger koster DSB på landsplan. S-togsstationerne alene stod for de 11 mio. kr. i 1996. Af de nævnte 16 mio. kr. brugtes de 6,2 mio. kr. til afrensning af grafitti.

Blandt det rullende materiel er i særlig grad S-togsvognparken udsat for såvel udvendig



grafitti (store »malerier«) som indvendig grafitti (»tacs« - personlige signaturer).

Der bruges store mængder af rensernidler til rengøringen af vognene. Således går der omkring 36.700 liter grafitti-rens til den udvendige rengøring, medens det rækker med 2.000 liter til indvendig afrensning. Afrensningen af vognene medfører risiko for forurening af grundvandet, hvilket er årsagen til indretningen af en speciel grafittiafrensningsplads ved værkstedet i Høje Taastrup, jf. DSB-nyt i **jernbanen**, nr. 2/97, men rensedidderne opløser også hver gang en smule af vognenes oprindelige røde maling, hvorfor også dette må medtages i miljøregnskabet som en belastning. Det samme gælder tomkørslen mellem de forskellige vogndepoter og renspladsen i Høje Taastrup.

I de sidste tre år er omfanget af udvendig grafitti på S-tog faldet med syv pct., medens den indvendige er steget med 24,5 pct. I 1996 blev omkring 100 S-togsgrafittimale pågrebet. Tilsammen blev de idømt erstatningsansvar på 200.000 kr., hvilket langt fra dækker de omkostninger, DSB havde på afrensningerne. For DSB S-togs vedkommende udgjorde de i 1996 11 mio. kr.

Hærværk og grafitti kostede hele virksomheden DSB omkring 40 mio. kr. i 1996.

Nyt designprogram

DSB udarbejdede i begyndelsen af 70'erne et designprogram, der skabte fornyelse og nye standarder for mange dele af DSB. De seneste års tendes til decentralisering og opdeling i divisioner med større selvstændighed har skabt nye behov for profilering og fornyelse. Først efter at rederi- og busdriften blev udskilt, og senest efter oprettelsen af Banestyrelsen er DSB at betragte som en ren operatørvirksomhed.

Der er derfor brug for en fornyelse af DSBs image - samtidig med, at opfattelsen af DSB som én virksomhed skal holdes. Et nyt grafisk designprogram skal være grundstammen i dette nye image. Opgaven er at skabe et designprogram, som kan give hele koncernen mulighed for at markedsføre sig mere produkt- og forretningsorienteret.

Direktionen har besluttet at igangsætte et nyt grafisk designprogram med en første etape omhandlende analyse, program og koncept for helheden, projekt for bomærke, typografi og farver samt retningslinier for tryksager. Udkast til ny designmanual forventes præsenteret ultimo 1997 - og den praktiske brug af det program, der måtte blive vedtaget, går i gang pr. 1. april 1998. Anden etape vil omhandle grafisk bearbejdning af skiltning, liberi (bemaling af rullende materiel) og uniformer, og udførelsen heraf skal primært foregå via reinvestering i de enkelte divisioner frem til år 2000.

Banestyrelsen

El- og sikringsanlæg

Padborg station blev natten efter den 5. april 1997 i kørestrømsmæssig henseende delt i to halvdele - den sydlige del med 15 kV 16 2/3 Hz og den nordlige med 25 kV 50 Hz. Strømzoneme er delt af neutralsektioner, ca. 25 m lange strømløse afsnit, markeret med hhv. mærket »Sænk strømaftager« (signal nr.17.36) og mærket »Hæv strømaftager« (signal 17.37), sidstnævnte suppleret med mærket »Systemspænding« (signal nr. 17.38), der angiver, at kun elektriske trækraftenheder, der kan køre på den pågældende systemspænding må hæve strømaftageren, jf. **jernbanen**, nr. 4/95, side 125.

Tog, der senere skal fremføres af den anden banes trækraft, vil normalt have i fremmed strømzone og skal derfor omrangeres med rangertraktor til egen strømzone. Til dette formål anvendes normalt Godscenter Padborgs to Köf-tractorer. Arbejdsgangen er lidt tidskrævende, idet et lokomotivskifte tager ca. 20 minutter.

Padborgs overgang til systemvekselstation skete ved, at den hidtidige overstopning af neutralsektionerne afmonteredes, den ovennævnte skiltning opsattes, og de 25 kV 50 Hz indkoblede i stationens nordlige halvdel (d.v.s. fra stationsgrænsen i nord til km 109,513 i spor 1 og 13 samt til km 109,760 i sporene 2, 3, 4 og 5 - samt sporene 21 og 22, jf. **jernbanen**, nr. 6/95, side 197).

*

20. maj blev der sat spænding på det nye køreledningsanlæg på strækningen mellem Tinglev og Sønderborg. Kørsel med ER-togsæt indledes den 28. september 1997.

Banestyrelsen rådgivning har i øvrigt gjort redaktionen opmærksom på, at de datoer, der i **jernbanen** er nævnt som *ibrugtagningsdatoer* for de enkelte køreledningsafsnit, er *datoer for spændingssætningen* og ikke datoer for afsnittets frigivning til kørsel med elektriske trækraftenheder.

*

I forbindelse med elektrificeringen af strækningen Tinglev-Sønderborg er sikringsanlægget på Gråsten station den 24. april 1997 udskiftet med et nyt relæsikringsanlæg. Stationen er nu udstyret med PU- og U-signaler, og F-signalerne er opsat 800 meter før I-signalerne, som en følge af, at højeste hastighed på strækningen skal øges fra 75 til 100 km/h (gælder også F-signalerne foran Tinglev og Sønderborg stationer). Forøgelsen af hastigheden medfører også en modernisering af overkørselsanlæggene på strækningen; en række overkørsler, der hidtil kun har været forsynet med advarselssignalanlæg for vejtrafikken,

udstyres nu med halvbomanlæg, og af hensyn til lokomotivførerne forsynes alle overkørsler med »Uordenssignal«, samtidig med at »Overkørselssignalerne« flyttes bort fra overkørslen i forbindelse med tændstedernes flytning fra 350 m til 800 m før den enkelte overkørsel.

Knudepunkt Odense

Forud for køreplansskiftet 1. juni er der foretaget en hastig ombygning af Odense station. Sikringsanlægget er udbygget med en række nye togveje (kørselsmuligheder); der er etableret en længe savnet togvej fra spor 6 mod Nyborg, og der vil af hensyn til, at der bl.a. skal kunne samles InterCityLyn på stationen fra K97v, blive etableret TUS-togveje i spor 3 og 4 fra vest samt i spor 7 fra øst og vest samt fra Svendborgbanen. (TUS-togvej = togvej uden sikkerhedsafstand; indkørselstogvejens (eventuelle) kortere forløb markeres med PU-signal på »stop«-I-signalet viser »afkortet togvej« ved »kryds« i hastighedsviseren). Der vil i løbet af eftersommeren endvidere blive etableret TUS i spor 3 fra øst af hensyn til fremtidig samling/adskillelse af ER-tog fra/til øst og til/fra Sønderborg. (Laveste spornummer på Odense station er nærmest den gamle hovedbygning).

Spor 7 er i øvrigt ombygget i december 1996 med nye skinner på betonsveller samt ny sporskasse med skærver, hvilket har højnet sikkerheden, da den tidligere sandballast under regnvejre forårsagede fejlindkøringer i sikringsanlægget.

Odense station spiller nu en central rolle i trafikafviklingen mellem øst og vest, idet en række tog (godstog og de særlige lejrskoletog) har ophold og rangertid i forbindelse med lokomotivbytte fra el til diesel og vice versa, og i sommerkøreplansperioden vendes alle Re-tog fra vest (med numre i 3100-serien) i stationens spor 3, alle Re-tog fra øst vendes i spor 6, medens Svendborgbanens tog og Fredericia-Odense togene (med numre i 2700-serien) vendes i spor 7. Der er, de nævnte tiltag til trods, alligevel kapacitetsproblemer på stationen fredag aften i sommerkøreplansperioden. Det medfører, at to lokomotivtrukne Re-tog fra/til vest (RV 3160 → 3161 / RV 3164 → 3165), der har Odense som »vendestation«, må køre til Marslev for vending.

Spor 9 vest (den resterende del af det gamle »nordvestfyn« spor) og spor 10 vest (Bogensebanens gamle spor) forlænges og forsynes med faciliteter til rengøring af overnattende ER- og MR-togsæt.

Ombygning af København H.

I august 1998 forventes Øresundsbanen til Kastrup ibrugtaget. Inden dette kan ske, skal der i forbindelse med banens indføring på Københavns Hovedbanegård foregå omfattende sporarbejder i området mellem Dybbølsbro og perronerne.

Det nuværende spor anlæg kan ikke klare den øgede belastning, og der skal derfor reinvesteres i spor og sporskifter. Der skal ligeledes ske en forbedring af sporgeometrien for at sikre, at køreplanerne (K-Kastrup og senere K-Øresund) trafikalt kan håndteres på banegården.

Sporarbejdet omfatter renovering af spor (over- og underbygning), fjernelse af spor (bl.a. ti depotspor) og etablering af nye sporforbindelser. Arbejdet berører ca. 40 sporskifter, der enten udveksles, fjernes eller nyetableres. Disse arbejder medfører selvsagt omfattende ændringer af køreledningsanlægget, ligesom sikringsanlægget skal tilpasses. Der vil i sikringsanlægget samtidig blive etableret en række nye togveje.

Når anlægget står færdigt, er der sket en forenkling og opgradering, der medfører større hastighed til og fra Øresundssporene og højere kørselskomfort. En større fleksibilitet for trafikafviklingen vil opnås ved nye sporforbindelser og togveje, der løser op for den eksisterende »knode« i form af et enkeltsporet stykke lige før perronerne, og som gør Øresundsforbindelsen »dobbeltsporet« til perron således, at det i et vist omfang er muligt samtidig at køre til og fra Øresundssporene fra samme side af Hovedbanegården (spor 1-4 hhv. 5-8). Der etableres også et længere depotspor (26) med ind- og udkørselstogveje, bl.a. af hensyn til ekspedition af materiel og tog mellem Kastrup og KGC (klargøringscentret for IC3-tog), og der etableres TUS-togveje (forklaring, se ovenfor) i sporene 5-8 for at muliggøre sammekobling af tog eller ekspedition af flere tog i samme perronspor.

Signalopstillingen vil blive optimeret, og sikkerhedsniveauet i forbindelse med kørsel på rangertogveje vil blive højnet.

Arbejderne er planlagt påbegyndt i juli 1997 og forventes afsluttet medio juli 1998, og de forudsættes gennemført i 20 weekendspærringer (fredag aften til mandag morgen) med mellemliggende køreledningsarbejder, mindre sporarbejder og sporskifteombygninger. Arbejderne kan ikke undgå at indvirke kraftigt på trafikafviklingen, især vil klargørings- og rangerarbejdet blive generet. I langt de fleste spæringsperioder vil trafikken gennem København H. kunne opretholdes, medens mulighederne for at komme til og fra KGC, depotspor og maskinspor vil være begrænsede eller - i et par tilfælde - umuliggjort. Tilpasning af køreledningsanlægget vil ofte strække sig over en længere periode end selve spærningen, hvilket vil medføre yderligere begrænsninger for kørsel med eltraktion.

På vej mod 180 km/h

Samtlige sporskiftedrev mellem København og Odense skal udskiftes i forbindelse med, at strækningshastigheden pr. 1. juni 1997 sættes til 180 km/h. Det meget forcerede

arbejde hermed betød forsinkede og aflyste IC- og Re-tog på strækningen i april og maj.

Tunnelberedskabet OK

Måske ikke særligt aktuelt nu, hvor trafikken gennem tunnelen under Storebælt er i fuld gang, men af hensyn til fremtidens læsere af disse spalter, synes redaktionen, at det bør nævnes, at den af trafikministeren påbudte redningsøvelse i tunnelen, den 10. april, gik langt bedre end øvelsen i januar, og at øvelsens koordinator, politimesteren i Slagelse, betegnede den som en succes.

Den fingerede ulykke skete kort efter kl. 10 midt inde i tunnelrøret, hvor et IC-tog med 420 passagerer kørte ind i et holdende godstog. Den forreste del af IC3-toget kom i brand, og godt 60 passagerer kom til skade i mindre eller svær grad. Alarmeringen af alle enheder tog kun seks minutter mod 14 minutter i januar, BVK'en (banevej-køretøjet) var sporsat på 13 minutter og fremme ved ulykkestedet på 23 minutter (målet var 30 minutter); køretøjet er i øvrigt nu bemanded med 11 personer mod tidligere otte. Første lægehold var fremme på tre kvarter mod målsætningen på 60 minutter. De ikke-tilskadekomne blev hurtigt ledt over i et planmæssigt Re-tog, der var blevet tømt for passagerer i Nyborg, og et planmæssigt IC3-tog deltog i evakueringen fra Sjællandsiden. Både ved Korsør og Sprogø blev der oprettet midlertidige skadestuer, hvor de tilskadekomne kom under behandling godt en time efter ulykken. En redningshelikopter blev sat ind fra den nu klargjorte landingsplads for en transport af en svært kvæstet til brandsårsafdelingen på Hvidovre Hospital. Kommunikationen mellem de involverede parter fungerede perfekt.

Oprydning

Stilheden sænkede sig over Korsør station 1. juni over middag, da den faste forbindelse var taget i brug. Stationsarealet skal som tidligere meddelt overdrages til Korsør Kommune, men det sker næppe før omkring 1. juli 2000, for rydningsprocessen er betydelig, bestående af en række projekter, hvori indgår fjernelse af færgelejer, bygninger (herunder remisen og kommandoposten - men ikke den smukke stationsbygning (arkitekt H. Wencks værk fra 1906), som er fredet i 1992) og spor m. v. samt - og ikke mindst - oprensning af de forurenede områder på arealet. Banestyrelsen skal bl.a. rydde det gamle stationsareal for alle banetekniske installationer, hvorefter arealet beklædes med muld, hvorpå der sås græs, inden ejerskiftet kan finde sted.

Rydningen er delt op i tre områder, og arbejdet udføres over de tre år i etaper. Det inderste område mod havnen slutter umiddelbart nord for Kongebroen, det mellemste område ender kort efter Tårnbroen, medens det yderste område rækker ud til den nuværende banes trace.

Færgelejerne vil sommeren over blive anvendt til oplægning af to overflødiggjorte færger, nemlig InterCity-færgen »Dronning Ingrid« samt - efter planen - »Prins Henrik« fra Fugleflugtslinjen - men ellers ser tidsplanen for rømningen således ud:

2. halvår 1997: Rydning af det inderste delområde fra færgelejer til umiddelbart nord for Kongebroen, begyndende med demontering af lejernes ledeværker, trappetårne, landgangsbroer, lysmaster, køreledninger, betondækværker og perroner m. m.

1. halvår 1998: Rydning af færgelejer fortsætter og færdiggøres. Selve optagningen af spor og sporskifter går i gang i det inderste delområde. 2. halvår 1998: Rydningen af det inderste delområde færdiggøres. Samtidig foretages en oprensning af forurennet jord i området. Dette område vil kunne afleveres til kommunen senest 31. december 1998. I løbet af sommeren 1998 (efter biloverfartens ophør) afleveres også Halskov havn-arealerne til Korsør Kommune.

1. halvår 1999: Rydning af køreledningsmaster, lysmaster, spor og sporskifter går i gang i det midterste delområde til nord for Tårnbroen. 2. halvår 1999: Rydning af det midterste område fortsætter og afsluttes senest 31. december 1999.

1. halvår 2000: Rydningen af det yderste område indledes og færdiggøres senest 1. juli.

Når terrænet er rømmet, er det Korsør Kommunes plan at omdanne en stor del til en grøn bypark til rekreative formål for byens borgere. Det kræver, at der skaffes midler til demolering af Kongebroen, Tårnbroen og Fægangsbroen. På den inderste del mod havnen er det hensigten at give plads til byggeri af boliger og kontorer. Det er også et ønske fra kommunens side at skaffe midler til etablering af en erhvervshavn ved at opfylde færgelejerne.

Det er endnu ikke afklaret, om sporet til havneområderne skal bevares. Godstrafikken er i realiteten ophørt, og det er et spørgsmål, om der i fremtiden bliver godsmængder nok til, at det kan betale sig at bevare sporforbindelsen til havnen.

I Nyborg forestår en rømningsproces af et tilsvarende omfang. Nyborg kommune har planer om at udnytte arealet til boligbyggeri placeret i et kanalsystem. Her skal også være plads til Danmarks Færgemuseum.

*

Tips for fotografen

Af Henrik Sørensen

Denne rubrik vil for fremtiden finde plads i Jernbanen, med nye "tips og ideer" til jernbaneentusiasten. Det være sig med, køreplaner, anmeldelser af specielle tog eller tips om egnede fotosteder.

Med åbningen af den faste jernbaneforbindelse under/over Storebælt står DSB overfor en helt ny situation mht. maskinbenyttelse, stationeringer m.m. Derfor er hovedvægten denne gang også langt omkring denne nye jernbanestrækning.

Litra EA

Med den nye K97s køreplan sætter DSB for alvor EA-lokomotivet ind i godstogslob, og det gælder navnlig på hovedstrækningen Godsbanegården Kbh - Padborg, hvor Dan-Link godstogene nu føres over. Nederst på denne side ses en oversigt over en række udvalgte godstog over den faste forbindelse som fremføres i dagslys.

EA-løb i Interregional- (IR) tog

Kører KUN 1/6 - 22/6 og 11/8 - 28/9

Tognr.	Strækning og tidsrum	Løber
IR1331	Kh-Od 08.28-10.26	Fre: EA+EA
IR1325	Kh-Od 09.05-10.40	Man: EA
IR1333	Kh-Od 09.23-11.12	Fre: EA
IR1326	Od-Kh 11.50-13.27	Fre: EA
IR1332	Od-Kh 12.40-14.27	Fre: EA
IR1334	Fa-Kh 12.04-14.33	Fre: EA



Papirtoget kører - også efter K97s ! Foto: Henrik Sørensen.

På enkelte dage fremfører EA'erne også persontog under/over Storebælt. Dette sker i en række Interregionaltogslob, som ses i rammen til venstre.

Litra MY

Da vi i dette nummer koncentrerer os omkring EA-lokomotiverne, skal det blot nævnes at der stadig fremføres godstog med MY på begge sider af »bæltet« og en mere udførlig oversigt vil følge i næste nummer. Et af dem er nok det velkendte »papirtoget« med transporterne fra Maglemølle Papirfabrik i Næstved til Odense, nu dog med EA Gb-Od da der ikke længere er jernbaneoverførsel via færgerne på Storebælt - tiderne skifter, ligesom også togets køretider gø - se rammen til højre:

Køretider for »Papirtoget« med MY Næstved-København og v.v.

Hverdage undt. lø

G9233	Gb-Vo	kl. 04.25 - 06.54
G9234	Vo-Næ	kl. 08.01 - 08.23
G9292	Næ-Gb	kl. 19.28 - 20.59

Lø og Sø

G9221	Gb-Næ	kl. 08.23 - 09.34
G9252 1)	Næ-Gb	kl. 13.28 - 15.26

1) Sø hedder toget G9254 og har ikke rangerophold i Ringsted som Lø.

Forkortelser:

Vo	Vordingborg
Næ	Næstved
Gb	Godsbanegården Kbh.
Od	Odense

Udvalgte EA-fremførte godstog under/over Storebælt pr. 1.juni 97

Tognr.	Strækning	Tidsrum	Løber	Tognr.	Strækning	Tidsrum	Løber
45750Pa-Gb		04.39 - 09.08	Dagligt	45761Gb-Pa		04.01 - 08.15	Hv. undt. lø og dag efter sø
42752Pa-Gb		05.41 - 10.26	Søn	7441 Gb-Fa		04.41 - 07.57	Sø
42211Pa-Gb		05.41 - 10.28	Hv. undt. lø og dag efter sø	40747Gb-Pa		04.43 - 09.04	Hv. undt. lø og dag efter sø
42291Pa-Gb		06.41 - 10.26	Lø	42202Gb-Pa		06.22 - 11.10 6)	Hv. undt. lø og dag efter sø
42772Pa-Gb		07.00 - 11.28	Tors	45757Gb-Pa		10.04 - 14.11	Hv. undt. lø og dag efter sø
9140 Od-Gb		08.19 - 10.37 1)	Hv. undt. lø og dag efter sø	45759Gb-Pa		11.59 - 16.23	Hv. undt. lø og dag efter sø
45752Pa-Gb		08.51 - 12.48	Sø	7259 Gb-Fa		13.17 - 16.35	Hv. undt. lø
40555Pa-Gb		09.04 - 13.25 2)	Dagligt undt. tir	7467 Gb-Od		13.17 - 15.43	Lø
9142 Pa-Gb		09.13 - 15.21	Hv. undt. lø	7366 Gb-Pa		13.21 - 19.23	Hv. undt. lø
45754Pa-Gb		10.17 - 14.18 3)	Dagligt undt. sø	40552Gb-Pa		13.26 - 18.11 6)	Hv. undt. lø og dag efter sø
45756Pa-Gb		12.23 - 16.25	Hv. undt. lø og dag efter sø	7378 Gb-Od		14.10 - 16.06	Hv. undt. lø
9152 Od-Gb		15.30 - 17.30	Lø	7269 Gb-Od		16.22 - 19.10	Fre
40209Pa-Gb		16.07 - 20.33	Hv. undt. lø og dag efter sø	40761Gb-Pa		17.02 - 21.07 5)	Dagligt undt. ma, fre og lø
41718Pa-Gb		18.16 - 22.25	Hv. undt. lø og dag efter sø	40791Gb-Pa		17.02 - 21.07	Fre
9188 Fa-Gb		18.38 - 21.24	Hv. undt. lø	44741Gb-Pa		17.02 - 21.07 6)	Lø
9190 Od-Gb		19.45 - 22.31 4)	Hv. undt. lø	7481 Gb-Od		17.33 - 20.12	Hv. undt. fre og lø
				45763Gb-Pa		17.52 - 22.16	Hv. undt. lø
				45765Gb-Pa		18.55 - 23.10	Sø
				40550Gb-Pa		18.55 - 23.14	Dagligt undt. tir
				7407 Rg-Fa		20.05 - 22.50	Hv. undt. lø

Bemærkninger: 1) EA+EA+ME på tir, EA+ME på ons-fre.
2) EA+EA på ons og fre.
3) EA+EA+EA på tir.
4) EA+EA på man.
5) EA+EA på søn.
6) EA+EA på lør.

Forkortelser:

Pa	Padborg
Gb	Københavns Godsbanegård
Od	Odense
Fa	Fredericia
Rg	Ringsted

Færgenyt



Af Thomas N. Olesen

Fugleflugtslinien

Den 6. april forlod den tyske færge *Theodor Heuss* Puttgarden for sidste gang. Turen gik til Warnemünde, hvor færgens købere påbegyndte klargøringen af *Theodor Heuss*, der er solgt til ophugning i Indien for ca. fem mio. kr. Udrangeringen af denne færge, der siden 1986 alene har været benyttet til godstransport, skete som følge af den delvise omlægning af DanLink-trafikken til den faste Storebæltsforbindelse.

Den 21. april om aftenen sejlede den danske færge *Lodbrog* sin sidste tur på Fugleflugtslinien. Færgen er i den daglige drift blevet erstattet af *Knudshoved*. Charterkontrakten på *Lodbrog* udløber i indeværende år og forventes ikke forlænget. Efter et værftsophold i Wismar tilbageleveres *Lodbrog* derfor til Mercandia.

Færgerne *Danmark* og *Dronning Margrethe II* er blevet udstyret med et supplerende klapanlæg i agterenden. Dette klapanlæg muliggør anvendelse af færgernes øverste vogndæk, når det østligste leje i Puttgarden anløbes. Dette leje er i denne forbindelse blevet forsynet med en midlertidig rampe og anvendes normalt af *Knudshoved*, *Danmark* og *Dronning Margrethe II*.

Den 7. maj blev de to nye danske færger til overfarten navngivet *Prins Richard* og *Prinsesse Benedikte* ved Ørskovs Stålskibsværft i Frederikshavn. *Prins Richard* afleveredes den 22. maj, således at færgen kan deltage i sommertrafikken. *Prinsesse Benedikte* blev søsat kort efter navngivningen, og forventes afleveret til efteråret.

I juni og september modtager det tyske rederi DFO også to nye færger til Fugleflugtslinien. Disse to færger bygges i Rotterdam og vil få navnene *Schleswig-Holstein* og *Deutschland*.

De fire nye færger får hver to spor. Hvert spor vil kunne rumme to IC3-tog.

Overførsel af længere tog vil forekomme frem til køreplansskiftet den 28. september 1997. Ind til dette vil der være færger af »gammel type« til rådighed på overfarten.

Nye færger til Esbjerg-Fanø

I begyndelsen af januar skrev Scandlines kontrakt med Svendborg Værft A/S om bygning af to nye færger til Esbjerg-Fanø overfarten. Kort tid herefter indgav værftet i Svendborg imidlertid konkursbegæring, og Scandlines måtte på udkig efter en ny løsning.

Resultatet er blevet, at Morsø Værft A/S i Nykøbing Mors har overtaget kontrakten, hvilket bl. a. indebærer en mindre prisstigning. De to nye færger kommer dermed til at koste mere end de 37,5 mio. kr. pr. enhed, der oprindeligt var påregnet.

Rent praktisk kommer bygningen af færgerne iøvrigt til at ske i Svendborg, da Mor-



Et gammelt design forsvinder. DSBs færger, som i mange år har haft det meget kendetegnende rød-hvid-rød skorstensbånd, mister det nu, som følge af oprettelsen af rederiet Scandlines. På Storebælt begyndte ommalingen af færgerne i marts måned, men både Fugleflugtslinien og H-H overfartens færger vil snart følge efter. Ved DJKs og Færgehistorisk selskabs udflugt med »Knudshoved« 5. april 1997 kunne man se, hvordan det ny skorstensmærke ser ud på »Arveprins Knud« - og siden har »Sprogø« også mistet dannebrogfarverne på skorstenen - samt det store navn midt på siden. Foto 19. april 1997: Mogens N. Olesen.

sø Værft har lejet sig ind på stål-afdelingen i Svendborg.

De to færger skulle egentlig have været afleveret i efteråret 1997, men på grund af forviklingerne forventes afleveringen nu først at ske i april og maj 1998.

Storebælt

Den sidste planmæssige overførsel af godsvogne skete den lørdag den 5. april. Godsfærgen *Asa-Thor* blev herefter lagt op i Nyborg leje 2. En række naturre med IC-færgerne blev ligeledes indstillet.

Ommalingen af bilfærgerne tog sin begyndelse i weekenden den 8./9. marts, hvor Heimdal blev forsynet med nyt skorstensmærke mens færgen var i fart.

Siden er *Sprogø* og *Romsø* ommalet således, at skorstenen er forsynet med nyt logo, og navnet på skibssiden er erstattet med teksten »Scandlines«. *Arveprins Knud* er ommalet på lignende måde i forbindelse med dokning i foråret. På denne færge er der dog en lille pudsigheid: På bagbord side af skorstenen er det trekantede Scandlines-logo spejlvendt ...

Helsingør-Helsingborg

Den nye finskbyggede færge vil blive indsat i løbet af sommeren under navnet *Hamlet*. I højsæsonen vil Scandlines besejle overfarten med alle fem færger, hvilket vil muliggøre afgang hvert 12. minut fra hver havn. I august udrangeres de to klassiske DSB-færger *Prinsesse Anne-Marie* og *Prinsesse Elisabeth* imidlertid, og sejlplanen vil blive reduceret. »Prinsesserne« har gennem nogen tid været udbudt til salg, og bl. a. et thailandsk rederi har været interesseret.

De to små svenske færger *Regula* og *Ursula*, der har været lagt op i Helsingborg

siden Mercandia-rederierne overtog leje 1 i Helsingør pr. 1. juni 1996, er blevet solgt. *Regula* kan fremover opleves i trafik mellem Dagø og Øsel (Estlands to største øer) - iøvrigt i selskab med den gamle Spodsbjerg-Taars færge *Taars* - mens man skal længere væk for at få et glimt af *Ursula*, der er endt i Mexico.

Sammenlignes overfartens trafik i de første tre måneder af 1996 med de første tre måneder af 1997, kan man konstatere, at der er sket en massiv fremgang. Scandlines overførselstal er nemlig stort set uforandrede, og trafiktilvæksten svarer derfor nogenlunde til det transportarbejde, der udføres af Sundbroen. Sundbroen havde i årets første tre måneder en markedsandel på 17% for personbiler og 11% for lastbiler. Samlet overførtes ca. 315.000 personbiler og godt 80.000 lastbiler.

Sundbroen er delvist overtaget af en kreds af danske investorer, der har valgt »H-H Ferries« som nyt navn. Der er udskrevet en navnekonkurrence for at finde nye navne til de to færger *Mercandia IV* og *Mercandia VIII*. Ligeledes arbejdes der på at muliggøre overførsel af landgangspassagerer.

Gedser-Rostock

Såvel *Berlin-Express* som *Rostock-Link* er forsynet med nyt logo. Under dokning af *Rostock-Link* anvendtes den til lejligheden indchartrede *Falster-Link* som afløserfærge.

Scandlines-engagementer i udlandet

Det indchartrede ro-ro skib *Vomero* er overflyttet fra den 100% Scandlines-ejede Amber Line mellem Sverige og Letland til

en ny rute mellem Kristianssand i Norge og Eemshaven i Holland. Den nye rute er et 50%-50% samarbejde med et norsk rederi. På Amber Line mellem Karlshamn og Liepāja har man i stedet indsat et andet indchartret ro-ro skib ved navn *Claire*, men det overvejes i øjeblikket, om man bør indsætte to skibe på Amber Line på grund af stigende trafik.

Samtidig med navngivningen i Frederikshavn den 7. maj, hvor de to nye færger til Fugleflugtslinjen blev navngivet, løb færgerne *Prinsesse Benedikte* af stablen. Her er færgerne under bugsering i havnebassinet til opriggerkajen.

Foto: Thomas N. Olesen.



Privatbanerne



Af Ole Chr. Munk Plum

Talbots "Talent" på prøvekurs i Danmark

I dagene 10.-16. maj har Talent-toget atter været på præsentationstur i Danmark. Talent-toget, der har et ret moderne udseende, består af to motorvogne, der er sammenkoblede over en fælles bogie.

Det delvise lavgulvstog, der har 84 siddepladser, er blevet prøvekørt på såvel privatbanestrækninger som strækninger tilhørende Banestyrelsen. På de sidstnævnte strækninger har kørsler været udført for DSB.

Søndag den 11. og mandag den 12. maj 1997 kørte toget, DB 188 707 - 188 708, bl.a. plantog på Odderbanen, og efter en tur på Svendborgbanen fortsættes til Østbanen, hvor toget blev præsenteret onsdag den 14. maj. Inden hjemrejsen til Tyskland aflagde Talbots letbyggede dieseltog også besøg på Frederiksværkbanen og Gribskovbanen fredag den 16. maj 1997.

Odderbanen (HHJ)

I marts måned op sagde direktør Ole Johansen sin stilling som direktør ved Odderbanen, og pr. 1. maj 1997 er Ove Nygaard tiltrådt som ny direktør. Ove Nygaard har tidligere været ansat i DSB, hvor han bl.a. har været driftsområdeleder og senest chef for DSB's salgsregion Vest.

Odsherreds Jernbane (OHJ)

Ombygningen og moderniseringen af Grevinge station er fortsat i foråret 1997. Mellem spor 1 og 2 er anlagt en ny ø-perron. Personvognen HTJ Bn 72, der hovedsagelig har været anvendt på OHJ, blev i efteråret 1996 hensat, og den er i slutningen af april 1997 ophugget i Gislinge. Af de fem tyske bogievogne som OHJ og HTJ siden 1981 har haft i trafik, HTJ Bn 72, OHJ Bne 281, Bm 282, Bn 283 og BNE 284, er der nu kun den sidstnævnte tilbage i drift.

Frederiksværkbanen (HFHJ)

Som en forberedelse til IC2-togene er banens perronanlæg ved spor 11 og 12 i Hillerød under ombygning. Perronhøjden øges til 55 cm, hvilket passer til lavgulvsafsnittet i et IC2-tog. Arbejdet blev påbegyndt den 28. april. I forvejen forefindes høje perroner i Dyssekilde og Frederiksværk. Værkstedet i Hundested er nu også begyndt at løse opgaver for Lollandsbanen. Således ankom LJ Ym 63 på slæb bag »marcipanbrødet« LJ M 32 til Hundested den 4. maj for at få indbygget foldedøre.

Gribskovbanen (GDS)

Det første IC2-tog, benævnt MF 1041-FS 1141, er i perioden 4. april til 14. maj blevet prøvekørt mellem Randers og Hobro. Herefter er toget (pr. færge) transporteret til Nordsjælland for officiel aflevering den 21. maj. I forbindelse med Kagerup-Helsingør strækningens 100 års jubilæum bliver toget indviet den 16. juni. Toget bliver navngivet, idet GDS har udskrevet en navnekonkurrence i banens opland.

Hornbækbanen (HHGB)

Torsdag den 1. maj indtraf en alvorlig og chokerende ulykke på Hornbækbanen. Midt mellem Firhøj nyetablerede krydsningsstation og Søborg holdeplads kolliderede to lynettestammer med stor kraft. Begge tog havde dog gjort holdt ved de respektive standsningssteder.

Ved ulykken omkom ulukkeligvis en lokomotivfører (se nekrolog andetsteds i bladet) samt en lokomotivføreraspirant. Blandt de 26 passagerer blev flere kvæstet, heraf én alvorligt.

Toget fra Helsingør var oprangeret Ym 51 - Ys 91. Ym 51 blev så hårdt medtaget, at den siden er skrottet. Toget fra Gilleleje var oprangeret Ys 93-Ym 54. Ys 93 fik hele førerkabinen trykket sammen, og står ikke til at genopbygges.

Lørdagen efter kørte Ys 93 og de to mindst havarerende vogne (Ys 91 og Ym 54) til Hundested for genopretning, men det vurderes at dette togsæt ikke er færdiggjort før midt på sommeren. I mellemtiden har Hornbækbanen lejet Skagensbanens Ym 3-Ys 11, der lørdagen efter ulykken i hast kørte fra Skagen til Helsingør. Den 14. maj



I maj måned arrangerede, Waggonfabrik Talbot, præsentationskørsel i Danmark af deres nye »Talent« togsæt. Her er toget nået til Malling ved besøg på Odderbanen, og har netop krydset med et af banens ordinære Y-tog den 12. maj 1997. Foto: Ole Chr. M. Plum

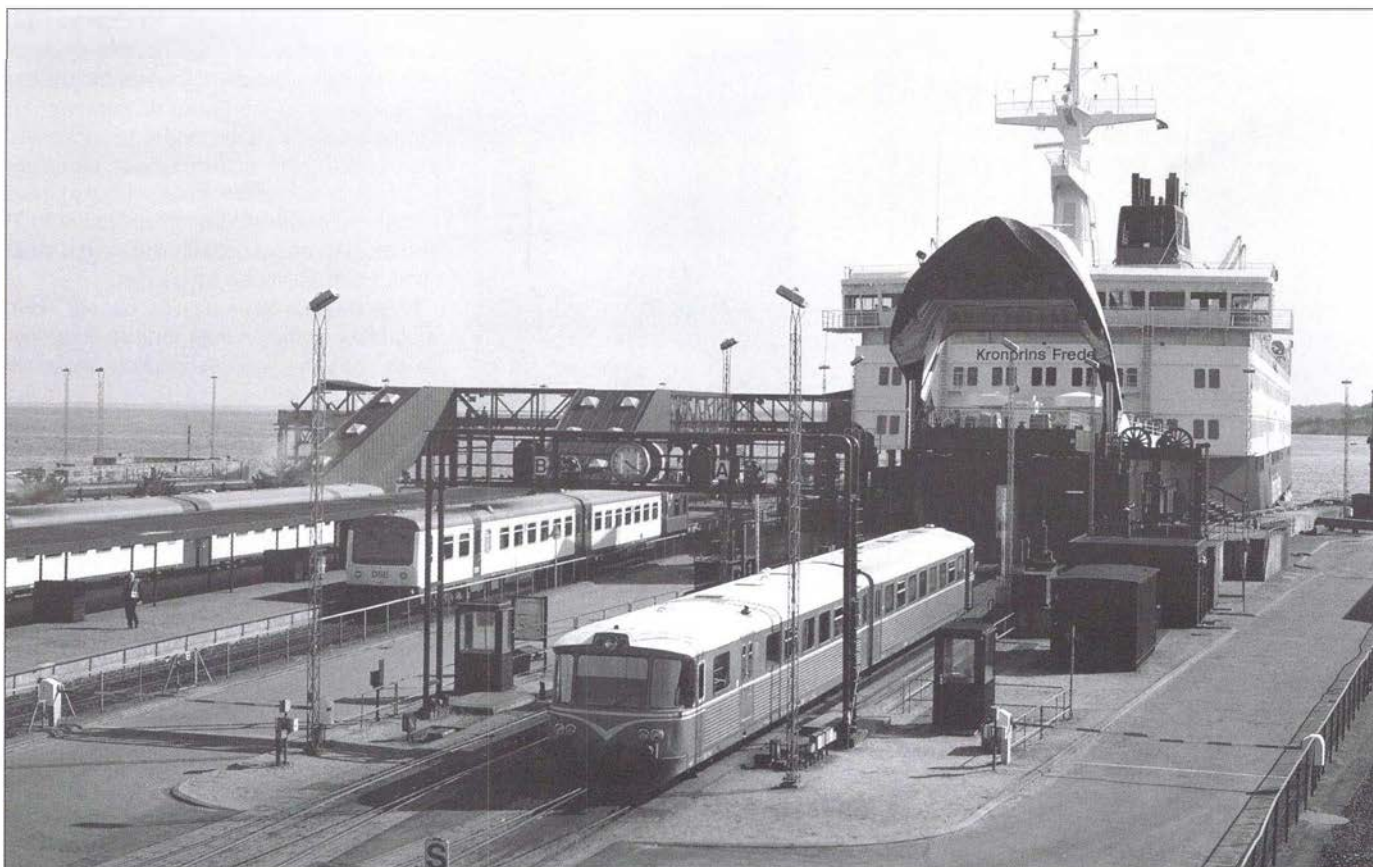


Foto: Kenneth Dam

kørte LNJ Ym 19 til Helsingør, og efter en kort tilpasning på værkstedet i Grønnehave er den indsat sammen med HHGB Ym 53 som to-vognssæt.

Hornbækbanen har siden køreplansskiftet i oktober 96 haft en særdeles ambitiøs køreplan med 20 minutters drift i myldretiderne. Banen er derfor ekstra sårbar i denne ulykkelige situation, idet der fast er behov for fem stammer.

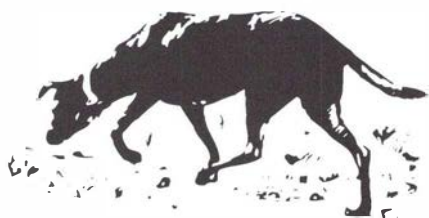
I skrivende stund (15. maj) foreligger havarikommissionens konklusion af ulyk-

kens årsag ikke. Togulykken blev som sædvanligt kraftigt omtalt i medierne, og det er sandsynligt, at privatbanerne som led i den kommende rammeplan får tilstillet midler til en art ATC-ordning på de 13 danske privatbaner, omend det bør erindres, at man skal kigge endog meget langt tilbage i kalenderen for at finde en lignende ulykke på disse ellers meget sikre strækninger.

Såfremt banen grundet ulykken må
ophugge et togsæt, kan det blive aktuelt at
indkøbe et brugt sæt fra f.eks. LJ, OHJ/HTJ

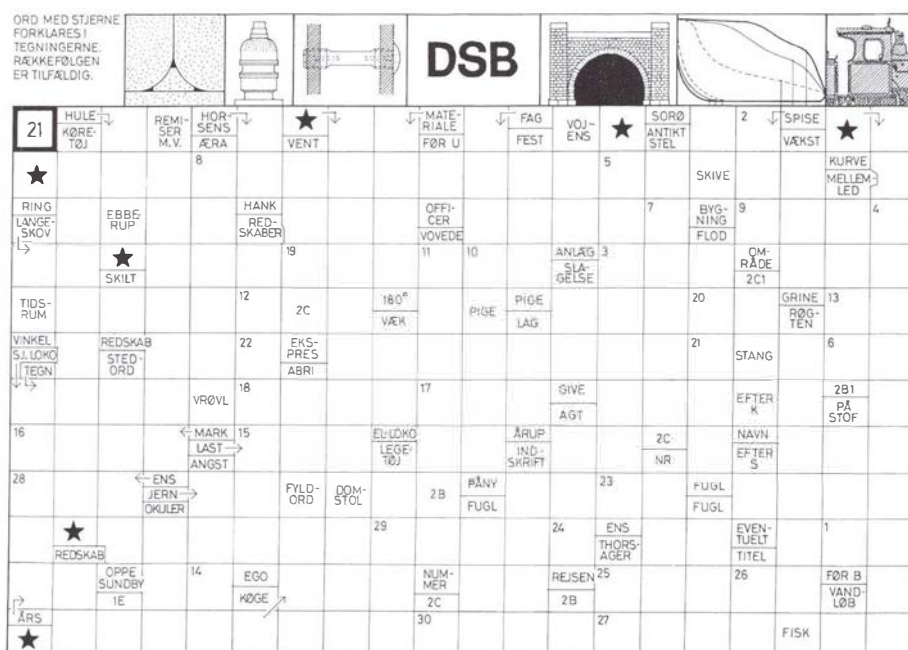
eller GDS/HFHJ, når disse baner har fået leveret de nye IC2-togsæt. Det tyske »Talent« er også en mulighed. Dette tog blev prøvekørt midt i maj måned på Grib-skovbanen med besigtigelse af repræsen-tanter fra Hornbækbanen.

Hornbækbanen har afsluttet levetidsforlængelsen af samtlige banens tog inden årsskiftet 96/97 - herunder renoveringen af de to yngste togsæt fra 1983.



Så er det igen tid for en ordhund, som sædvanligt fra Povl Wind Skadhauges finurlige hånd - og lige tilpas til sommervarmen. Som sædvanligt vanker der en boggave til den korrekte løsning på de ferrovialt-sproglige bryderier, og betingelsen for at deltage i den spændende lodtrækning er, at du gætter kodeordet og derefter snarest og **senest 20. juli 1997** indsender det korrekte kodeord til:

jernbanen/Ordhunden,
v/ Jan Forslund,
Vasevej 19 A, 2840 Holte





Det damper stadig i Polen - længe efter at MA-lyntogene er skrottet.

Da DSB afgav Ma-togene til Polen, var der nok ikke mange, som gav dampen en fremtid på strækningerne omkring Wolsztyn. I dag er privatbanen LKR forlængst konkurs, de danske lyntog er ophugget, og dampen lever med 3 omløbsdage videre i bedste velgående!

Udland



Af Jakob Stilling

I generalforsamlings-weekenden besøgte tre DJK-medlemmer endnu engang Wolsztyn. Vi ankom til Poznan fredag morgen, og kunne kort efter betragte de flere hundrede rejsende, som steg ud af det ankomende morgentog fra Wolsztyn med Ol 49.59. Et par timer senere afgik vi, for mit vedkommende på maskinen, med P 4442 mod Wolsztyn, oprangeret af en A-vogn og et sæt dobbeltdækkervogne. I Grodzisk, efter en tur med behjertet kørsel, mødte vi Ty 45.379, som rangerede på læssevejen og var ved at gøre klar til behovsgodstoget ad Koscianstrækningen. Uden problemer fik vi lov til at køre med i den toakslede togførervogn. I Piastowo hentede vi en enkelt tom gods-vogn, og returnerede så til Grodzisk, som vi nåede kort før Pt 47.65 passerede med 4445 mod Poznan. Efter et hurtigt omløb afgik vi så videre mod Wolsztyn, hvor vi meldte os hos lokomesteren og fik anvist et behageligt tremandsværelse på 1. sal i overnatningsbygningen. I skumringen nåede vi lige nogle kilometer bag Pt 47'eren med 4448 og en kort tur med Ol 49'ens returløb fra Leszno. Efter en udmærket middag på Hotel Parkowy oppe i byen var vi tidligt i seng ovenpå en lang og oplevelsesrig dag. Fra vores værelse kunne vi høre fløjten fra en rangerende damper på stationen, mens Pt 47'eren sydede ne-de i kulgården. Så bredte natteroen sig over depotet.

Da næste dag var en lørdag, kørte P 33021/30, som ellers bruges til at vende Pt 47'eren, som ikke kan være på drejeskiven

i Wolsztyn, ikke, og vi fulgte i stedet godstogsmaskinen, som startede dagen med et træk beholdervogne til cementfabrikken i Powodowo og afhentning af vogne i Kargowa. Her drillede de nøgleaflåste sporskifter, men det lykkedes til sidst ved hjælp af den store hammer fra maskinen at få hentet også godsvognen i spor 3. Straks efter hjemkomsten fortsatte Ty 45'eren og togførervognen med et nyt godstog mod Grodzisk. Vi stod dog af i Rakoniewice, og rejste tilbage med det krydsende P 4444 med Ol 49.59 over Wolsztyn og derfra 47 km mod sydøst ad den kuperede og smukke, men desværre ikke så tæt trafikeret strækning til Leszno. For at undgå et længere ophold dér returnerede vi hurtigt bag en diesel og nåede på den måde endnu en smuttur til Grodzisk, så vi kunne køre »hjem« bag Pt 47'eren. Kort efter at Pt 47'eren var kørt i hus passe-rede Ol 49'eren på vej fra Leszno til Zbaszynek med P 33039, ud i vintermørket.

373 km med damp på to døgn

Søndag morgen tiltrådte vi allerede hjemrejsen kl. 5.00. På turen ind til Poznan i det søndagstomme og velopvarmede P 4441 stod solen som en flot finale på turen gyl-dent op gennem de rytmisk bølgende tele-graftråde, til tider skjult bag dampen fra Ol 49.59. I løbet af to døgn havde vi kørt 373 km med damp!

Det må indrømmes, at der er blevet mere stille i depotet, men hvor ellers i Europa kan man i 1997 opleve ægte plandrift med tre forskellige maskintyper for relativt store tog og med knappe køretider, der lægger op til kraftige igangsætninger? Strækningerne til Poznan og Leszno byder på typiske vest-

polske landskaber med kæmpemark, alleer og små skove med masser af dyrevildt, og der er stadig fotogene trinbrætter og landstationer med armsignaler, jordperon og poster i begge ender af stationen. Med godstogene betjenes også strækninger, som sover tornerosesøvn efter at have mistet persontrafikken, men hvor PKP opretholder en godsbetjening, også med mindre end 20 vogne ad gangen.

Hvis du ikke allerede har besøgt »den vestpolske dampplomme«, bør du ikke snyde dig selv for oplevelsen. Selv Wolsztyn holder ikke evigt!

Fakta om Polen - og damp i Polen

Visumpligt: Nej. Valuta: 1 zł = DKr. 2,20

Overnatning: Maskindepotet i Wolsztyn tilbyder gode og rene værelser med adgang til køkken og bad i overnatningsbygningen for 21.28 pr. seng pr. nat. Bestilling af overnatning i depotet (kan også ske på tysk) tilrådes i sommerperioden: PKP Parowozownia Wolsztyn, ul. Fabryczna 1, PL 64200 Wolsztyn (depotets tlf: 068-842008, lok. 393 eller 368, lokomotivmester Wojtkowiak).

I PKPs publikumskøreplan er de persontog på strækning 328 og 332, som planmæssigt er dampfremført, specielt markeret. Til kørsel i togførervogn i godstog kræves officielt en tilkøbsbillet, som fås i billetsalget i Wolsztyn. Endvidere betales for besøgs- og fototilladelse til depotet. Der er ikke særlige problemer med fotografering af tog i Polen, og personalet er overalt venlige og imødekommende.

Vor rejseforbindelse: EC 183 Kh af. 15.20 til Hamburg, EN 491 til Hannover, D 241 Ost-WestExpress (liggevogn) til Poznan an. 06.00, derfra med 4442 til Wolsztyn. Hjemreisen: fra Wolsztyn i 4441 05.00 via Poznan, EC 42 til Berlin, IC 806 til Hamburg og EC 188 til Kh an. 22.59. I Polen kan man for at undgå hyppige billetkøb benytte Domino-billet, som skal købes hjemmefra. Fri rejse i f.eks. 3 dage ca. kr. 300,-.

Gældende omløb for Wolsztyn pr. marts 1997
Wo=Wolsztyn, Poz=Poznan, Les=Leszno, Zbas=Zbaszynek, Grod=Grodzisk Wilk.

P-tur (Ol 49/Pt 47/Pm 36) 1: Wo 5.00 - 4441 - Poz 7.10/ 8.30- 4442 - Wo 11.23 (1-5) /9.30 - 4444 - Wo 12.23 (6-7) . Wo 12.31 - 33044 - Les 13.40/15.45 - 33045 - Wo 16.55 (1-4/5)/18.25 -33039 - Zbas 20.10 (4/5-7) 2: Wo 4.40 - 33021 - Zbas 5.26/6.06 - 33030 - Wo 6.47 (1-5)/Wo 11.35 - 4445 - Poz 13.30/14.55 - 4448 - Wo 16.52 /19.36 - 44231 - Grod 20.17/21.05 - 44230 - Wo 21.50

G-tur (Ty 45/Ty 2/Ty 42/Tkt 48): Efter behov betjenes 1-6 Kargowa, Lubiecin, Zbaszynek samt Tuchorza. Togene kører fortrinsvis om morgenen. Det faste godstogslob er: Wo 7.55 - 483 - Grod 9.23 (1-6)/9.55 - Piastowo 10.15 /11.10 - Grod 11.31 (2+5)/12.30 - 484 - Wo 13.25 (1-6). Der returneres ofte før tid.

Museumsbanen på langfart



For fire år siden fik Museumsbanen tilbudt en gammel vognkasse, der i en årrække havde været anvendt til beboelse og sidst som spejderhytte, og som nu stod i vejen for udviklingen i en lokal planteskole. Vognen viste sig at være en af Lollandsbanens tidligere store personvogne, nemlig LJ Bc 18. Skillerum og sæder o.l. var forlængst fjernet, så vognen var som skræddersyet til at kunne opfylde et længe næret ønske om en udflugtsvogn, stor nok til at rumme en busfuld gæster.

Veteranbanerne

Museumsbanen

Af Arne Jørgensen

Nakskov Kranudlejning stillede med to kraner og en blokvogn, og efter en del mas, var vognen atter kørende. Godt nok på gummihjul og på vej til remisen i Maribo. Men hvad stiller man op med en jernbanevogn uden jernbanehjul, oven i købet også alt det, de sidder fast i, i visse kredse kaldet boggyier. En større eftersøgning gik i gang, og efter lang tids søgen i miljøet dukkede muligheden op, idet D-maskine gruppen havde CP træboggyier stående på Fyn. En delegation drog afsted med lommeplærlor og atlas til det ukendte land, og minsanten om ikke det lykkedes at finde den gamle jernbanealder boplads ved Marslev. Her stod en masse materiel i varierende tilstand, pæne restaurerede vogne, de tilhørte jernbanemuseet, og en række mindre pæne, der tilhører DJK. Det, der var målet med ekspeditionen, var der heldigvis også, idet der på en ældre lang åben godsvogn stod Cp boggyier, som viste sig at være i rimelig god stand, og som kunne anvendes til hjule-hjælp for vor hjule-løse vogn. Så skulle vi bare have dem med hjem på en eller anden måde. Forøvrigt stod der også i Marslev en lækker lille sag, en meget flot Q vogn, ovenikøbet med bremsehus, eneste fejl var et par dårlige døre, og døre i fin stand lå i vognen, så det kunne ikke være bedre. Den ville vi meget gerne have med til Maribo, den kunne på en week-end eller to gøres klar til drift og ville passe elegant i Museumsbanens tog. Hvad hulen stod den der for? Det viste sig at vognen var lovet udlånt til en »kon-

kurrerende« forening. Det fatter vi ikke en meter af!

Vel hjemme igen skulle der arrangeres transport, og det viste sig at alt materiellet fra Fyn og Jylland skulle igennem en større rokering, og noget af det endte i Hvalsø. Museumsbanen blev så forespurgt om at foretage transporten på Sjælland, så kunne vi samtidig hente vognen med vore boggyier til Maribo. Der blev i en hast lavet køreplaner, for seancen skulle overstås, inden den sidste godsfærge på Storebælt var sejlet. Datoen blev så søndag d. 6. april, og lokomotivet LJ M9 blev op til dagen klargjort til den længste dagsrejse i museumsbanens historie, ca. 450 km. Aftenen før var materiellet blevet overført til Korsør.

Den lange tur begynder

Søndag morgen kl. ca. 5.30 mødte personalet, bestående af 2 lokoførere, hvoraf undertegnede var den ene, op for at lave den sidste klargøring og opstart, til afgang, der var sat til 6.45. Inden blev der brygget kaffe og the til turen, men madpakken blev der ikke tid til, men det gik jo nok; vi skulle forbi et utal af stationer med kiosk i løbet af dagen. Kl. 6.30 var lodsen ankommet, og var vi klar til afgang, og så snart LJs Y-tog var nået Saxkøbing, skiftede udkørselssignalet til grønt; en lang dag var startet. Vejret var klart, men meget koldt, det havde sneet om lørdagen, så alle var iført lange underhylere under uniformen. Det gik fint til derudad, planmæssig krydsning i Grænge og videre til en meget stille station i Nykøbing F. Her satte vi Carsten Buhl af toget, og istedet tog vi en godsvogn med som bremsevogn på den videre tur, så efter en hurtig rangering atter klar til afgang. Regionaltoget fra Rødby var ifølge FC forsinket, så den grønne lampe tænd-

Det lille udvekslingstog er atter nået Roskilde og sætter snart kursen tilbage mod Falster. LJ M9+DSB CP 3244+Gs (undervogn)+DSB CU 4009+CY 4632+HD 38121 den 6. april 1997.

Foto: Keld Haandbæk

tes, og med et trut og et vink op til FC gled toget videre over Falster. I Tingsted stod Bent Walther (som sædvanlig) og fotograferede, da vi med et trut for forbi. Dejligt vejr, stadig koldt, og en kølevandstemperatur på 35 grader, som ikke rigtig er nok til at kunne mærkes på radiatoren, så frem med de varme drikkevarer. Stadig grønt lys, en flot udsigt over storstrømmen, men hvor er der højt ned til rækværket og vandet. Uha, der er godt, der er solide sider på nr. 9, og ikke kun et stykke stof, som dengang vi kørte over med damplokomotivet OHJ 5. Da kildede det lidt i maven! I Vordingborg skulle vi overhales, men da der stadig var grønt, jamen så fortsatte toget. Med vor hastighed kunne den dejlige sneklædte natur nydes i fulde drag, og lodsen fortalte historier fra det virkelige liv. Hvad viser det næste signal? Vi skal da snart overhales; nå, åbenbart ikke, og vi kan heller ikke se nogen bag os, heldigvis. Så overtog Jørgen førerpladsen, lodsen tændte endnu en smøg, mens jeg atter fik liv i benene. Næste stop blev først i Ringsted, uden synet af regionaleren undervejs. I Ringsted skulle vi afsætte bremsevognen og have rangerpersonale fra D-maskingruppen med ombord på den videre færd, og på perronen stod da også Keld Haandbæk og Eigil de Neergård i kitel og orange vest. På grund af et godstogs blokering af det meste af stationen, så det var umuligt at komme af med bremsevognen, skulle den med til Korsør, og vi lavede et hurtigt omløb. Dette var dårligt tilendebragt, før der kom besked på at forlade stationen i en allerh... fart, vi holdt i det gennemgående spor, og nu holdt regionaleren og ventede på at komme ind til stationen. Der er nok en der har taget fejl af os og DSB toget i planlægningen. Goodbye Ringsted, nu var sporet til Korsør besat af os, og ifølge Kelds hukommelse måtte der snart være mindst et tog efter os, og næste overhalingsmulighed var Sorø. Ganske rigtigt: Ud til venstre i Sorø, og efter et par overhalinger i begge retninger gik turen videre til Korsør. Nu var vi spændt på, om vi kom en tur i tunnelen som det første veteranog, eller om vi blev sendt mod Korsør – det gjorde vi, medens Kjeld med cigaren vippende i mundvigen berettede om de foregående dages strabadser med at flytte vogne rundt på Fyn og Jylland i sne og slud, men det virkede da, som om han var blevet tør bag ørerne igen. Til gengæld manglede tredjemanden, der skulle have hjulpet til med dagens rangeringer. Han var nok ikke helt udhvilet efter gårsdagen. Nå nu var det vores tur til en snebygge. Så var det Korsør, og der holdt vores vogne jo, også den vi skulle have med hjem. Bremsevognen blev placeret i stammen, og der blev fotograferet på livet løs, medens der stadig var en smu-

le togaktivitet på den gamle station. Nå, her var der ingen kiosk i nærheden, eller også var det tidsnød.

Hjemad igen mod Falster

Nu var det så, at M 9 skulle til at arbejde lidt for føden. Der var ca. 130 tons på krogen, så det skulle ikke være noget problem. Afgangstid og grønt lys, en fin kombination, og så afsted op ad bakke tilbage mod Sorø. Endelig kom køletemperaturen op på et normalt leje, og det gik adstadigt derudaf indtil motoren begyndte at sætte ud. Hvad nu? Et blik på manometeret for brændolie-tryk viste at nålen stod på nul. Hurtigt skift af brændstoffilter hjalp ikke, men ved at sænke belastningen på kørekontrollen kunne maskinen holdes igang. Kølevandet begyndte at pible ud ved toppakninger, og sveden begyndte at pible ud på panden af undertegnede. Sådan skulle resten af turen forhåbentlig ikke foregå, for så var det ikke brændstof men kølevand, der skulle påfyldes undervejs. Uden at sinke andre og efter planen nåedes bakketoppen i Sorø, problemerne forsvandt, og alt var atter normalt. I Ringsted, hvor der nu var plads igen, henses vognene til Lolland, og toget fortsatte mod Roskilde. Juhu – så var der mad i sigte! Ved indkørslen til Roskilde station stod der en gruppe »fotoaber« med skudklart udstyr. Hvor kendte de vores køreplan fra? Vi havde lige fået den til morgen. Nå, men de specielle begivenheder rygtes, og vi var stolte. Senere var der én, der kom i tanke om, at det vistnok var første dag med eltrukne godstog under vandet. Øv. På peronen stod den savnede tredjemand, det havde vist taget lidt længere tid at sove end beregnet. Et hurtigt omløb, påfyldning af brændstof fra de medbragte dunke og så afsted mod Hvalsø. Ja ja, så nåede vi heller ikke grillen denne gang, og Hvalsø på en søndag. Lodsen havde en stor madpakke med, og på grund af mit udmarvede udseende forbarmede han sig over mig, og to stykker gled ned. Jørgen havde ingen at bytte madder med, så jeg fik den, han ikke selv kunne lide, og navlen var atter placeret på sit sædvanlige sted væk fra rygsojlen. Det er faktisk en meget køn strækning til Hvalsø, som nåedes planmæssigt. De medbragte vogne skulle selvfølgelig placeres i hver sin ende af arealet, og vi skulle bare være færdige inden

DSB toget skulle komme. Da vi var næsten færdige, stoppede maskinen p. g. a. manglende olietryk, men en hurtig omskiftning til det andet filter, og snart var den i gang igen, inden lokomotivet holdt helt stille, og vi nåede det hele uden at genere vore omgivelser. Så skulle vi bare returnere tom til Ringsted, have vore vogne med igen, og så hjemad mod det flade Lolland. Undervejs rensede vi så begge oliefilter, så der ikke skulle opstå flere problemer. Igen havnede vi i en grøn bølge og snart skimtedes de hjemlige egne forude. Helt efter planen ankom vi så atter til Maribo station, ca. 12 timer efter at have forladt vor sikre hjemhavn.

Afslutning på en god tur

Turen var gået godt på trods af de opståede problemer undervejs. Vi kunne være glade for, at vi altid er to på maskinen ved længere ture, så der altid en til at løse de ting, der kan opstå. Det giver også rutine i hurtig fejlfinding, og ingen blev forsinket p. g. a. os. Vi var en stor oplevelse rigere og lidt trætte i skelettet efter en dejlig dag, og vi gør det nok også igen, hvis lejlighed byder sig. Årsagen til den dårlige trækraft ved belastning har vi også fundet, idet rørene til brændstoffiltrene var forkert monteret, så filtrene stoppede til indefra, og der kunne ikke leveres den fornødne mængde brændstof. Det havde vi ikke konstateret ved normal drift på Bandholmbanen.

Nu skal de afhentede boggier renoveres, og inden vi ser os om, er Bc 18 køreklar. Nå, men der går nok et par år endnu.

Mariager-Handest

Af Lars Henning Jensen

Foråret er som sædvanligt gået med en bred vifte af gøremål; med store og meget synlige restaurerings- og byggeopgaver og et væld af mindre - desværre mindre synlige - men ikke mindre væsentlige - opgaver i form af vedligeholdelse, planlægning, markedsføring og meget, meget mere.

Baneafdelingen har for første gang i adskillige år ikke haft store opgaver, som skulle være klar til sæsonstarten, men nok at lave alligevel. I Handest bygges sporskifte den kommende vognhal, og senere skal der bygges 2 spor ind i hallen. Selve byggearbejdet på hallen er nu kommet godt i gang, der er opbygget fundamenter af fundamentblokke, og disse planlægges i sommerens løb udstøbt med beton få stålbuene kan rejses. Hallen skulle gerne være færdig en gang i løbet af 1998.

Byggearbejdet udføres i vid udstrækning af den samme kreds af medlemmer, som sædvanligvis reparerer vogne, så arbejdet i vognafdelingen kører i nogen grad på »vågeblus« - i hvertfald i Mariager. Dog har et enkelt medlem i vinterens og forårets løb arbejdet utrætteligt på olievognen, FFJ Q 302, som nu efter flere års delvis adskillelse endelig nærmer sig sin færdiggørelse. I Århus har vognafdelingen haft travlt med reparation af taget på CR 3622 samt opmåling af vognen, så den kunne være klar til kørsel i Nyborg ved Danmarks Færgemu-seums indvielse.

Dieselaafdelingen måtte i efteråret »bide i det sure æble« og løfte motorvognen HHJ



Jernbanemiljø ved Bramming remise. MO 1829 stikker næsen frem, imens MO 1876 er på vej ind mod stationen med nogle vogne, fanget af Bo Lindhardtsen en kold vinterdag i marts '92.

M 2. Flere af hjulene havde fået skarpe flanger, men der var desværre ikke »gods« nok i hjulbandagerne til en afdrejning. Derfor måtte hjulene en tur på værksted »ude i byen« i vinterens løb, og herfra er de vendt tilbage i slutningen af maj så gode som nye med flotte tykke bandager. Selv med nye hjulbandager vil HHJ M 2 ikke komme i drift foreløbig - vognkassen trænger kraftigt til en kærlig hånd. En sådan kærlig hånd (eller snarere et par stykker af slagsen) har i vinterens og forårets løb i Århus svejst, spartlet, slebet og malet på diesellokomotivet VNJ DL 12s vognkasse, så lokomotivet nu atter fremstår præsentabelt. AHJ ML 5203 trænger meget til en tilsvarende tur – forhåbentlig vil det lykkes i den kommende vinter.

Den tredje »firkanter«, SB M 4, blev i februar flyttet fra Brande til Vemb, hvor den har fundet husly i remisen hos Lemvig-banen.

Dampafdelingen arbejder fortsat med revisionen af HV 3 i Viborg. Udskiftningen af støttebolte lakker mod enden, og det nye røgkammer er begyndt at tage form. Der er dog langt endnu, førend MHVJs stærkeste damplokomotiv atter kører for egen kraft. Samtidig med revisionen af HV 3 påbegyndtes i efteråret revision af VLTJ 7, der havde tjent MHVJ trofast i 12 år, siden den sidste revision. Denne opgave forventes at blive en del enklere end revisionen af HV 3, således at nr. 7 kan påregnes at være klar til 90 års fødselsdagen i 1999.

Foråret har været stille på »særtogs-fronten«, men fra begyndelsen af maj er der atter kommet gang i salget. MHVJ besluttede i 1996 at begrænse kørslen på hverdage for at begrænse »rovdriften« på medlemmer, men dette syntes ikke at have betydet driftstab i mærkbart omfang.

Plantogssæsonen startede søndag den 1. juni mellem Mariager og Handest, og fra søndag den 6. juli køres tillige mellem Handest og Randers med Triangel-motorvogne. Togene er ikke længere gennemgående Randers-Mariager og omvendt, men rejssende fra Randers til Mariager eller omvendt kan skifte tog i Handest, og man får da muligheden for at køre med damp tog på en del af strækningen.

MHVJs bidrag til festligholdelse af jernbanens 150 års jubilæum vil være kørsel på HHJ i juni, samt på VNJ og VLTJ i august – alle steder med VNJ DL 12 og tre-fire personvogne.

Beholdningen af rullende materiel har ikke undergået større ændringer det seneste års tid: MHVJ T 60177 (ex. DSB Kbs) er afhændet til ophugning, og i stedet er anskaffet en DSB Ks vogn, der er litereret MHVJ T 61114. I december afhændedes DM-vognen til »Djursland for fuld damp«, der vil bruge den som udstillingslokal i Ållingåbro.



Limfjordsbanen Af Frank G. Sørensen

Her i det nordjyske arbejdes der ihærdigt for at få AHJ DC 72 færdig. Fjedre laves, aksler er renoveret, hjul er afdrejet, således at vognen snart kan komme på egne »hjul«. Vognkassen har fået en gang linolie.

Med hensyn til trækraft er OHJ 5s hjul blevet sandblæst og grundmalet, og disse skal så senere en tur til København for at få påsat nye hjulringe.

FFJ 34 er blevet godkendt til at måtte køre 60 km/t. Vi har nu bedre muligheder for at køre særtog på de »lange skinner«. Jernbanetilsynet er desuden på vej for at godkende maskinen til højere bremsevægt.

Alt rullende materiel skal desuden klar-gøres og godkendes til sommerens kørsler.

Vi håber endvidere at få lagt nogle baner tagpap på remisens tag, inden kørslerne tager fat. Nye skinner skal lægges på remiseområdet, men det må nok vente til efteråret.

Vi deltog i TV nords julekalender i december sidste år, og der har betydet et væld af forespørgsler på særtog. Vi har allerede kørt nogle med spejdere og skoleelever. Vi har fået bestilling på et særtog til Hirtshals i juni måned, og da vi nu er deroppe, benytter vi lejligheden til at køre et par ture for offentligheden i forbindelse med jernbanernes 150 års dag. Senere på året i efterårsferien vil vi også køre på Skagens-banen.

Et spændende projekt vi har gang i, er udgivelse af videoer som er overspillet fra smalfilm. Vi påregner at udgive seks bånd med stor hjælp af Nordjyllands Mediecenter. Første bånd bliver af de nordjyske privatbaner APB, HP, SB og TFJ optaget sidst i 60'erne og i begyndelsen af 70'erne. Derefter følger bånd med øvrige privatbaner rundt om i landet, herunder DBJ og DSB damplokomotiver i deres sidste arbejdsår.

D-maskine gruppen Af Henning Møller

Da der mig bekendt ikke har været noget fra Bramming i dette blad i meget lang tid, vil jeg gerne fortælle lidt om hvad vi går og laver her ude vest på.

På Bramming remise, som er det eneste arbejdssted for D-maskinegruppen vest for Storebælt, har vi meget forskelligt stående både af drift vogne, men også materiel der venter på at få en kærlig hånd. På maskinsiden har vi to MO'er stående, det er MO 1829, hvor der er sat andre motorer i, og hvor der skal ske en kraftig renovering af resten af vognen, inden den kan komme ud at køre.

Vi har også MO 1848, som er vores driftsvogn. Den har her i vinter undergået en tiltrængt fornyelse af malingen på taget og på enderne, så den ser meget pæn ud til den kommende sæson. Vi har også slebet

lister af inden i passagerafdelingen, så også her er der klar til vores første gæster.

Den 1. februar i år fik vi K 564 til byen. Det er en prægtig damper der på nuværende tidspunkt ser lidt tam ud, da der hverken er kedel (den er i Høng for at blive lavet der) eller førerhus på. Da den ankom, var den læsset på en fladvogn, som stod et par dage på stationen, inden vi fik den på skinner. Da den stod, så dem, der skulle med toget, kunne se, den var der, er flere der spurgt, hvornår den bliver færdig, da det ikke lignede et damplokomotiv. Vores lokale avis har også skrevet om den, så forventningerne til den er blevet store, så jeg håber, vi kan indfri dem snart.

Når vi nu er ved damplokomotiver, har vi også HS 399 stående. Den kommer fra Stålvalseværket, hvor den har kørt, inden vi fik den over. Det er en meget stor omgang at få den ud at køre, og jeg har min stærke tvivl, om det overhovedet kan lade sig gøre.

Da vi har så mange lokomotiver og vogne, skal vi også have noget til at flytte dem med. Til det formål har vi to rangerlokomotiver og en trolje. Den ene er en maskine, vi har overtaget, efter at den blev overtallig hos MHVJ i Mariager. Det er VLTJ nr. 16 ex. DSB nr. 2. Det er en maskine, der kom herop under Anden Verdenskrig og kørte på Aalborg flyveplads indtil krigen sluttede, så kom den til DSB, hvor den kørte på Aalborg station, og til sidst kom den til VLTJ, hvorefter DJK/MHVJ overtog den først i 1980'erne. Som den står nu, har den en defekt kobling, men er ellers køreklar.

Den anden maskine, vi har, er en Ardelet, som vi har haft i klubben i lang tid. Den kom til Bramming her i april måned, så vi har ikke haft lejlighed til at lære den nærmere at kende.

Vi har også trolje nr. 104 fra DSB. Den har i sit virksomme liv kørt på Bramming station, så den er rigtigt på hjemmebane. Der er en kran på, og den har sandelig hjulpet os meget med de tunge løft, der nu engang er, når man har med jernbane at gøre.

Af vogne har vi vores driftsvogne – det vil sige CL og CLe, som også skal være i god stand, inden vi skal ud at køre med gæster.

Selve remisen er en to-spors remise fra ca. 1890, som vi har sat i stand, så vi efterhånden har et godt sted at stå og lave tog. På de arealer, der er uden om remisen, har vi lagt spor, så vi har plads til alle de køretøjer, vi får til Bramming, som der ikke er plads til andre steder.

Dette er noget af det, vi får tiden til at gå med, og som I kan se går tiden stærkt her i Bramming.

Hvis dette har fået nogle til at ønske at se med egne øjne, hvad det er, jeg har skrevet om, er I meget velkomne til at komme og besøge os.

Jeg vil også lige nævne, at 29. juni er der åbning af Danmarks længste veteranjernbane, der går fra Bramming til Grindsted med stop på alle de gamle stationer undervejs. Der køres hver tirsdag i juli måned med afgang fra Bramming kl. 11.00.



Løgstør station myldrede af mennesker som det ikke er set i mange år, og de mange godsvogne og udflugtsvogne fyldte godt op. Som det ses, kan 10 Rs-vogne lige netop være på Løgstør stations læssespor. Foto: Morten Petersen.

Med blandettog i Vesthimmerland

GM og rødt Intercity på afveje i »grusballast-land« mellem Aalestrup og Løgstør

Af Anders Riis

- Jeg kunne godt tænke mig noget helt obskurt... Hvad med at sende et gammeldags, rødt Intercity-tog til Løgstør?

Lød det en junidag i 1996 fra Mogens Duus, da vi sammen var ude for at »jagte« et af de sidste ordinære godstog, mens Viborg-Løgstør godsbanen fortsat var dagligt betjent.

- Det har da vist ikke været prøvet før, fortsatte han - og jeg gav ham ret. Jeg husker ikke at have set en MY'er med et træk røde personvogne på farten, men tanken forekom mig tilpas usædvanlig.

Som sagt, så gjort. Nogle måneder senere stod Mariager Remisekomité klar med et oplæg til udflygt Århus-Løgstør. I mellemtiden var det sidste ordinære godstog fra Viborg til dlg Aars afgået 1. juli 1996 (strækningen dlg Aars-Løgstør havde ikke været befaret siden begyndelsen af april), og de følgende måneder var der *meget* stille på Løgstørbanen. Næste tog på banen var nemlig 30. september, da MY 1122 fremførte den første af tre dobbeltture, der bragte vogne med råmateriale til Løgstør Rør og tomme vogne derfra i dagene omkring månedsskiftet september/oktober 1996.

3. maj 1997 blev berammet som dagen for udflygtstoget, der længe tegnede til at blive det første tog, der kom på Løgstørbanen i 1997. Sådan skulle det dog ikke være - heldigvis: Umiddelbart før udflygten stod det klart, at der skulle køres godstog fra Løgstør Rør, og æren som første tog på Løgstørbanen i 1997 fik således Århus' MK 612, der fredag 2. maj kørte til Løgstør med 12 tomme Rs-vogne »på krogen«.

To af Rs'erne blev læsset med rør, mens rangerpersonalet ventede, mens de 10 øvrige fik lov at stå - som sædvanligt sikret med »hunde« lige syd for Løgstør Møbeldesigns godsperron mellem Vindblæs og Løgstør.

Så oprandt dagen for udflygten. Med

betydelig brug af knofedt og pudseklud var MY 1132 smukt strampudset til dagen, og en strålende sol ydede arbejdet fuld retfærdighed. Ydermere havde man styrket det »klassiske look« ved at afmontere rangerplatformene. Til gengæld kunne de fem personvogne i toget - én B-t og fire B - ikke helt leve op til farvepragten; det er for alvor tydeligt, at der er tale om materiel på vej ud.

Tilslutningen til udflygten var overvældende: I alt deltog 210 i en større eller mindre del af udflygten, som dermed - trods mange succes'er på det seneste - er den mest velbesøgte jernbaneudflugt i lang tid. Måske den populære pris (100 kr. Viborg-Løgstør og retur og 150 kr. Århus-Løgstør og retur) var medvirkende dertil?

Turen var på forhånd blevet pænt opreklameret i den lokale dagspresse - og nød da også god bevågenhed: 60 af de 210 deltagere var lokale »ikke-jernbaneentusiaster«, der glædede sig over arrangørernes fleksible holdning til differentieret pris for deltagelse på delstrækninger. Her har andre udflygts-arrangører måske noget at lære?

Den pludselige godstrafik på Løgstørbanen dagen før betød ændringer i udflygtsprogrammet i sidste øjeblik - noget, der vist blot forhøjede nydelsen for entusiasterne, selv om man måtte se nogle af fotostoppe forsvinde i grusballasten bag toget på vej nordpå ad Danmarks længste godsbane. Et par km syd for Løgstør holdt nemlig stadig på fri bane de 10 Rs-vogne, der dagen før var blevet efterladt til læsning.

Og til stor undren for de lokale ankom derfor ved 12-tiden et højt sælsomt rangertræk til Løgstør: Forrest rangerlederen og 10 Rs-vogne, så MY'eren og bagest de fem røde B-t og B-vogne. Efter diverse rangermanøvrer med anvendelse af såvel Løgstør stations omløbsspor som læssespor (der har en sporfri længde på præcis 10 Rs-vogne - meget heldigt) var der hurtigt løbet om, frokostpausen på Løgstør station blev i stedet

til udvidet fotostop, og snart var dagens blandettog klar til afgang fra Løgstør: MY - 4 B - B-t - 10 Rs. Kun seks af vognene var dog læsset færdig, og derfor blev de sidste fire vogne pænt »sat« ud for Løgstør Rør, da man atter passerede.

Med ca. 550 tons togvægt på krogen gik det atter sydpå, og på den kurve- og bakkerige bane var der masser af god GM-motorlyd til diesel-entusiasterne - trods den beskedne maksimalhastighed! Ikke mindst stigningen op fra Hjarbæk Fjord, hvor dagens sidste fotostop blev holdt, gav genlyd og, for en mangeårig Mariager-indbygger, minder om, hvordan man tidligere hver time kunne høre, når Intercity-togene »stampede sig op« fra Onsild Ådal ved Hobro, ca. 14 km borte - i fugleflugtslinje!

Inden ankomsten til Viborg blev Rs-vognene efterladt på Løgstør-sporet, hvorefter det atter »rene« Intercity-tog kunne fortsætte mod Århus - knap en time forsinket i forhold til planen.

En helt igennem dejlig tog-dag, der tillige gav et nydeligt overskud til arrangørerne fra Mariager Remisekomité.

P. S. - til nummer-mændene: Jeg ved godt, at det ikke var et »helt rigtigt« IC-tog, idet der til et sådant hører såvel en A- (eller Ag-) vogn som en Bk-vogn. Til gengæld sørgede en velforsynet »lejlighedsvis« kiosk i B-t vognen for, at deltagerne ikke gik tørstige hjem!

P. P. S.: For dem, der ikke fik læst numre på vognene: Oprangeringen (set på vej nordpå) var (ifølge de påmalede numre):

MY 1132

B 51 86 20-80 316-4

B-t 50 86 29-76 171-1

B 50 86 20-76 307-0

B 50 86 20-83 037-4

B 51 86 20-80 335-4

Dødsfald - Tage Larsen

Det var med sorg, jeg modtog meddelelsen om vort mangeårige medlem, tidligere formand Tage Larsens pludselige død.

Tage var født og opvokset i Helsingør, hvor han som ung kom i lære som maskinarbejder. Efter sin læretid tog han hyre i handelsflåden, hvor han sejlede som maskinist i nogle år.

Efter sejltiden kom han tilbage til Helsingør, hvor han snart fandt interesse for den dengang nystartede Helsingør Jernbane-klub. Tage var således et af de medlemmer, der havde været med i klubben i længst tid.

Han engagerede sig hurtigt i foreningsarbejdet, bl. a. var han den drivende kraft bag ØSJS nr. 7 i Hårlev og remisen. Ligesom det altid var Tage, der tog sig af specialopgaver såsom kran- og anlægs-opgaver.

Tage sad i mange år i HgJKs bestyrelse - det meste af tiden som formand. Under hans formandsskab udviklede foreningen sig voldsomt. Det var blandt andet i denne periode, at der kom gang i de mange særtogskørsler på DSB. Til trods for det høje aktivitetsniveau i foreningen formåede han at holde medlemmerne samlet i et hyggeligt kammeratskab, hvor trivsel var et af nøgleordene.

I slutningen af halvfjerdserne fik Tage ansættelse ved Hornbækbanens baneafdeling, hvor han med ildhu deltog i banens

sporfornyelse i de følgende år. Den store viden om sporlægning m. v., som han her opnåede, er siden kommet klubben til gavn, bl. a. i forbindelse med flytning af sporene fra Nøl, samt projektering og anlæg af de nye sporarealer i Fredensborg og Græsted - et arbejde, han desværre ikke nåede at se færdigudført.



Foto: Peer Lauritzen

Tage vil blive husket som en hyggelig, til tider lidt ilter, cigarrygende herre, der holdt af at fortælle en god historie. Tage deltog også livligt i diskussionerne om klubbens virke, ofte med markante holdninger. Men han mestrede samtidig kunsten at indgå fornuftige kompromis'er, som alle kunne acceptere, så han dermed på en konstruktiv måde kunne komme videre med de opgaver, han påtog sig.

I den sidste halve snes år af sit alt for korte liv kørte Tage som lokomotivfører på Hornbækbanens Y-tog samtidig med sit aktive virke for Nordsjællands Jernbane-klub.

Jernbanen fyldte meget i Tages liv. Desværre blev jernbanen også hans skæbne.

Tage vil være savnet.

Anders Dørge,
formand for NsJK

Nordsjællands Jernbaneklub

Rungsted Af Anders Dørge

Det er ikke uden andagt, at jeg indleder denne Rungstedartikel. Det er der flere årsager til. Dels er det jo første gang vi bringer nyhedsstof fra Nordsjællands Jernbaneklubs lokomotivværksted i Rungsted i **jernbanen**. Dels har artikelserien »siden sidst i Rungsted Remise« 25-års-jubilæum netop i disse måneder, omend det er NSJK's gamle klubblad »bumletoget«, der har lagt tryksvæerte til de mange skrivelser igennem årene.

Det giver mig en passende anledning til at give et lille historisk tilbageblik, omhandlende Nordsjællands Jernbaneklubs aktiviteter i Rungsted. Samtidig giver det forhåbentlig de mange nye læsere mulighed for, at danne sig et indtryk af hvilket liv, der udfolder sig i og omkring remisen i Rungsted.

Da Helsingør Jernbaneklub (som det hed dengang!) startede sine aktiviteter med veteraner i slutningen af 1960'erne, var hovedbasen Grønnehave station, og i et vist omfang DSBs maskindepot i Helsingør, hvor foreningens tre damplokomotiver ØSJS nr. 7, »Skildpadden« ØG 1 og »Sorteper« SVJ nr. 1 stod indendørs. Klubben havde længe søgt efter et passende sted hvor større revisioner af lokomotiver og vogne kunne udføres.

I slutningen af 1971 lykkedes det at få en lejeaftale i stand på den to-sporede Rungsted remise, som indtil midten af tresserne havde været benyttet af baneafdelingen til bl.a. lager.

Remisen henlå i en sørgelig forfatning og det var et større arbejde der ventede de entusiastiske medlemmer af jernbane-klubben. Jeg citerer fra Svend Jørgensens »siden sidst«-artikel i Bumletoget, april 1972: »Vi fik begyndt at sætte ruder i, netop som det blev rigtig koldt, men dette job er da stort set overstået nu. Vi fik, inden det blev rigtig koldt, ført strøm ind i huset, og lidt efter lidt kom der lys i det ene rum efter det andet, og det har nu bredt sig til selve remisen. En tid klarede vi os med petroleums-ovne i opholdslokalet, men der er nu også kommet en el-ovn, så hyggen breder sig så småt, selvom det hele endnu ser noget afskallet og forsømt ud«. I den følgende tid fik man malet og kalket, så remisen fremtrådte lys og venlig, ligesom man fik indrettet sig med det mest nødvendige værktøjsinventar, så man var i stand til at udføre reparationer på lokomotiver og vogne. Uden for remisen rådede man over en 14-meter drejeskive samt et 120 meter langt forbindelsesspor til omverdenen, i daglig tale kaldet »natsporet«, som blev benyttet til opstilling af klubbens vogne. Under disse forhold startede vi istandsættelsen af OKMJ nr. 14, og sidenhen er alle klubbens lokomotivrevisioner - store som små - udført i Rungsted. I hovedtræk var



Jernbaneromantik i 1990'erne. Peer Lauritzen fangede stemning da OKMJ nr. 14 kom hjem fra København med den nyindkøbte reservekedel til klubbens Sb 1307...

det (og er det) sådan, at det ene spor bliver benyttet til lokomotivrestaurering og det andet spor er optaget af et driftslokomotiv. Af og til har der også været udført vognreparationer i remisen, men oftest er disse opgaver udført udendørs eller på et af klubbens andre arbejdssteder.

Sådan gik de første mange år. Der var ofte hektisk aktivitet, og selv om forholdene var primitive var stemningen god, og det lykkedes at få remisen til at fungere rigtig godt.

I slutningen af halvfjerserne trak der sorte tordenskyer op over vor lille remise: Man planlagde en større omlægning af sporene i Rungsted, således at man kunne øge gennemkørselshastigheden fra 100 til 120 km/t. Problemet for os var, at de nye hovedspor skulle placeres lige der, hvor remisen ligger! Gode kræfter i DSB fik ændret projektet til en billigere løsning med kun et overhalingsspor. Vi slap med skrækken og et væsentlig kortere »natspor«.

Allerede et par år efter stationsomlægningen trak det atter op til uvej: DSB skulle elektrificere hovedbanerne, og man havde udset sig strækningen fra Helsingør til Rungsted som »prøveklud« - med Rungsted remise som base for de første EA-lokomotiver! Heldigvis valgte man istedet at lægge basen på Helsingør Maskindepot, og vi kunne atter en gang ånde lettet op, men omkring 1990 var den gal igen: Hele »vestsiden« af Rungsted station skulle fjernes og arealet bortsælges til kontorbyggeri. Det var så meningen, at baneafdelingen skulle få »natsporet« til henstilling af arbejdskøretøjer. Heldigvis valgte man en mere hensigtsmæssig løsning for alle parter, at lade en sporstump ligge på »vestsiden«. At kontorbyggeriet aldrig er blevet til noget, er en anden sag.

Igennem alle disse år, hvor vi ikke vidste, om vi kunne blive i Rungsted, har vi valgt ikke at bruge større summer på vedligeholdelse af remisen, hvorfor den idag fremtræ-

der i en stand, som lader noget tilbage at ønske. I de senere år, hvor roen tilsyneladende har sænket sig over vort lille lokomotivværksted, tør vi bedre binde an med større istandsættelsesarbejder. For et par år siden ofrede vi et større beløb på en hårdt tiltrængt tagreparation. Vi har endvidere udlagt et par stikspor fra drejeskiven (benævnes normalt »kulsportet« og »grøften«), som har givet os et hårdt tiltrængt albuenum, sådan spormæssigt set. Der er opstillet en presseninghal, der giver en smule beskyttelse for et enkelt køretøj.

En udvidelse af faciliteterne i Rungsted prioriteres absolut højt på vores ønskeseddel, og vi forsøger for tiden at finde en løsning, der tilgodeser vort ønske om mere plads uden at overbelaste vores slunkne pengepung!

I Rungsted har vi igennem alle årene haft to ugentlige arbejdsdage; Lørdag fra omkring kl. 11.00 til ud på aftenen, og onsdag aften fra kl. 19.00, samt iøvrigt efter behov. Fremmødet lå i mange år stabilt imellem 15 og 25 mand til hver arbejdsdag. I de sidste år har vi på gode dage været ca. halvt så mange, hvilket naturligvis nægrer os. Det skyldes dels en mindre vedgang af medlemmer, der yder en praktisk indsats på vort materiel, dels, at vore aktiviteter idag ligger spredt på flere arbejdspladser end tidligere.

Dette var et ganske kort resumé, der forhåbentlig giver et lille indtryk af de forhold, der ligger til grund for NSJK's aktiviteter i Rungsted.

Hvad sker der så i Rungsted netop nu?

Vores K-maskine, DSB K 582, er under restaurering og står i det ene spor inde i remisen. Der har den stået i snart mange år og det skyldes, at vore driftslokomotiver kræver løbende vedligeholdelse og dermed mandskab, hvilket så igen går ud over arbejdet med K-maskinen. Men der bliver da hele tiden udført arbejder på lokomotivet, idet et lille men ihærdigt arbejds-

ledet af Phillip og Leif, stædigt arbejder videre på den. Vi satser stadig på, at K-maskinen er køreklar til sit eget 100-års jubilæum i år 2000. Status på lokomotivet ser således ud: Kedelen er færdigrenoveret og der er udført koldtrykprøve. Alle lokomotivets armaturer og rørforbindelser er renoveret og ligger klar til montage. Det meste af undervognen er afrenset og malet. Forløber-trucken er samlet efter adskillelse. Tenderen og førerhuset er renoveret i et arbejdsløshedspjækt i Helsingør Kommune. Af større opgaver mangler der udboring af cylindrene, samt naturligvis hele samlingen af lokomotivet.

Netop nu arbejdes der med løft og eftersyn af hovedlejer på driv- og kobbelhjul, samt klargøring til varmtrykprøve.

Vore to driftslokomotiver holder jo også til i Rungsted, hvor de strides om, hvem af dem, der skal stå indendørs. Taberen må se sig henvist til en plads i »teltet« - vores pressenningshal. OKMJ Nr. 14 kører og opfører sig stadig som en drøm, efter at den for nogle år siden fik udført en større kedelreparation hos »Aalborg Boilers«. På nr. 14 er det således ikke nødvendigt at udføre de store arbejder udover den almindelig vedligeholdelse.

Vort svenske lokomotiv SJ Sb 1307 er ved at få fornyet sin askekasse. Vi havde ellers repareret på den gamle askekasse flere gange med henblik på at holde liv i den endnu et par år, blot for at konstatere, at der lynhurtigt var nye gennemtæringer andre steder i askekassen. Den nye askekasse er fremstillet af en metallegering, der hedder »Termax«, der er både rust- og varmebestandig. Det er Henrik der står for fornyelsen og det er virkelig et flot arbejde, med flere nye tekniske detaljer der skulle gøre det nemmere at rense fyr og askekasse. Sb 1307 skal være køreklar til midten af maj måned, når den skal køre en del særtog.

Og så har klubben netop fået reservekedelen til Sb 1307 hjem fra Sverige. For nye læsere kan oplyses, at det er så viseligt indrettet, at kedlen til SJ Sb 1307 er magen til kedlerne på de svenske godstogslokomotiver af E2-typen. Vi har derfor anskaffet et eksemplar i forbindelse med ophugningen af et stort antal E2-lokomotiver hinsidan. Hvorfor nu det, vil nogen måske spørge, når Sb 1307 fik ny kedel så sent som i 1959? Jo, vi har noteret os, hvilke svimlende summer man andre steder har måttet betale for at få nyfremstillet kedler. Vi fik muligheden for - for skrotværdien - at erhverve en kedel fremstillet i 1956, som kun har været benyttet i fire år, før lokomotivet blev henstillet som krigsreserve. altså en næsten »ny« og ubrugt kedel! Selve transporten fra Grängesberg foregik i en svensk O-vogn indkoblet i en veteranmaterieltransport fra Järnvägmuseet i

Gävle til Hälsingborg. Her henstod vognen et par dage på godsbanegården, før den blev overført med Dan-Link-færgen M/F »Öresund« til Københavns Frihavn. I Frihavnen blev vognen afhentet af vores egen OKMJ nr. 14, som i selvsamme stund kom forbi Østerport med et særtog på vej til Rungsted. Vognen med kedlen står nu i Rungsted og venter på at blive omlastet til en af vore egne godsvogne, så O-vognen kan sendes retur til Sverige.

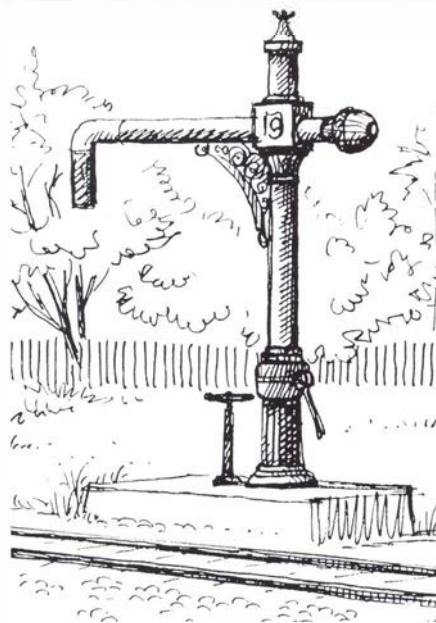
Ved at anskaffe reservekedelen håber vi at have sikret en økonomisk forsvarlig drift af SJ Sb1307 i mange år fremover.

S 740 hjulsat Af Knud Sinding

For de indviede har det længe været velkendt, at det gik stødt og roligt fremad med istandsættelsen af S 740, men udadtil har der ikke været så mange tegn på fremskridt. Alt dette ændrede sig lørdag d. 19. april, hvor den nydeligt sandblæste og maledede ramme atter fik hjul under sig. Hjulsætningen skete på kajen ved Aalborg Boilers A/S fabrik, ved hjælp af en mobilkran fra virksomheden.

Forud var gået meget hektisk arbejde med både lokale og tilrejsende arbejdshold. Først skulle drivhjulenes akselsøler drejes af på Danyards store skruerakseldrejebænk. De havde et par små ridser og muligheden for at komme til at lave sådan en afdrejning senere, er ganske lille med så stort et lokomotiv. Men dette udløste et behov for at få udboret hovedlejerne, som så atter skulle skrubes til før de kunne monteres. Det er i den slags situationer det er godt at have et tæt samarbejde med en sponsor som Aalborg Boilers, for når sneen vælter ned (i april) er det godt at have en varm hal med et par store kraner og en dejlig stor gaffeltruck til at flytte rundt med hjulsættene.

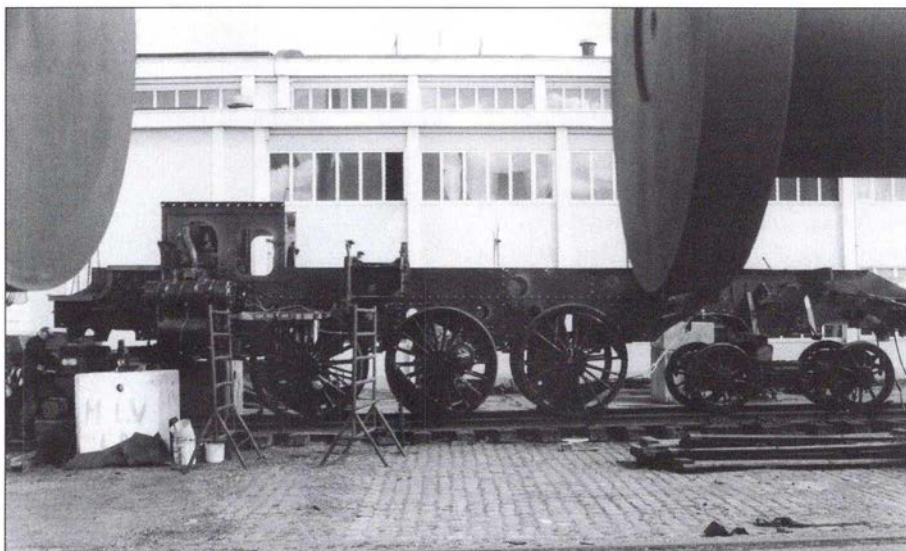
Når nu rammen er hjulsat, går arbejdet med at montere de øvrige dele igang. Det omfatter de renoverede vandkasser, den helt nye kulkasse, kedel og førerhus, samt alle de næsten ufatteligt mange løsdele der er på et sådant lokomotiv. Arbejdet på ked-



Tegning: Peer Lauritzen

len er i øvrigt et kapitel for sig. Selve kedlen er i særdeles god stand, men enkelte ting er blevet lavet. Den største forhindring har været at få tilpasset de store rør i en rørpresse. Den eneste rørpresse til rør af den længde vi skal sætte i S 740's kedel findes hos DSB Museumstog i Roskilde. Men på baggrund af det forestående 150 års jubilæumsarrangement, har vore venner i Roskilde i denne situation ikke kunnet hjælpe. Heldigvis lærer man at tilpasse sig uventede omstændigheder, og derfor er enden på historien blevet at rørene presses i Limfjordsbanens til lejligheden forlængede rørpresse. Ud over de nye rør indsættes et nyt sæt overhedererlementer og der monteres en helt ny askekasse i rustfrit stål.

Projektet går nu ind i sin afgørende fase. Det oprindelige mål om at være færdige til Kystbanens jubilæum i august kan i princippet godt nås, men som det hele tiden har været tilfældet, så afhænger dette meget af hvor meget sponsorstøtte, der kan skaffes. De store bidrag mangler stadig, så al hjælp er velkommen, både økonomisk og praktisk. Derfor er alle, der kan håndtere hammer og skruenøgle, velkomne i Aalborg, hver lørdag kl. 08.00.



Rammen til S 740 er næsten nede på sin hjul. Der mangler montering af balancer før rammen hviler på hjulene. Foto: Knud Sinding.

Vognværkstedet på Nøl Af Roland Hansen

Den gamle KSB remise på København L er rammen omkring Nordsjællands Jernbaneklubs vognrestaurationer. Remisen er snart den sidste rest af KSB's hovedkvarter, når der lige ses bort fra selve stationsbygningen.

Det meste af det tidligere stationsareal er snart bebygget, og remisen vil formentlig også falde på et tidspunkt inden for en overskuelig fremtid. Det er således på lånt tid, vi er der, men alligevel har vi et godt lille arbejds hold derinde. Forholdene i remisen er særdeles gode og ideelle for de opgaver, der bliver udført.

Det er selvfølgelig en ulempe, at der ikke længere er sporforbindelse, og vogne derfor skal køres til og fra med vognbjørn.

I remisen er der et mindre træværksted, og udstyr til at løfte vogne og udføre arbejder på undervogne.

Arbejdsholdet på Nøl afsluttede kort før jul den hidtil største og dyreste restaureringsopgave i jernbaneklubbens regi. Det drejede sig om OKMJ C 9, som blev svært beskadiget ved et rangeruheld på Lersøen for nogle år siden. Uheldet medførte at begge endeperroner blev beskadiget, og der var endvidere omfattende skader på undervogn og vognsider ligesom vognens egenvarmeanlæg var ødelagt.

Foruden reparation af de direkte skader har vi valgt at gennemrestaurere vognkassens bærende dele, og forsyne den med en helt ny teakbeklædning.

OKMJ C 9 er enestående ved at vognen aldrig blev ændret i hele sin tid ved OKMJ, og det er lykkedes for os at foretage restaureringen på en måde, så det oprindelige interiør stadig fremstår helt intakt.

Arbejdsholdet er nu i gang med OHJ QA 304, som er en bænkevogn fra OHJs åbning. Vognen har været med i veteranotget i mange år, og har været brugt helt efter sit oprindelige formål, nemlig til passagertransport, når kapaciteten i personvognene ikke rakte, og ellers til transport af gods, fortrinsvis rejsegods.

Desværre satte tidens tand sit præg på vognen, og for nogle år siden besluttede vi at tage vognen ud af driften. Den havnede så på en teknisk skole, som fornyede en del af træbeklædningen, og der blev også foretaget forstærkninger af undervognen. Nu er det så blevet vores tur til at gøre vognen færdig, og dette arbejde omfatter en del træarbejde, bl.a. reparation af døre, skodder og vinduer. Sideløbende med dette der alt gammelt maling Cremet og opmaling i de oprindelige farver er i gang.

Undervognen skal også revideres og det indebærer at vognen løftes. På Nøl har vi nogle elektriske løftetårne, og det bevirker, at det ikke er nogen sag at løfte en vogn. Det er faktisk så let, at vi hæver vognen, når vi arbejder på undervognen, og sænker

den igen, når der skal arbejdes på vognsiderne. Det er planen, at vognen skal være færdig til de tog, vi skal køre sammen med DJK på OHJ her i sommer.

Græsted Af Erik Cletus Petersen

Så kom foråret og dermed hektisk aktivitet for at klargøre alt det rullende materiel. De nye veteranotgsregler indebærer et større eftersyn af hver enkelt vogn, inden den kan tilmeldes driften. Da påsken lå tidligt i år, var der ikke megen tid til forberedelserne.

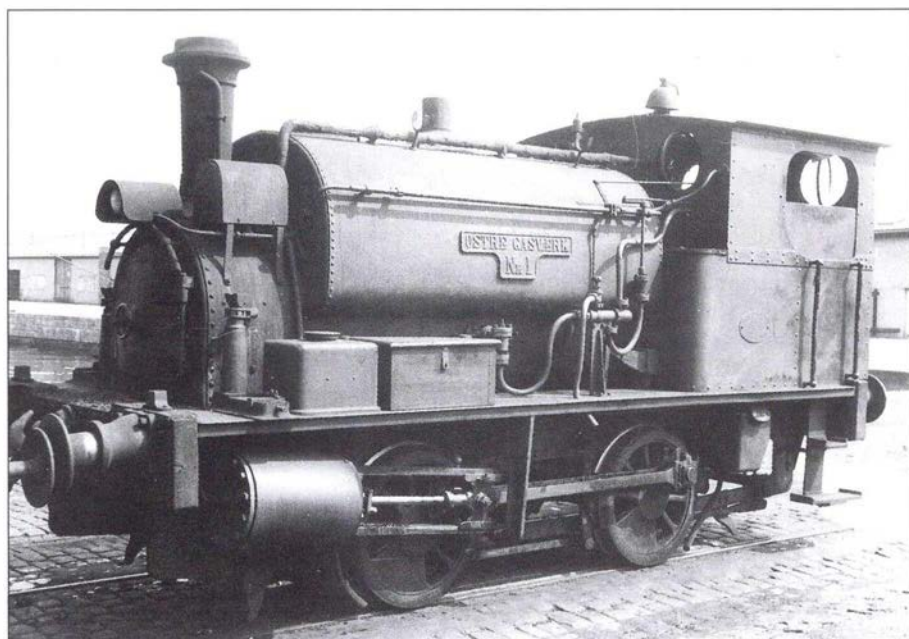
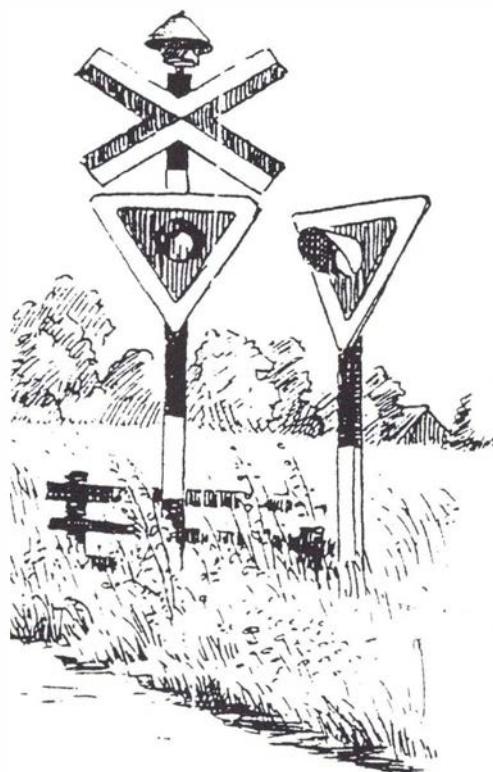
Byggeriet på vognhallen er nu kommet så langt, at vi kun mangler de to endegavle. Klargøring af lokomotiver og motorvogne har nu højere prioritet, hvorfor vi koncentrerer ressourcerne på disse opgaver. Endegavlene må vi så fortsætte med til august, når sæson går på held.

HFHJ M 8 skulle være færdig til Hillerød-Frederiksværk banens 100 års jubilæum den 31. maj. De sidste vinduesrammer er nu skiftet, og tredjelanternen for og bag er monteret. Motor to brugte imidlertid en del olie, som »røg« op gennem udstødningen. En inspektion afslørede, at den lille bandit var cylinder 3. Stemplet er nu overdraget til rædselskabinettet. Der var flere ting på motor to, som vi godt ville kontrollere, men det er ikke tiden nu. Det får vente til efteråret.

Søren Lindkildes restaureringsprojekt, Skildpadden (ØG 1), nærmer sig sin afslutning. Nye kedelrør blev, med stor hjælp fra vennerne i Høng, færdige medio april. Søren og Dorte har siden arbejdet i nærmest døgndrift med isætning, valsning og bertling af kedelrørene. Der er foretaget kold trykprøve. Vandtrykprøve samt prøve kørsel til Gilleleje bliver 4. maj. Herefter skal

lokomotivet vaskes grundigt af og have klar lak. Lokomotivet blev »restaureret« i 1969 på Østre Gasværk, d.v.s. malet pænt op. Det kørte ganske lidt i 1970, og i 1971 blev det taget ud af drift. Nu, 25 år senere, vil det atter blive muligt at opleve dette prægtige lille sadeltank lokomotiv bygget af Hudswell Clarke i England i 1899.

Sin egentlige debut har maskinen til vores »Thomas The Tank Engine Day« i Græsted, søndag den 8. Juni.



ØG 1, ca. 1969. Foto: Peter Bach Olesen.



HFHJ M8 blev opmalet i det gamle originale HFHJ design. Lokomotivet fik sin første offentlige debut i NSJK regi, da den sammen med klubbens OKMJ nr. 14 fremførte veteran tog på Farumbanen i pinsen. Lokomotivet fremstår flot i det smukke rød-creme design. Foto: Restol foto/PR

Hedelands Veteranbane Af Carsten W. Hansen

20 års jubilæum !

Hedelands Veteranbane blev indviet 21. maj 1977, og går altså nu ind i sin 21. sæson. Siden de første beskedne 100 m ved indvielsen er banen jævnlgt blevet forlænget og har i dag en længde på 3,4 km.

Det planlagte endepunkt i Tune nås formentlig først i næste årtusinde, men i øjeblikket arbejdes der på planlægningen af næste etape på ca. 1,5 km der bl.a. omfatter en niveauekrydsning af vejen mellem Stærkende og Vindinge, hvor myndighedernes tilladelse er betinget af etablering af et overkørselsanlæg efter DSB standard. Jordarbejdet til denne etape igangsættes formentlig i løbet af 1998.

Driftsmateriellet bestod i 1977 af 1 stk personvogn og 1 stk 3,5 tons benzin-lokomotiv, behovet og mulighederne for udvidelse af driftsmaterielparken har fulgt hinanden i hælene, og banen råder i dag over 1 damplokomotiv, 2 diesellokomotiver, 6 personvogne, 2 åbne og 2 lukkede godsvogne til afvikling af persontrafikken. Derudover findes en del mindre lokomotiver og noget vognmateriel til brug for beneafdelingen.

For tiden arbejdes der på restaureringen

af endnu et damplokomotiv. Det drejer sig om en 3-koblet Orenstein & Koppel (7459/1921) der startede sin karriere på Brædstrup og Omegns Mergelselskabs bane d. 25. maj 1921.

Mest kendt er lokomotivet formentlig fra den tid, da det var ejet af en smedemester fra Gladsaxe, men nu er det altså havnet i Hedehusene, hvor det får en grundig overhaling. Kedlen, der har fået udskiftet 13 nitter (med venlig hjælp fra DJK i Høng) og et sæt kedelrør, er allerede koldprøvet, og undervognen er ved at blive, samlet efter at hjulene har været til afdrejning og er forsynet med nye driv- og kobbeltappe. Lokomotivet forventes køreklart i løbet af et halvt års tid.

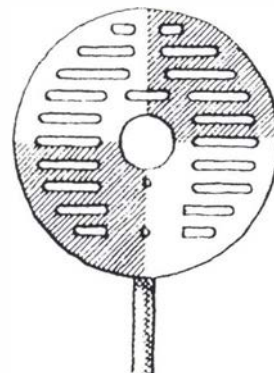
Skælskørbanen Af Kenneth Dam

I år kan køreplanen afvikles alene med motormateriel. Til rådighed for driften påregnes VNJ M 2 og SNNB M 4 (efter behov med én til to Mp-vogne eller udflugtsvognen 555), men også skinne-bussen VGJ Sm 6 er klar, efter udført pladearbejde i dette forår.

Men inden da skal M 2 »tunes« med dele bl.a. motor, foraksel og fjedre fra resterne af

DJKs VLTJ M3, der nu endeligt er ophugget.

Hvorvidt damplokomotivet SNNB 3 kommer ud at køre, vil vise sig ved opfyringen efter vinterens hensættelse. Personvogne og mange andre ting trænger til en kærlig hånd. Arbejdet på det rullende materiel og en vis modløshed efter afgivelsen af de bedste køretøjer har betydet, at sporarbejdet har ligget stille. Ukrudtssprøjtning, opretning af spor mellem Skælskør og Tjæreby og fornyelse af overkørslen ved Teglovsvej ligger og venter.





Nyheder

På sporet 1847-1997

- *Jernbanerne, DSB og samfundet.*

Best. nr. 0905. Pris kr. 999,-

DSB's officielle jubilæumsværk.

Tre bind, ca. 900 sider med ca. 1000 ill., heraf mange i farve. Stift bind og farvetrykt omslag. Format 26 x 25 cm.

Bind 1: Dampen binder Danmark sammen. (perioden 1847-1914 af Poul Thestrup).

Bind 2: Krige og fornyelsen.

(perioden 1914-1950 af Steen Ousager).

Bind 3: Jernbanerne i bilismens skygge.

(perioden 1950-1997 af Hans Chr. Johansen).

Bogværket beskriver opkomsten af det danske jernbanelnet, den historisk-politiske baggrund, banernes betydning i samfundet, deres organisationsform mv. Værket går ikke i detaljer med enkelte bane-strækninger, materiel og lignende.

Privatbanerne gennem 150 år

Ca. 290 sider, ca. 450 ill., heraf mange i farve. Stift farvetrykt bind. Format 26 x 25 cm. Udgivet af forlaget Banebøger.

Best. nr. 0237. Pris kr. 395,-

Storværket om den baneform, som fejrer 150 år: Privatbanerne. Bogen beskriver opkomsten af de danske privatbaner siden Det sjællandske Jernbaneselskab, banernes historisk-politiske baggrund, deres betydning i lokalsamfundet, deres teknik, organisationsform mv. Bogen går ikke i detaljer med de enkelte baner og deres individuelle historie, men de forskellige privatbaner bliver brugt til eksemplificering af forskellige temaer. Store afsnit om materiel, stationer, arkitektur, privatbanerne af i dag og fremtiden. Bogen er skrevet af Ole-Chr. Munk Plum, John Poulsen og Lars Viinholt-Nielsen under medvirken af Jens Bruun-Petersen og Morten Flindt Larsen, og er gennemillustreret med hidtil usete fotos gengivet i høj repro/tryk-kvalitet.

Vestegnen og jernbanen gennem 150 år

- *København-Roskilde banen 1847-1997.*

Ca. 250 sider, ca. 350 ill., heraf en del i farve, stift farvetrykt omslag. Format 17 x 25 cm. Udgivet af forlaget Banebøger.

Best. nr. 0238. Pris kr. 348,-

Det er København-Roskilde banens 150-års jubilæum der fejres i 1997. Få jernbaner har betydet så meget for den egn, de løber igennem, som denne bane, og det er dét, der er bogens vinkel, snarere end banens rolle som DSB's tættest trafikerede hovedstrækning. Banens lokale funktioner, dens betydning for bysamfundene undervejs, stationernes historie m.v. beskrives gennem en række udsædvanlige og levende

tværsnit. En gruppe lokalhistorikere har sammen med Morten Flindt Larsen og John Poulsen skrevet den spændende historie om strækningen København-Roskilde og dens betydning for egnen vest for København.

Byens baner

- *Jernbanen i København gennem 150 år.*

Ca. 250 sider, ca. 500 ill., heraf mange i farve. Stift farvetrykt omslag. Format A4. Udgivet af forlaget Banebøger.

Best. nr. 0239. Pris kr. 395,-

Den store jubilæumsbog om jernbanerne i hovedstaden gennem 150 år fortæller historisk/topografisk om banegårde, stationer og banelinjer med hovedvægt på området inden for godsbaneringen. Bogen der lægger vægt på at skildre samspillet mellem baneanlæg og byudvikling, er skrevet af John Poulsen under medvirken af bl.a. Morten Flindt Larsen. Den flot udstyrede bog er gennemillustreret med sjældent sete billeder i fin gengivelse og talrige kort med masser af informationer om baneliniernes historie. Det afsluttende afsnit fortæller om jernbanens fremtid i København, minimetro mv.

Danmarks jernbaner 150 år

af Jan Koed.

Ca. 216 sider, rigt illustreret. Format 24 x 33 cm.

Best. nr. 1090. Pris kr. *525,-

Ved jernbanernes 125-års jubilæum i 1972 udgav Herluf Andersens Forlag en rigt illustreret jubilæumsbog. Bogen fik stor udbredelse, dels på grund af de mange hidtil ukendte fotografier, der her blev præsenteret for første gang, dels, fordi bogen var en nyskabelse på det danske marked for jernbanebøger. Den nye udgave af bogen bygger på grundstammen af billeder fra første udgave. Dog er mange af de ældre illustrationer erstattet af andre, der er dukket frem af arkiverne i årenes løb. De sidste 25 år er illustreret med fortrinsvis farvefotos, og værket har fået et helt nyt layout. Trykket er af høj kvalitet og indholdet er systematiseret i tematiske opslag. Alt i alt er der tale om et helt nyt værk, som bygger videre på de bedste sider af sin forgænger.

Privatbanernes Årsberetning 1997

24 sider, A4, ca. 25 ill. i farver.

Best. nr. 1054. Pris kr. 60,-

Endnu engang har privatbanerne udgivet en fælles årsberetning. Bemærk, at selv om titlen er »Privatbanernes årsberetning 1997, er det året 1996 der gengives i tal, tekst og billeder.

Snart udsolgt!

Følgende ældre udgaver af Forlaget Holsunds bogserie kan endnu fås hos Jernbanebøger:

Best. nr.	Pris
0225 På sporet af 80'erne	135,-
0527 På sporet af 1990	110,-
0528 På sporet af 1991	110,-
0529 På sporet af 1992	110,-
0530 På sporet af 1993	110,-
0531 På sporet af 1994	120,-
0532 På sporet af 1995	120,-
0533 På sporet af 1996	120,-

Årgangene 1990, 1992 og 1993 er udsolgt fra forlaget, og haves kun i et meget lille antal hos Jernbanebøger.

To andre bøger er også snart udgået. Det drejer sig om DJK-bogen om Østbanen (Best. nr. 0042, kr. 179,-) og Lars Viinholt-Nielsens bog om Nyborg-Ringe-Fåborg banen (Best. nr. 0682, kr. 68,-). Skynd dig at købe bøgerne inden det er for sent!

Herunder følger en liste over de nye bøger, der er udkommet de sidste par måneder:

Best. nr.	Pris
0237 Privatbanerne gennem 150 år	395,-
0238 Vestegnen og jernbanen	348,-
0239 Byens baner	395,-
0258 Jernbanehistorisk årbog '97	149,-
0687 Jernbanestationerne i Nyborg	100,-
0905 På sporet 1847-1997 (3 bind)	999,-
1043 Fra arbejdsm. til håndværkere	90,-
1090 Danmarks Jernbaner 150 år	*525,-

Bøgerne bestilles ved at indbetale beløbet på girokonto:

317-9176

Jernbanebøger

Kalvebod Brygge 40

1560 København V

Husk at vedlægge kr. 20,- i porto og eksp. (DJK-medlemmer bosat i Danmark skal ikke betale porto og eksp.).

KJ

*Ved bestilling inden 1. august 1997 er prisen kr. 465,-

Announce

Træbåd sælges - 21 fod

Motorbåd, Chalup-type fra 1932, bygget på Orlogsværftet, 2 cyl. FM benzinator, der også kan køre på petroleum.

Delvist restaureret i 1995 med meget teak. Ny kaleche med fuld ståhøjde. Plads til 6-8 personer og primitiv overnatnings mulighed for 1-2 personer.

Pris kr.: 35.000,-

Tlf. 31 54 37 31 / 40 11 64 35



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. Trøsts Vej 6⁴, 1912 Frederiksberg, 31 31 69 80**Medarbejdere**

Generelt:

Henrik Sørensen
Kenneth DamRene St. Olsen
Jan Forslund**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

Thomas N. Olesen (Færgenyt)

H. P. Christensensv. 18, 3300 Friværk

Henvendelse vedr. bladekspeditionDJK, 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 fejledekspeditioner og fejledeksemplarer 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 billederne 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

Søren Lindkilde, 42 29 19 34

Lars Peter Jensen, 38 71 80 71

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**Tagensvej 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 ac. 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 1997Ordinære medlemmer ~~kr. 275,00~~**Særligt tilbud - resten af 1997 for kr. 150,00**Seniormedlemmer (67 år pr 1.1.1997) ~~kr. 225,00~~Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1997) ~~kr. 100,00~~Husstandsmedlemmer ~~kr. 100,00~~

Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 s.) 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.B.J., Refshalevej 8, 4930 Maribo, 53 88 43 54

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

• Keld Haandbæk, D-g., Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse, 38 74 70 32

• Hans Meyer, LFB, Blishonevej 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 Frederiksberg, 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,

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

DJKs midtjyske afdeling: Troels Lenchler Poulsen,

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

DJKs sydjyske afdeling: Preben Clausen,

Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Borkov. 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 smalsporsmateriel)

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

Oscar Meyer,

Hølløselund Strandvej 9, 3220 Tivildeleje. 48 70 75 07

Limfjordsbanen

Michael Martens,

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

Information: Frank Sørensen, 98 24 00 54

D-maskine gruppen

Keld Haandbæk,

Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse, 38 74 70 32

DJKs øvrige arbejdssteder**Bramming remise**

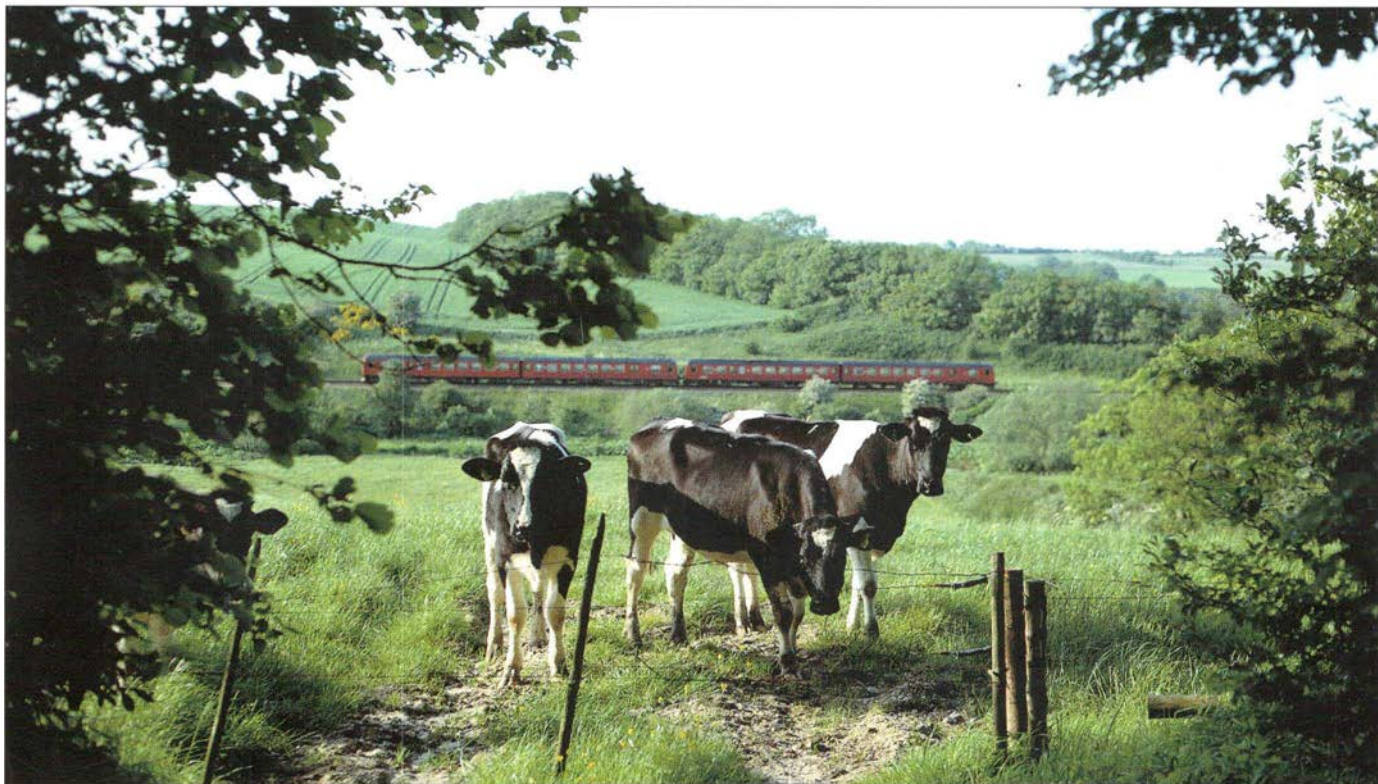
Henning Møller, T. Tonnesensvej 7, 6740 Bramming. 75 17 23 91

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



Et kendetegnende billede i det danske landskab er nu på hastigt retur. Siden K 74's ikrafttrædelse har den gennemgående farve på tog i Danmark været den velkendte DSB-røde. Med MR-togenes igangværende og snart tilendebragte renovering forsvinder det snart sidste røde driftsmateriel. I sommeren 1992 var der endnu ingen, der tænkte på hvide MR-tog. IC3'erne havde dog overtaget IC-trafikken, men tingene ændrer sig gennem årene, og hvad der er hverdag i dag, er historie i morgen. Foto: Rene St. Olsen.



I takt med at Fugleflugtslinien får leveret nye færger samt Dan-Link rutens omlægning over Storebælt, blev den gamle tyske færge »Theodor Heuss« fra 1957 sidst i april måned udrangeret. Færgen forlod Puttgarden først i april. Efter klargøring i Warnemünde stævnede den ud på sin sidste og også længste sejlads mod Indien. Søren Bay forevigede det gamle skib i en bragende kulling ved Rødby den 28. marts 1997. For 5 mio. danske kroner ender det gode skib på en ophuggerplads til lyden af bølgeskvulpene fra det indiske ocean... Foto: Søren Bay.