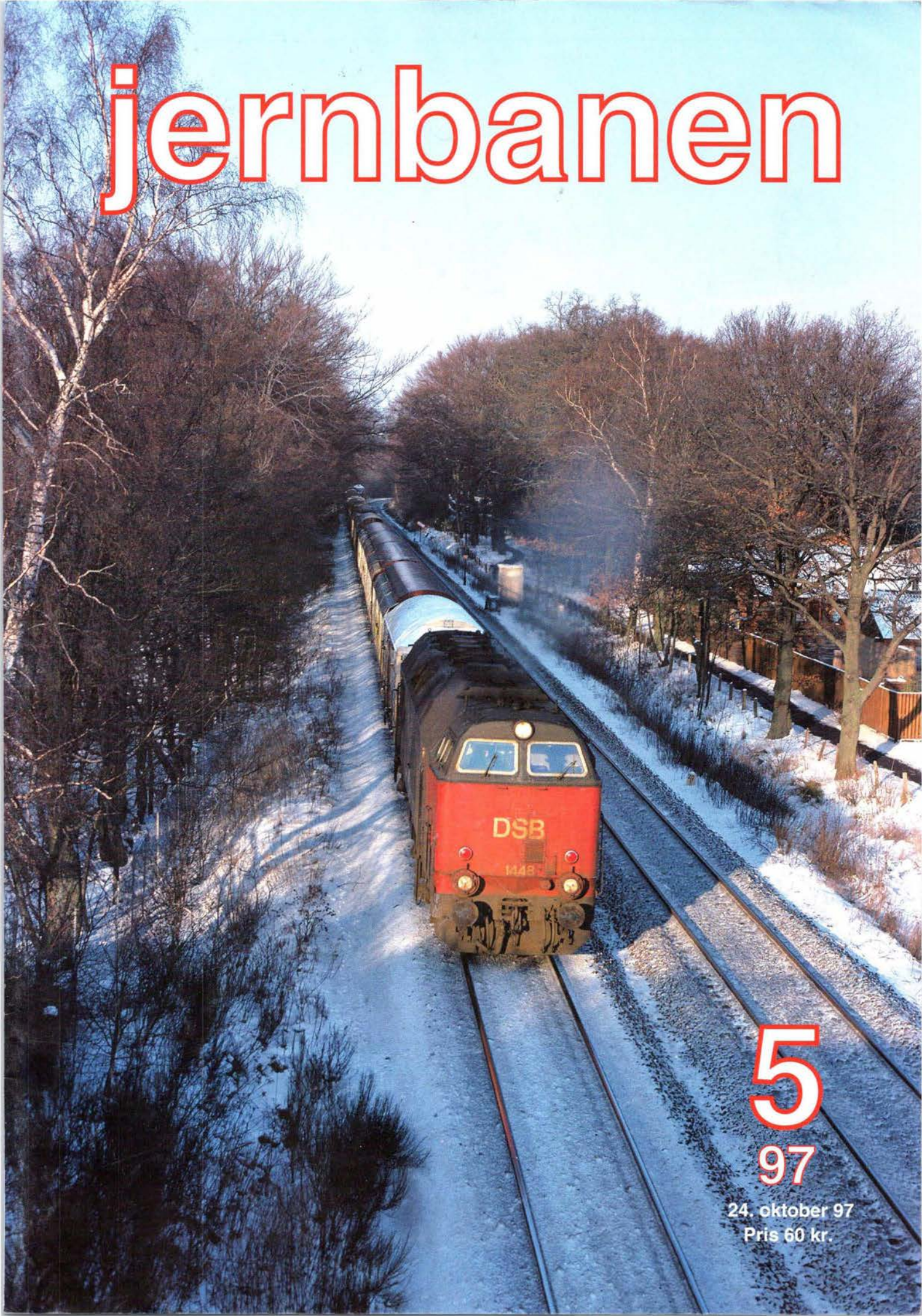


jernbanen

A red DSB locomotive, numbered 1485, is pulling a train through a snowy winter landscape. The train is moving along a set of tracks that curve slightly to the right. The ground is covered in snow, and the trees on either side are bare and dark. The sky is a pale blue. The locomotive has "DSB" and "1485" written on its front. The train consists of several dark-colored passenger cars.

5
97

24. oktober 97
Pris 60 kr.



Der var engang, hvor hver eneste lettere befærdede vej, der krydsede banen havde sin egen ledvogter. Ledvogteren måtte i sne og slud sikre en sikker samhörighed vejtrafikken og jernbanen imellem. Dette var også Emil Petersens opgave. Ledvogter Petersen passede i mange år linieblokpost nr. 362, der hvor Folehavevej, mellem Rungsted og Vedbæk tidligere krydsede Kystbanen. I starten af tresserne hvor billedet er taget, har Kong Vinter sørget for et godt lag puddersne. Den karakteristiske ringen fra meldeklokken har netop meldt om tog på vej, så Petersen har måttet rejse sig fra den lune smørkage og den dampende kaffe på Madam Blå, og har begivet sig ud for at rulle bommene ned. Passagererne i den ventende Chevy skutter sig i kulden og ærger sig sikkert over at de ikke nåede at passere banen forinden bommene gik ned, for datidens 6-volts varmeanlæg havde jo ofte så svært med at hamle op med den kolde årstid. Et andet syn møder i dag den nysgerrige tilskuer; ledvogterhuset er væk og det samme gælder for overskæringen der nedlagdes, da det hele blev meget mere hektisk end det var den kolde vinterdag for over tredive år siden.

Foto: Helge Pedersen

DSB kan når DSB vil...

Der er godt én mil til Orehoved og knapt to til Nykiöbing.

Tekst: Poul Schjelde.

Foto: Finn Jørgensen.

På stationsbygningen i Nørre Alslev er der, når man kigger godt efter bestemte steder på de gamle, gule mursten, flere aftegninger af fortiden, og nu er lidt af den fundet frem. Det drejer sig om vægsiden ud mod perronen. Her står der mod nord »Fra Orehoved havn 1.02 mil«, mens der mod syd står »Nykiöbing Station 1.96 mil«. Denne skrift har svagt holdt sig i de mange år, men nu er den blevet malet flot op af maler Harry Hansen, Sortsø, der ellers var gået på pension. Anledningen var naturligvis, at jernbanen på Falster holdt 125 års jubilæum fredag den 22. august. Det holdt ellers meget hårdt, førend de gamle bog-



staver og tal på væggen kunne genopfriskes. Beskeden var hele tiden at DSB maler ikke på bygninger, men opsætter i stedet skilte. Dem har Nørre Alslev da også flere af, men nu også den gamle påskrift. Stationsleder Lise Lund fortæller, at den forrige leder, Inge Larsen, simpelthen »gik i

kødet« på områdeleder for DSB Regionaltog, Georg Bentzen, da han var i Nørre Alslev til åbningen af jubilæumsudstillingen på stationen, og her blev der givet ja til igen at male på bygningen.

Ergo, DSB kan, når DSB vil.





37. årgang, nr. 5, oktober 1997

Adresse:

jernbanenKalvebod Brygge 40
1560 København V

Redaktion

Arbejdsgruppe jernbanen

Tommy O. Jensen (ansv.)
Ole-Chr. M. Plum (prod. ansv.)
Birgitte Sølling-Andersen
Kenneth Dam
René St. Olsen
Henrik Sørensen

Fagredaktioner

DSB: Erik B. Jonsen
Privatbanerne: Ole-Chr. Munk Plum
Færger: Thomas N. Olesen
Udland: René St. Olsen
Veteranbaner:
DJK, andre: Kenneth Dam
NSJK: Birgitte Sølling-Andersen

Medarbejdere i redaktionen

Jan Forslund
Jan Hein Hedegaard
Jakob Stilling

Indhold:

Farvet til MZ 3	156
Amagerbanen	158
Smalspor ved Middelhavet	163
Kystbanens 100 års jubilæum	166
DSB-nyt	171
Færge nyt	177
Privatbanenyt	178
Bogammeldelser	182
Veteranbanerne	184
Sporhunden	187
Tips for fotografen	188
Udland	188
Skinnebus renaissance i Nordtyskland	189
Jernbanebøger / arrangementer	190
En lørdag på sydbanen	192

Tidsfrister for stof til de kommende numre:

Stof til nr. 6, 1997, skal - med mindre andet er aftalt med redaktionen - være denne i hænde inden 1. november 1997. Stof til nr. 1, 1998, skal være redaktionen i hænde inden 5. januar 1998.

Dette nummer er afleveret til avispostkontoret 24. oktober 1997.

Oplag 2700 eksemplarer
Sats & montage: Forlaget Iris Manager
Scan & tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 99
ISSN: 0107-3702

Jernbanen på ret spor!

Jernbanedrift er som bekendt en kompliceret virksomhed at beskæftige sig med. Forsinkelser, togophobning, ja selv aflysning af tog er noget, der erfaringsmæssigt ikke kan undgås. Vort eget **jernbanen** er ingen undtagelse. I dette forår har det endog knebet ganske meget med regulariteten, idet blad nr. 2 var nær ved at udkomme senere end blad nr. 3.

Årsagerne til disse uregelmæssigheder, som givet må have undret og irriteret **jernbanens** mange trofaste læsere, er mange og forskellige og skal ikke refereres i detaljer her. Det, som man hele tiden må tænke på, er, at alt arbejde med at skrive, redigere og tilrettelægge produktionen af foreningens medlemsblad - lige som alt andet arbejde i foreningen - udføres af medlemmer, frivilligt, ulønnet og i den ofte sparsomme fritid, der er til overs.

Ansvar for **jernbanen** har i snart mange år hvilet på Anders Riis, der med hjælp fra andre men i stort omfang helt alene har stået for redaktion og tilrettelæggelse, kontakt til trykkeri foruden at han har været en flittig skribent til bladet. Anders Riis har i høj grad æren for, at **jernbanen** i dag både i form og indhold fremtræder som et professionelt redigeret og velskrevet tidsskrift for jernbaneinteresserede.

At producere et sådant blad er helt klart for stor en byrde for en enkelt person. Det har det også hele tiden været et ønske at få inddraget flere kræfter i bladarbejdet. Det vakte derfor stor glæde både hos bestyrelsen og Anders Riis, da der i foråret viste sig mulighed for at knytte en gruppe af yngre medlemmer med interesse og anlæg for bladarbejde til redaktionen.

Når et tog undervejs skal optage nye vogne kan der opstå problemer. Bremserne på en vogn hænger og trykket vil ikke udlignes,

elektriske kredsløb kortsluttes og kommunikationen mellem lokomotivfører og togpersonale besværliggøres eller svigter. Noget tilsvarende skete desværre også mellem den gamle redaktør og de nye ivrige medarbejdere. Selv om begge parter ville det samme, udvikle og forbedre foreningens blad, bringe flere artikler og nyheder, flottere farvebilleder o.s.v., lykkedes det aldrig rigtig at få et samarbejde i stand trods bestyrelsens forsøg på at bringe parterne til en forståelse.

For bestyrelsen er det helt afgørende, at bladet udkommer til tiden de seks gange om året. Hele foreningens troværdighed i forhold til medlemmerne, andre læsere af

bladet og dem vi samarbejder med står på spil, hvis vi ikke kan garantere, at bladet, som alle går

spændt og venter på hver

anden måned, dumper

ind af brevsprækken til

tiden. Dette er særligt

vigtigt nu, hvor DJK

og NSJK har indledt

et samarbejde om

fælles medlemsblad.

Anders Riis har under

disse forhold ikke ment,

at hans person skulle stå i

vejen for det redaktionelle

arbejde med bladet, når der nu

var andre og friske kræfter, der gerne

ville påtage sig det byrdefulde ansvar at

producere foreningens blad. Han har derfor

valgt at træde tilbage som ansvarshavende

redaktør.

Bestyrelsen har taget Anders Riis' beslutning til efterretning og har dernæst som en

midlertidig ordning foreløbig udpeget Tom-

my O. Jensen som ansvarshavende redak-

tør og Ole Chr. M. Plum som produktions-

ansvarlig for blad 5 og blad 6 i 1997. Der

forhandles med de implicerede parter fra

den øvrige del af redaktionen om en per-

manent ordning for, hvordan **jernbanens**

redaktion kan organiseres således at

målet, høj kvalitet og rettidighed fortsat kan

opfyldes.

Bent Jakobsen



Forsiden.

1997 var også året, hvor Kystbanen fyldte 100 år. I denne anledning bringer **jernbanen** Jan Hein Hedegaards beretning om banens mangfoldige historie, som fortælles på både godt og ondt. Foto'et er taget før man begyndte at realisere de faste forbindelser, endda før Danlink. Dengang var der stadig masser af godstrafik på »kysten«. Den 15. januar 1980, i klingende frost, har MZ 1448 netop passeret Vedbæk på sin vej mod Godsbanegården. Kystbanen har gennem de sidste 15 år ændret karakter. Det har alle lagt mærke til. Men at MZ 1448 også har ændret udseende er vel gået manges opmærksomhed forbi. Op gennem firserne blev det underhængte skørt erstattet af en sneplov, en dag var pufferne blevet firkantede, og dampvarmeslangen blev nogenlunde samtidig erstattet med et kedeligt el-varmestik på fronten.

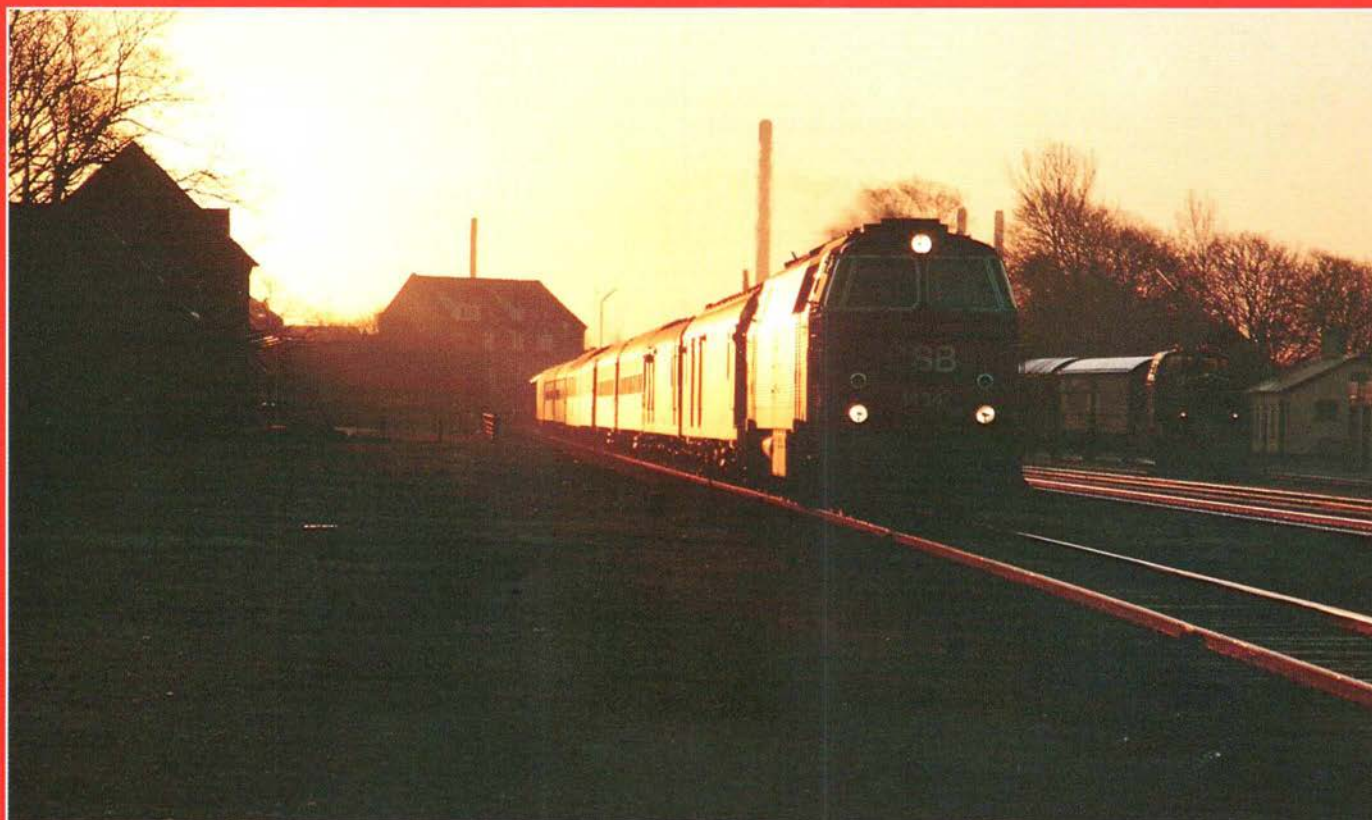
Foto: Simon Thue Boerman



Farvel til MZ^{III}

Af Henrik Sørensen

Overgangen til vinterkøreplanen den 28. september 1997 betød et farvel til MZ^{III} i Østdanmark. I skrivende stund forventes de fleste af disse kendte lokomotiver lagt i mølpose, som led i DSBs omfattende rationaliseringer.



I takt med den stadig dalende transport af skinnébåren gods og DSBs brudte monopol, har øget konkurrence fra lastbiler, samt åbningen af forbindelsen under/over Storebælt pr. 1. juni betydet en radikal ændring af trafikmønstret i landet. Efter flere års problemer blev alle 40 IR-togsæt sat i drift samtidig med at DSB kunne indsætte samtlige 89 IC3-togsæt. Denne massive indsættelse af togsæt i regional- og IC-trafikken har betydet en naturlig nedgang i benyttelsen af strækingslokomotiver.

Daglig vedligeholdelse af de mange lokomotiver er en post der vejer tungt i DSBs samlede budget. Efter bodelingen for et år siden, besluttede man pr. 1. september 1997, at lade det rullende driftsmateriel overgå til de enkelte selskaber, derved fik man delt de store vedligeholdelsesudgifter ud på de enkelte selskaber.

DSB Regionaltog	ME, MR, IR4
DSB Intercity	IC3
DSB Gods	MZ, MK, EA, MY

Ved en kraftig reducere af godsbetjeningen rundt i landet, er det blevet muligt at sammensætte en køreplan, så i alt 15 loko-

Foregående side, øverst: Helt nymalet og atter klar til indsættelse i trafikken, holder MZ 1437 her på Københavns Godsbangård badet i eftermiddagslys i maj 1993. Lokomotivet blev revideret fra A til Z efter ulykken i Roskilde i slutningen af 1992.

Foto: Henrik Sørensen.

Foregående side, nederst: En stemning, der fortæller mere end ord. I lav morgensol afgår MZ 1436 med nattoget P 595 fra Nørresundby undervejs mod Frederikshavn i slutningen af november 1986. Lokomotivet havde endnu sine originale hjørnevinde, og betragtes vel nok også af de fleste som det »rigtige« MZ"-look.

Foto: Tommy O. Jensen

Øverst på denne side: Lige til det sidste var fremførsel af regionaltog et almindeligt syn med MZ" i øst. Efter køreplansskiftet K97v vil man dog stadig kunne opleve MZ" med persontog, men kun i vest. Det bliver ved fremførsel af IP-togene til og fra Padborg, da disse fortsat skal fremføres med elvarme-MZ. 1. og 2. serierne vil ved samme lejlighed få fjernet udstyret til elvarmen, da det ikke længere skal bruges. MZ 1428 med regionaltog undervejs mod Kalundborg i 1991 kort før Lejre.

Foto: Henrik Sørensen

Den sidste store opgave øst for Storebælt, blev fremførslen af godstogene på Københavns godsring. Denne opgave var pudsigt nok også MX'ernes, da de brummede på sidste vers. MZ 1437 ses her i august 1997 ved Valby Laggade, undervejs med et materieltog for banestyrelsen.

Foto: René St. Olsen



motiver helt kan undværes ved driften. Indsættelse af MK'erne har også betydet rationaliseringer i den daglige godsbetjening, idet lokomotiverne kan klare flere arbejdsopgaver end de tidligere anvendte strækings- og rangerlokomotiver.

Da MZ-lokomotivet står som det næste truede GM-lokomotiv i rækken, valgte man at rette blikket mod MZ". Argumentet for dette skyldes til dels at denne serie er den mest økonomiske af de fire MZ-typer hvad drift og vedligeholdelse angår. Paradoksalt når det af mange betragtes som værende et af DSBs bedste lokomotiver i driften. Årsagen til at man vælger at udrangere en hel serie, skyldes at MZ-serierne ikke har helt ens reservedele og man dermed opnår en reduktion af disse.

Litra MZ 1427-1446

Efter leveringen af 1. og 2. serie i slutningen af 60'erne, modtog DSB i perioden 1972-74 den 3. leverance af MZ-lokomotiver. Disse udmærkede sig ved at have 3900 Hk i forhold til de øvrige på kun 3300 Hk. Det var de første af DSB's Lokomotiver der både var udstyret med el- og dampvar-

me og leveret i design-bemaling. Elvarmen kom dog først i brug fra starten af 80'erne. Fra leveringen blev serien indsat på Sjælland (øst) for både gods- og persontrafik, men fra slutningen af 70'erne begyndte de også at dukke op i Jylland/Fyn (vest), for at i 1983 kun at være repræsenteret her. I samme forbindelse begyndte overflytningen af 2. serie til Øst. Frem til vinteren 1987 kørte samtlige MZ" i Vest, herefter begyndte maskinerne atter at dukke op i Øst.

Fremtiden?

Dags dato (6/10) vi der fortsat være fem MZ"ere tilbage (MZ 1428, 1429, 1430, 1432 og 1436), disse vil være at finde i enkelte lukkede løb. Resten vil blive hensat, afventende bedre tider for DSB Gods. Maskinerne må således hverken sælges eller på nogen anden form »ribbes«, og vil blive opbevaret »balsameret« indendørs for at undgå forfald og hærværk. Man gør der- ved ikke samme fejltagelse som ved MX'er- ne, der fik lov at stå ude.

Om der så bliver nogen dansk fremtid for de hensatte maskiner må i skrivende stund stå hen i det uvisse. □





AB 1 Amagerbro januar 1967.

Foto: J. Waldemar

AMAGERBANEN

Før eller senere vil det blive aktuelt med noget, der ligner S-tog på Amager. Så får vi se om det bliver en tunnelbane eller noget på jorden. Således afsluttede forfatter og jernbanehistoriker Peer Thomassen sit foredrag om »AB i gamle dage« i ØSJK's Amager afdeling den 26. januar 1984. Tog på Amager er igen ved at blive aktuelt. Derfor bringer jernbanen beretningen om Amagerbanen af nu afdøde Peer Thomassen.

Egentlig skulle jeg på pæneste vis begynde med: »Mine damer og herrer« eller: »Ærede tilhørere« – men nu ser jeg, at der er adskillige bekendte imellem; nå, det går vel nok endda.

Det er faktisk et jubilæum for mig i år. Det er 60 år siden, jeg flyttede fra Amager! Jeg tilbragte mine første drengeår »Ved Amagerport«, hvor vi boede, og jeg har mine første minder om AB fra den tid. Jeg elskede at stå på Amagerbrogade og kigge på tog og sporvogne, hvor skinnerne krydse- des, og sporvognene raslede så fornøjeligt over togenes skinner. Desværre fik mine udflugter en brat ende: En dag, jeg stod ved en kendt bager (han hed vist Aschengreen) og gnaskede på en stor Håkonkage, kom min mor og vores unge pige farende med strittende hår og øjne og greb mig ved ørerne for at slæbe mig hjem. De var dog først inde hos bageren og beklage sig over, at jeg var stukket hjemmefra. »Jamen her står han da så tit«, sagde bageren og så uforstående ud, og så blev der strittet igen!

AMAGERBANEN'S KØREPLAN FOR TOG- OG OMNIBUSRUTER



Gyldig fra 15. Maj til
30. September 1933

Oplysninger gennem Telf. Central 7142

Udgivet af Amager Annoncebureau A/S.

Ejendommen vi boede i, havde en lille kedelig gård, hvor jeg ikke gad lege, og mine forældre troede ikke, jeg kunne få den tunge dør op til friheden.

Vi flyttede snart derefter bort fra Amager, men vi kom der alligevel ofte for at besøge bekendte, og så lå vi på landet i Dragør i årene 1922-28. Min far havde en stilling på Kgs. Nytorv, så han tog linie 9 til Amagerbro station og toget til Dragør. Og han havde abonnementskort til den fine 2. klasse – når den ellers var med! Det kunne knibe lidt efter motortogenes indførelse, for de kunne ikke medtage alverden – navnlig ikke den lille M 1. Der gik den skrøne om kaffegrosserer Gamel, der boede i Dragør, at han gerne tog med de mindre benyttede tog, der bestod af den lille motorvogn. Han havde også kort til den fine klasse, og når de så skulle have 2. klasse vogn med, var det den rene tilsætning... Ellers var det jo den gang altid 3. klasse.

Vi boede flere forskellige steder i Dragør om sommeren de sidste år hos den elskelige familie Lindberg, der havde bygget sig en villa lidt nord for Dragør Strand. Den gang havde han ikke forudset, at han skulle få tjeneste i København fra 1930, idet han blev leder af ABs rutebilstation i Sundby; den blev jo et større foretagende.

En dag i juli 1927 var jeg gået hen på Dragør station for at hente min far, der kom med »kontortoget« fra Amagerbro. Togfører Lindberg gav mig da en håndfuld indsamlede billetter, og de blev faktisk starten på min jernbane-interesse! Min far rejste en hel del rundt omkring i landet, og dels var han godt kendt med danske jernbaneforhold, og kunne fortælle mig en masse, og han havde også tit billetter med hjem til mig. De første mange år indskrænkede jernbane-interessen sig til samleriet, dvs. billetter og godsfrimærker, og først efter krigen tog jeg fat på jernbanehistorien, arkivstudier og indsamling af oplysninger gennem litteratur, aviser m. v.

Men tilbage til AB. Det var en oplevelse for mig i 1920'erne, når vi skulle med toget til Dragør, for der var (for mig) så meget spændende at se, og jeg kan da endnu huske mange enkeltheder derfra. Når vi kom ind på perronen efter at have købt billet i et af de to billetsalg, lå der midt på et gammelt hus, som så ud til at være oldgammelt – og det var det også, da det var en halvtarvelig beverding fra før banens tid. Det lå betænkeligt nær den ene perronkant, og der var da heller ikke så få »overforfriskede« mænd, der gik lige ud over perronkanten og lagde sig i sporet, men mig bekendt blev ingen kørt over. Det var som regel banens egne funktionærer, der kom galt afsted under rangering og mistede livet. Dobbelt sørgelig var en ulykke i 1911, da en af banens assistenter blev ihjelkørt; han var kort tid før blevet udnævnt til stationsforstander på Stubbekøbingbanen, der stod foran sin åbning.

Når toget havde sat sig i bevægelse fra Amagerbro station, og i adstadigt tempo passerede Vermlandsgade mellem de lange bomme, var der altid mange vogne at se på, foruden dampende lokomotiver ved remisen. Men der til venstre en større bygning, der lignede en fabrik. Når jeg spurgte mine forældre, hvad de lavede derinde fik jeg aldrig rigtigt svar. »Det var bare noget med kloaker«. Først langt senere fandt jeg ud af at der var KGR, som rigtignok kaldtes noget helt andet, navnlig blandt banens folk: Store Lorteværk eller Lortemølle. Her kørte de berygtede »natvogne« Københavns natrenovation til når de havde tømt lokummer. På KGR samledes indholdet og blev fyldt over i specielle jernbanevogne til det formål. Kun svagt kan jeg huske de underlige vogne med tre store tønder på (på tværs) som tilsammen kunne rumme 14.000 liter af det stinkende pløre. Der var også nogle mere praktiske vogne med en stor fadding af jern – den kunne ikke eksplodere som trætønderne, når de stod for længe i sommervarme. Det hændte engang på Hovedbanegården og der var ikke godt at være i Ingerslevsgade før de var kommet fra KGR med støvler, spande og klorkalk. – Latrinvognene blev kørt dels ud på Amagerbanens stationer, dels til visse stationer på Sjælland, som var blevet udset til »latrindepotstationer«. På Amager var det mest Tømmerup station, der blev velsignet med latrinvogne; der er et kendt foto af den lange række vogne som bønder hentede latrin fra i deres hestevogne. Billedet påstås i en billedbog om Amager at være fra 1900 – en pudsigt idé, da der først i 1907 kom skinner på AB. Det er fra 1912.

Men nok om det latrinære. Efter passagen af remiserne og rangersporene kørtes forbi Flyvepladsen (Kløvermarken), et ret øde areal til venstre, men snart efter kom man ind i bebyggelse igen, og toget holdt ved Øresundsvej St., der lignede en rigtig landstation med sit høje armsignal. Sidespor var her nok af, for der var mange industriforetagender herude. Det var navnlig Sundby Gasværk, som banen havde glæde af, da det fik alle sine kul med AB. Det kunne mærkes på banens regnskab, at gasværket blev nedlagt omkring 1930.

Oprejsningens Dag

Paa Grund af Benzinmanglen
genoptager Amagerbanen sin
Virksomhed

Paa Amager stod det gamle pensionerede Lokomotiv. Der havde rullet saa troligt i hele sit lange Liv paa Amager frem og tilbage. Men saa kom altsaa en Da' de nye Landevejsbusser, saa maatte det jo gaa af.

Nu var det gigtsvagt og rustent, og Tiden var ikke fjern, da det skulde paa Enghave Brygge og ende som gammelt Jern. Da kom der forleden en Herre og sagde venligt: Hør du, jeg tror saamænd, du kan holde en enkelt Sæson endnu.



De nye Busser har svigtet, saa nu maa du paa den igen. Husk, der er jo ingen Bakker paa Amager, gamle Ven, saa det maa du nok kunne klare, det ganske gelinde kan taes. Der fyres med Hvidkaalsolade og gamle Billetter og Kvas.

Nu ruller den gamle Maskine astmatisk og sindigt afsted. Ja den, der rejser med Toget, han kommer skam ogsaa rned. Til Dragør man nok skal komme, hvis Vinden er i Nordvest. Man skal ikke foragte de gamle, den, der ler sidst, ler bedst.

Edvin Rasmussen

Oprejsnings dag. Berlingske Tidende 22. april 1940.

Næste stoppested lå ved Engvej. Der var allerede fra banens åbning et trinbræt, som dog ikke benyttedes meget, og det var heller ikke alle tog, der holdt der. Der var ikke engang et venteskur – det kom først i 1928 efter mange klager og henstillinger fra publikum. Det var midt i et område med kolonihaver og småvillae, og der var såmænd beboere nok, men de fleste foretrak deres cykler fremfor toget. Og at give 20 øre for billet til Amagerbro var for dyrt.

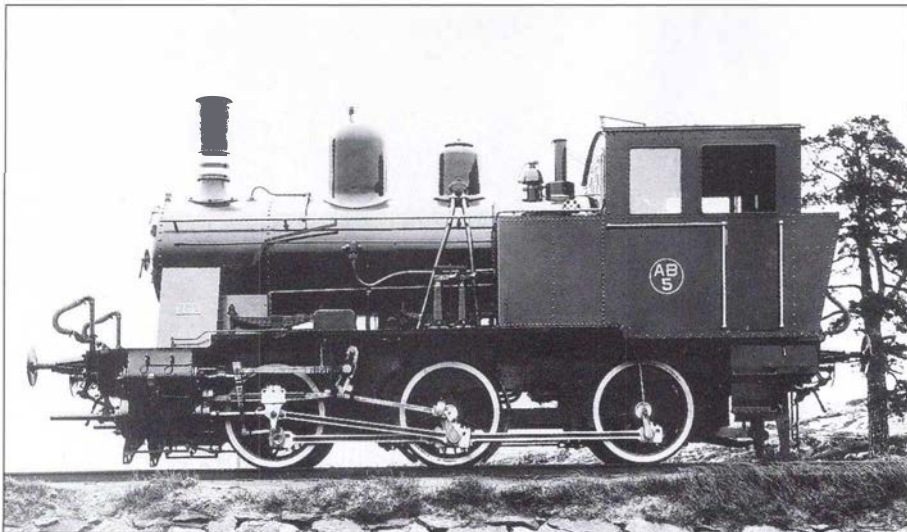
Så kørte toget godt en km til – så kom vi til en rigtig station, Syrevej. Her lå Syrefabrikken, og et par andre virksomheder, og jeg husker tydeligt stedet, dels for den ejendommelige gasagtige lugt fra fabrikkens affaldsprodukter, dels fra den besynderlige blågrønne jord, hvor der ikke kunne vokse et græsstrå. Fra banens åbning var her både trinbræt og læssespor, men allerede året efter måtte der bygges en station af hensyn til godstrafikken, og der kunne være sådan vognudveksling, at der blev foreslået anlagt dobbeltspor mellem Amagerbro og Kastrup, da godstogene ofte forsinkede persontogene mere, end de i for-

vejen var! Banen havde jo ikke tilslutning til andre tog, hverken i Dragør eller på Amagerbro, så man havde ikke alt for travlt.

Fra Syrevej kunne man se den gamle, lidt højere bebyggelse i Kastrup. Det var ved Saltværksvej, hvor der fra banens åbning var et trinbræt, der dog kun eksisterede i et par år, for der var sjældent noget at holde for – det var for nær Kastrup station 600 m længere fremme. Hvis toget alligevel senere holdt ved Saltværksvej, kunne man være sikker på, at der enten var smadret en bil eller kørt nogen over; det skete flere gange her.

Kastrup station imponerede mig som dreng. Stor hovedbygning, godsekspektion læssesporkran, og et mystisk spor, der gik ud mod vandet. Der havde persontogene ikke noget at gøre, for det var havnebanen. Der havde i banens første år været forsøgt med gennemgående billetter fra Amagerbro til Saltholm i håb om, at postbåden Kastrup – Saltholm skulle blive en turistrute, men det blev ingen succes, for hvad skulle man dog der efter? Der skulle altid mange af og på i Kastrup, og godsvogne var der også altid at kigge på.

Efter Kastrup begyndte det åbne land, men det var alligevel spændende, for flyvepladsen var flyttet herud. Man gloede spændt i vejret for at være heldig at se en flyver starte eller lande; på jorden stod der gerne et par maskiner og så underlige ud ved den beskedne bygning, der var begyndelsen til lufthavnen. Hvor banen skar vejen ved lufthavnen, anlagdes i 1927 et trinbræt, der havde billetsalg fra et slags skilderhus på søn- og helligdage. Det havde banen megen fornøjelse af, også den dag, hvor Charles Lindbergh gennemførte



Nydqvist fabriksfoto af AB 5, leveret til Amagerbanen i 1915. Maskinen trak 25 års-jubilæumstoget den 17. juli 1932. I 1956 blev nr. 5 udrangeret.

sin flyvning fra Amerika til Europa, og ikke rigtig vidste, hvor han ville lande. Snart gik rygtet, at han ville lande i Kastrup, og så kørte fyldte tog mod Dragør, og mængder af mennesker stod af ved trinbrættet. Men så rygtedes det, at han ville lande et andet sted, og så tog folk tilbage igen. Det skete et par gange, indtil det viste sig, at han var landet i Paris. Man kunne fristes til at tro, at det var AB selv, der havde sat rygterne i gang for at få fyldt togene, men det benægtede banens kontorchef Soelberg, som har berettet om begivenheden.

På Tømmerup station så vi gerne efter »Frederik d. VII«. Det var den joviale stati-

hvidkålen eksporteredes før krigen til Italien, hvad de så ville med den dernede. Så kunne man jo gøre sine tanker om sammenhængen mellem de to transportartikler!

Nå, latrintransporterne var stærkt på retur i begyndelsen af 1920'erne, for da var den mere tiltalende kunstgødning kommet ind, og de berygtede »chokoladetog« blev mindre og sjældnere. Der gik den gamle historie om latrinvognene, at en kendt skuespiller havde besøg af en udlænding, som så et sådant tog, og han spurgte forbavset: hvad det dog var for noget. Nåh, det er et chokoladetog. Javel, f. eks. Cloëtta? – Nøh... – Klosetta! Det var dog ikke i Tøm-

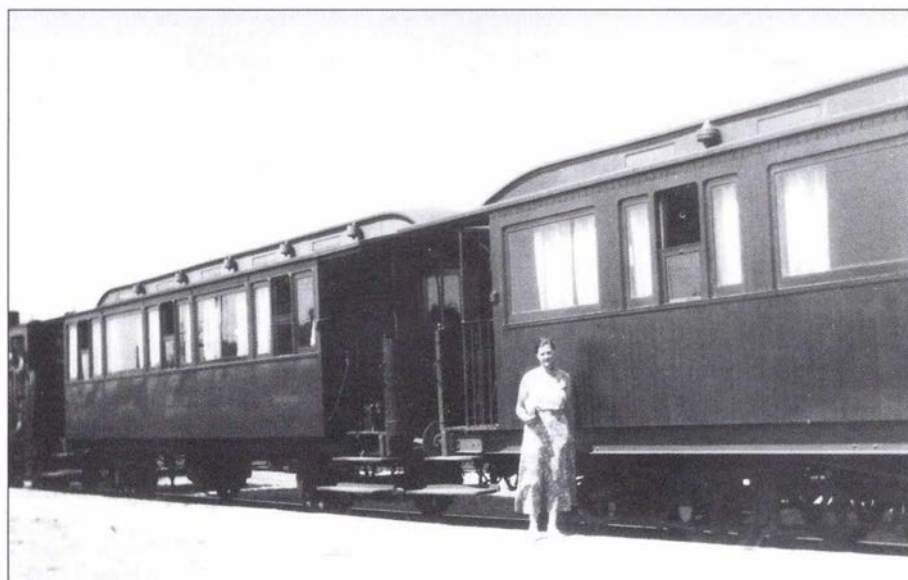
landsby med kirke, kro og hvad der ellers hørte til. Og det var det rigtige Amagerland uden landliggervillaer, havekolonier og udflytterkvarterer. St. Magleby blev ved med at være landsby i mange år trods hovedstadens nærhed, men stationen havde det ikke for godt. Først i 1930'erne tog man postekspeditionen fra den, og så lukkede stationen delvis. Togene standsede dog stadig der, og gods blev også ekspederet fra læssespolet.

En enkelt ting har vi savnet undervejs: skov – eller bare lidt træer. Skov er der jo godt nok på Amager, men banen kom ikke i nærheden af Kongelunden, som det ellers var meningen i nogle af de første projekter. Når toget nærmede sig Dragør station, var der lidt grantræer som læhegn, men det var ikke synderlig pynteligt. Når toget holdt ved perronen, sås næsten altid stationforstander Kure, som alle hilste på – og omvendt. Havde man god tid, blev man stående og kiggede på lokomotivet, som blev vendt på drejeskiven for derefter at køre til det nye vandtårn; det gamle var brændt i 1919.

Skulle man ikke hjem i en fart, gik turen til havnen gennem hyggelige små gader, og jeg var altid spændt på, om der vankede en »Dragør-Guf« fra en kendt bager. Det var to flade vaffer med en skøn fløde-is imellem – og den var berømt viden om. Bageren eksperimenterede en del med isen, og var den ikke god nok, blev den stillet i en spand ude i bageriets gård, og så gik der ikke mange minutter før kvarterets børn var i fuld gang med slagsmål og at proppe is i sig, så det meste sad på fingrene og i ansigtet.

Nogen havnebane fik AB aldrig, selv om der var eksproprieret areal til den før banens anlæg. Dragørs havn var rigtig hyggelig med de mange fisker- og pakkebåde. Turismæssigt var der rigtignok ikke så meget at gøre, for det kunne ikke rigtigt blive til noget med både til Sverige. Der var forsøgt i 1930'erne med en rute til Limhamn (og gennemgående billetter fra Amagerbro), men behovet for den var for ringe. Nu går den jo bedre...

Fra mine drengeår i landliggertiden



Et pænt tog fra 1933 bag lokomotiv nr. 5. Forrest Da-vognen, som oprindeligt havde 2. klasse. Den var en smule længere end de 6 B-vogne. A-vognen som fra 1907 var pladebeklædt, blev omkring 1920 beklædt med aspestplader, som flere andre vogne. Man mente at kunne spare malerregningen. Ombygningen faldt ikke heldigt ud, og de fleste vogne blev igen metal-plade beklædt. A-vognene fik dog teakbeklædning, for at de kunne matche det flotte svenske diesellokomotiv AB M2 fra 1924. Arkiv: Torkil Haas.

onmester Larsen, hvis store skæg havde givet ham kælenavnet. Der var ikke så farligt mange rejsende til og fra Tømmerup, men som godsstation var den i mange år bedre end Kastrup. Oprindeligt var det landbruget, der gav Tømmerup station en hel del transporter. Dels var det de betydelige mængder latrin, der havnede her, dels havde stationen nok Danmarksrekorden i afsendelse af hvidkål og grøntsager. Det kunne blive op til 4000 t årligt, og masser af

merup men ved Lersøen, hvor KGR oprindeligt havde sine latrinopsamlingssteder.

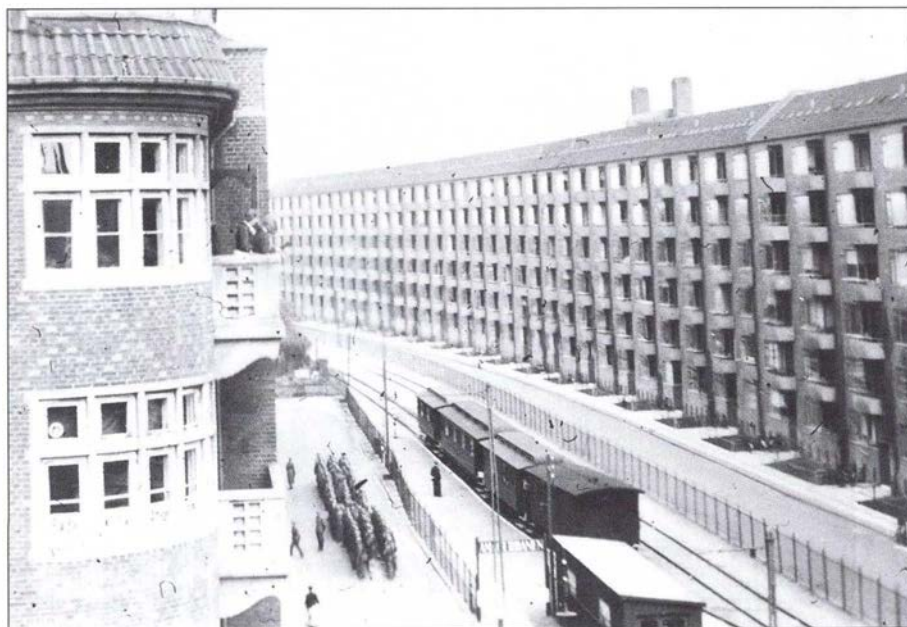
Før Tømmerup fortsatte toget nu rigtigt ude på landet, parallelt med den gamle Amager Landevej, og næste station var Store Magleby. En ægte landstation ved en

I 1942 flyttede man den hidtidige endestation fra Vermlandsgade til Amagerbrogade. Så var de rejsende fri for at gå de 300 meter til sporvognen. På billedet ses den midlertidige station med venteskur og billet-salg. På fortorvet står en deling »gratister«, tyske soldater, der skal til Kastrup. Togføreren vender ryggen til dem!

Det ses at AB har fået en bogievogn tilbage fra KSB. Stammen består desuden af to B-vogne og en pakvogn.

Lokomotivet mangler endnu. De blev hårdt brugt, og banen måtte senere på året indleje lokomotiver hos HFHJ og SKRJ.

Arkiv: Torkil Haas.



husker jeg særlig to ting fra havnen: To huse med snoede skorstene! Min far prøvede at bilde mig ind, at det engang havde været uvejr med hvirvelvind, og så kom de til at se sådan ud. Det andet var de gamle søfolk og fiskere, der gerne sad på havnens bænke og snakkede gammeldags. Og så var der den årlige havnefest og Skt. Hans aftens løjer fra badehotellet – men det er en anden historie.

Nu har vi snakket så meget om, hvad der var at se uden for toget. Selve toget, og hvad der var i det, er nok også omtale værd. Lokomotiverne hæftede jeg mig ikke så meget ved, for de så ret ens ud, og det var de fem ældste jo også. Nr. 6, som mange nok husker, var lidt anderledes, for den blev købt af en entreprenør i 1915, efter at den havde været med til at anlægge banen fra Præstø til Mern! Tidligere havde den kørt ved opfyldning af Kalveboderne og kørte uden førerhus og havde set underlig ud men det har jeg ikke kunnet finde noget om nogetsteds.

Vognene var for de flestes vedkommen – lad os sige – tidssvarende. Det var gennemgangsvogne, så konduktørerne ikke skulle klatre uden på dem for at billettere. De fine vogne – 2. klasse – havde bløde plydssæder, men dér var ikke så morsomt at sidde, da dér gerne var fine landligere eller frirejsende. Men på 3. klasse med de hårde træsæder kom folk mere hinanden ved. Mest på ikke-rygere, hvor de brave Amagerkoner sad – og de kendte åbenbart hinanden allesammen! Snakken gik livligt! De havde oftest store kurve med; mod Dragør var det forskellige varer fra København, og mod København var det oftest grøntsager fra den gode Amagerjord. Og som de kunne berette om deres oplevelser, familiebegivenheder og hvad de ellers fik munden på gлед ved! Der var navnlig en enkelt ting, jeg hørte om nogle gange, som jeg til sidst måtte spørge mine forældre om: Det var »lunkens« som de fik strålende og fjerne blikke af at tale om. Min far kendte dem, og han fik også et muntert glimt i øjnene, da jeg spurgte. Det viste sig at være nogle specielle pandekager, tilberedt med rom – megen rom! Ellers gik snakken om forskellige lokale begivenheder, og



I 1935 anskaffer Amagerbanen to bivogne. De blev ikke brugt meget og sidst anvendt i 1946. Her ses den ene sammen med en Büssing/DAB bus fra 1938 foran garagen i Kastrup. Arkiv: Torkil Haas.

hvad de skrækkelige polakker havde bedrevet. Det lyder sært, at Amager havde lokale fremmedarbejderproblemer allerede den gang, men de arme polakker fik skyld for alt, der gik galt, og så var det blot nogle skikkelige mennesker: Arbejdssomme, nøjsomme – men bare forskellige fra de »rigtige« amagerkanere.

De åbne personvogne nåede jeg ikke at køre i, for de var blevet omdannet til lukkede vogne, så de også kunne bruges om vinteren. De var ikke populære, medmindre det var meget fint vejr. Også Slangerbussen og DSB havde åbne vogne; det hjalp ikke meget, at der var skydevinduer, der kunne dække den ene halvdel af vognen, for der samledes gerne en del kulstøv i rillerne, vinduerne kørte i, og der skulle en stærk mand til at skyde dem. Somme tider blev det hele siddende fast midt på, og så var der gennemtræk: Røg, damp og kulstøv til alle –! De store og praktiske bogievogne med 80 pladser var meget yndede. Men efter at banen havde fået motortog, så man ikke meget til dem, for den lille motorvogn kunne ikke trække dem, men til den store – »Svenskeren« – var de OK.

Motorvognen husker jeg ikke at have kørt i; den var ellers ret praktisk til de mindre

benyttede tog. Men »Svenskeren«, som jo var et motorlokomotiv, kan jeg huske for dets larm og lugt. Det var nogle store kolosser, og selvom de vejede ca. 40 t, havde de kun en 150 hk dieselmotor, der drev en tung dynamo. Så de var noget langsomme i optrækket, og de kunne heller ikke slæbe alverden. Til sammenligning tjener, at de små røde skinnebuser, der kørte på de fleste af landets privatbaner efter krigen, havde en 160 hk motor og kun vejede ca 12 t, og så var det jo ikke så sært, at de var mere livlige.

Og hvad kostede det så at køre med toget på Amager? I starten var det nederdrægtigt dyrt, for turen Amagerbro-Dragør kostede 50 øre, og det var næsten det dobbelte af, hvad DSB tog for samme strækning. Der var da også store protester og harmdirrende indlæg i aviserne, men det hjalp ikke det ringeste. Første verdenskrig bragte taksten i vejret, og da kulpriserne i 1920 var tidobledede, kostede Dragørturen 1 kr. – På 3. klasse altså, for på 2. klasse kostede den 2 kr.! Returbilletter fandtes ikke; de kom midt i 1920'erne, men der var ingen rabat på dem. Imidlertid begyndte rutebilerne at konkurrere skrappt i 1920'erne, og så kom taksten ned! Der indførtes endags-returbilletter til 1 kr., og en enkeltbillet kom ned på 55 øre. På abonnementsbillet helt ned til 40 øre, i 1930'erne helt ned til minus 70 procent.

Rutebilerne bevirkede, at ABs persontrafik på ret få år reduceredes med 90 procent. Det var forbi med overfyldte tog og kreaturvogne som personvogne. Endnu først i 1920'erne kunne man se lange tog med åbne godsvogne med baldakin over, og jeg husker et sådan aftentog fra Dragør, der i åbent landskab kørte mod St. Magleby. Der var skam elektrisk lys i baldakinvognene

I 1953 købte banen 6 nye busser (nr. 32-37) med MAN-motorer fra karrosseri-fabrikken i Aabenraa. De holdt i mindre end ti år, så var de slidt op.

Arkiv: Torkil Haas





Amagerbanens MaK-lokomotiv M 1 fra 1956 med godstog på Syrevej station den 25. februar 1974. Lokomotivet endte sine dage ved Lollandsgade hvor det anvendtes som rangermaskine.

Arkiv: Torkil Haas.

med dinglende pærer og lamper, og det lignede nærmest en beduinlejr på hjul.

Det er nok de færreste, der ved, at nogle af landets første rutebiler kørte fra Christianshavn til Dragør! Men det er rigtigt nok. En privatmand startede en rute i 1904, og snart efter fik han en konkurrent. Det var forløberen for Slangerupbanen, bilruten fra Bispebjerg til Slangerup, som ikke levede ret længe. Den skulle tildels leve af indtægter fra postvæsenet, men de fleste af landets amtsråd ville ikke tillade, at automobiler kørte efter mørkets frembrud, og så havde postvæsenet ingen interesse i dem. Men på Amager måtte man gerne køre om aftenen, og så havde Dragør hele to bilruter. De ophørte dog, da AB åbnede. Og så skal vi helt frem til 1921, før en privatmand startede ruten til Tårnby og Kastrup, og snart kom flere til. Det gik slemt ud over AB, som derfor selv tog fat på rutebilsdrift i 1930. Indtil besættelsen, altså på 10 år, startede eller overtog AB 13 ruter på Amager. Der startedes med 12 busser, og den trafikerede vejlængde var kun 36 km, og det gik vældig godt for ABs rutebilsdrift, lige frem til krigen kom og satte nogen stopper for kørslen; kun et enkelt krigsår var der under-skud.

Som de fleste nok ved, ophørte ABs persontrafik i 1938; nu skulle det være busdrift altsammen. Men så kom krigen, og så kneb det med både benzin og gummi. Så allerede i 1940 begyndte togene atter at køre, og det gjorde de til 1947.

I mellemtiden var der sket det, at Amagerbro station var blevet revet ned, og det meste af sporarealet blev solgt til et byggeselskab, der opførte »Penalhuset«. I den første tid efter 1938 indrettedes en perron med billetssalgsskur ved Vermlandsgade, men denne beliggenhed var upraktisk for de fleste, så i løbet af et par år indrettedes perron og venteskur ved Amagerbrogade, så alle kunne være tilfredse. Men så snart »Penalhuset« var færdigt, blev der ballade med beboerne, som ikke ville finde sig i røgen fra lokomotiverne. Det var vist heller ikke så godt at tørre vasketøj på altaner-

ne... Det endte med en længere retssag – som gik beboerne imod – og det har de endnu ikke glemt.

En tur med toget i de sidste år, AB havde persontrafik, adskilte sig ikke så meget fra tiden før krigen. Det var de samme lokomotiver og vogne man så; motordriften var næsten ophørt i 1945, da vognene var slidt op. Personvognene var heller ikke i bedste stand, da man vidste at det snart igen ville være forbi med persontogene.

Udover ændringerne på Amagerbro var det ikke så farligt meget, der var sket på banen undervejs. Men der var rigtignok noget tomt, hvor den gamle Amagerbro station havde ligget! Nu var der bare to spor mellem indhegninger. Ved godsekspektionen var der sket noget mere, for et pakhus, der lå ved den oprindelige perron, var trillet på troljer hen til godspladsen og al ekspedition skete nu her, og det er jo ikke længe siden DSB lukkede betjeningen endeligt. Banens hovedkontor var blevet flyttet i 1938 fra den gamle Amagerbro station til Kastrup station, hvor det var indtil DSBs overtagelse.

På de stationer, hvor der igen blev billet-salg, fik man banens rutebilletter: Taks-ten var 70 øre for hele turen, og endte med 85 øre, da persontrafikken hørte op for anden gang. Ellers kunne man købe samme billetter i toget.

Engvej trinbræt blev ikke officielt genoprettet, men det hændte i de værste krigsåre, at togene alligevel holdt. Ej heller trinbrættet ved Lufthavnen blev genoprettet – det skulle tyskerne meget have sig frabedt, for de havde overtaget Kastrup Lufthavn med arealer. Her var i nogle år en vældig aktivitet, for der var lagt sidespor ind til hangarerne, endda med flere forgreninger, som dog ikke kunne ses fra toget. Men man var aldrig i tvivl om, hvornår toget passerede Lufthavnen, selv under mørklægningen, for tyskerne havde selv sørget for det sporskifte, der var indlagt. Det var med 45 kg skinner midt i ABs gamle 22 kg, og det gav to vældige hop i vognene, når der kørtes over dem. Om dagen trak man lidt på smilebåndet ved synet af den nærmeste hangar,

som værnemagten havde camoufleret som en mægtig grushøj; det var jo morsomt for Amager at få en sådan geologisk mærkværdighed.

Dragør var glad for at få sine tog igen, for stationen var nærmest blevet en ren rutebilstation i 1938. Nogen god godsstation har Dragør aldrig været, navnlig ikke hvad vognladningsgods angik. I årene 1938-40 kørtes ikke regelmæssige godstog længere end Amagerbro – Tømmerup, for der var som regel ikke noget at køre efter – heller ikke i St. Magleby. Da lufthavnen stadig blev udvidet, måtte strækningen Tømmerup – Dragør helt nedlægges og pilles op i 1957, og kort efter stykket fra Kastrup til Tømmerup.

Rutebilstationen herude stammede fra 1931 (bygningen altså) og det var blevet en travl station. Det var meningen at ABs busser skulle have fællesdrift med Københavns Sporveje fra 1940. Alt var parat; der var opført garageanlæg ved Kastrup station der var lejet lokaler i en ejendom ved Sundbyvester Plads, der var anskaffet flere nye busser og investeret ialt 300.000 kr. Men – så kom krigen, og det hele måtte udsættes – således at samarbejdet først kom i gang i 1947. Og det medførte et vældigt opsving i antallet af passagerer

Som bekendt overtog DSB fra 1972 »noget« af AB – d. v. s. stykgods – og banepakketransporterne, og i 1975 overtoges den sølle rest af den gamle privatbane, idet også vognladningsgodset og kørslen overgik til DSB. Busdriftens skæbne og overgangen til HT skulle være velbekendt.

Endelig er der alle planerne om genoprettelse af togdrift på Amager. Man kan ærgre sig over, at planerne fra omkring 1935 ikke var blevet til noget. Tunnelbane, der videreførte Slangerupbanen fra København L. under Nørrebrogade, Nørreport og Højbro Plads til Amager, og ihvertfald til Lufthavnen. I de seneste år er dukket planer op om »Light Trains«, nærmest en mellemting mellem tog og sporvogne. For tiden drøftes tre muligheder og linieføringer, hvoraf den ene går ud på at anvende Amagerbanens spor. Og det lyder jo nok så rart for os, der kan lide både togene og banen. Men kommer der nærbane med tæt toggang på ABs spor, så er det forbi med veteran tog på den.

Noget helt andet er, hvordan det vil blive muligt at vænne biltrafikken til, at der atter skal køre noget på skinner i gaderne. Men før eller senere vil det blive aktuelt med noget, der ligner S-tog, på Amager. Så får vi se, om det bliver tunnelbane eller noget på jorden. □

(afskrift: Bruno H. Pedersen, 1. juni 1991)

Mon ikke de fleste jernbaneentusiast-fædre har givet et opgivende suk når husets frue og ungerne enerådigt har bestemt, at sommerferien skal holdes ved en badestrand med sol og kolde drinks. Og helst ved Middelhavet, for det kan både feriebudgettet og den blege krop bedst klare.

Af Tommy O. Jensen



Alghero, juni 1997.
Foto: Tommy O. Jensen

Smalspor ved Middelhavet Sardinien

Sådan behøver det ikke at være, for der er faktisk flere steder hvor kombinationen chartertur og togtur godt kan lade sig gøre. Et rejsemål vendes her, som inspiration til næste års ferietur.

Alghero

Er man til rolige og gode badestrande, det italienske fiske- og skaldyrskøkken og smalsporsbaner med skinnebuser, så kan en ferietur til Alghero på den italienske ø Sardinien varmt anbefales.

Byen er beliggende på vestkysten af det nordlige Sardinien, og er et eftertragtet feriested for børnefamilier og par, der ønsker at se mere end bunden af sjusglas eller at spurte rundt på danse-gulvet det meste af natten. Den smukke og barske natur, de mange koralrev og grotter, den gamle havneby med snævre gader gør det til et spændende sted at tilbringe en uge eller to.

Heldigvis er byen ikke ødelagt af turisme, som det efterhånden er tilfældet med mange chartermål i Middelhavet. Her er stadig italienske tilstande, med små bulede Fiat 500, der moser op og ned af de smalle gader, der kun er halvanden gang breddere end bilen. Og scootererne der osrer afsted med kæresten bagpå, selvfølgelig uden hjelm, så man rigtig kan se det flotte mørke hår.

For os som også gerne vil kigge lidt på tog, er byen såmænd endestation for en 900 mm bane. Faktisk ligger stationen kun 5-10 minutters gang fra kysten, så mens familien slumrer på stranden kan man liste til stationen og tilbage uden det opdages!

Strækningen udgår fra Sassari og er ca. 30 km lang. Banen er en del af det nordlige privatbanesystem Ferrovie della Sardegna (FdS), der også strækker sig til Sorso, ca. 12 km, og Tempio - Palau, ca. 150 km. I Sassari, hvor der er tilslutning til normalsporet, er systemets værksteder og depotet beliggende.



Materiellet

Banerne trafikkeres primært med ældre Fiat skinnebuser fra 1957 benævnt ADM og styrevogne med pakrum litra Rpm. Lokofremførte persontog forekommer dog også, bestående af Bo'Bo diesellok litra LDe fra slutningen af 50'erne og 4-5 gamle pladebeklædte bogievogne, bygget hos Breda i 30'erne!

Lokotrukne persontog forekommer mest på den korte strækning Sassari-Sorso, men indsættes også til Alghero som badesærtog i weekenden. Godstrafikken kører på meget lavt blus, men rundt om på større stationer ses dog enkelte idriftværende godsvogne. En beskeden trafik må derfor påregnes.

Trods alderen er materiellet rimelig velholdt, bl. a. fremtræder skinnebusmateriellet relativt nymalet. Designet er sølvfarvet som base, med grøn bund og mavebælte, samt gul og lilla stafering. Den oprindelige farveskema var sølv som base og orange bund og mavebælte. En enkelt motorvogn kører forsat (juni 97) med denne bemaling. Diesellok og bogiepersonvogne er oprindeligt malet i grøn farve, men efter en god gang soleksponering, er det grønne nærmest falmet over i gråt. Godsvognene er generelt malet i gråt.

Strækningen Alghero - Sassari

På den første del af strækningen fra Alghero, løber banen gennem forholdsvis fladt terræn. Desværre har oliven-bønderne en tendens til at indhegne deres marker med store og stikkende kaktusser, så en del steder er det svært at komme til banen, med

mindre man vælger at gå langs sporet. Til gengæld har kaktusserne tit flotte blomster, og kan gøre stedet fotogent. Slanger, edderkopper og skorpioner udgør ikke nogen speciel trussel, det gør derimod lavtliggende brombærkrat og tjørnebuske! Specielt når man skal passe på kaktusser, opdager man først når det er for sent, at ens solskoldede ømme ankler er viklet ind i stikkende krat - avv!

Et par hyggelige og fotogene trinbrætter passeres inden første krydsningsstation Olmedo (10 km fra Alghero) nåes. Her er

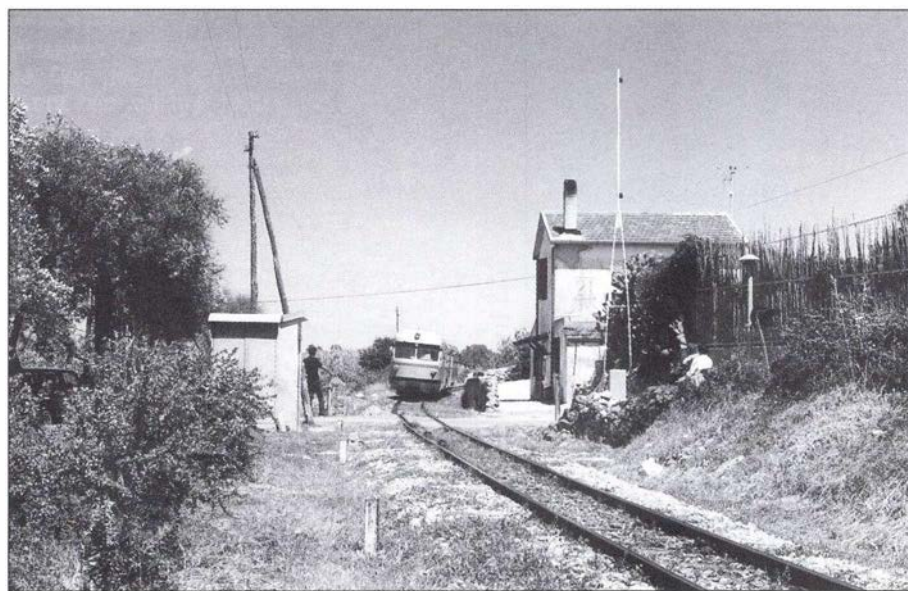
svundet. De gamle strækninger ligger ubenyttede hen, sporet er kun fjernet få steder. Især omkring San Giorgio, 20 km fra Alghero, er banen omlagt markant. Fra en ny betonbro kan man kigge ned på den gamle station, for blot 200 meter senere at rulle ind på en hel nyanlagt station.

Videre indad mod Sassari løber banen gennem mange skarpe kurver, og passerer over FS strækningen mod Chilivani. Strækningerne kører iøvrigt parallelt over ca. 2 km i hver sine koter. Her er mange spændende fotosteder, og disse kan relativt nemt

Maden

Når man er på Sardinien, bør man også give sig tid til at nyde stedet. Dette gøres bedst på en af de mange små restauranter, som findes. Grillet blæksprutte med salat og brød kan varmt anbefales, og selvfølgelig nydes den med husets kølige rosevin serveret i lerkrukke. Til sidst sluttet af med en espresso og et glas af den lokale drik Mirto, som drikkes iskold. Er man betænkelig ved fisk og skaldyr, ja så er der et rigt udvalg af pizzeriaer. Vær blot opmærksom på, at ansjoser med ben er normalt tilbehør i en pizza! □

FS FERROVIE DELLA SARDEGNA 09129 CAGLIARI VIA CUGIA, 1 Partita I.V.A. 01653020921		Mod. CI-202-me-3/FC N° 162504	
DA	A	VIA/TRANSITO	
ALGHERO S. A.	SASSARI	E RITORNO * * * * *	
NOMINATIVI DEI VIAGGIATORI E/O NOTE		N. MACC.	N. BIGL.
		4603	162504
VIA			
TARIFFE		05-06-97 *1 05-06-97 01 00 3 00 EMESSO IL VAL DAL AD RG CL SP	
KM FDS KM FS KM 3° VETT.	02 FDS FS 3°	A/R ORDINARIO INDICAZIONI SPECIALI	LIRE FDS LIRE FS LIRE 3° VETT. LIRE TOTALE



der krydsninger ca. 4-5 gange om dagen. Ca. 3 km fra Olmedo er der et længere sidespor, hvor ca. 30 forfaldne godsvogne står henstillet, sammen med resterne af et D'koblet damploko. Kedlen er afmonteret, og står på en åben vogn ved siden af.

Umiddelbart efter sidesporet begynder terrænet at blive kuperet, og mange steder er sporet simpelthen flyttet af hensyn til kurvedretninger, nye broer og kraftige stigninger. Banen er dermed blevet afkortet ca. 5 km, og derfor er mange gode fotosteder for-

nåes ved at stige af på trinbrættet Molafá knap 5 km før Sassari.

Generelt er strækningen Alghero-Sassari-Sorso under kraftig modernisering, idet EU's egnsudviklingsfonde hælder millioner af lire i udretning af kurver og modernisering af sikringsanlæg. Men så får banen også et sikringsanlæg der er en hovedbane værdig! I praksis virker det ikke endnu, så mange steder er der stadig stationspasser med flag og ledvogter der trækker kæder over vejen, når toget høres i det fjerne.

Trods modernisering, er der fortsat mange gode fotosteder, som f. ek. her 2 kilometer øst for Alghero. Tog AT71 med Rpm 153 + Adm 52 har vækket ledvogteren ud af sies-aen, bommene virker endnu ikke og kæder må bruges i stedet.

Foto: Tommy O. Jensen. 7. juni 1997.

Jernbane-Facts

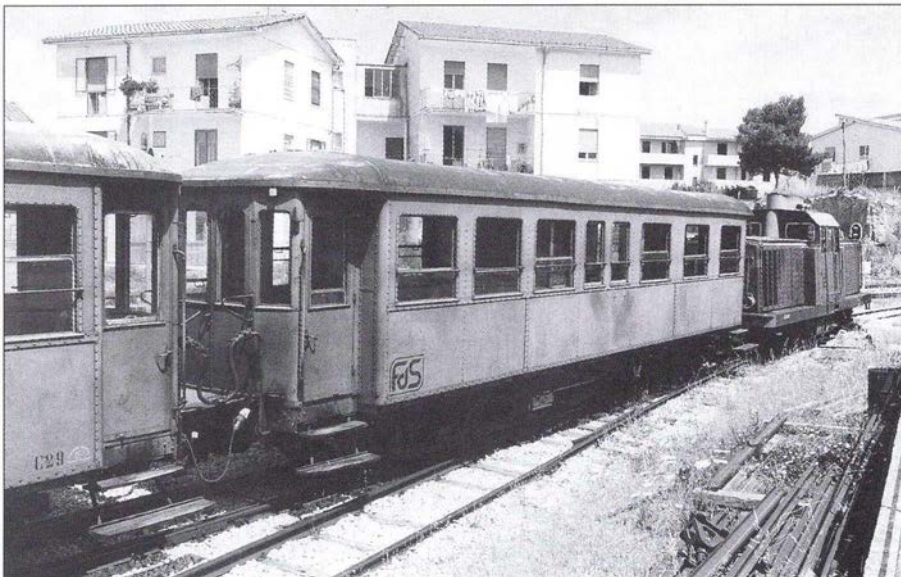
Jernbanenettet på Sardinien er opdelt i to systemer, det statslige »Ferrovie dello Stato« (FS) med sporvidden 1435 mm og p privatbanesystem et Ferrovie della Sardegna (FdS) på 900 mm. Privatbanesystemet omfatter et netværk på ca. 600 km, og er opdelt i tre divisioner, Sassari i nord, Macomer i midten og Cagliari i syd. De tre systemer har ikke sporforbindelse med hinanden, evt. udveksling af materiel klares med transportører på FS-strækningen ned gennem øen.

På FS-nettet træffes standarddiesellok af typen D 445/446 (Bo'Bo) og Fiat motorvogne ALn 668. På FdS-smalsporsnettet er det skinnebusser og motorvogne der trækker læsset, suppleret med lokotrakket tog. Ordinær damptrafik er forlængst ophørt, men FdS kan tilbyde særtogskørsel med damplok, ifølge brochure (på italiensk!) disponeres over 6 køreklare damplok (det ældste bygget hos Winterthur i 1893) og ældre vognmateriel.

At bruge toget som transportmiddel rundt på øen er ganske nemt og billigt. Man bør dog tage sig i agt for det yderste af smalsporsnettet, her er 2-3 togpar normalt; rart at vide hvis man skal ud og lede efter overnatning. Billetpreiser er yderst rimelige, eksempelvis koster en enkeltbillet Alghero - Sassari 3.000 lire (ca. 12 kr). □

AC nr. 7, Breda 1930, holder sammen med LDe 503 og venter på at badegæsterne kommer tilbage fra stranden. Vognene bruges normalt på strækningen Sorso - Sassari, men også om sommeren med store badetog til Alghero.

Foto: Tommy Jensen. 7. juni 1997.



Rejse-information

Togafgange juni 1997 fra Alghero mod Sassari:

6.01 - 7.05 - 8.07 - 10.38 - 13.10 - 14.08 - 16.07 - 17.35 - 19.49 - 20.48, samt et fakultativt godstog kl. 11.46 (kører sjældent).

I modsat retning køres der fra Sassari mod Alghero:

6.09 - 7.14 - 8.50 - 10.25 - 13.18 - 14.16 - 16.50 - 18.40 - 19.36 - 20.35, samt et fakultativt godstog kl. 9.05 (kører sjældent).

Fotografering er normalt ikke et problem, slet ikke på FdS, men på FS-stationer kan man godt risikere at blive antastet. Billeder med hjemmefra plejer dog at bringe forståelse for ens mystiske aktiviteter.

Der er flere måder at komme til Sardinien på, men det nemmeste og billigste er en chartertur. Star Tour er arrangør for 1 og 2 ugers charterturer til Alghero. Prisniveauet ligger fra ca. 2.500 kr. for 1 uge med fly og hotel eller lejlighed og opholder. Juli er dog lidt dyrere.

For skandinaver er der ikke visumpligt.

Valuta: 1000 lire = 3,90 kr.

El: 125/220 V, adapter nødvendig hvis man f.eks. skal lade videobatterier op. Billeje: ca. 300 kr. pr. dag for en Fiat Uno, scooter kan også lejes. Restauranter: Middag m. vin og kaffe, ca. 100-180 kr. pr. person. Frokost eller pizza ca. 40 kr, 1/2 l vin (huset) ca. 16 kr. Der betales separat for opdækning, ca. 10-15 kr, og drikkepenge ca. 10 % er normalt.

Åbningstider: Mellem 8 og 21, dog afbrudt af siesta ca. kl. 13 - 16. Søndag lukket, dog ikke større supermarkeder. Aftensmad indtages først kl. 20-21.

OLE JENSEN:

“JERNBANELANDSKABER”

Fotooplevelser i Europa i tre årtier

- 104 sider udelukkende i farver.
- Indbundet med stift omslag, A4.
- 174 fotos, ca. halvdelen fra Danmark.
- Hovedvægt på jernbanen i landskabet, stemnings- og miljøbilleder.

Bestilles hos Forlaget Udbye Have · Jens Grøns Vej 12
7100 Vejle · Tlf. 75 85 97 22 · Fax 75 85 94 95

Fotobog med masser af MO, MY, MX, MZ -også i gl. bemaling. Plandamp ved DB, DR, PKP, ÖBB, RENFE & JŽ. Mange stemningsbilleder.

KUN KR. 148,-

+ lev. kr. 22,- uanset antal

Udkommer efterår 1997

Annonce

Holsund & RailSoft tilbyder NYHEDER!

»På sporet af 1997«

NYHEDER!

Se de 130 udvalgte årstypiske fotos valgt blandt 4915 tilsendte!

Så er den her igen, årbogen om danske jernbaner, der er udkommet siden 1987. Som sine ti forgængere tager årbogen fat om de begivenheder, som på jernbanesiden har været med til at præge året, der gik... ..og hvilket år, tør man nok slå fast!!

»På sporet af 1997« * med udførlig dækning af 150 års jubilæet * tunnelindvielsen * nye operatører? * tema om revolutionen på personvognsfronten * masser af MK og IC2 * MY og MZ på vej ud * indlæg fra Erik Maglehøj, Erik Elsborg m. fl. * rapport fra et af de sidste nattoget * årets sjoveste tegninger * og meget, meget mere...

»På sporet af 1997« er atter på 64 sider, indeholder ca. 130 fotos og flere farvebilleder end i 1996. **Pris inklusiv forsendelse: Kr. 140,-.**

Tjenestekøreplanen til din PC: »TK-(Soft)«

Med dette program får du med et klik med musen løst alle dine genvalgsheder med den trykte TK. Med programmet følger TK97S og TK97V, og hvis du bestiller inden 1. december 1997, får du gratis opdateret dit program med TK98S omkring 1. juli 1998.

Hvad kan »TK-(Soft)«?: Finde og udskrive køreplaner * finde og udskrive tog, som passerer en bestemt station/strækning i et givet tidsrum m. m. * tilføje egne notater i TK * vise alle stationsforkortelser * ...og meget, meget mere.

Først og fremmest er »TK-(Soft)« et let og overskueligt værktøj for den, som vil ud og iagttage/fotografere tog på en given strækning og et givet tidspunkt.

»TK-(Soft)«: **Pris inklusiv forsendelse: Kr. 135,-. (Kræver Windows 95).**

Bestilling: Forlaget Holsund, Vasevej 19A, 2840 Holte (42 42 04 52).
Venlig hilsen Jan Forslund og Jens Vestergaard.



Foto: Helge Pedersen

Kystbanens 100 års jubilæum

KØBENHAVN - HELSINGØR

Af Jan Hein Hedegaard

I virkeligheden bliver den nordsjællandske Kystbane, i den udstrækning vi i dag kender den, først 100 år om tyve år; nemlig d. 1. december 2017. På den dato i 1917 blev Boulevardbanen i København taget i brug, hvorved bl.a. Kystbanen, der officielt blev indviet d. 2. august 1897, kunne føres fra sin oprindelige endestation, kaldet Østbanegården, i dag Østerport, til Københavns Hovedbanegård.

Østbanegården blev endda betegnet som værende »foreløbig«, men arkitekten, den kendte H. Wenck, benyttede lejligheden til at få afløb for sin glæde ved bindingsværk, spir og kunstfærdige konstruktioner i træ. Herregud, stationen skulle jo alligevel snart rives ned, - men den består som bekendt endnu!

Det samme gør de øvrige af Wenck's stationsbygninger langs den nye Kystbane. Han har dog ikke tegnet dem alle. Stationsbygningen i Kokkedal blev først opført i 1944, og må siges at være noget nær en jysk hilsen på Kystbanen, idet tegningen i det store og hele var genbrug fra DSB's tegningsarkiv over jyske landstationer.

Stationerne på Kystbanen var i starten ikke så mange som i dag, nogle af nutidens travle pendlersamfund, som Espergærde og Kokkedal, fik således først »holdepladser med billetsalgssteder« i hhv. 1898 og 1906, i Espergærde endda betalt af de lokale bor-

gere og Tikøb kommune. Først i 1904 påbegyndtes byggeriet af en »rigtig station« i Espergærde.

Politiske trakasserier

Forud for - og især efter - lovforslaget om bygning af en jernbane langs Nordsjællands østkyst blev fremsat af daværende indenrigsminister Ingerslev i 1890, gav det anledning til en mængde politiske trakasserier, diskussioner og forhandlinger.

»Hvad skal man dog med en bane til mellem København og Helsingør?« fremførte modstanderne. Der boede jo stort set ingen på strækningen langs kysten, og så voldsomt mange turister kunne man vel ikke forvente. Dem tog dampskibene sig jo udmærket af! Desuden skulle banen nødvendigvis passere Dyrehaven, der ville blive voldsomt molesteret.

Forstvæsenet blev derfor hørt. Skovfolket var på sæt og vis både for og imod; man så gerne banen anlagt af hensyn til muligheden for at få flere skovgæster og også til borttransport af gavntræ, men man betingede sig overfor Rigsdagsudvalget, at ikke ét eneste træ blev fældet! En lidt vanskelig opgave.

Man kom imidlertid forstfolkene i møde ved at love en holdeplads i skoven, det senere Springforbi trinbræt, som godt nok aldrig fik

det af skoven forventede sidespor til brug for transporter af tømmer og træ.

Trinbrættet blev anlagt, og Rungsted-togene stoppede dér om sommeren, men siden glemtes alle løfter; i 1968 blev trinbrættet nedlagt, overflødiggjort af biltrafikken.

Nogle af de første af skovens gamle træer, der faldt for Kystbanen, var de store ædelgraner i den såkaldte »Von Langen's Plantage« i Dyrehavens sydøstligste del, ikke langt fra skovfogden Jørgen Klamp's forlængst nedrevne hus, hvor der oprindelig blev opkrævet et lille beløb af enhver, der ville besøge Kongens skov. Københavnerne gav hurtigt huset navnet »Klampenborg«, og derved blev det!

Ædelgranerne var plantet i 1760'erne af den tyske forstmand Johann Georg von Langen, som kongen havde kaldt til riget for at få sat skik på Dyrehaven. I dag er der kun én af disse kæmpegraner tilbage i Dyrehaven. Nogle af de fældede træer kom bl.a. til at bære taget over borgerrepræsentationens lokale i det nye rådhus i København.

Krigsministeriet blandede sig også i baneplanerne. Vel så man af militær-strategiske grunde gerne en bane til Vedbæk, men ikke for tæt ved kysten, - så kunne en fjendtlig flåde alt for let beskyde den fra Øresund;

Rungsted Station - hovedbygningen 1897. Pompøst men med et strejf af hjemlig hygge. Malerisk udsmykket, røde teglsten, sandsten og det stafferede træværk malet i almuefarver. Fra dengang en togrejse var en festlig og underholdende begivenhed, men også omgærdet med en vis højtidelig alvor. Dengang stationsbyggeriet kunne sidestilles med statusprægede byggerier. Jernbanearkitekten Heinrich Wenck (1851-1936) fik sit kunstneriske gennembrud i 1897, da han byggede Kystbanens stationer nord for Klampenborg.

Foto: Privateje

men da militæret blev klar over, at en anden bane, Lyngby-Nærum-Vedbæk, var på tegnebrættet (den blev åbnet d. 25. august 1900) accepterede strategerne en kystbane med en tracé ret tæt på Kysten. I værste fald havde man jo den anden! Den blev siden afkortet til Nærum i 1921, - forøvrigt uden militære protester.

Første gennemgående tog

Allerede den 10. juni 1897 var Kystbanen en sammenhængende realitet. Samme dag kl. 13 sendtes et gennemgående prøvetog bestående af et let lokomotiv, to salonvogne og en pakvogn afsted fra den nye Østbanegård til Helsingør med ankomst kl. 16.00.

Den lange rejsetid skyldtes, at den lille Litra As tendermaskine med navnet ROLF »ideelt maatte tage Vand og Kul undervejs« beredtede overingeniør Ernst og afdelingsingeniør Andersen, der deltog i prøveturen. Dagen derpå kørtes en ny prøvetur med selveste konsejlspræsident Hørring og indenrigsminister Bardenfleth samt DSB's daværende generaldirektør Tegner. Dette tog fremførtes af den første af de nye - specielt til banen byggede - Litra O-tenderlokomotiver, nemlig nr. 301.

Der er ingen tvivl om, at der både forinden og efter d. 10. og 11. juni havde været sendt forskellige prøvetog afsted, og at nogle af disse har givetvis også gennemkørt hele strækningen, omend det især var den formidable og imponerende jerndragerbro over Mølleåen »Strandmøllebroen«, der skulle afprøves omhyggeligt. Broen var bygget af sammenboltede jernbjælker båret af cementpiller på nedrammede træpæle.

Konstruktionen var, som det siden er blevet udtrykt, »victoriansk og amerikansk« på samme tid, et imponerende bygningsværk, som egentlig burde have været fredet, men i 1980 blev jernbroen erstattet af en ny betonbro.

Hele tog af »vægtprøvevogne« blev placeret på »Strandmøllebroen« og også overført med forskellige hastigheder, ligesom man i midten af juli 1897 begyndte at sende gennemgående ilgodstog ad »Jernvejen langs Kysten«, inden den officielle indvielse d. 2. august, hvor persontrafikken blev sat i



værk. En fremgangsmåde, der også er set for nylig under og over Storebælt.

I skyggen af Gentofte ulykken

Den officielle åbning af Kystbanen d. 2. august 1897 blev i høj grad præget af den frygtelige jernbaneulykke på Gentofte station kun tre uger forinden, hvor et udflugtstog kørte ind i et stillestående tog. »Havde man bare kunnet tage Kystbanen i brug til passagertog blot en lille måned tidligere«, blev det bl.a. sagt.

Ulykkestoget fra Helsingør via Hillerød havde godt nok gennemgående vacuumbremser, men iflg. lokomotivfører Carl Hansen på GYLFE, ulykkestogets Cs-maskine, virkede bremsen ikke.

Teknikerne kunne imidlertid efterfølgende ingen fejl finde på bremsesystemet, så Carl Hansen blev i oktober samme år idømt 4 måneders simpelt fængsel, afskedigelse uden pension samt kendt erstatningspligtig for 44.875 kr. på materiellet og 21.257 kr. til

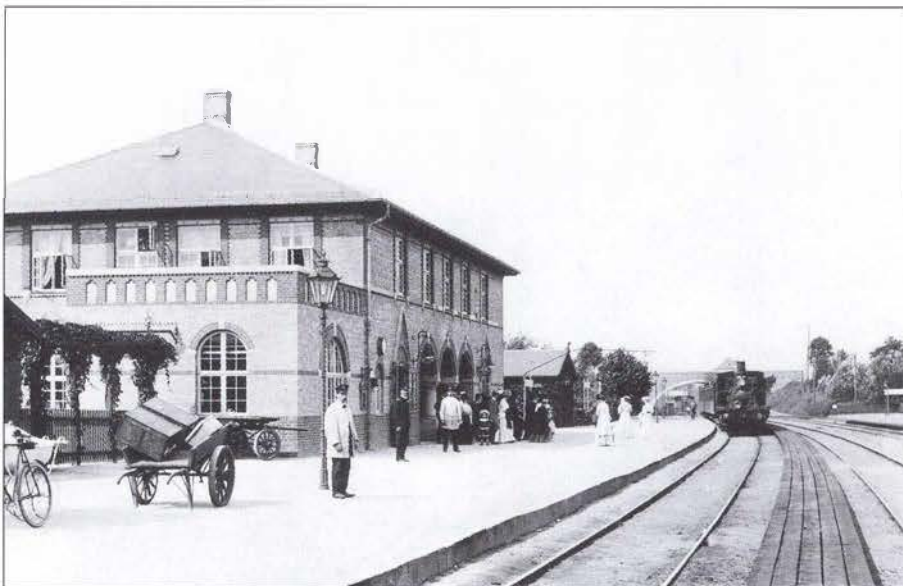
de skadelidte. »Blot jeg dog selv var blevet dræbt!« sagde den dømte, dybt ulykkelige mand.

Det er siden blevet anført, at denne dom og strafudmålingen nok var vel populistisk. 40 personer var blevet dræbt ved ulykken, medens 140 såredes. Folk var i oprør, en syndebuk skulle findes. »En menneskelig fejl« var, dengang som nu, en nærliggende konklusion.

Var den officielle indvielse af Kystbanen i skyggen af Gentofte ulykken beskeden af omfang, så blev publikums modtagelse af den nye trafikforbindelse så meget mere entusiastisk; jernbaneulykken i Gentofte lagde øjensynlig ingen synbar dæmper på lysten til at køre med tog.

Materiellet

Det blev i begyndelsen de nyanskaffede O-maskiner, som kom til at præge trafikken på den nye Kystbane, og der er vel sjældent noget tenderlokomotiv, der gennem tiderne



◁ Rungsted station 1909. Persontog fremført af O-maskine nr. 330 ankommer nord fra. Arkiv: DJK.

▷ Foråret 1957. Godstog fremført af D 830 sætter igang ved den nordlige udkørsel af Rungsted station. Sammenligner man med foto'et øverst på siden kan man se hvordan udviklingen har sat sit præg på stationens ydre. En komandopost på perronen er kommet til, og i 1937 anbragtes en gangbro fra den nedlagte Strib station. Ting kommer og går for idag er begge dele forlængst forsvundet. Foto: Helge Pedersen.

har slæbt så meget på krogen som netop O-maskinerne.

Også et andet sjællandsk lokomotiv C-maskinen, samt K- og D-maskiner blev hyppige gæster på Kystbanens nye spor, sidstnævnte ikke blot forspændt godstog, men også person- og blandetog, bl.a. de såkaldte »mælketog«, der i de tidlige morgentimer i mange år bragte de første »pendlere« til arbejdet.

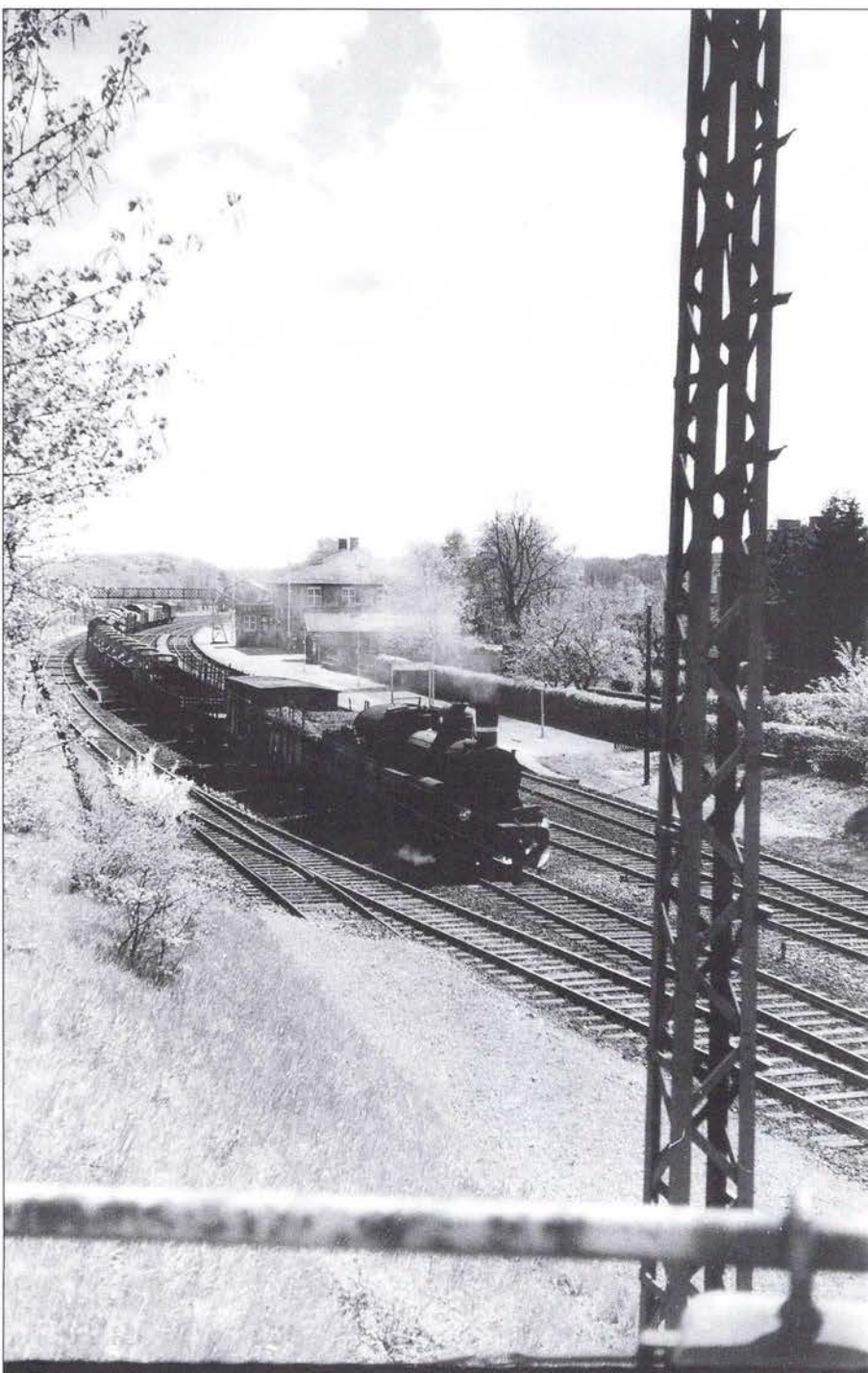
Vognmateriellet på Kystbanen var fra starten primært de typiske kupévogne med indgangsdøre til hver kupé, men der måtte allerede tidligt tages særligt hensyn til det købedygtige publikum langs den nye bane, især 1. classes kupéerne var meget efterspurgt, ikke mindst i de såkaldte »grosrertog«, der afgik en flere timer efter de første »mælketog« på strækningen.

For at imødekomme kravene, men under hensyn til begrænsningen af trækraft på Kystbanen, skabtes efter århundredskiftet de såkaldte Az boggievogne med kombinerede klasser i samme vogn.

Det blev hurtigt formålstjenligt at opdele trafikken på strækningen i to sektioner, Helsingør-København samt Rungsted Kyst-København. Rungsted fik »efternavnet« Kyst også af postale grunde, stedet forveksledes alt for ofte med Ringsted.

Allerede køreplanen fra 1905 viser denne opdeling af trafikken på strækningen, dog med visse gennemgående tog med standning ved alle stationer. Igen var det O-maskinerne, der primært måtte trække de store læs. For at undgå øgenavnet »Nul maskiner« bemalede man dem omhyggeligt med »Ltr. O« på siden.

O-maskinerne fik mange år på Kystbanen. I Rungsted fandt to tenderlokomotiver af typen plads i remisen, der blev dimensioneret specielt hertil. O-maskinerne kunne køre »lige godt« forlæns som baglæns, men siden etableredes alligevel en dreje-



skive, stor nok til at vende en Cs, K- eller en C-maskine.

I Rungsted Kyst måtte alle tog nødvendigvis stoppe; lokomotiverne skulle indtage vand ved de derværende vandkraner.

Vognmateriellet fornyedes temmelig langsomt, men i 1928 suppleredes familien af personvogne med åbne endeperroner af en ny type på boggier, først benævnt Ff, siden Cr. Disse vogne blev længe forbundet med persontrafikken på både Nord- og Kystbanen, også da O-maskinernes afløsere, de meget kraftigere, trekoblede S-maskiner begyndte at dukke op næsten samtidig med de nye vogne. Cr-vognene fik en meget lang levetid. Efterhånden kom mange til Jylland, hvor de efterhånden forsyndes med lukkede endeperroner, officielt p.g.a. den stride jyske vestenvind.

Banernes 80 års jubilæum i juni 1927 faldt sammen med leveringen af den første S-maskine, så DSB benyttede lejligheden til at arrangere en lille udstilling på Hovedbanegården, hvor man opstillede en lille As-maskine fra Klampenborg- og Kystbanens første tid som kontrast til den nye og tre gange tungere S-maskine. Desværre blev de to sidste As-maskiner, bl.a. ROLF, udrangeret i 1929, selvom de begge var forholdvis nyreviderede.

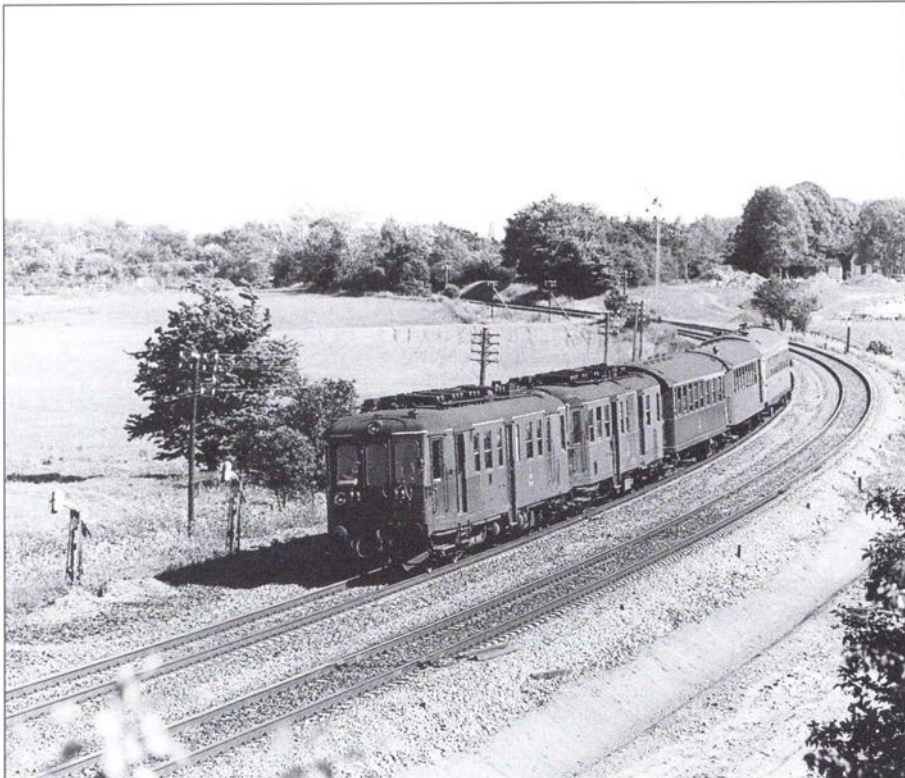
Rungstedtogene beholdt deres O-maskiner, men remisen blev udstyret med et »hak«, så der blev plads på det ene spor til en af de nye S-maskiner.

Nye tog, og »agterudsejlede« togførere

S-maskinerne evne til at accelerere var i begyndelsen lidt af et chok for nogle af de ældre togførere af en vis pondus. De havde været vant til, efter at have givet afgangssignal, at de mageligt kunne nå at se på lommeuret endnu en gang, inden de astadigt stod på trinbrættet på togets sidste vogn. Nu så de sig pludselig fra tid til anden »agterudsejlet« af toget, som med raske dampslag forlod stationen uden togfører.

I midten af trediverne begyndte de første dielelektriske motorvogne at gøre sig gældende, specielt på Rungsted-delen af strækningen, men d. 2. verdenskrig bragte O-maskinerne tilbage, og samtidig dukkede tilmed en ny vogntype litra Cl op med hele otte indgangsdøre, efter det princip, der kendtes fra de tyske nærtrafikvogne af Byetypen. Cl-vognene var som bekendt gode og solide vogne, som holdt ved langt op i diesel-tiden, hvor de på Kystbanen efterhånden blev afløst af vognene af Bn-typen.

I 1952 overtog Mo-motorvognene alene pendulfarten på Rungsted, og forspændt Cx- eller Cl-vogne i forskellige variationer blev DSB-strækningerne i Nordsjælland i mange år derefter S-maskinernes og Mo-



Gennemgående tog København-Helsingør fremførtes den 7. juni 1969 af Mo 1974 og en ukendt Mo'er af 1800 serien ved den sydlige indkørsel til Kokkedal station. Den bageste vogn er svensk - en direkte forbindelse til Göteborg.

Det er nu slut med dampdriften på »Kysten«, og i de efterfølgende år stod Kystbanen foran en større modernisering.

Foto: Helge Pedersen.

motorvognenes absolutte domæne, indtil de nye MY-diesellokomotiver tog fuldstændig over fra damplokomotiverne i begyndelsen af tresserne.

Sidste persontog med damp som trækraft afgik fra Helsingør d. 21. april 1961, forspændt S 740. En skam, at det ikke blev muligt at få dette lokomotiv, der nu tilhører NSJK, køreklart til Kystbanens 100-års jubilæum, men man kan ikke få alt.

I dag er Kystbanen elektrificeret og i løbet af kort tid vil de nye og komfortable ER-tog være omtrent enerådende på den 100 år gamle banestrækning mellem København og Helsingør.

100 års jubilæet

»Det var ikke meget stads, DSB gjorde ud af Kystbanens 100 års jubilæum« skrev Helsingør Dagblad. Hvis man kan sige, at DSB tog téten i forbindelse med de danske jernbaners 150 år jubilæum, så var rollerne på det nærmeste byttet om i forbindelse med festligholdelsen af Kystbanens 100 års jubilæum d. 2. august 1997.

Det var de lokalhistoriske foreninger langs banen og NSJK, der lagde sig i selen, og klubbens største driftklare damplokomotiv SJ nr. 1307 S2, måtte helt bogstaveligt trække læsset, - og det blev i løbet af dagen et anseeligt læs, formentlig også takket være en særdeles velvillig foromtale ikke mindst i de lokale aviser. Kystbanens dagstatistik for den pågældende lørdag

kunne tilføje ca. 1000 »lystrejsende«, der tog turen med damptoget, de fleste dog kun på kortere strækninger.

Vejret var fortrinligt, - byggerne de forudgående dage sørgede for at der ikke kunne blive tale om et af de frygtede dampforbud, og på selve dagen sørgede vejrguderne for de smukkeste baggrundskulisser, som tænkes kan. Sol på tog og publikum, garneret med flotte skyformationer både i øst og i vest, men ingen truende sorte skyer, kun dem lokomotivet udsendte, medens det prustende trak af med sit lange tog. De mange børn i toget og langs banen jublede. Sådan skal et rigtigt tog se ud, det kan man jo selv se på vejskiltene bl.a. ved togoverskæringerne!

Klampenborg var en foretrukket på- og afstigningsstation. På trods af sit overhæng af køreledningsinstallationer til såvel S-tog som de nye Kystbanetog osrer stationsområdet af historie. Den lokalhistoriske forening havde arrangeret en fin lille udstilling i den lille kantende ventesal, oprindelig bygget til 1. classes passagererne, der ikke ville finde sig i at være bogstaveligt talt sat »i bås« med passagerne fra de »laverestående« vognklasser. Disse blev gelejdet ind bag klasseopdelte afspærringer under det store perrontag, der mest af alt lignede et slavemarked på Sct. Thomas, - som en datidig skribent skrev.

De lokalhistoriske foreningers arrangementer på de enkelte stationer med lignende

udstillinger af illustrative plancher fra banens og lokalitetens fortid, var interessante og særdeles velbesøgte. Også NSJK's base i Rungsted remise holdt åbent hus.

Der var også masser af musik undervejs, på Kokkedal station spillede således HT's orkester, og på endestationen i Helsingør deltog Jernbaneorkesteret. I Humlebæk var der ligefrem folkefest. »Byen viste, at man kunne tromle tusinder sammen og feste på en smuk og værdig vis!« igen en citat fra den lokale avis. Humlebæk fejrede nemlig samtidig sit 100 års jubilæum. Byen skylder banen sin eksistens, og den store folkemængde prægede i høj grad hele stationsområdet.

Par force jagt ad sporet

På formiddagens første tur nordpå kunne man fra sidste vogns bagperron opleve en form for »par force jagt«; fra tid til anden dukkede tre klart lysende lanterner op bagude. En tysk passager blev lidt bekymret for disse »Dreispitzlichter«, der syntes at komme stadig nærmere, en mere flegmatisk brite checkede, om han nu havde film nok i kameraet til at deltage i konkurrencen om »fotografens sidste billede«.

Samtidig syntes det som om gamle 1307 trak ekstra voldsomt til for at nå et beskyttende vigespor i tide. Det lykkedes også helt efter planen, første gang i Rungsted Kyst, hvor der blev taget vand »som i gamle dage«, medens Regionaltoget passerede. Anden gang på Nivå station, og tredje gang blev toget i Snekkersten jaget helt over på Lille Nord's vestligste perron for at give plads for den øjensynligt ret så aggressive Stockholmsekspres, der nådesløst havde jaget veterantoget et godt stykke hen ad vejen og nu passerede med et arrigt vrinsk fra samtlige ME-lokomotivets 3.300 heste, - og ikke et eneste venligt pift - men ellers blev en gammel skik spontant genoptaget på Kystbanen på jubilæumsdagen: Langt de fleste af de modkørende plantog hilste veterantoget med sirenerne, og 1307 svarede. I »gamle dage« hilste togene altid på hinanden med dampfløjterne eller sirenerne, en skik, der siden blev standset af »miljøhensyn«; overflødig støj skulle helst undgås også langs banestrækningerne. Øjensynligt havde man glemt, at fløjtesignalerne oprindeligt blev indført som et varsko for passagererne i de to modgående tog om at trække næserne til sig; skiltene »Læn Dem ikke ud« blev ikke altid behørigt respekteret.

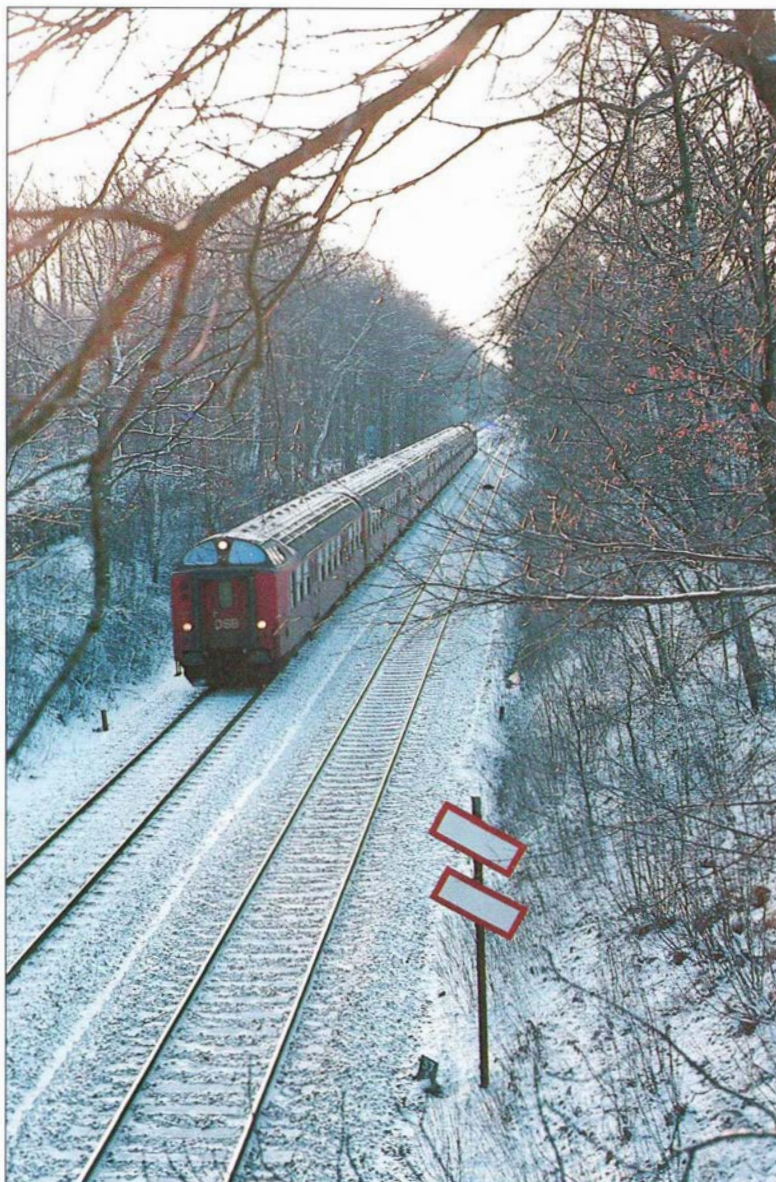
»I røg og damp«

Lad os slutte med endnu engang at citere Helsingør Dagblad:

»De mange togrejsende i alle aldre udgjorde et spændende billede og gav hele dagen netop det løft, et sådant jubilæum fortjener. Så 100 års dagen blev fejret alli-

gevel, trods DSB's lidt passive rolle, med både røg og damp. Veterantoget kørte hele den gamle Kystbanestrækning igennem to gange hver vej i løbet af jubilæumsfesten,

og de mange frivillige fra jernbaneklubben havde en ganske lang arbejdsdag, der først sluttede sent ud på lørdag aften.« En flot og fortjenstfuld indsats. □

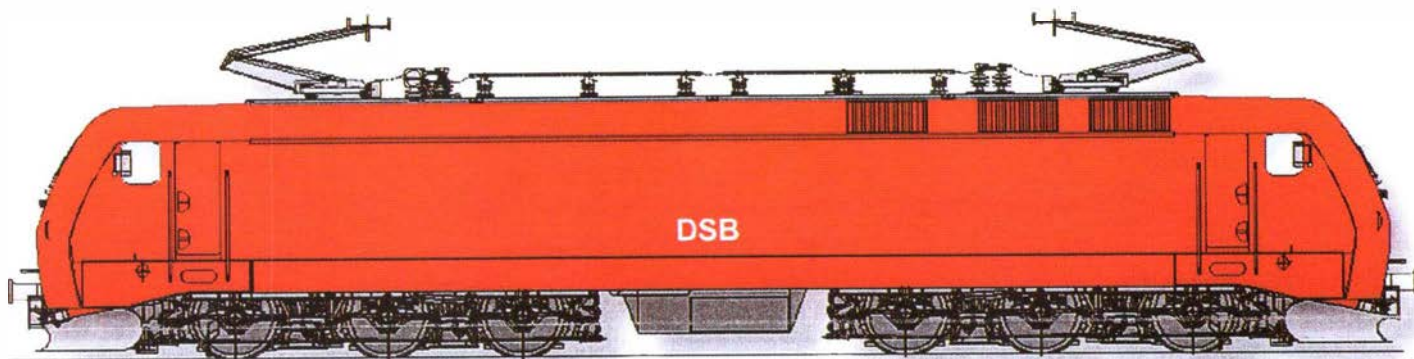


△ Så typisk for Kystbanen igennem mere end 20 år. Nordgående regional-togsstamme syd for Vedbæk den 15. februar 1980. Foto: Jakob Stilling.

▽ I dag er det de hvide togsæt, der dominerer billedet på Kystbanen. Den massive indsættelse af elektriske IR-togsæt i regionaltogetrafikken har efterhånden gjort det til et sjældent syn med almindeligt vognmateriel på banen. Skodsborg station, maj 1994.

Foto: Henrik Sørensen





Jernbanenyt - kort fortalt

DSB



Redigeret af Erik B. Jonsen
og Jens Ole Christensen

Rullende materiel

Litra EG bestilt

DSB kunne endelig den 22. august - efter lange overvejelser - skrive kontrakt med »Siemens AG Verkehrstechnik« om levering af 13 stk. elektriske to-system godstogslokomotiver, litra **EG 3101-3113**, der kommer til at høre blandt de stærkeste lokomotiver i Europa. Der er en option i kontrakten om levering af yderligere syv lokomotiver.

Lokomotiverne, der er en forudsætning for afviklingen af den fremtidige transittrafik af gods mellem Sverige og Tyskland og v. v. via Øresunds- og Storebæltsforbindelsen, er nøjere beskrevet i **jernbanen**, nr.1/97, side 17/18. I forhold de der anførte data er vægten reduceret til 126 t, højeste hastighed sat til 140 km/h, længden over puffer ændret til 20,9 m - de seks drivende aksler er anbragt i to bogier. EG-lokomotiverne, der udstyres med såvel tryklufthremse som regenerativ elbremse, vil kunne køre i dobbeltraktion med et andet litra EG eller med et EA-lokomotiv. Lokomotiverne vil kunne fremføre 2000 tons godstog via såvel Øresunds- som Storebæltsforbindelsen.

De mekaniske dele fremstilles af »Krauss-Maffei Verkehrstechnik GmbH« i München-Allach (medlem af Siemens-gruppen). Af udseende kommer EG-lokomotivet til at ligne DBs nye elektriske godstogslokomotiv, type 152, der igen er en videreudvikling af Siemens/Krauss-Maffei »EuroSprinter« prototypen (127). Leverancen indledes i oktober 1999 og afsluttes ultimo år 2000. Lokomotiverne bygges af kendte, gen-

nemprøvede standard-komponenter og opfylder de aktuelle krav til miljøet og arbejdsmiljøet. Inden lokomotivtypen indsættes i drift, vil den blive testet i Danmark, Sverige og Tyskland og godkendt til kørsel i de pågældende lande af de respektive jernbanemyndigheder. I Tyskland afprøves loko-motivtypen bl.a. på Siemens' nye store testcenter i Wegberg-Wildenrath (en tidligere RAF flyvestation), hvis 510 hektar store areal rummer flere »ringbaner«, hvor den længste er lidt over 6 km lang. Udover hastighedsprøver kan bl. a. alle kendte strømsystemer afprøves.

Genbestilling af litra MK

DSB gods skrev den 29. august kontrakt med »Siemens Schienenfahrzeugstechnik« i Kiel om levering af yderligere fem die-

selhydrauliske rangerlokomotiver, litra **MK 621-625**. Leverancen sker i anden halvdel af 1998. De nævnte MK'ere vil blive stationeret i Kolding (621) og Københavnsområdet (622-625). I oktober i år afleverer fabrikken MK 620, som er et nybygget lokomotiv, idet det oprindelige »620«, som Siemens lånte DB (351 001) til afprøvning, forbliver i fabrikens eje til demonstrationsbrug. Ud over DB har også østrigske ÖBB vist interesse for typen.

Til værkstedsreserve m. m. for de 25 litra MK, der får en driftstid på 5.000 timer om året, er udtaget otte særligt udvalgte litra MH af den resterende beholdning: 316, 323, 339, 343, 381, 396, 401, 403 og 407. De nævnte lokomotiver vil efter at have gennemgået et 4 års eftersyn kunne holdes i drift i en årrække.



Sidste sovevognstog til Paris, kort før afgang fra Københavns hovedbanegård fredag den 24. september;
Foto: René St. Olsen

Den 18. august udbrød der brand i MK 613 (!) under strækningsskørsel ved Kolding. Motorrummet blev noget hærget ved branden, men lokomotivet er sendt til fabrikken i Kiel og vil kunne istandsættes - endda dækket af garantien.

S-tog 4. generation

I kontrakten med konsortiet LHB/Siemens om levering af 112 S-togsæt (litra SA) indgår en option, der giver mulighed for i løbet af kontraktperioden at ombytte op til 15 stk. 8-vognstog med det dobbelte antal 4-vognstog. Merudgiften herved (inkl. projekteringsomkostninger) anslås til 150 mio. kr.

Pass 2000

Det udrangerede personvognsmateriel, jf. »jernbanen«, nr. 4/ 97, side 137/ 138, som, når »udrangeringsbølgen« er overstået omkring 1. februar 1998, omfatter omkring 250 vogne, koncentreret til placering på det store, nu overflødige, depotsporområde på Rødby Færge. De der henstillede vogne er til salg. Jylland/Fyn var i princippet tømt for DSB-personvogne ved udgangen af september måned med undtagelse af fem vogne, der frem til ultimo november anvendes i lokomotivtrukne Re-tog, der erstatter MR-togsæt, der er udlånt til øst af hensyn til føreruddannelse på »Lille Syd«, se nedenfor. Primo september var de ti litra WLABr sovevogne hensat på Struer station afventende den endelige underskrift fra køber, det britiske leasingselskab »Angel Train Contracts«.

I Holbæk sættes et antal overtallige vogne i »mølpose«, som en sikring mod en pludselig passagerstigning (»mølpose« = hensat aflåste, uden strøm, og tømt for batterier og vand). Det drejer sig om 2 stk. ADns-e-, 5 stk. B-t- og 12 stk. Bn-o-vogne. (De Bn-o-vogne, der udrangeres eller hensættes, er de 28 vogne (i nummergruppen 20-84, 747...774), der ikke er forsynet med »døråbningshjælp«).

Pr.1. februar 1998, hvis seks stk. MR-togsæt har overtaget trafikken på »Lille Syd« (Roskilde-Køge-Næstved), vil der kun være følgende »rødt« Re-togsmateriel i drift: 27 st. ABns-, 20 stk. ADns-e, 100 stk. Bn og 89 stk. Bn-o.

Overflødigt rødt materiel hober sig op i Rødby, hvor det henstår med videresalg for øje. Om dette på sigt vil lykkes er et godt spørgsmål, da størsteparten af vognene indeholder store mængder af asbest, og derfor ikke må sælges til en baneforvaltning inden for EU. DSBs beregninger viser, at en miljøopgørelse vil løbe op i ca. kr. 100.000,- pr. enhed.

Foto: Allan Støvring Nielsen



Efter kort tids hensættelse i Rødby, blev 10 af DSBs gamle Bcm vogne udlejet til et rulende arkitektseminar, der den 29. juli, med Københavns Sydhavn som udgangspunkt, rejste gennem Skandinavien, med Narvik som endestation. De 10 vognes tilstand var desværre så dårlig, at man, for at turen overhovedet kunne gennemføres, så sig nødsaget til at udskifte ikke mindre end 100 bremseklodser under det 3 dages ophold i Sydhavnen. For at de ca. 400 studerende kunne holde varmen, var MZ 1455 ved samme lejlighed koblet til vognstammen som el- og varmeværk.

Foto: Allan Støvring Nielsen

Godsvogne

Godsvognsparken er også under hastig reduktion. Pr. 1. juli rådede DSB gods over 1.874 lukkede og 1.576 åbne godsvogne - heraf var 310 lukkede (bl.a. forholdsvis nye litra Hbis- og Tdgs) og 201 åbne vogne hensatte for udrangering og ophugning. Har de nye posttog, der startede 1. juni, ikke altid levet op til Post Danmarks forventninger om regularitet, så er den nye postvognstype til gengæld en succes. De 64 vogne slår allerede ikke til, så mulighederne for at afgive en supplerende ordre på 10-15 stk. Habins-y-vogne undersøges pt. DSB gods vurderer også, om vogntypen, forsynet med bogier egnet til en højeste hastighed på 160 km/ h, kan være fremtidens stykgodsvogn til »landsdels-stykgodsekspresser« (aften-til-morgen og formiddag-til-aften leverancer). Vogntypen kan også komme på tale i en isoleret udgave til afløsning af Hios-tv-vognene.

Drift og administration

Hotel på skinner

Ved køreplansskiftet den 28. september indledte DSB kørslen med nye EuroNight-tog til Tyskland, Schweiz og Østrig. I de nye togpar EN 232/233 »Nord Express« (København-Köln (i perioden frem til 12. december: Aachen)) og EN 483/482 »Hans Christian Andersen« (København-München (i perioden 3. januar-11. april: Innsbruck) / Basel SBB (fra og til Fulda i togene 351/350)) brydes der på en række områder med de vante forestillinger om togrejser, idet togene i realiteten er et hotel på skinner.

Der er som på hoteller forskellige typer »værelser«. Man kan vælge, om man vil tilbringe natten i sovekupé med plads til én, to eller fire personer, rejse i liggevogn - eller sidde op. Man kan tage en forfriskning i »caféen«, inden man går til ro i en seng



med rigtige puder og dyner. Der er telefonvækning på »værelserne«, og morgenmaden er inkluderet i prisen i alle sovekupéer. I »Hans Christian Andersen« er indsat en bar/bistrovogn, hvor menukortet byder på forskellige lune retter foruden varme og kolde drikke.

EuroNight-togenens topkategori er De-luxe kupéerne med eget bad, toilet og garderober. Fælles for alle sovekupéer er en række bekvemmeligheder som indbyggede borde, intern telefon til sovevogns-konduktøren og vækning.

I begge EN-forbindelser er indsat nyrenoverede liggevogne (Bvcmz/type 248.3) med klimaanlæg og 5-personers kupéer. I kupéen kan opsættes et stort klapbord, og i sæderyggene er der i hver kupé to mindre slåud-borde. Der er endvidere indsat nyrenoverede siddevogne (Bomz/type 236.3) med 6-personers kupéer.

Normaloprangeringen på dansk strækning er for tog 232/233: Bomz-Bvcmz-WLBMz-WLABmz-Bvcmz - for tog 483/482: Bomz-Bvcmz-WRmz (München/Innsbruck-delen) - WLABmz-Bvcmz (Basel-delen). (I skisportsperioden i januar-april forstærkes begge togpar med to Bvcmz-vogne).

DB har til brug for ovennævnte »Skandinavien-Verkehr« købt 2 stk. WRmz (type 131), 4 stk. WLABmz (type 171) og 8 stk. WLBMz (type 172), som var ÖBBs andel af det tysk-svejtisk-østrigske CityNightLine hoteltogsselskab. Vognene er bygget i 1994/95 af et konsortium bestående af »Talbot« i Aachen, »SGP« (Simmering-Graz-Pauker) i Graz og »Schindler Waggon« i Pratteln. Materiellet er omlakeret fra CityNightLines elegante blå bemaling (med kæmpelogo) til »Fernverkehrsrot« i overensstemmelse med DBs seneste design-påfund.

Det nordtyske nåleøje

DSB gods har planer om at sende gods til Østeuropa via Sverige (Trelleborg/Sassnitz), når den faste forbindelse over Øresund åbner ultimo år 2000. DSB gods anser det for at være en forretningsmæssig og servicemæssig fornuftig disposition, der samtidig giver gode samarbejdsmuligheder med Statens Järnvägar, specielt hvis svensk gods til Vesteuropa sendes via Danmark (Storebæltsforbindelsen).

Godstrafikken over den dansk-tyske grænse er kraftig intensiveret efter Storebæltsforbindelsens åbning. Fra tidligere 14 daglige godstog passerer grænsen efter 1. juni nu af 69 godstog. Succesen skaber kapacitetsproblemer mellem Padborg og Hamburg, hvor der allerede i dag kun er »kanaler« i køreplanen til yderligere ti godstog.

Adskillige år gamle tysk-danske aftaler forpligter tyske infrastrukturmyndigheder til at

udbygge kapaciteten (såvel togvægt som toglængde) på strækningen gennem Slesvig-Holsten, men med den tyske genforening blev infrastrukturen mod øst opprioriteret og udbygningen mod nord glemt. Man er fra tysk side klar over flaskehalsproblemerne, og en af de første tiltag har været forstærkningsarbejder (af hensyn til togvægte) på Rendsburger Hochbrücke over Kieler-kanalen. Godstogenes gennemsnitsfart på tysk strækning er kun 45 km/h i dagtimerne (på dansk strækning: 70 km/h), hvilket er en følge af blandingen hurtigtkørende regional persontrafik/langsomtkørende godstrafik. Godstogenes maksimal-længde er pt. 560 meter styret af overhalingssporens længde. Bliver disse forlæn-

nerende og ensartet i hele Fællesskabet«. Den danske baneafgift for at benytte Storebæltsforbindelsen udgør i alt 84 mio. kr. for perioden 1. juli til 31. december 1997. Hvis DSB er den eneste bruger af forbindelsen opkræves beløbet hos DSB. Hvis der er andre, der ønsker at benytte den, deles afgiften op på det samlede antal tog, der passerer bæltet. Den enkelte operatørvirksomhed betaler altså sin forholdsmæssige andel af baneafgiften ud fra det samlede antal tog. Det betyder, at afgiften i år vil andrage ca. 3.500 kr. pr. tog.

De 84 mio. kr. i afgift svarer til det beløb, Banestyrelsen som forvalter af strækningen Korsør-Nyborg skal betale til ejeren A/S



Dagligt overskrides den dansk-tyske grænse af »aldrende« tyske el-lokomotiver. Som det blev omtalt i **jernbanen** nr. 4, nu også af lokomotiver af typen 103. Her ses 103 203-6, stadig i original TEE-design fra tresserne, med IP 2181 til Hannover, klar til afgang fra Padborg station. Foto den 11. september 1997 af Ole Dinesen.

get til 700 meter, bliver resultat længere - men færre godstog, og en strækning med større kapacitet.

DB og DSB vil arbejde for, at EU prioriterer strækningen højt, når der skal udvælges store infrastrukturprojekter, som skal medfinansieres af Fællesskabet.

Banestyrelsen

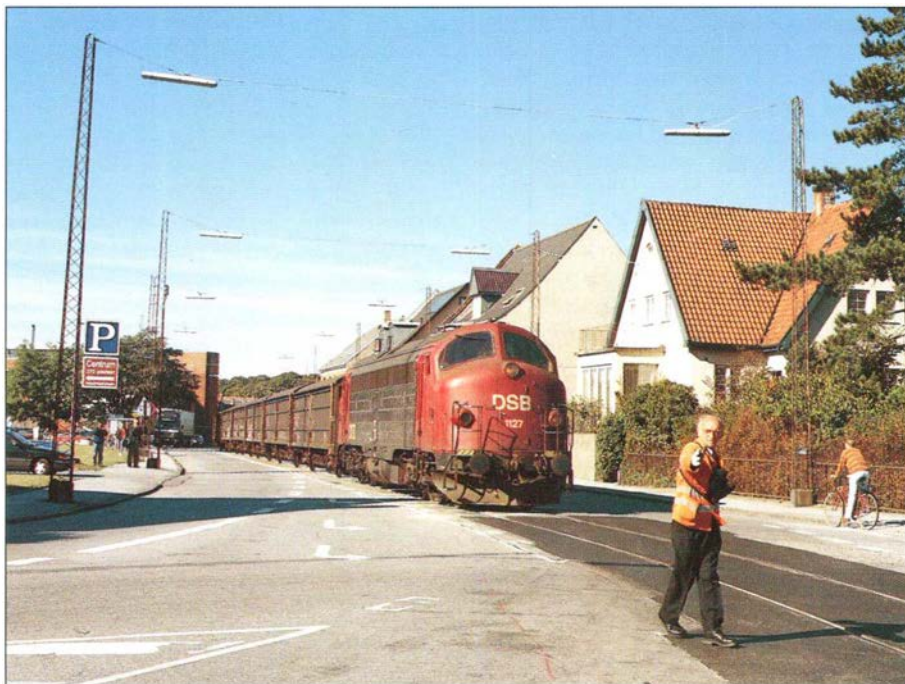
Baneafgift

I slutningen af juni udsendte Trafikministeriet en bekendtgørelse om baneafgifter for at køre på det danske jernbaneland. I første omgang opkræves der kun afgift for at passere Storebæltsforbindelsen.

Trafikministeriets bekendtgørelse er en følge af et EU-direktiv 95/19, som trådte i kraft den 27. juni i år, hvorefter medlemslandene »opretter en ordning for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter, som er ikke-diskrimi-

Storebæltsforbindelsen. Banestyrelsens betaling er fastsat til 129 mio. kr. i 1998 og kr. 525 mio. kr. pr. år fra 1999. Om de nævnte 525 mio. kr. alene skal opkræves for kørsel over Storebæltsforbindelsen - eller via afgifter også på de tilstødende strækninger er endnu ikke afgjort. Der arbejdes for tiden med at fastlægge det danske afgiftssystem efter den 1. januar 1998. Afklaringen har taget længere tid end ventet, og det er tilsyneladende kravet om »ensartethed«, jf. ovenfor, der har bremset Trafikministeriets beslutningsvilje. I EU-landene eksisterer nemlig en bred vifte af afgiftsmodeller. I Sverige udgør afgiften fx 25 pct. af de faktiske omkostninger, medens den på tyske hovedstrækninger er 100 pct.

Banestyrelsen ønsker en model med en grundafgift og en adfærdsregulerende differentiering, der favoriserer kørsel på visse tidspunkter og visse strækninger. Men frem for alt er man interesseret i en holdbar løsning, så potentielle togoperatører kan træffe langtrækkende beslutninger. Det må antages, at det forslag til ny jernbanevirk-



Lørdag den 26. september fremførte MY 1127 det sidste ordinære MY-tog øst for Storebælt. Mange jernbaneentusiaster var mødt op for at overvære afslutningen på det sidste kapitel i MY'ens 43-årige historie på Sjælland og Lolland-Falster. Det sidste tog (papiertog) for sidste gang med MY i Næstveds gader. . Foto: René St. Olsen.

somhedslov, som vil blive fremsat i Folketinget til efteråret, vil indeholde et oplæg til en baneafgift.

Sønderborgbanen

Samtidig med de store festligheder ved åbningen af Storebæltsforbindelsen 1. juni blev banestrækningen mellem Tinglev og Sønderborg i stilhed genindviet som opgraderet og elektrificeret strækning.

Arbejdet på Sønderborgbanen kom meget sent i gang, fordi Banestyrelsens arbejder på Storebælt og på 2. sporet Vojens-Tinglev trak på store ressourcer både materiel- og mandskabsmæssigt, men med en engageret og målrettet indsats fra en lang række medarbejdere i Service og Rådgivning lykkedes det at overholde den stramme tidsplan.

Der er i alt investeret 120 mio. kr. på strækningen, og nytteværdien heraf udmøntede sig i forbindelsen med vinterkøreplanens ikrafttræden, da køretiden på strækningen kunne reduceres med 5-6 minutter. Hastigheden på den 40 km lange strækning er - med et par undtagelser - hævet til 100 km/t. Elektrificeringen omfatter et normalt køreledningsanlæg med forsyningsstation. Anlægget fjernstyres fra kørestrømscentralen i København.

Sønderborgbanen er karakteriseret ved et utal af overkørsler. For år tilbage var der 90, et antal som i de senere år er reduceret til 36. I forbindelse med opgraderingen er der nu etableret halvbomme ved seks overkørsler, én er nedlagt, og de øvrige overkørsler er forsynet med uordenssignaler med udflyttede signaler og tændsteder.

Sikringsanlæg

Den 7. juli blev strømforsyningen til de sporskifter og signaler, der betjentes fra det gamle relæsikringsanlæg i kommandoposten på Nyborg station, afbrudt, og der kunne ikke mere foretages togkørsel i sporene 1-6 samt kørsel på rangertogveje. Dagen efter flyttedes betjeningen af det nye sikringsanlæg til kommandoposttrummet på den nye station. Nyborg station forventes fjernstyret fra RFC Roskilde fra omkring 1. november.

Den 1. august indledtes optagningen af sporskifterne, der fra hovedsporet gav adgang til »gamle« Nyborg station. I september var sporoptagningen på hele det store banegårdsområde i fuld gang. Der er etableret nyt forbindelsesspor tværs over den gamle station. Sporet danner forbindelse mellem den nye sporrist øst for ny

Nyborg station og havnesporene samt sidesporet til Avernakke.

Den 2. august flyttedes stationsgrænsen for Vigerslev station mod øst i retning til/fra Københavns Godsbanegård fra km 3,1 til km 2,4. I køreretningen fra København Gb. er ved stationsgrænsen i km 2,4 opstillet et nyt I-signal (uden forgreningsangivelse), i km 3,1 er opstillet et SI-signal med forgreningsangivelse (den afvigende gren viser signalgivning mod Flintholm); ved indkørsel fra venstre spor er opstillet et I-signal med hastighedstavle. I køreretningen mod København Gb. er U- og VU-signalet flyttet til km 2,5.

Ved flytningen af stationsgrænsen ændredes linieblokken mellem København Gb. og Vigerslev til kun at omfatte ét blokafsnit i hver køreretning. Der er etableret linieblok for kørsel ad venstre spor i begge køreretninger.

Mellem I- og SI-signal indflettes dobbelsporet fra/til Kalvebod (Øresundsbanen).

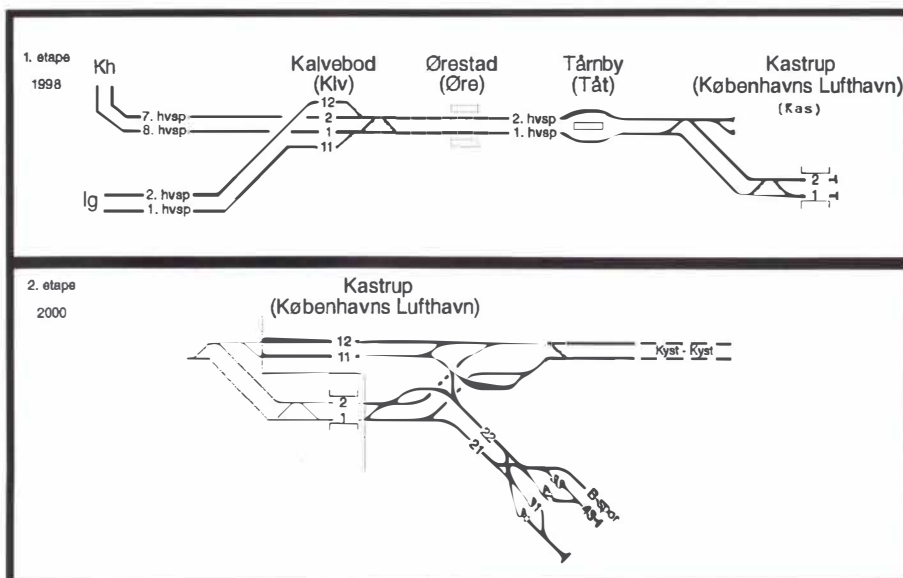
Der er opstillet I-signaler for såvel højre som venstre spor fra Kalvebod til senere ibrugtagning. Sporene på Vigerslev station er indtil da sikret mod indløb fra Kalvebod-siden med afløbssko.

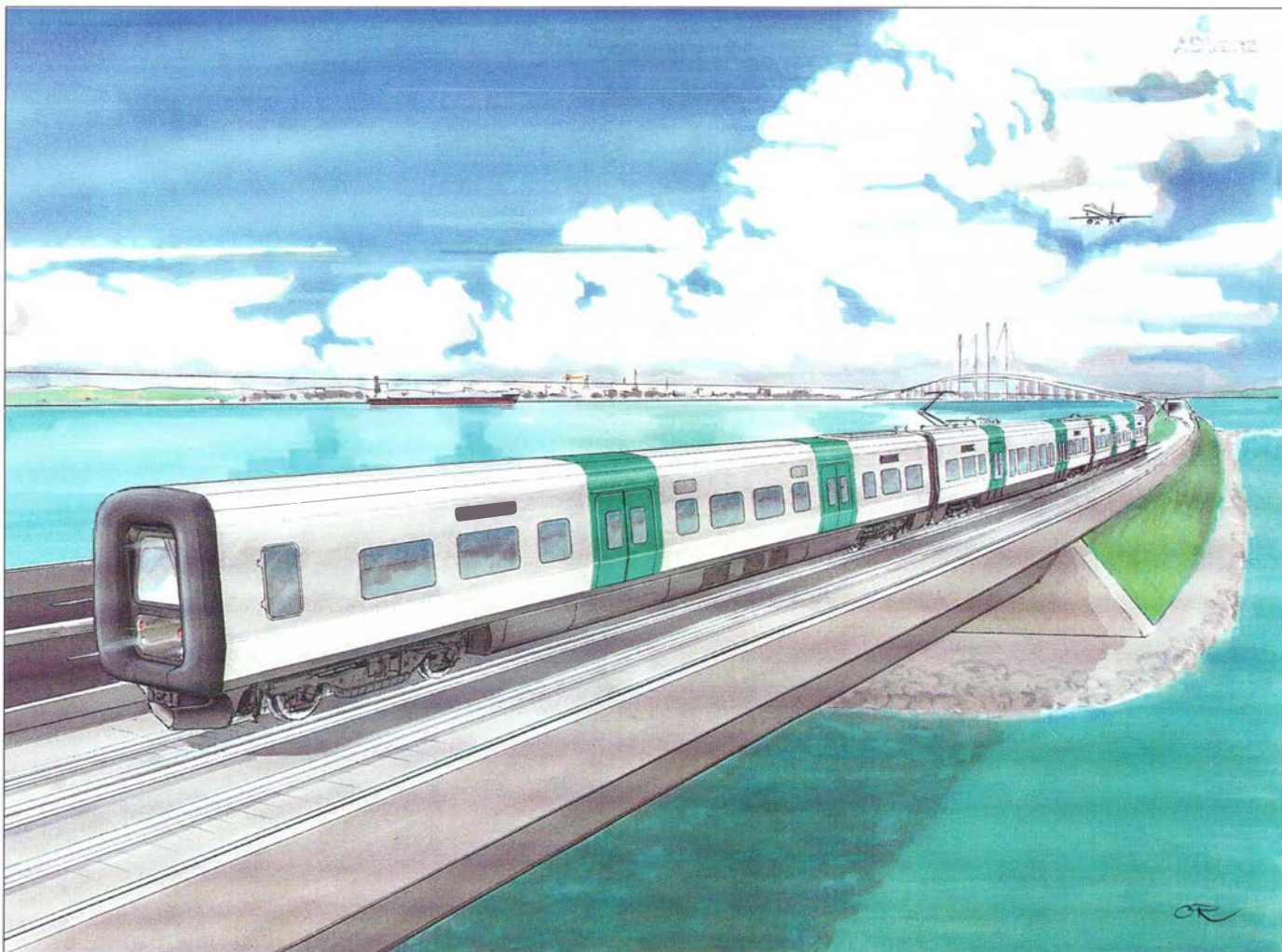
Grøntorvet, der tidligere var sidespor på fri bane, ligger nu inden for Vigerslev stations grænser.

Den 2. juli blev ATC-anlæg taget i brug mellem Århus H. og Langå - dog eksklusiv Langå station samt kørsel ad venstre spor mellem Hadsten og Langå, der afventede den resterende ATC-ibrugtagning mellem Langå og Randers, den 26. september.

Projekt 180 km/h

I forbindelse med hastighedsforøgelsen til 180 km/h på strækningen København-Århus pr. 28. september er der i alt udskiftet 242 sporskiftedrev. Der er desuden fore-





taget skinneslibning og stabilisering af underbygningen. Et par eksempler: Hovedsporet ud for Enghave station er justeret, således at hastigheden har kunnet hæves fra 100 til 140 km/h; på Viby Sjøland og Ejby stationer er et U-krumt sporskifte udskiftet med et sporskifte med bevægelig hjertespid (hastigheden hævet fra 170 til 180 km/t), og på Borup station er foretaget kurveudretning langs perronen (hvorved hastigheden ligeledes har kunnet hæves fra 170 til 180 km/t). I januar 1998 udskiftes på Sorø station to U-krumme sporskifter til sporskifter med bevægelig

hjertespid, hvorved hastigheden gennem stationen kan forøges fra 150 til 180 km/t.

Øresundsbanen

A/S Øresundsforbindelsens entreprenør BANVERKET Industridivisionen afsluttede sporlægningen på Øresundsbanen den 27. august, i og med at den sidste svæls symbolsk blev klemt fast af administrerende direktør Niels Boserup, Københavns Lufthavne A/S og administrerende direktør Kjeld Boye-Møller, A/S Øresundsforbindelsen. Hermed var både det 12,4 km lange dobbeltspor for personbanen fra København H.

til Københavns Lufthavn Kastrup og det 4,6 km dobbeltspor for godsbanen fra Vigerslev til Kalvebod færdige. Sporlægningen afsluttedes ca. 3 uger forud for tidsplanen.

Sporlægningen begyndte den 14. januar 1997. BANVERKET Industridivisionen har benyttet sig af en moderne sporlægningsmaskine, som i én arbejdsgang afretter ballasten, lægger sveller og skinner samt spænder det hele sammen. Dagsrekorden har været 648 meter spor. Sporene på Øresundsbanen er (primo september) justeret, så de kan bruges til arbejdskørsel med maksimalt 40 km/t. I efterårsmånederne justres sporene endnu en gang, så hastigheden kan sættes op til 80 km/t. Først efter en række godkendte prøvekørsler i foråret 1998 kan hastigheden sættes op til 160 km/h, som bliver den maksimale hastighed på Øresundsbanens danske del.

Omkring nytår afsluttes monteringen af køreledningsanlægget samtidig med de øvrige anlægsaktiviteter på jernbanen, d. v. s. montering af sikringsanlæg (ydre signaler og ATC), teleforbindelser og det såkaldte SRO-system, der styrer, regulerer og overvåger de tekniske installationer på jernbanen og i de tre tunnelafsnit.

I foråret 1998 begynder afprøvningen af banen. Testprogrammet gennemføres i tre trin:



Kastrup Lufthavn. Foto: Allan Støvring Nielsen



Trafikken på Grindstedbanen ophørte med indgangen til den nye vinterkøreplan. Der er dog en mulighed for, at banen snart vil opleve en ny æra, da det nystartede private selskab PBS i Tønder netop har budt på godstrafikken på banen. Om idéen kan blive til virkelighed, ved endnu ingen. MZ 1427 på Grindstedbanen den 5. august 1997. Foto: Søren Bay

- Først skal hver entreprenør vise, at deres del af systemet fungerer - og rette eventuelle fejl og mangler.

- Herefter skal alle systemer prøves sammen, samtidig med at der sættes spænding på kørestrømsanlægget, og en række prøvetog kører på banen.

- I den sidste fase inden åbningen i efteråret 1998 skal A/S Øresundsforbindelsen sammen med den fremtidige forvalter af Øresundsbanen, Banestyrelsen, samt operatøren DSB afvikle prøvekørsler med høj fart. Desuden skal myndighederne afholde et antal beredskabsøvelser. Prøvekørslerne skal både vise, om de tekniske anlæg fungerer, og give operatøren DSB lejlighed til at lære strækningen at kende under driftslignende forhold.

I perioden september 1997 - februar 1998 færdiggøres stationerne i Tårnby og Københavns Lufthavn Kastrup med trapper, elevatorer, belysning og passagerinformation.

Fra efteråret 1998 - antagelig ved overgang til vinterkøreplan - indledes den daglige drift med fire Re-tog i timen i hver retning på banen, og en række IC-tog i fjerntrafikken får ende- og udgangsstation i lufthavnen.

På arealerne over den 1,6 km lange tog-tunnel langs Sydhavnsgade er plantet 400 træer og 4.000 snebærbuske. Tværs over Amager er støjvoldene ud mod naboerne færdige. På toppen af voldene er opsat støjskærme af en varierende højde af 1,2 til 1,5 m. Voldene er desuden tilplantet med træer og buske. Bepantningen kan først afsluttes i 1998, fordi planterne kun kan sættes i perioder med fugtigt og ikke for varmt vejr. Overdækningen af jernbane og motorvej i det centrale Tårnby er færdigt, men mangler endnu det jordlag, som skal skabe den grønne sammenhæng i byen. Opfyldningen med jord og tilplantningen sker i foråret 1998.

I Kastrup føres et godsspor og motorvejen nord om lufthavnen, medens den tosporede personbane føres i tunnel under parkeringshuset frem til den 320 m lange underjordiske station foran lufthavnens udenrigsterminal. Den store nye terminal, som Københavns Lufthavn A/S opfører oven på stationen og frem til den eksisterende udenrigslufthavn vil stå færdig til august 1998.

Nord for lufthavnen og på den kunstige halvø udfører A/S Øresundsforbindelsen endnu i godt et års tid anlægsarbejder. Øst for stationen fortsætter tunnelbyggeriet til personbanen. Ud over de to hovedspor for person- og godsbaner, som føres frem til portalen på Drogden tunnelen, anlægges to vendespor ude på den kunstige halvø. Her skal - i DSB-regi - også opføres et klargøringscenter for IC3-togsæt med tilhørende depotspor.

*

På den færdige Øresundsforbindelse, der åbner ultimo år 2000, vil »systemgrænsen« mellem strømforsyningen til den svenske hhv. danske del af køreledningsanlægget ligge i Lernacken tæt ved det svenske landfæste. Overgangen mellem svenske og danske sikringsanlæg (ydre signaler og ATC) placeres til gengæld på Amager ved de østlige I- og U-signaler for Københavns Lufthavn Kastrup. »Radiogrænsen« er endelig ikke fastlagt.

*

Det første kæmpeelement til Øresundstunnelen blev den 9. august sejlet ud til den endelige placering i det udgravede leje på havbunden i Drogden ud for Kastrup. Det var det første af i alt 20 elementer, som skal udgøre den 3,7 km lange sænketunnel - verdens største - fra Amager til Peberholm.

De 55.000 tons tunge og 176 meter lange, 40 meter brede og 8,5 meter høje tunnellementer bygges på en tunnelfabrik i Københavns Nordhavn og sejles, trukket af fire slæbebåde, de 12 km til Drogden - det

tager fire timer - hvor de nedsænkes med krav om millimeter-præcision. Det bliver en nervepirrende operation - hver gang. Det 20. og sidste element forventes på plads ved årsskiftet 1998/99.

Øresundstog bestilt

DSBs administrerende direktør Henrik Hasenkam og SJs generaldirektør Stig Larsson skrev den 27. august i fællesskab kontrakt med Adtranz-koncernen om levering af 27 såkaldte Øresundstogsæt (17 til DSB og ti til SJ) til den tidligere besluttede regionaltrafik via Øresundsforbindelsen, se bl.a. **jernbanen**, nr. 4/97, side 136/137.

Et togsæt (litra ikke fastlagt ved redaktions slut) består af tre vogne med en samlet længde på 78,9 m og med en samlet vægt på 153 t. Højeste hastighed bliver 180 km/h. Et togsæt kan befordre 244 siddende passagerer: 24 på 1. klasse, 180 på 2. klasse og 40 på klapsæder. Den mellemste vogn er indrettet med niveaufri indstigningsmulighed (lavgulvsvogn) til gavn for handicappede, gangbesværede, cykler og barnevogne. Togets ydre bærer præg af, at det er et ægte barn af »Flexliner-familien« med komponenter fra IC3, ER4 og IC2, men afvigende ved, at den enkelte vogn i togsættet udstyres med to bogier.

Produktionen vil foregå på Adtranz-virksomheder i Västerås, Kalmar og Randers, og første togsæt skal leveres i efteråret 1999, 17 skal være klar til trafikstarten i slutningen af år 2000, og samtlige 27 togsæt skal være afleveret i foråret 2001. Ifølge kontrakten har DSB og SJ option på levering af yderligere 18 togsæt, og det må antages, at optionsretten udnyttes i forbindelse med den yderligere integration af Sjælland/Skåne-trafikken, der planlægges i forbindelse med åbningen af Citytunnelen i Malmø i år 2005.

Ordren har en værdi af 1,1 mia. danske kr., og den blev vundet af Adtranz i skarp konkurrence med GEC-Ahlstrom-koncernen. For SJs ordre gælder, at Länstrafiken i Malmøhus skal godkende købet af seks af de bestilte ti togsæt senest inden årets udgang. Herudover skal kontrakten godkendes af DSBs og SJs bestyrelser og for de danske togsæts vedkommende - af Folketingets Finansudvalg. □

Færgenyt



Af Thomas N. Olesen

Fusionsplaner

Der er forhandlinger i gang mellem det danske Scandlines, det svenske Scandlines og det tyske DFO om en fusion af de tre rederier. Det vil indebære oprettelse af et fælles holdingselskab, hvor 20% af aktierne går til svensk side, mens den danske og den tyske andel vil være på 40% til hver. Hovedkvarteret for et sådant fællesselskab ventes placeret i Rostock.

Fusionsplanerne er blevet positivt modtaget fra dansk og tysk side, mens de svenske reaktioner har været mere kølige.

Fugleflugtslinien

I begyndelsen af august indsattes den tyske færge »Schleswig-Holstein« i ordinær trafik. Indsættelsen forløb gradvist, da færgen havde enkelte tekniske problemer bl.a. med bovporten i begyndelsen, men disse problemer synes nu overstået.

Frem til slutningen af september betjenes overfarten af de to nye færger samt »Karl Carstens«, »Danmark« og »Prins Henrik«. Desuden sejler »Deutschland« som godsfærge.

Med indsættelsen af »Schleswig-Holstein« kunne »Dronning Margrethe II« tages ud af drift. Dette åbnede mulighed for at påbegynde ombygningen af det vestlige jernbaneleje i Rødbyhavn. Der er således kun ét 17,7 m bredt leje til rådighed i Rødbyhavn, og »Deutschland« anvender derfor en midlertidigt indrettet broklap ved oplæggerpieren i Rødby, når den sejler som godsfærge.

Også på Fugleflugtslinien er Scandlines monopol truet. Det norske rederi Eidsvda, der mangler beskæftigelse til de to færges »Østfold« og »Vestfold«, forsøger ihærdigt at komme ind på overfarten under navnet »Easy Line«. Havneanlægget i Rødby ejes af Scandlines, der foreløbigt har nægtet Easy Line adgang til havnen. Argumenterne mod Easy Lines adgang baseres i høj grad på en påstået sikkerhedsrisiko ved at sejle med mere end 4-5 færges i de nuværende havne (selvom Scandlines/DFO indtil april som bekendt selv sejlede med 7 færges på Fugleflugtslinien).

Gedser-Rostock

Gedser-Rostock overfarten er i sommeren 1997 blevet besejlet af »Rostock Link« og »Berlin Express«. Det er en klar forringelse i forhold til sommeren 1996, hvor også »Falster Link« blev anvendt i højsæsonen. Den dårligere sejlplan har medført lavere overførselstal på overfarten.

I juli måned har hurtigfærgen »Berlin Express« endnu en gang været underkastet svære maskinproblemer. Scandlines har lidt et direkte tab på ca. 2 mio. kr., da man

har måttet opgive at opkræve hurtigfærgetillæg. Hertil kommer muligvis en ny hovedmotor til 20 mio. kr. og det prestigetab hos kunderne, som er en følge af meget uregelmæssig sejlads.

Scandlines er i færd med at overveje, hvorledes en løsning på problemerne på Gedser-Rostock overfarten kan findes.

Halsskov-Knudshoved

Den 13. juli sejlede »Knudshoved« sin foreløbig sidste tur mellem Halsskov og Knudshoved. I stedet er »Lodbrog« indsat som ny fast færge og »Sprogø« har overtaget opgaven som sjette færge. »Sprogø« sejler dermed kun i spidsbelastningsperioder.

Personbilstrafikken på overfarten er faldet efter åbningen af den faste forbindelse, og overførselstallene for personbiler i sommersæsonen forventes at komme til at ligge 5-10% under niveauet fra 1996.

»beth« til Thailand gennemføres ikke. Årsagen hertil er den sydøstasiatiske valutakrise, der har medført en betydelig devaluering af den thailandske valuta.

Prinsessefærgerne er derfor lagt op i Nakskov - iøvrigt sammen med »Dronning Margrethe II« (der ikke p.t. er sat til salg). I Korsør er »Knudshoved« lagt op ved fæstningen, og de 4 jernbanefærges fra Storebæltsoverfarten er fortsat lagt op i Korsør og Nyborg. Scandlines er dermed i august nået op på at have 8 færges lagt op.

Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav

En fornyet licitation betyder, at Scandlines (i form af Sydfyenske Dampskibsselskab) beholder Bøjden-Fynshav, mens Kalundborg-Samsø overfarten ventes at overgå til rederiet Samsø-Linien, der i forvejen besejler ruten Hov-Sælving. □



Helsingør-Helsingborg

Den 3. august blev »Prinsesse Anne-Marie« og »Prinsesse Elisabeth« taget ud af drift. Scandlines betjener herefter Helsingør-Helsingborg overfarten med »Tycho Brahe«, »Aurora af Helsingborg« og »Hamlet«. Prinsessefærgernes lejer ombygges, så de kan anvendes af de tre tilbageværende færges. Ombygningen blev påbegyndt allerede i juli måned.

Konkurrencen mellem Scandlines og HH-Ferries er i august blevet optrappet, og det er nu muligt at få en endags-returbillet lørdag og søndag for 119,- kr. for en personbil med 5 passagerer. Det lave prisniveau har medført trafikstigninger hos begge rederier.

Oplagte færges

Salget af de tre færges »Asa-Thor«, »Prinsesse Anne-Marie« og »Prinsesse Elisa-

DFO's nye færge »Schleswig-Holstein« anløber her Rødbyhavn den 9. august 1997, kort efter indsættelsen på ruten.

Foto: Thomas N. Olesen.

Sidste nyt! M/F Asa Thor til Indien

Kort efter dead-line lå det fast at »Asa Thor«, trods store forsøg på videre salg, endte sine dage på samme triste måde som »Theodor Heuss«.

Færgen forlod for uigenkaldeligt sidste gang sin hjemstavn Nyborg i slutningen af september, så når dette blad læses burde den være anløbet strandbredden i Alang...

Privatbanerne



Af Ole-Chr. M. Plum

Privatbanerne i 1996-97

Privatbanerne havde i 1996 en svag tilbagegang i antallet af rejsende fra 11,7 mio. til 11,5 mio. Konkurrencen inden for den kollektive trafik er hård. Specielt har Lollandsbanen mistet rejsende til den parallelkørende busrute 800, Nykøbing Fl.-Odense. Åbningen af Øster Tørbjerg standsningssted i udkanten af Nykøbing Fl. har imidlertid tilført Lollandsbanen en hel del nye rejsende. Andre privatbaner har også konkurrence fra parallelkørende busruter, f.eks. Ods herreds Jernbane mellem Holbæk og Nykøbing Sj samt Høng-Tølløse Jernbane mellem Høng og Slagelse.

Den transporterede godsmængde faldt med ca. 85.000 tons. Det skyldtes bl.a. bortfald af godstransporter på jernbanevogne med Hirtshalsbanen og færgen fra Hirtshals fra og til Norge fra den 2. juni 1996. Endvidere ophørte containertrafikken på Lollandsbanen med sukker til England allerede ved begyndelsen af 1996, og banen mistede desuden transporterne med fiskefoder fra Nakskov, da fiskefoderfabrikken brændte og produktionen flyttede til Jylland.

På godsområdet har samarbejdet mellem DSB og Lollandsbanen betydet, at Lollandsbanen siden begyndelsen af 1996 har kørt vognladningsgods for DSB mellem Næstved og Nykøbing Fl. - en ordning, der imidlertid ophørte ved køreplansskiftet 28. september 1997.

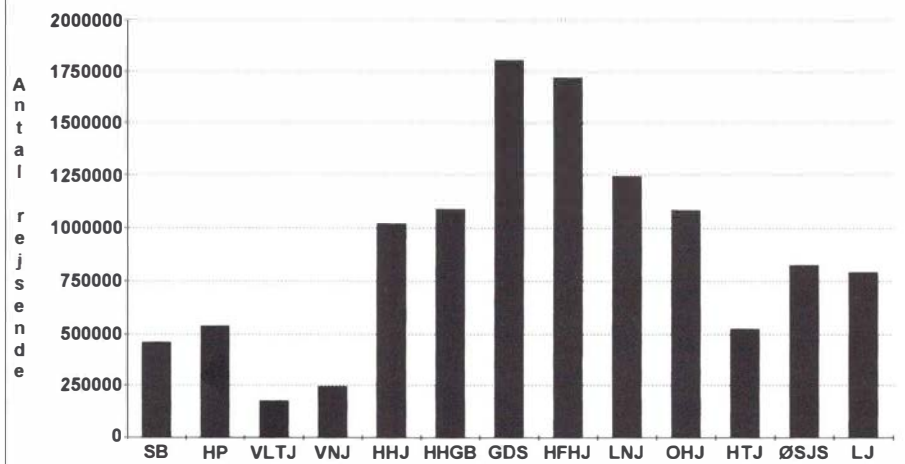
Infrastruktur og sikkerhed

Privatbanernes spor er typisk i god stand, da der med stor vægt på sikkerhed og komfort er foretaget nødvendige reinvesteringer og vedligehold. I årene 1997-2004 påregnes der udskiftning af strækningssporet på Hirtshalsbanen og Skagensbanen, og i 1997 udskiftes der allerede ca. 2 km. på Hirtshalsbanen. Desuden bliver spormoderniseringen på Odderbanen afsluttet med udskiftning af ca. 4 km. spor mellem Viby og Kongsvang. Ved Høng-Tølløse Jernbane skal ske udskiftning af sporet på den tidligere DSB-strækning mellem Høng og Slagelse. De øvrige baner har behov for investeringer i krydsningsspor og modernisering af standsningssteder.

I årene 1992-96 har privatbanerne nedlagt 123 offentlige overkørsler og desuden er 13 blinklysbetjente overkørsler udbygget og sikret med halvbomanlæg. Arbejdet med at øge sikkerheden ved banerne fortsætter i de kommende år gennem nedlæggelse af yderligere et antal overkørsler samt forbedring af forholdene ved andre.

Danmarks lokale baner

Antal rejsende ved privatbanerne i 1996



Danmarks Privatbaner 1996

	Antal rejsende tog	Indtægt af personbef.	Vægt af befordret gods	Indtægt af befordret gods	Samlet indtægt	Samlet udgift	Drift-resultat
SB	460617	8085432	41513	1684792	10885030	14338821	-3453791
HP	546567	5078516	37651	1406523	8085274	13451744	-5366470
VLTJ	184236	2107502	34913	1208178	7681495	13915807	-6234312
VNJ	251458	2712226	19288	931828	11883387	15786664	-3903277
HHJ	1095285	11682664	--	64181	32947773	42400915	-9453142
HHGB	1080516	8456994	103	74925	9633821	18873945	-9240124
GDS	1812471	14119873	5737	95847	18525443	30475597	-11950154
HFHJ	1733770	17445788	165877	3002417	26774975	38497161	-11722186
LNJ	1219465	6808976	0	0	7209772	13384220	-6174448
OHJ	1108729	11738312	6259	254536	17982124	32025838	-14043714
HTJ	521720	4984200	502	73999	7462922	16059298	-8596376
ØSJS	836039	7790805	3016	178189	10372236	25352931	-14980695
LJ *)	816629	12543982	104895	3951217	19967861	37143836	-17175975
Ialt	11667502	113555270	419754	12926632	189412113	311706777	-122294664

*) incl. lastbildriften

Tallene stammer fra banernes driftsberetninger, 1995.

I statistikken er kun medtaget tal vedrørende jernbanedriften.

Danmarks Privatbaner 1995

	Antal rejsende tog	Indtægt af personbef.	Vægt af befordret gods	Indtægt af befordret gods	Samlet indtægt	Samlet udgift	Drift-resultat
SB	460920	8281696	53697	2131769	11445475	14729806	-3284331
HP	541162	5064418	15791	758265	8207118	14307673	-6100555
VLTJ	175688	2138393	34215	1108501	4540450	11620764	-7080314
VNJ	244525	2681892	18074	826479	5551060	11513068	-5962008
HHJ	1019709	10373081	--	64694	32780903	41698202	-8917299
HHGB	1084367	8316373	100	72187	9322574	18872272	-9549698
GDS	1807606	13826849	2591	54701	18015486	30816160	-12800674
HFHJ	1719653	17439311	161175	3437374	27151376	38508589	-11357213
LNJ	1241595	6562047	0	0	7054483	12719398	-5664915
OHJ	1078937	11944377	6068	246612	18210820	33067137	-14856317
HTJ	526775	5094536	485	37620	7457080	16290298	-8833218
ØSJS	827042	7738107	2520	129543	10507473	25478084	-14970611
LJ *)	790562	12722282	40610	2882984	19985275	36111712	-16126437
Ialt	11518541	112183362	335326	11750729	180229573	305733163	-125503590

*) incl. lastbildriften

Tallene stammer fra banernes driftsberetninger, 1996.

I statistikken er kun medtaget tal vedrørende jernbanedriften.



Det Danske Forsvar er stadig Vestbanens største godskunde. VNJ DL 14 igang med oprangering af et stort militærsærtog i Oksbøl Syd den 8. maj 1997.

Foto: Søren Bay

I 1996 fortsatte man med at udskifte og udbygge sikrings- og fjernstyringsanlæggene ved privatbanerne. På Odsherreds Jernbane udskiftes de gamle tonefrevensstyrede sikringsanlæg og det forældede fjernstyringsanlæg frem til 1998. Der er etableret nye sikringsanlæg på stationerne i Mårsø, Nr. Asmindrup, Højby og Nykøbing Sj. I efteråret 1997 ibrugtages det nye sikringsanlæg med tilhørende ind- og udkørselssignaler i Vig.

På Hornbækbanen blev der ved Firhøj etableret en ny krydsningsstation, og i forbindelse hermed blev banens fjernstyring videreført fra Dronningmølle til Firhøj. I 1997 fortsætter udbygningen af fjernstyring til Gilleleje, hvor der samtidig etableres yderligere et perronspor.

Østbanens fjernstyringsanlæg blev i 1996 udbygget med "data-logfunktion", en database, hvori registreres samtlige ordrer og indikeringer, der foretages på fjernstyringsanlægget.

Det rullende materiel

Levetidsforlængelsesprogrammet af banernes Y-togs materiel fortsatte i 1996, og det forventes afsluttet ved de fleste baner i 1997.

Privatbanernes persontogsmateriel er udnyttet fuldt ud i banernes køreplaner, og ofte har man ikke det fornødne reservemateriel til rådighed, når tog får uventede værkstedsophold. Derfor er behovet for nyt rullende materiel stærkt påkrævet. Ved privatbanerne har man tænkt nyt og utraditionelt i de seneste år for at finde frem til netop den eller de togtyper, der kunne gøre op med fortiden og virkelig give privatbanerne et afsæt ind i fremtiden. Første bud herpå var RegioSprinteren, Nærumbanens lavgulvstog med handicaprampe, miljørigtige motorer etc, der kom i 1996. Næste bud er IC2-toget fra Adtranz i Randers. Konceptet

er hentet fra DSB's IC3-tog, men alligevel er det lykkedes at skabe et helt nyt tog - til lokalbanedrift. Der er en lavgulvsdel i toget, og IC2-toget er - ligesom RegioSprinteren - et grønt tog i miljømæssig forstand. Primo september 1997 var de tre første IC2-tog leveret. Selv om Nærumbanen ønsker flere RegioSprinterer og IC2-banerne ønsker flere IC2-tog, må det forventes, at endnu en togtype kan komme på tale, når de øvrige skal udskifte deres materiel. På den måde vil man bedre kunne imødekomme de forskellige behov for materiel, som banerne har.

Økonomi

I 1996 har privatbanernes driftstilskud udgjort 125,5 mio. kr., og hertil kommer et investeringsstilskud på 150,4 mio. kr. Statens andel var 70 % og amter og primærkommuner betalte de resterende 30 %. Tilskuddene blev givet med udgangspunkt i en 4-

årig rammeaftale, der udløb med udgangen af 1996. Privatbanerne havde nøje overholdt ramme-aftalen, omend de derved nødvendige besparelser bl.a. havde betydet nedskæringer i personalestyrken med forringet serviceniveau til følge.

I slutningen af 1996 indgik regeringen forlig med Konservative og Venstre om, at der fra 1. januar 1997 skulle være indgået en ny 5-årig rammeaftale frem til 2001, baseret på strukturændringer og kontraktstyring. Kontraktstyringen vil betyde, at Trafikministeriet laver kontrakt med hvert enkelt privatbaneselskab om levering af en række trafikydelse på de enkelte strækninger, idet kontrakten også skal indeholde aftale om bl.a. kvalitet og service af trafikudbuddet. På baggrund af kontrakterne skulle de samlede tilskud til de enkelte baneselskaber fremover beregnes. Aftalen er imidlertid udskudt, og i 1997 fortsætter de hidtidige aftaler om drifts- og investerings-tilskud til privatbanerne på grundlag af godkendte budgetter.

I december 1996 har privatbanerne udsendt en samlet udviklingsplan for årene 1997-2004. Arbejdet med disse udviklingsplaner, der er gennemført i årene 1995-96, er koordineret af Privatbanernes Fællesrepræsentation med Carl Bro as som konsulent. Udviklingsplanen er en overordnet analyse og vurdering af privatbanerne som en del af det regionale og lokale transporttilbud og beskriver privatbanernes fælles ønsker og investeringsbehov med hensyn til udviklingen. Ved samtlige privatbaner ønsker man at fremtiden må bringe mulighed for øget samarbejde og evt. samdrift med DSB af mere lokal og regional togdrift samt mulighed for godstogskørsel over længere strækninger af hensyn til samfundsøkonomien, men fortsat som lokalt baserede selskaber. Endvidere ønsker man at foretage investeringer, hovedsagelig i nyt rullende materiel.



Hillerød Privatbaners nye IC2-togsæt MF 1044+FS 1144 på kort gæstevisit ved Århus maskindepot, på én af turene mellem producent og modtagende bane. 13. august 1997.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



En sjælden gæst besøgte HFHJ søndag den 23. august. Den varme sommer resulterede i et generelt dampforbud. I den anledning måtte MY 1126 indsættes som trækraftserstatning, for DSB Museumstogs K 563. Her ses den med et indbudt selskab fra Skævinge ved Borupgård. Foto: Henrik Sørensen.

Privatbanerne afventer nye aftaler med regeringen, hvor banernes eksistensvilkår ikke forringes og uden væsentlige ændringer i deres nuværende organisationstruktur, baseret på et tæt samhörighedsforhold med lokalsamfundet. Endvidere håber man på en ny 5-årig aftale om investeringer til nyt rullende materiel, som privatbanerne har et stort behov for.

Gribskovbanen (GDS)

I forbindelse med bedre sikring af overkørsler samt nedlæggelse af mindre væsentlige overkørsler er overkørslen for landevejen mellem Saltrup og Græsted ombygget og udvidet i week-enden 28.-29. juni. I samme weekend er der til erstatning for et par mindre markoverkørsler etableret en ny viadukt under Gribskovbanen ved Vok-

strup. Trafikken mellem Saltrup og Gilleleje blev udført med busser. Efter en mindre brand i ledningsnettet ved en af dørene på motorvognen MF 1041 blev IC2-toget MF 1041-FS 1141 den 13. august kørt til Adtranz i Randers af GDS-HFHJ MF 1044-FS 1144. "Mor Grib", MF 1041-FS 1141, er efter reparation sendt via Frederikshavn-Gøteborg på præsentationstur på forskellige baner i Sverige, hvorfra toget returnerede via Helsingborg-Helsingør til Gribskovbanen den 10. september.

Hirtshalsbanen (HP)

I efterårsferien, 13.-17. oktober 1997, udskiftes ca. 2 km strækningsspor mellem Vidstrup og Vellingshøj med nye 45 kg skinner lagt på betonsveller. Banestyrelsen står for sporfornyelsen ved Hirtshalsbanen, og

mens arbejdet står på vil toggangen blive erstattet med busser. Standsningsstedet Color Line i Hirtshals, der blev taget i brug i maj 1996, er i perioden januar-august 1997 blevet benyttet af næsten 45.000 passagerer. Mens Hirtshalsbanen rangerede nogle af togene til og fra havnestationen i Hirtshals havde man kun ca. 33.000 passagerer til og fra havnestationen årligt. Det nye standsningssted, der via gangtuber er forbundet med Color Lines færgeløjer er altså blevet populært.

Trinbrættet ved Sønderby er blevet istandsat i foråret 1997, og der er anlagt en ny perron med en højde på 55 cm over skinneoverkant.

Nye 40 fods containere fra Tinglev udskibes af Maersk fra bl.a. Bremerhaven og Århus Havn. Nu er man også begyndt at udskibe Maersk containere til bl.a. Færøerne fra Hirtshals. Containerne køres fra Tinglev til Hjørring af DSB gods. Herfra fortsætter containertoget til Hirtshals med HP 16 som trækraft. I Hirtshals omlæsses containerne på den ny kombiplads til lastbiler, der kører dem hen til de containerskibe, der sørger for den videre transport.

Hornbækbanen (HHGB)

Efter reparation på Frederiksværkbanens værksted i Hundested er motorvognen HHGB Ym 54 og styrevognen Ys 91 atter indsat i driften i august måned. Den 12. september kørte Skagensbanens Ym 3-Ys 11 atter hjem for egen kraft - også gennem tunnelen mellem Sjælland og Sprogø!

I en periode har Hornbækbanen også haft lånt et Y-togssæt hos GDS-HFHJ, men nu klarer man driften med banens egne Y-tog samt LNJ Ym 19.

Høng-Tølløse Jernbane (HTJ)

Fra køreplansskiftet 28. september 1997 kører der atter ordinære godstog på HTJ tirsdage og torsdage, idet HTJ overtager transporterne af gods til DLG i Høng fra DSB Gods. Godsvognene til og fra HTJ udveksles i Holbæk, hvorfra godstoget vil afgå ca. kl. 5.00. Samtidig omlægges godstogskørslen på OHJ, så samme Mx-lokomotiv på tirsdage og torsdage efter turen til Høng kan benyttes til at køre gods til og fra OHJ stationer senere på formiddagen.

Ligeledes fra køreplansskiftet indføres de i **jernbanen** nr. 2, side 76 omtalte amtsregionale tog, der vil køre mellem Nykøbing Sj. og Slagelse via Holbæk-Tølløse. Mandage-fredage samt søndage bliver der to gennemgående privatbanetog i hver retning, mens der på lørdage, kun køres ét togpar.

Lollandsbanen (LJ)

Den 27. august 1997 blev det første IC2-tog til Lollandsbanen, MF 1001-FS 1101,



En af Skagensbanens færdigrenoverede YP-vogne YP 24 afventer her hjemtransport ved Hjørring Privatbaners værksted. Foto den 7. maj 1997 af Søren Bay.



Hornbækbanens indlejede Y-togssæt er nu atter tilbage på hjemmebane. Her ses det (SB Ym 3+Ys 11) under fuld vigør ved HHGB, efter krydsning med et af banens egne Y-tog på Saunte st. den 10. august 1997. Foto: Søren Bay.

kørt fra Adtranz i Randers til Nakskov, og den 13. september er MF 1002-FS 1102 blevet leveret.

Fra køreplansskiftet den 28. september 1997 bliver der kun et enkelt gennemgående tog på hverdage mellem København H og Nakskov. Det betyder, at Lollandsbanen selv skal køre flere tog, og heriblandt de store tog med bl.a. uddannelsessøgende om morgenen og eftermiddagen. Derfor vil man fra køreplansskiftet atter kunne møde lokomotivtrukne LJ-persontog fremført med banens Mx-lokomotiver. Da banen har udrangeret og solgt de sidste i drift værende personvogne, har man indtil videre lejet HFHJ Ag 67 og Bn 75 af Frederiksværkbanen og OHJ Bnm 284 samt Bf 287 og BDn 297 af Odsherreds Jernbane.

Odsherreds Jernbane (OHJ)

På værkstedet i Holbæk er man i begyndelsen af september 1997 begyndt en større ombygning af værkstedshallen i den oprindelige værkstedsbygning. Taget hæves ca. 2 meter, og over de to spor opsættes en ny portalkran.

Fra Rheinische Bahngesellschaft AG har OHJ-HTJ i juni 1997 indkøbt en brugt motortrolje, RBG 5152, Schöma KLV 53 OL 47-71, bygget i 1984, samt en påhængsvogn, TGB 5352, Schöma CS 7-22 47-43, bygget i 1984. Begge køretøjer er sat i stand på værkstedet i Holbæk og litereret henholdsvis OHJ-HTJ 75 og 75a. Troljen har fået overflyttet bl.a. kranen fra motortrolje OHJ 62, der samtidig er udrangeret og ophugget.

Skagensbanen (SB)

I sommeren 1997 har baneafdelingen udskiftet spor 1 på Aalbæk station med nye 45 kg skinner lagt på betonsveller, og der er samtidig ilagt nye 45 kg spor-skifter mellem spor 1 og spor 2.

I forbindelse med levetidsforlængelsesprogrammet for Y-togene har banen nu et tovgangstog, Ym 1-Ys 12, og tre mellemvogne, Yp 21-23, istandsat i banens nye design. Ved renoveringen af Yp 23 er der indrettet flexrum til cykler og barnevogne i den ene ende af vognen i lighed med flexrummet i Ys 12.

Fra DSB har Skagensbanen i foråret 1997 indkøbt 2 åbne godsvogne, DSB Ks 330 0167 og 330 0198 til brug for baneafdelingen. Vognene er endnu ikke omlitrerede. Den senest anskaffede rangertraktor, SB T 5, har haft nedbrud, og Ardelt-traktoren, SB T 4, som banen har anskaffet via Mariager-Handest Veteranjernbane, har været fast rangermaskine i Skagen i nogen tid. □

Nederst:

Fra vinterkøreplanen 1997 kører Lollandsbanen ikke længere med gods mellem Nykøbing F og Næstved.

LJ M34 ses her med godstoget G 9262 mellem Nørre Alslev og Orehoved den 1. maj 1997.

Foto: Søren Bay.



Boganmeldelser



Privatbanerne gennem 150 år

Af Lars Viinholt-Nielsen, John Poulsen og Ole-Chr. Munk Plum.

296 sider, (mere end) rigt illustreret med farve- og sort/hvidefotos, tegninger og kort. Udgivet af bane bøger, 1997. Kr. 475,-

Læsningen af Privatbanerne gennem 150 år inklusive »se billeder« – er antagelig det, der har beredt mig en af de største glæder i »mit liv som jembane-entusiast«. Idemanden til bogen havde en heldig dag, den dag. Hvis det er forlæggeren selv, så har han i øvrigt haft en række heldige dage, taget i betragtning, at bane bøger har kunnet udsende tre – hver især værdifulde – bøger i de danske jernbaners jubilæumsår.

Der er i bogens kolofon nøje angivet, hvor stor en andel af værket, de tre forfattere har ansvaret for. Har man pløjet sig gennem diverse privatbanemonografier, er man heller ikke i tvivl om, hvem der har bidraget med den nøgterne tekst, og hvem der står for den meget begejstrede. Det har nu ingen indflydelse på læsningen, da bogens »lagkage-inddeling« skarpt afgrænser de enkelte emner: Baggrunden for banernes anlæg, teknikken (faste anlæg og rullende materiel) og driften. Man kan godt blive misundelig på de unge jembane-interessererede over, hvor let introduktionen til dansk privatbanehistorie nu er blevet, fx banefortegnelsen i bogens sidste del.

Formatet på bogen er et resultat af forlæggerens ønske om, at bogen skal betragtes som et fjerde bind, der slutter sig til det »lærde værk« udgivet af Jembanemuseet. Det er en gevinst, for formatet har givet mulighed for en god disposition af tekst og billeder. For mig betød det, at jeg har aldrig fik gjort op med mig selv, om jeg læste i en billedbog med tekst – eller omvendt. Udvalget af billeder er fortræffeligt, det gør i sig selv bogen til en kulturhistorisk perle. Både de gamle sort/hvide og de nye teknisk perfekte farvebilleder – og farvebillederne fra 50'erne og 60'erne, da farvefotografering ikke var hver mands mulighed. Når man ser kalejdoskopet af motiver for sig, opdager man, hvor stort vort lille land egentligt er – eller måske har været – og hvor stor indflydelse vort vejrlig har på det enkelte motiv, fx en »snu-sket« decemberdag på Tørring station (s. 73) og en »tindrende« forårsdag på Blære station på Hvalpsundbanen (s. 272).

Jeg kan på det varmeste anbefale denne privatbanernes historie- og billedbog. Jeg har ikke været på jagt efter faktuelle fejl eller stavfejl. De er der. Skal jeg påpege noget, der er en mangel i en håndbog, der vil være et standardværk langt ind i det næste århundrede, er det et Danmarkskort med stedsnavne som supplement til Lars Græsted Jensens kort med »skorstensmærkerne«.

Det fremgår af kolofonen, at bogen er udgivet med støtte af Frimærkehandler og Jembanehistoriker Peer Olav Thomassens Fond. Jeg er overbevist om, at min gamle ven fra de dage, hvor DJK grundlagdes, ser ned til os fra sin himmel og synes, at hans penge er givet godt ud!

Erik B. Jensen

BYENS BANER Jernbanen i København i 150 år

Af John Poulsen

272 sider, ca. 500 illustrationer
Udgivet af bane bøger, 1997. Kr.475,-

Mange byer er vokset op omkring en station. København havde 700 år bag sig da den første banegård kom, og den blev lagt uden for byens volde, til brug for Roskildebanen. Da Nordbanen kom til måtte der bygges en større banegård, som snart var alt for lille. I denne bog kan man se hvordan hver kvadratmeter blev udnyttet. Linieføringen ud mod Hellerup var på åbent land i 1864, men København og Frederiksberg begyndte at omklamre banerne. Selv om skinnerne her forsvandt for 75 år siden, kan man den dag i dag se boligkarreerne ligge og føje sig efter den gamle linieføring. Og folk spørger nu: Hvorfor ligger de huse på skrå?

Man får svar i bogen her, som på så mange andre spørgsmål, om hvordan banerne har påvirket byen - eller omvendt.

I dette digre opslagsværk, som bestemt ikke er sengelæsning, belyses emnet fra næsten alle tænkelige sider. Bygningen af den nuværende Hovedbanegård, Boulevardbanen, Frihavnsbansens tur rundt om byen. Den ydre Godsbane, Danlink og Køgebugtbanen. I et appendix på 8 plancher er der angivet dato for de enkelte trin i banenettets ud- og udvikling, fra 1847 til 1996. Aldrig før har man set en så klar oversigt. I et andet appendix får man 14 sporplaner over byens banegårde før og siden, lige fra København H i vore dage, til »Vanløse Holdeplads« i 1910.

Baneanlæg hører tæt sammen med byplanlægning, og Københavns tidligere stadsingeniør Amt (senere generaldirektør for DSB) har projekteret den ydre godsbane allerede i 1899. Den kom først i 1930. Der har i tidens løb været et væld af trafikkommissioner og byplankonkurrencer. Og uenighed. Diskussion om trafikkanlæg er ikke noget nyt begreb.

I sådan en historie må man også se på fiaskoerne: S-banen som skulle være kommet i 1917 ved Boulevardbanens åbning. Broer som blev bygget, men aldrig brugt.

Det såkaldte 1965-Tunnelbanesystem, som for 32 år siden skulle friholde byen for den brølende biltrafik. Da havde københavnere ikke modet, som f. eks. Stockholm og Oslo.

Den berømte »Fingerplan« fra 1947, skulle regulere forstadsudbygningen, så den skete i nærheden af S-banerne, der stråler ud som fem fingre. Inde imellem måtte der ikke bygges. Generalplanskitsen fra 1954 regnede også med tunnelbaner fra Bispebjerg ad Nørrebrogade og Amagerbrogade til Sundbyvester Plads. Det er da to gader som i al fremtid skal hygge sig med overfladetrak! Tunnelbaneloven blev først ophævet i 1976. Nu har vi fået en lov om en »Minimetro«, menderer vel ikke meget Mini over den, når den får 22 kilometer bane, heraf de 8 i tunnel. Det projekt får 6 sider til sidst i værket.

Der er blandt de 500 illustrationer rigtig mange luftfotografier. Er man københavner med bane-

interesse, er det en fornøjelse at sidde bøjet over dem - med lup!. En stor del af dem er leveret af stadsingeniørens direktorat. Man kan godt kalde bogen »rigt illustreret«. 34 enkeltpersoner eller institutioner har været billedleverandører.

Det er svært at kritisere værket her. Skulle det endelig være, går det på at billedteksterne alle er anbragt i nederste højre hjørne af alle opslag. Er der mange fotos på en dobbeltside, må man skøjte ned over siden for at sammenholde billedet med tekst. Men det er ellers også fortræffelige billedtekster.

Det er imponerende at den travle John Poulsen har haft kraft til at samle det enorme stof, selv om han henviser til gode hjælpere.

Økonomisk støtte til udgivelsen er kommet fra Københavns kommune, og overborgmesterens Plandirektorat ved »bb-grafik« har stået for et sobert og overskueligt layout i A4 format.

En tung, men letlæst, dejlig bog.
Køb den, Københavner!

Torkil Haas

Vestegnen og jernbanen gennem 150 år

Af Eigil Christensen, Morten Flindt Larsen,
John Poulsen, Henning Sørensen og
Else Trier

312 sider, format 15x25 cm, rigt illustreret
(enkelte illustrationer i farver).
Udgivet af bane bøger, 1997. Kr.395,-

Vestegnen og jernbanen gennem 150 år er jubilæumsbogen om netop den strækning, der fylder 150 år i år: København-Roskilde.

Det umiddelbare indtryk af værket er, at der er tale om en flot bog: Stift, slidstærkt og nydeligt omslag, smukt papir, udmærket lay-out og overvejende pæn billedgengivelse. Og så er det en fornøjelse at veje en jernbanebog på hele 312 sider i hænderne; det er ikke hverdagskost. Bogens tekst er skrevet på to måder: En del af teksten er traditionel historisk tekst, skrevet i datid, mens resten er »øjebliksbilleder«, der er skrevet i grammatisk nutid og fortæller om f.eks. en togrejse fra København til Roskilde i 1875.

Bogens første ca. 130 sider er en gennemgang af København-Roskilde banens historie. Disse sider indeholder en kortfattet, men god indledning om hvordan jernbanen kom til Kongeriget samt en beskrivelse af København-Roskilde banens overordnede historie og udbygning. Med jævne mellemrum afbrydes gennemgangen af øjebliksbilleder (om en togrejse i hvert af årene 1848, 1875, 1912, 1935, 1963 og 1997). Øjebliksbillederne er udmærket skrevet, men personligt finder jeg til tider nutidsformen irriterende.

Resten af bogens sider er viet en lokal- og jernbanehistorisk gennemgang af hvert enkelt bysamfund langs banen. Her er formen med øjebliksbilleder den altdominerende. De lokalhistoriske afsnit havde nok vundet en del ved at være udformet på traditionel kronologisk vis. Når man slår op og læser en sætning som »Indtil for godt 20 år siden lå der på det flade land mellem Glostrup og Brøndbyvester kun nogle få gårde« (side 200) studser man lidt; men ved et nøjere eftersyn

viser det sig, at man skal forstille sig at være i 1905.

Øjebliksbillederne fungerer således fint som et supplement til traditionel historieskrivning, men som erstatning går det mindre heldigt.

Indholdsmæssigt kommer bogen godt rundt. Her står, hvad man ønsker at vide om København-Roskilde banen.

Værket skæmmes noget af mangelfuld korrekturlæsning. Mange billeder savner kildeangivelser, og der er mange slåfejl. Ganske vist er kun få af disse slåfejl (f.eks. billedteksten side 249 øverst, hvor et billede af en del gamle »brune« S-tog angives som værende fra ca. 1995) meningsforstyrrende. Men når man nu laver en bog, der er så flot, hvorfor så ikke ofre en ordentlig korrektur?

Mine indvendinger mod bogen er dog overvejende detaljer; sammenfattende er der tale om en bog, der fortæller, hvad der er værd at vide. Anbefales.

Thomas Nørgaard Olesen

På Sporet 1847 - 1997 Jernbanerne, DSB og Samfundet

Af Poul Thestrup, Steen Ousager
og Hans Chr. Johansen

300 sider af 3 bind, format 26x25 cm., mange illustrationer i farver. Udgivet af DSB.
Udgivet af DSB i 1997. Kr. 999,-

Værket består af 3 bind på ialt 1200 sider med mange illustrationer, heraf mange farvebilleder. Så det kan ses, at jernbanen ikke var grå i gamle dage. Specielt glæder jeg mig over bygningstegningerne, der vinder ved at blive gengivet i farver. Utroligt, men der er også mange »nye« fotografier. Til sidst er der det sædvanlige noteapparat, det mest omfattende litteraturfortegnelse over danske jernbaner, jeg endnu har set på tryk, samt et stikordsregister.

I forordet anføres, at det er et et videnskabeligt baseret historisk værk. Det kan man jo så filosofere lidt over i en klub, der selv udgiver jernbanebøger.

De første 2 bind er en kronologisk gennemgang af perioden indtil ca. 1950. Det er en forstående beskrivelse af den politiske baggrund og det økonomiske grundlag for anlæg og drift af jernbanerne. Det har aldrig været enkelt og uden interesseudsættninger, men set med samtidens øjne har det været en bestemt logik, og ofte har man udført det muliges kunst. Når man ser, at det Sjællandske Jernbaneselskab i ikke uvæsentlig grad var finansieret af folks alderdomssparing, forstår man da godt selskabets manglende risikovillighed.

Opgørelsen af rentabiliteten i de gennemførte projekter viser, at det også kunne være tilbageholdende, men politiske hensyn og lokale ønsker om at få adgang til jernbanenettet, der drev udviklingen videre. Skildringen er fyldig og velafbalanceret gennem alle årene, og den spænder lige fra tørre tal om trafikens udvikling til beskrivelse af tidens personligheder.

Der vil være meget kendt stof for dem, der i forvejen har 2 meter jernbanebøger i sin reol, men

forfatterne øser også af andre kilder end de traditionelle jernbanearkiver og derved sættes udviklingen ind i et samfundsmæssigt perspektiv.

Tekniske data og oversigter over rullende materiel, færges og faste anlæg finder man ikke. De er jo også udgivet i andre bøger, men baggrunden for at vælge engelske, tyske, danske og andre producenter belyses på meget overbevisende og interessant måde.

Historien om 2 verdenskrig er skrevet om sammenlignet med DSBs jubilæumsværk fra år 1947, og uvilkårligt spørger man: Er det så den rigtige historie nu?. Det er det nok, men beskrivelsen skal ikke stå alene. Noterne henviser - også her - til andre udgivelser, der belyser perioden.

I det 3 bind - perioden efter 1950 - er det først en meget kort forsættelse af den kronologiske beretning, ellers er bindet emneopdelt. Behandlingen har en meget skiftende kvalitet. Eksempelvis er afsnittet om storebæltsforbindelsen skrevet af en økonomisk fagmand, mens andre afsnit virker som ukritiske - referater af DSB-materiale med et appendix om privatbaneforhold.

Lad mig give et par eksempler, hvor jeg rynker på næsen:

I omtalen af IC3 nævnes som de første fordele, at de har et let aluminiumskarosseri, at de er selvkørende togsæt, der drives af lastbilmotorer, og at der er anvendt fælles-boggier. Jamen, lette togsæt med bilmotorer var designgrundlaget for Y-togene 20 år tidligere, og fællesboggier kendes fra Frichs-lyntogene fra trediveerne. Forståelse for udviklingshistorien savnes.

En forbløffet billedtekst nævner, at der »lå udviklede forhandlinger mellem DSB og Hovedstadsrådet bag anskaffelsen af »privatbanetog« til strækningen Hillerød-Helsingør«.

Nutidshistorie har sine begrænsninger, men om 50 år kan billedteksten måske være: »Hovedstadsrådet fastholdt, at anskaffelsen af privatbanetog var den mest økonomiske løsning, og den kamel var DSB længe om at sluge«.

Afsnittet om sikkerhed og ulykker er særlig ubehjælpssomt. Således skulle man sætte indkørsel på en mindre landstation i 1950 ved at »... stationspersonalet måtte gå ud til signalet og ændre armens stilling ved at træde på en krog ved signalmastens fod« (!). Der mangler - efter min mening - omtale af leverandørskift, den første fjernstyring på Masnedø, relæsikringsanlæg og tonefrekvensjernstyring, hvor Danmark har gjort en bemærkelsesværdig indsats, samt privatbanernes pionerindsats med radiostyring.

På omslaget til bind 3 står der, at det er »historien om de danske jernbaners og DSB's øvrige aktiviteter fra 1950 til 1997«. Jeg er ikke så sikker på, at der skal anvendes bestemt form.

Jubilæumsværket kan varmt anbefales til dem, der søger baggrundsviden og forståelse for udviklingen af de danske jernbaner, og stikordsregisteret er en fortrinlig hjælp, hvis man vil vide noget om eksempelvis forretningsmæssig drift eller Fehmarnforbindelsen. Et brugbart hvornår var det nu det var?

Carsten Buhl

Danmarks Jernbaner i 150 år

Af Jan Koed

240 s., format 24,5 x 34 cm, 532 ill., heraf 156 farvefotos.
Udgivet af forlaget Kunst & Kultur. Kr. 565,-

Jan Koed har påtaget sig at videreføre det arbejde, han sammen med en række andre forfattere udførte ved i 1972 at dokumentere 125 år på skinner i Danmark i foto-storværket »Danmarks Jernbaner i 125 år«. Det blev hurtigt og berettiget et efterspurgt samlerobjekt, og nu foreligger så »Danmarks Jernbaner i 150 år«.

Ambitionsniveauet er højt: Et stort format og prima papirkvalitet skal give læseren/billedkikkeren fuld valuta for pengene, og forfatteren har sammen med en række hjælpende hænder lagt mange kræfter i at få skabt et værk, der er helstøbt såvel i tekst og tilrettelæggelse som i billedvalg.

Det lykkes fuldt ud for Jan Koed, der med sikker hånd styrer gennem de 150 år. Det er tydeligt, at skønt 125-års bogen har dannet grundlag for udgivelsen, har Jan Koed anstrengt sig for objektivt at vælge det mest dækkende og fotografisk mest interessante materiale ud, så der foruden en del af de mange gode »skud« fra 1972-udgaven er medtaget en mængde »nye« og interessante, historiske fotos. Opdelingen i tids-perioder og temaer har gjort 150-års bogen betydeligt mere overskuelig, end tilfældet var med 125 års bogen, og den velskrevne og sammenfattende tekst kommer langt bedre til sin ret i denne udgave.

Hvad angår perioden fra 1960 og fremefter har forfatteren benyttet lejligheden til at eftersøge flere farvefotos og supplere, så bogens nyere afsnit i høj grad er illustreret i farver.

En skønhedsplet i et ellers m. h. t. tekst og fotovalg helstøbt værk er, at forfatteren har ladet sig forlokke af et flot foto fra Østbroen til at lade dette illustrere Storebæltsforbindelsen - set fra en vinkel, så forbindelsens jernbanemæssige del faktisk er usynlig. Et foto, der kun viser en motorvejsbro, hører - uanset hvor smukt det er - ikke med i en bog om jernbanens historie.

Midt i al rosen til forfatterens store arbejde, den stil sikre redigering og gennemførte pen gør det ondt at se, at tryk kvalitet og/eller repro slet ikke lever op til ambitionerne og forventningerne: Alt for mange af bogens sort/hvid foto er trykt alt for mørkt, og en del er endda gengivet noget ringere end i 1972-bogen. Desværre er den ringere tekniske kvalitet også gået ud over farvefoto'ene, hvor en tydelig blåtoning af mange fotos også sladrer om for dårligt (billigt?) udført teknisk arbejde, der bør få konsekvenser for repro eller trykkeri; hvorend fejlene nu er begået.

Mange vil dog ved et kik på bogen finde, at forfatterens fremragende stykke arbejde opvejer disse fejl - og bogen byder da også indiskutabelt på mange timers nydelse i lænestolen som et alsidigt og gennemarbejdet værk om de danske jernbaners historie, set gennem kameralinserne.

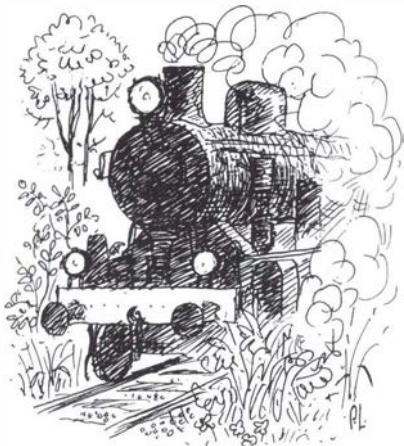
Bogen har bestemt sin naturlige plads i rækken af 150 års udgivelser på reolen!

Anders Riis

Veteranbanerne

Nordsjællands Jernbaneklub

Af Anders Dørge



Når disse linier skrives, kan klubmedlemmerne se tilbage på en af de mest hektiske kørselssæsoner i klubbens historie. Sommeren har især været præget af arrangementer i forbindelse med de mange jernbanejubilæer. Da vi i foråret skulle danne os et overblik over kørselsaktiviteterne var vi enige om at det var et ambitiøst projekt vi skulle gennemføre, og vi var nok nogle stykker der krydsede fingre for, at vi ikke fik alt for mange problemer undervejs. Der har da også været ganske store udfordringer undervejs, og vi har i flere tilfælde fået »kamp til stregen«. Når vi ser tilbage, kan vi konstatere at stort set alle vore passagerer er blevet transporteret i »veterantog til tiden«.

Lad os først se lidt på de muligheder og begrænsninger vore trækraftenheder sætter for vores kørsler. Som bekendt råder klubben over to køreklare Triangelmotorvogne, nemlig LNJ M 4 og HVJ M 5, samt to køreklare damplokomotiver OKMJ Nr. 14 og SJ Sb 1307. Som driftsreserve for ovennævnte enheder, samt til brug under dampforbud og til dieseltog iøvrigt, anskaffede vi sidste år diesellokomotivet HFHJ M 8. M 8 har drillet os en del i løbet af sommeren. Det er ladestyringen der er knas med og vi har endnu ikke fået helt styr på drillerierne, hvorfor vi endnu ikke helt tør sætte vores lid til den.

De fleste af vores kørsler på DSB, foregår på S-banenettet samt på hovedstrækningerne ud fra København. Dvs. strækninger som har en intensiv drift med høj gennemsnitshastighed.

Det stiller krav til vores trækraftenheder om, at de kan »komme ud af byen« i en ruf – og være i stand til at holde en forholdsvis høj hastighed i lang tid. Med en maks. hastighed på 80 km/t, er OKMJ Nr. 14 en glimrende maskine til denne kørsel, når blot toget ikke er for stort – helst ikke mere end 4-5 vogne hvis køreplanen er stram. Tilmed er den økonomisk i drift med et kulforbrug på omkring 10 kg pr. km. Eneste ulempe er

Nr. 14's lidt beskedne kul- og vandbeholdning, på 1 t hhv. 4 m³. Det begrænser maskinens aktionsradius uden stop til 50-60 km. Skal vi køre mere end 100 km på en dag må vi nødvendigvis medbringe en ekstra kulvogn. Til de lidt længere ture og naturligvis til de større tog benytter vi helst SJ Sb 1307. Her er der nemlig ingen problemer med kulbeholdningen, der er tilpasset de lange øde svenske strækninger, som maskinen oprindeligt er bygget til. De 5 tons kul der er plads til når Sb 1307 er »toppet op«, rækker normalt til en hel dags kørsler, næsten uanset hvor tosset vi bærer os ad. (Kulforbrug 16-17 kg pr. km) Vandbeholdningen på 10 m³ er rigeligt til en dobbelttur på Kystbanen, eller f.eks. til en tur uden stop København-Næstved. SJ Sb 1307 kan køre overalt på de Nordsjællandske strækninger – undtagen på et, for os, meget vitalt sted: Den meget skarpe, såkaldte »værftskurve« på havnen i Helsingør! Det betyder at alle tog der skal køre fra kystbanen over til Hornbækbanen kun kan fremføres af de »små« lokomotiver! Til kørslerne på DSB-strækningerne er det hensigtsmæssigt, at vognene der benyttes, som et minimum kan køre 70 km/t. Det kan størsteparten af vores vogne heldigvis. Dog har vi enkelte vogne der kun er godkendt til

lægge stort set alle særtogs-planer. Et kæmpe arbejde der tager et utal af timer for de gode folk, samt en god portion velvilje fra Banestyrelsen særtogskontor.

31. maj kunne Frederiksværkbanen fejre sit 100-års jubilæum og HFHJ benyttede lejligheden til at præsentere sit nye IC2-tog i Frederiksværk. For at sætte udviklingen indenfor passagertransport lidt i relief, havde man bedt os fremføre et tog, som på forbilledlig vis fortalte de særligt indbudte gæster, hvordan HFHJ tilbød passagertransport for ca. 40 år siden. Det var os en glæde at kunne fremvise HFHJ M 8 nymalet og fin som den er. En stor tak skal lyde til Fredeværks-banens værksted i Hundested som har stået for det store arbejde med oplakering i de oprindelige farver. Foruden M 8 bestod toget af Mariagerbanens HFHJ B 51 samt to af Østbaneklubbens CI-vogne.

Nr. 14 måtte tidligt på året tages ud af drift, pga. ødelagt hovedleje. Dette skete meget ubelejlighedsvis lige op til sommerferien hvor de fleste medlemmer har nok at gøre med at køre tog og holde sommerferie.

Ikke før i slutningen af august har der været tid til at løfte nr. 14. Det har betydet nye æn-



Den velbesøgte jubilæumsudstilling på Rungsted Østre station. Foto: Peer Lauritzen.

60 km/t. Det skal der tages hensyn til, når togene skal oprangeres. Derudover har vi i sommer haft det problem, at tre af klubbens vogne der havde været til hjulafdrejning, ved en fejl var blevet afdrejet med et forkert hjulprofil. Disse vogne har på visse strækninger maksimalt kunne fremføres med en hastighed på 50 km/t, da de ved højere hastigheder har haft en dårlig gang i sporet. Vognenes hjul bliver nu sendt til ny afdrejning, hvor de gerne skulle få det rigtige hjulprofil.

Allerede i starten af sæsonen drillede planlægningen, idet Sb 1307 ikke var køreklar. Nr. 14 måtte derfor påtage sig alle opgaverne i foråret. Pga. af førortalte begrænsninger i materielbenyttelsen har vores særtogsplanlæggere været nødsaget til, at om-

dringer i oprangeringen for resten af sommerens kørsler idet det nu var Sb 1307 der skulle forestå kørslerne. Et eksempel: Nr. 14 er brudt ned i Græsted den 6. juni. Den 8. juni skal der fremføres tog Græsted-Gilleleje. Altså må Sb 1307 med 1 dags varsel overføres fra Rungsted til Græsted. Et andet eksempel: Nogle materieltransporter der var planlagt til at udgå fra Rungsted og som skulle via Helsingør til Gilleleje kunne ikke gennemføres som planlagt, idet Sb 1307 ikke kan køre igennem den førortalte »værftskurve« Helsingør. Altså måtte togene nu føres Rungsted-Hellerup-Hillerød-Gilleleje = nyt hovedbrud for særtogsplanlæggerne!

8. juni var dagen hvor vi havde inviteret børn og barnlige sjæle til »Thomas the tank

engine«-dag i Græsted. Et hyggeligt arrangement med masser af aktiviteter for børn og voksne. Også den allestedsnærværende »The fat controller« (alias Ole-Chr.Munk Plum!) havde fundet vej til Græsted. Ole havde brugt meget tid på at finde den rigtige påklædning hos et tøjudlejningsfirma. Som et kuriosum kan nævnes, at det engelske firma der har rettighederne til »Thomas the tank engine«, godkendte Ole Plum som »the fat controller« – uden anmærkninger. Om det skyldes den til lejligheden indlejede påklædning, eller Ole's øvrige kvalifikationer vides ikke!

som den eneste vogn ejet af en jernbane-klub!

Samme dag havde vi sæsonstart på Hornbækbanen. Vi har i år forsøgt at »vende« køreplanen, således at togene udgår fra Gilleleje i stedet for som hidtil Grønnehave. Det har, som ventet, givet os en mindre passagernedgang, især på første afgang kl. 9.38 fra Gilleleje, som nok var lagt en time for tidligt. Fordelene ved en »vendt« køreplan opvejer dog så rigeligt det tabte: Toget kan nu udgå fra Græsted hvor det står under tag. Vi sparer en masse tomkør-

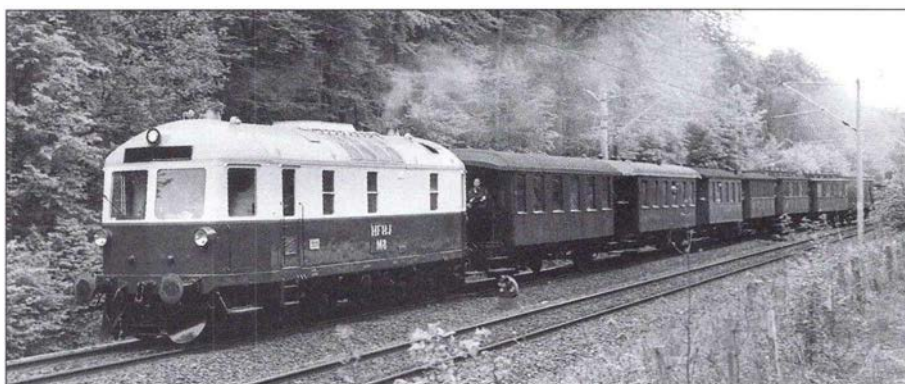
igang, er den blevet koblet til HVJ M 5, for at trække den i gang! Al morskaben pga. dårlige batterier. En henvendelse til batterifirmaet Exide Power gav øjeblikkeligt resultat, og begge motorvogne kan nu starte ved hjælp af kun 1 stk. togpersonale!

Også Frederiksværkbanen har vi gæstet 2 lørdage i juli med pænt besatte tog. Denne gang var GDS L1 trækraft, idet det viste sig nødvendigt at udskifte Sb 1307's gnistfanger midt i sommervarmen.

Den 2. august fejredes Kystbanens 100 års jubilæum på behørig vis. I et samarbejde mellem NSJK og de lokalhistoriske foreninger langs banen, var der lavet udstillinger på en række af banens stationer. I Rungsted Østre station havde vi lavet udstilling med diverse jernbaneeffekter samt en spændende fotoudstilling med historiske billeder fra Kystbanen af Helge Petersen og dejlige billeder fra klubbens liv taget af Peer Lauritzen.

Indimellem de allerede nævnte tog har vi kørt ca. 20 såkaldt lukkede særtog. Jeg vil godt fremhæve et enkelt særtog: Et af klubbens medlemmer, Lars-Peter Jensen, havde rund fødselsdag, og han havde sat fødseldagsgæsterne stævne på Vanløse st. hvor veterantoget ventede. Gæsterne blev så transporteret op til Gribskov, hvor de blev sat af toget, for at gå tur i skoven. Lars-Peter havde til skovturen arrangeret forskellige underholdende indslag. Senere på dagen blev selskabet »samlet op« af veterantoget for at blive kørt til Græsted. Her udgjorde et til lejligheden opsat festtelt på stationsforpladsen, suppleret med kupéerne i en af klubbens hyggelige vogne, rammerne for en bedre middag med efterfølgende kaffe og dans til ud på de små timer. Et anderledes fødselsdagsarrangement der sagtens kan gentages. Måske en idé for nogle af bladets læsere?

På grund af det varme og tørre sommervejr



Da M8 endnu kunne...I dag er lokomotivet midlertidigt hensat, med traktionsproblemer. Farumbanen i sommer 1997. Foto: Peer Lauritzen

Hele dagen igennem blev der kørt veterantog til Gilleleje hver time. Iøvrigt fik arrangementet en fin pressedækning og skønsmæssigt fandt et par tusinde nordsjællændere vej til Græsted denne pinsedag.

Den 14. juni var det Kagerup-Helsingørstrækningens tur til at holde 100-års jubilæum. Sb 1307 fremførte i dagens anledning veterantog imellem Kagerup og Helsingør, med bl. a. den nymalede KHB M 4 »på krogen«. Gribskovbanen benyttede jubilæet til at præsentere sit første IC2-tog. Triangeltoget og »Skildpaddens« tilstedeværelse bidrog til den hyggelige stemning og nostalgiske jernbaneatmosfære på Helsingør station.

23. juni om aftenen kørte vi det traditionsrige Skt. Hans aftenstog København-Tisvildeleje T/R. Toget var udsolgt og hvis vi havde haft 3-4 vogne mere kunne vi sagtens have fyldt dem med passagerer også. Det er den hyggelige stemning ved bålet i Tisvildeleje kombineret med hjemtransporten i petroleumslampens skær der gør dette arrangement så populært.

Dagen før den store 150-års jubilæumskavalkade havde »Skildpadden« fundet vej til Hovedbanegården, hvor den, sammen med »Skovvognen« kørte rundvisningsture for publikum imellem perronerne og det store stationsterræn. Selv om det ikke var på selve kavalkadedagen var der pæn søgning til disse kørsler og »Skildpadden« vagte berettiget opsig.

På selve jubilæumsdagen den 29. juni, deltog »Skovvognen« i selve kavalkaden –

sel. Vi »sparer« vores trofaste DSB-lodser for en masse korte lodstjenester Rungsted-Helsingør, ligesom vi undgår problemerne med den førortalt »værftskurve« i Helsingør, således at vi nu frit kan vælge trækraft. Alle vores Hornbækbanetog er blevet trukket af SJ Sb 1307, med undtagelse af sidste køredag, hvor M 8 måtte holde for, idet Sb 1307 var udlånt til DJK.

Årets motortog mellem Hillerød og Tisvildeleje har ikke været den store publikumssucces. Til gengæld har de passagerer der var, fået underholdning for alle pengene; på Hillerød station har man ved flere lejligheder kunne se 3 stk. tog-personale skubbe LNJ M 4 igang. Efter at M 4's motor er kommet



Der er såmænd ret så hyggeligt i »Nøl's lille kaffestue!
Foto: Peer Lauritzen

og den deraf følgende brandfare, er der igen i år blevet nedlagt kørselsforbud for damplokomotiver. Dampforbudet kom heldigvis først i slutningen af august, hvor størstedelen af vores kørsler var afviklet. Dampforbudet har betydet nye udfordringer for vores efterhånden hårdt prøvede særtogsplanlæggere – og nye pudsige materielsammensætninger i »veterantog«. Hvad mener læserne om et veteran tog København-Tisvildeleje bestående af 4 toakslede tagryttervogne trukket af en ME'er! Egentlig skulle toget være fremført af graffiti-My'e-ren – måske det havde været bedre! Nåh – turen blev gennemført trods dampforbudet, og det var det vigtigste for kunden!

Alt i alt er det en imponerende indsats der er gjort af alle de involverede parter. Når man tænker på at alt arbejde i forbindelse med forberedelse og afvikling af alle disse kørsler udføres af frivillige, syntes jeg godt man kan sige at det er en ganske flot præstation. Vi siger tak til alle, der har bidraget til at gøre de mange kørsler i denne hektiske sommersæson mulige!

Ser man på økonomien, kan vi konstatere, at sidste års underskud på 150.000,- kr. er »kørt hjem« – godt og vel endda. En ganske flot præstation af jernbane-klubbens medlemmer.

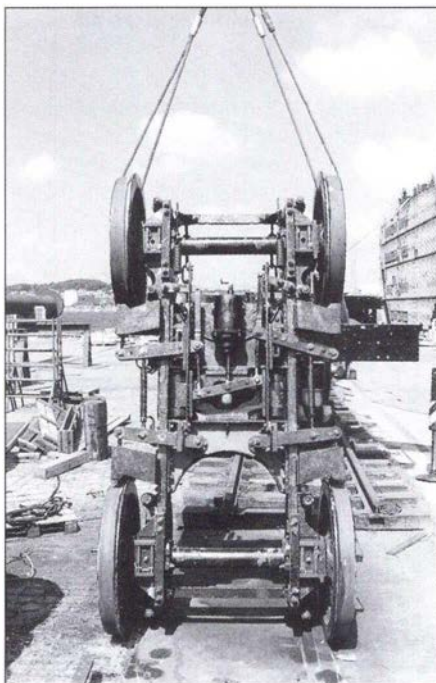
Kystbanejubilæum uden S 740

Af Hans Rønlev

Ja, vi nåede det så altså ikke. S 740 blev ikke færdig til Kystbanens 100 års dag. Jubilæumstoget blev fremført af NsJKs sædvanlige slider, den svenske S 1307. Af samme grund blev planen om at køre et særligt tog med indlånte 50'er vogne også udsat. Det er altid sjovt at skulle skrive om sine projekter, når de følger planerne uden problemer. Mindre sjovt er det når tingene ikke går som beregnet. Godt nok har S 740 projektet haft sine problemer at slås med, men langt hen ad vejen har arbejds hold og projekthold kunnet følge med og har tilpasset indsatsen efter forholdene. Men som tiden er skredet frem, har det været mere og mere tydeligt, at det kunne komme til at knibe med at holde tidsplanen, hvis der blev ved med at komme uforudsete hændelser, og dem har vi desværre haft en del af.

Som tidligere beskrevet her i bladet, har der været en del større uforudsete problemer med lokomotivet, bl.a. har afdrejning af drivhjulssølerne belastet budgettet og forskudt tidsplanen væsentligt. Også andre praktiske problemer, sidst problemer med at få presset rørender på de store rør, har været med til at vælte planlægningen.

Situationen i Aalborg lige nu er den, at lokomotivets undervogn er færdigsamlet lige med undtagelse af gangtøjet og arbejdet med at sætte rør i kedlen er begyndt. Vi



S 740's løbebog. Foto: Knud Sinding.

kan endnu ikke sige hvornår kedlen kan lægges på undervognen, men så snart det er sket, kan de renoverede vandkasser og den nyfremstillede kulkasse også sættes på, og så kan man for alvor komme i gang med monteringsarbejdet. Lige nu er vi også lidt forsigtige med at gætte på et nyt færdiggørelsestidspunkt, men en ting er sikker, alle glæder sig til at se S 740 under egen damp igen, så hurtigt som det kan lade sig gøre.

Når nu dette er sagt, så skal vi ile med at understrege, at S 740 selvfølgelig bliver færdig, projektet fortsætter med uformindsket kraft. Det er også vigtigt at understrege, at der intet er at udsætte på hverken entusiasme eller arbejdsindsats hos nogen af de involverede.

Vi vil endnu en gang bruge lejligheden til at sige tak til alle som har givet en hånd med.

Limfjordsbanen

Af Frank Sørensen

Så er køresæsonen ved at nærme sig sin afslutning og på hjemmebane har vi været oppe mod stærke kræfter i form af det varme vejr. Vi må konstatere en nedgang i billetsalget på ca. 10 %. Det opvejes dog af et stort antal særtog, således at resultatet bliver nogenlunde som sidste regnskabsår.

Desværre blev vi også i år ramt af dampforbud, som kom en time før vi skulle køre et særtog. Fyret måtte slukkes og M 5 spændes for. Samme dag kørte vi over på den anden side af sporene til Tuborgdepotets sidespor, hvor vi fik overrakt en check på 20.000 kr., skænket af Tuborgfonden til OHJ Nr. 5. Hermed er vi nået et skridt på vejen til en ny fyrkasse.

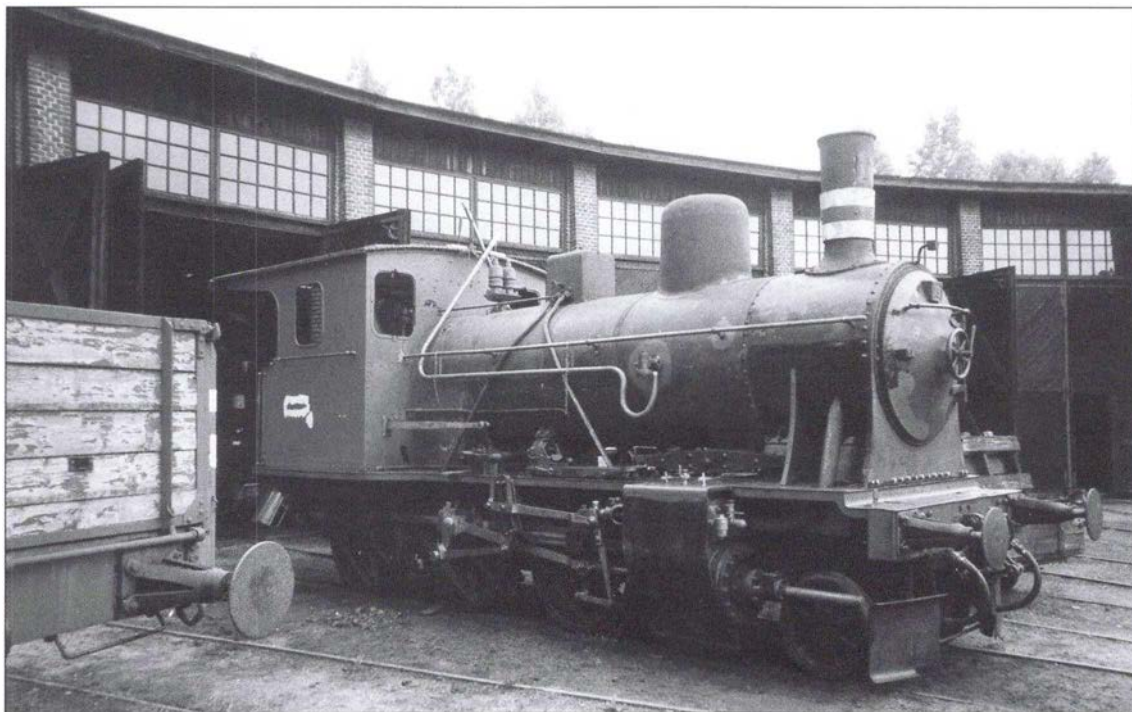
Efter kørslerne på Skagensbanen og juletræsturene, skal FFJ Nr. 34 have en overhaling, som vil vare det meste af vinteren. Af arbejde i remisen forestår færdiggørelse af AHJ Dc 72, sporarbejde foran remisen og ikke mindst en større oprydning, således at området omkring remisen kan fremtræde pænt til vores 25 års jubilæum næste år. I den forbindelse har vi fået en 20 m drejeskive i overskud.

Ikke mindst de mange særtog har trukket store veksler på togpersonalet, og da det også er blevet sværere at bemande tog på hverdage, har vi besluttet, at sløjfe de to første afgangene på søndage og ikke køre på torsdage i juli måned fra næste år. Desuden modtager vi kun bestilling på særtog, når vi er sikre på, at der er personale til det.

På vores endestation i Aalborg Øst sker der hele tiden udbygninger og godsmængden stiger heldigvis. Det bevirker dog, at vi har måttet finde et andet sted at holde og vi vil nu forsøge at få tilladelse til at lave en peron og evt. sætte en vognkasse op til læ.



Limfjordsbanens Nr. 34 står snart foran en overhaling. Her afventer loket krydsning på Tornby st. ved et besøg på Hirtshalsbanen den 7. juni 1997. Foto: Frank Sørensen



Tips for fotografen

Af Henrik Sørensen

Denne gang bringes en oversigt over de tilbageværende MY-løb i Vest. Ved indgangen til vinterkøreplanen den 28. september forsvandt de sidste MY-løb i Øst og man kunne herefter udrangere en lang række af de velkendte rundsnudede lokomotiver. Man råder således kun over 10 lokomotiver ved driften i dag:

MY 1145	MY 1154
MY 1146	MY 1156
MY 1150	MY 1157
MY 1152	MY 1158
MY 1153	MY 1159

De øvrige udrangerede MY-lokomotiver vil i et stykke tid være nedbrudsreserver for driftslokomotiverne og vil kunne klargøres på kort tid. □



Man vil fortsat kunne se MY i løbet mellem Århus og Grenå. Det er et af de ialt fem løb der blev tilbage efter vinterkøreplanens ikrafttrædelse. MY 1125 ved Århus 'Østbanetov' den 29. juni 1992. Foto: Henrik Sørensen.

MY-benyttelse i Danmark

Grenå-banen

7824 Ar-Gr	06.34 - 09.39	Man-fre
7859 Gr-Ar	12.39 - 14.26	Man-fre

Århus-Frederikshavn

7911 Ab-Hj	06.29 - 07.22	Man-fre
7912 Hg-Ab	12.23 - 13.15	Man-fre
7950 Ab-Og	14.10 - 14.15	Man-fre
7951 Og-Ab	15.48 - 15.54	Man-fre
7917 Ab-Fh	04.18 - 05.42	Man-fre
7966 Fh-Ab	16.50 - 18.46	Man-fre

Struer-Fredericia

7411 Fa-Vj	04.42 - 05.09	Man-fre	1)
7452 Vj-Fa	17.04 - 17.31	Man-fre	
7505 Fa-Hr	23.18 - 00.29	Man-fre	
7308 Hr-Kd	03.06 - 04.37	Man-fre	
7761 Fa-Hr	15.35 - 16.49	Man-fre	
7596 Hr-Fa	22.00 - 23.18	Man-fre	

Fredericia-Århus

7413 Vj-Hs	07.34 - 08.20	Man-fre
7438 Hs-Vj	10.39 - 12.35	Man-fre

Fredericia-Padborg

7308 Kd-Oj	05.00 - 05.56	Man-fre
7355 Oj-Fa	13.15 - 14.19	Man-fre
47001 Oj-Had	09.00 - 09.20	Man-fre
47002 Had-Oj	10.40 - 11.00	Man-fre

Fredericia-Nyborg

7220 Fa-Od	03.49 - 04.48	Man-fre
7210 Od-Ng	05.34 - 06.01	Man-fre
7281 Ng-Od	18.57 - 19.26	Man-fre
7259 Od-Fa	20.37 - 21.48	Man-fre

Anm.: 1) Fremføres af MZ+MY mandag.

Forkortelser

Ar	Århus H	Hr	Herning
Ab	Aalborg	Kd	Kolding
Fa	Fredericia	Oj	Vojens
Fh	Frederikshavn	på	Padborg
Gr	Grenå	Vj	Vejle
Had	Haderslev	Str	Struer
Hj	Hjørring	Åa	Åabenrå
Hs	Horsens		

Kilde:DDV

Udland



Af René St. Olsen

Schweiz: SBB

SBB er nu for alvor påbegyndt udrangeringen af de efterhånden aldrende el-lokomotiver af typen Re 4/4'. Siden man i maj 1996 tog endelig afsked med de sidste førkrigs »elektrikere« af typen Ae 4/7, har Re 4/4'-erne været ældste repræsentant blandt SBBs normalspors-lokomotiver. De 50 lokomotiver der er bygget i årene 1946-51, betragtes som det tekniske idégrundlag og den egentlige forgænger for størsteparten af vore dages El-lokomotiver. Re 4/4'-erne blev bygget i to lidt forskellige udgaver, nr. 10001-10026 forberedt til forspands- og styrevognskørsel og af samme grund med

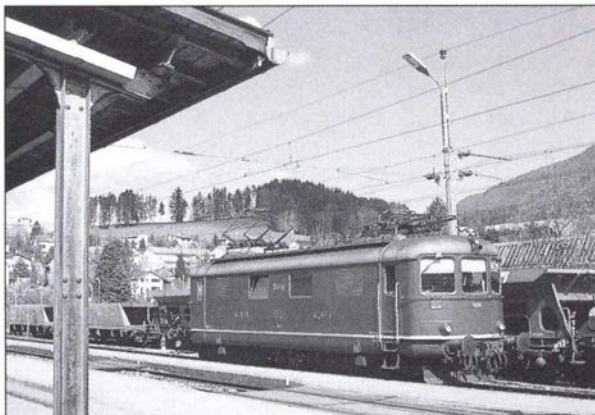
overgang fra førerhuset. Desuden udstyret med elektrisk bremse, i modsætning til nr. 10027-10051 der alle har tryklufthremse og let genkendelig ved den helt glatte front.

Der var oprindeligt planlagt en udfasningsperiode løbende frem til årtusindeskiftet, men i takt med den storstilede levering af ny trækraft, samt et større antal overtallige lokomotiver fra de strækninger der, især omkring Zurich, i den seneste tid er blevet privatiseret, er Re 4/4'-erne hurtigere end ventet blevet overtallige og derfor ved at finde deres plads i rækken blandt udjente lokomotiver.

Med udgangen af september var der mandag-fredag

stadig 27 maskiner i løb, disse fordelt mellem depoterne i henholdsvis Basel, Biel, Lausanne, Olten og Rorschach.

En gældende omløbsplan kan rekvireres, ved at fremsende en frankeret svarkuvert til **Jernbanens** redaktion. □



Skinnebus renæssance i Nordtyskland



Efter Deutsche Bahn i juni 1997 indstillede driften med røde skinnebusser, troede man at sidste kapitel var skrevet i historien om »Rote Brummer«. Men i Mecklenburg ruller de nu til manges overraskelse atter videre, ved nystartede private selskaber.

Af René St. Olsen

Det var med stort vemod da DB i juni ophørte med brugen af den karakteristiske skinnebus type 996 ved Tübingen syd for Stuttgart. Som en retræteopgave afviklede skinnebusserne her skoletrafikken på de mange sekundære baner i området. De tider hvor de vesttyske privatbaner var aftager af forældet og nedslidt DB materiel er forbi, så deres videre skæbne var stort set beseglet.

Siden murens fald i 1989 er et stort antal af sidebaner i det tidligere DDR blevet nedlagt. Der ligger mange faktorer til grund for dette, heriblandt privatbilismens indtog, faldende godsmængder og ikke mindst en mange steder totalt nedslidt infrastruktur, der for nogle af banernes vedkommende resulterede i maksimale strækningshastigheder helt ned til 25 km i timen.

Det er op imod nogle af disse svære betingelser i forhold til rentabel jernbanedrift, at en privat interessegruppe, der bl.a. indbefatter en jernbaneklub, har indledt at samarbejde med amtet om genoptagelse af personbefordringen på den 15 km. lange Klützer Ostsee-Eisenbahn mellem Klütz og Grevesmühlen, beliggende ved østersøkysten mellem Lübeck og Wismar. Amtet støtter projektet med et driftstilskud svarende til prisen på en tilsvarende busdrift langs banen. Den daglige drift varetages af »hele« 1 ansat der undervejs på en af de fire daglige afgange både kører motorvognen, rangerer og ved endestationerne også bestyrer billetsalget.

I Klütz er der ved remisen også en jernbaneklub hjemmehørende. Her arbejdes der frem mod at erstatte en af de daglige afgange med klubbens eget lokomotiv af type T3 og to-akslede personvogne vinteren over.

KOE råder også over 2 mindre diesellokomotiver af typen Köl fra 40'erne. Med disse håber man på sigt at kunne genoptage godstrafikken på den lille bane, da der i Klütz »stadig« befinder sig en del småindustrier.

Skulle man få lyst til at aflægge den lille bane et besøg er man velkommen til at kontakte KOE på tlf. 0047 388 25/32 00 og høre nærmere om aktuelle køretider.

I det kommende nummer af **jernbanen** vil vi se nærmere på de mange nye initiativer og muligheder for tidligere nedlagte baner i Mecklenburg. □

Den røde skinnebus gennem det for Mecklenburg så karakteristiske rumlende landskab. »Grønsager i sporet«, hyggelige stationer og masser af frisk luft.

Foto: René St. Olsen



Nyheder

I kølvandet af 1995

Af Thomas Nørgaard Olesen.
Udgivet af Lamberths Forlag.
Format 16,5 x 24 cm, 56 sider.
Rigt illustreret.
Best. nr. 1201. Pris kr. 130,-

»I kølvandet af 1995« er første bind af en årbogsserie om danske færger. Alle årets væsentlige færgebegivenheder gennemgås overfart for overfart, og årets nye færger beskrives med billede og tekniske data. Desuden indeholder bogen afsnit om hurtigfærger og DSB Rederis omdannelse til aktieselskab. Teksten er illustreret med en mængde billeder af danske færger.

I kølvandet af 1996

Af Thomas Nørgaard Olesen.
Udgivet af Lamberths Forlag.
Format 16,5 x 24 cm, 72 sider.
Rigt illustreret.
Best. nr. 1202. Pris kr. 140,-

Anden årgang af årbogsserien om danske færger indeholder en gennemgang af væsentlige færgebegivenheder i Danmark i 1996 – overfart for overfart. Årets nye færger er beskrevet med billede og tekniske data. Desuden indeholder bogen afsnit om isvinteren, DSB Rederis omdannelse til Scandlines og om standardfærger til småøerne.

Kystbanen – og dens omgivelser

Redigeret af
Kjeld Damgaard og Carl Chr. Nielsen.
32 sider i stort format.
Farveomslag, ca. 35 illustrationer.
Best. nr. 1046. Pris kr. 50,-

I anledning af Kystbanens 100 års jubilæum har de lokalhistoriske foreninger udgivet dette skrift. Strækningen beskrives indgående fra syd til nord, og det hele er

illustreret med et udvalg af såvel ældre som nyere fotografier fra banen.

Bestilling sker ved indbetaling af det relevante beløb på girokonto
317-9176
Jernbanebøger
Kalvebod Brygge 40
1560 København V

(DJK-medlemmer bosat i Danmark får bøgerne tilsendt portofrit. Alle andre skal erlægge kr. 25,- i porto og ekspedition.)

Arrangementer

Møder og udflugter ved DJK og NSJK se jernbanen eXtra 5a.

Stor modelbaneudstilling i København 15. og 16. november 1997

DMJU (Dansk Modeljernbane-Union) afholder i dagene den 15. og 16. november en stor modelbaneudstilling i København. Åbningstiderne er:
Lørdag den 15. november kl. 11.00-17.00.
Søndag den 16. november kl. 10.00-17.00.
Entré er kr. 25,- for voksne og kr. 15,- for børn.

Udstillingen finder sted i Nørrebrohallen. Brug indgangen fra Mimersgade. Man kan f.eks. komme frem med buslinierne 5, 16 eller 39 eller med S-toget til Nørrebro st. (linie F og M).

Udstilling om Thisted-Fjerritslev Jernbane

Udstillingen afholder i den gamle stationsbygning i Vesløs den 1.-30. november 1997.

Udstillingen er tilgængelig i bibliotekets åbningstid. Arrangør for udstillingen er: Museet for Thy og Vester Hanherred, Lokalhistorisk forening for Syd Hannæs og Lokalhistorisk forening for Frøstrup og omegn.
Jesper Hjerminde

Jernbanehistorie i Folkeuniversitetets fjernundervisning

Folkeuniversitetet afholder i denne sæson et kursus i trafik og jernbanehistorie. Kursusleder er Steen Ousager, der bl.a. har været forfatter til en række bøger om jernbaner. Kursusmøderne afholdes i Vejle med start den 8. november. Kurset løber over 20 uger.

Program og yderligere informationer kan fås ved henvendelse til folkeuniversitetets landssekretariat, Odense Universitet, Campusvej 55, 5230 Odense M.
Tlf: 66 15 86 00, lokal 2726 eller 2727.

jernbanen -eXtra...

jernbanen eXtra forventes fremover udsendt ca. 6 gange årligt til alle medlemmer af DJK og NSJK. Takket være den meget korte redaktions- og produktionstid er jernbanen eXtra ikke blot velegnet til foreningsnyt, men kan også bruges til debat og kommunikation med medlemmerne imellem. Spalterne er åbne - også for dig.

En mulighed kunne være at benytte det nye tilbud **Medlemmernes spalte**. Mangler du et billede af et bestemt lokomotiv? Arbejder du med en bog eller artikel, og mangler oplysninger hertil? Så kan medlemmernes spalte være løsningen. Alle medlemmer af DJK og/eller NSJK er velkomne til at bruge denne nye service. Send din »annonce« til **jernbanen eXtra**, så optager vi den hurtigst muligt ganske gratis. Eneste betingelser er: 1) højst 30 ord excl. dit navn, adresse og tlf. nr. 2) Emnet skal være af jernbanemæssig art og have karakter af »medlemskommunikation«.

DJK-kontingent 1998

Girokort til betaling af DJK-kontingent for 1998 er indlagt i dette nummer af **jernbanen**.

Hvis girokortet er faldet ud, kan du få et nyt ved at kontakte sekretariatet (Dansk Jernbane-Klub, Sekretariatet, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V - tlf. 33 33 86 97). Medlemsnummeret bedes anført på indbetalingen.

Medlemsnummeret fremgår af dit medlemskort samt bagsiden af **jernbanen**, hvor der er printet: 02237 - KHC - *medlemsnummer* - xxx.

Thomas Nørgaard Olesen, sekretær



jernbanen

UDGIVET AF DANSK JERNBANE-KLUB SIDEN 1961

Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V, 33 33 86 97

Medlemsblad for

Dansk Jernbane-Klub (DJK)

Nordsjællands Jernbaneklub (NSJK)

Redaktion

Arbejdsgruppe jernbanen

Ansv. red.: Tommy O. Jensen, Langebjergvej 534
3050 Humlebæk. Tlf.: 49 19 42 35

Prod. ansv.: Ole-Chr. M. Plum, Åby Bækgårdsvej 18
8230 Åbyhøj. Tlf.: 86 75 25 40

Kenneth Dam
René St. Olsen
Birgitte Sølling-Andersen
Henrik Sørensen

Medarbejdere

Jakob Stilling
Jan Hein Hedegaard

Jan Forslund

Fagredaktører:

Erik B. Jonsen (DSB)
Box 188, 2900 Hellerup

Ole-Chr. M. Plum (Privatbaner)
Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj

Kenneth Dam (Veteranbanerne) Thomas N. Olesen (Færgenyt)
V. Stationsvej 45, 2960 Rungsted H. P. Christensensvej 18, 3300 Frøværk

Birgitte Sølling-Andersen (NSJK) René St. Olsen (udland)
Svend Trøstvej 6^{te} Vendersgade 8^{te}, 1363 Kbh. K.
1912 Frederiksberg Til. 40 84 38 66

Henvendelse vedr. blad ekspedition

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

Henvendelse vedr. annoncer

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

Distribution

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

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde.

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

Indsendelse af stof og fotos

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

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrivne, gerne fulgt af diskette. Manus/diskette kan ikke påregnes returneret. Illustrationer returneres kun, såfremt indsenderen anmoder herom med ordret 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

Generel adresse:

Jan Pehrsson
Kastanie Allé 2G, 3. th.
2720 Vanløse
Telefon: 38 79 40 18

<http://www2.dk-online.dk/users/nsjv/>

Vedr. medlemsskab:

Henvendelse til kassereren.

Kasserer:

Lars Peter Jensen, 38 71 80 71
Søndervigvej 107, 2720 Vanløse
Giro: 7 13 03 68

Formand:

Anders Dørge, 49 70 01 77

Sekretær:

Jørn Larsen, 48 70 89 35

Vedr. særtog med Nordsjællands Veteran tog:

Henvendelse til sekretæren.

Bestyrelsesmedlemmer:

Bert Hansen, 31 31 69 80
Henning Pedersen, 31 16 62 77
Søren Lindkilde, 48 39 19 34

Bladredaktion vedr. NSJK:

Birgitte Sølling-Andersen 31 31 69 80
Anders Dørge 49 70 01 77
Peter Roland Hansen 45 85 22 18
Jan Hein Hedegaard 49 13 19 59
Peer Lauritzen 42 86 50 46
Erik Cletus Petersen 49 13 25 52

Arbejdssteder:

Græsted remise

Græsted Stationsvej 84
3230 Græsted
Telefon 48 39 25 54

Her arbejdes hver lørdag fra kl. 12.00.

Kontakt: Erik Cletus Petersen 49 13 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 48 70 89 35

Rungsted remise

Ø. Stationsvej 27, 2960 Rungsted Kyst
Telefon: 42 57 12 69

Her arbejdes med lokomotiver hver onsdag fra ca. kl. 19.00 samt hver lørdag fra ca. kl. 11.00.

Kontakt: Henning Pedersen 31 16 62 77.



Dansk Jernbane-Klub

Generel adresse

**Dansk Jernbane-Klub,
sekretariatet,**

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
Tlf. 33 33 86 97. Fax: 33 93 20 02

E-mail: vogn-ex@internet.dk

Internet:

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

DJKs telefonavis: 86 75 20 98

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

Medlemskontingent i DJK 1998

Ordinære medlemmer kr. 275,00
Seniormedlemmer (67 år pr 1.1.1998) kr. 225,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1998) kr. 190,00
Husstandsmedlemmer kr. 190,00
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer à 1/8 s./kr. 2500,00)

Henvendelse vedr. medlemsskab:

Dansk Jernbane-Klub, kassereren,
Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V
Girokonto 5 55 38 30

Norsk giro 0806 190 4833 - Svensk giro 547137-0

Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse:

- **Formand:** Bent Jacobsen, Lillegårds Alle 18, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07
- **Næstformand:** Ole-Christen 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:** Thomas Nørgaard Olesen (suppl.), H. P. Christensensvej 18, 3300 Frederiksberg. Tlf. 47 72 55 39
- Tommy O. Jensen, Langebjergvej 534, 3050 Humlebæk, 49 19 42 35
- Carsten Buhl, MBJ, Refshalevej 8, 4930 Maribo, 53 88 43 54
- Lars Henning Jensen, Enebærvej 12, 8800 Viborg, 86 61 38 39
- Keld Haandbæk, D-gr., Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse, 38 74 70 32
- Hans Meyer, LFB, Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup, 98 38 31 27
- John Rasmussen, MHVJ, Rodalvej 26, 7183 Randbøl, 86 16 03 08
- Poul Kasperen, Østergade 24, 3200 Helsingør
- Klaus S. Jørgensen, Durosvej 4, 2 tv., 2800 Lyngby, 45 88 43 04
- Søren Bay (suppl.), Koldinggade 17, 3.tv., 2100 København Ø, 31 38 46 79

* 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: Klaus S. Jørgensen.

DJK Udflygt

Søren Bay og Tommy O. Jensen.
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Giro 8 11 10 06

Kontaktpersoner i lokalafdelingerne

DJKs nordjyske afdeling: Hans Meyer, Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. 98 38 31 27.

DJKs midtjyske afdeling: Troels Lenchler Poulsen, Bygaden 15, Torrid, 8300 Odder. 86 53 13 21.

DJKs sydjyske afdeling: Preben Clausen, Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. 75 86 21 20.

DJKs fynske afdeling: Jørgen W. Møller, Skovkrogen 6, 5560 Årup. 64 43 22 70.

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

Dansk Jernbane-Klubs baner og tog

Information, bestilling af særtog, arbejdsbold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl, Refshalevej 8, 4930 Maribo. 53 88 43 54
Information i weekender: 53 88 05 49

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 3, 9550 Mariager. 98 54 18 64
Lars Henning Jensen, Enebærvej 12, 8800 Viborg. 86 61 38 39

Arbejdsbold i Mariager, Århus og Viborg

Bloustrødbanen

(DJKs afd. for smalsporsmateriel)
Bloustrød Teglværksvej 10-20, 3450 Allerød. 48 17 08 18
Oscar Meyer, Holleselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. 48 70 75 07

Limfjordsbanen

Michael Martens, Lindev. 38, Ø. Brønderslev, 9700 Brønderslev. 98 81 10 46
Information: Frank Sørensen, 98 24 00 54

D-maskine gruppen

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

DJKs øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Peter Kastrup, Christian Winthers Vej 6, 6100 Haderslev. 74 52 20 71

Høng remise

Erik Rothmann, Bakkevænget 25, 4293 Dianalund. 58 28 60 89

Hvalsø station

Kristian Sørensen, Sortedam Dossering 59 K. 2, 2100 København Ø. 45 83 17 75

En lørdag på Sydbanen

Af Jakob Stilling

En sidste dag i K 97 Sommer gryede med høj, septemberblå himmel. Det var jernbanens 172-års fødselsdag, men det tænkte ingen på. For anden gang i år var der store trafikale omvæltninger - men denne gang var ændringerne ikke noget, som publikum opdagede.

Papirtoget - G 9221/9252 - kørte for sidste gang med MY og sidste gang med togmaskinen på havnebanen. Samtidig var det i det hele taget sidste dag med et MY-løb øst for Storebælt.

Ganske mange fotografer havde i den anledning fundet ned til Næstveds havnebane. Birkene ude i vildniset bag Maglemølle Papirfabrik havde netop fået en antydning af gult, og rangisten soled sig i grøftekanten, mens kollegaen stillede de tomme vogne på plads, efter at de fulde var afhentet helt ude på kanten af havnebassinnet. Da MY 1127 efter endt gerning på havnen, i skridtgang passerede krydset ved Ringstedgade og et af Næstveds supermarkeder, vågnede selv den mest søvnige lørdagskunde op, og var dybt skuffet over, at afskeden med MY'erne ikke også betød nedlæggelse og asfaltering af havnebanen, som angiveligt ved flere lejligheder havde kostet hende et hjul, når det ikke var lykkedes at passere kajsporet i en tilstrækkelig skarp vinkel! Tilbageturen mod Gb blev gennemført før tid, og snød sikkert mange undervejs. Det var det sidste plan-tog med MY øst for Storebælt.

Det var også sidste dag med lokomotivtrukne Euro-City tog, og da de forsvandt, kunne de sidste Bax-vogne, som blev anvendt som lokalvogne i togene til Rødby hensættes. Samtidig forsvandt nattogene over Rødby. Nord-West Express til Hoek van Holland var i al ubemærkethed forsvundet i slutningen af august, men Nord-ekspres og det mere anonyme tog 482/483 fra Innsbruck kørte sommerkøreplanen ud - og lørdagen med - over Fugleflugtslinien.

Endelig optrådte MZ III for sidste gang i løb på Sydbanen. MZ'erne fortsætter dog i øst lidt ind i vinterkøreplanen, men uden et fast løb, og står for overflytning til vest eller hensættelse.

Syd for Glumsø kunne det hele iagttages lørdag den 27. september i løbet af 10 minutter omkring kl. 13.30 - først MZ III med regionaltog mod syd, så papirtoget på vej mod Ringsted, og et par minutter senere EC 182 med en ME.

Da billederne var taget, var der blevet lidt kedeligere på Sjælland...

