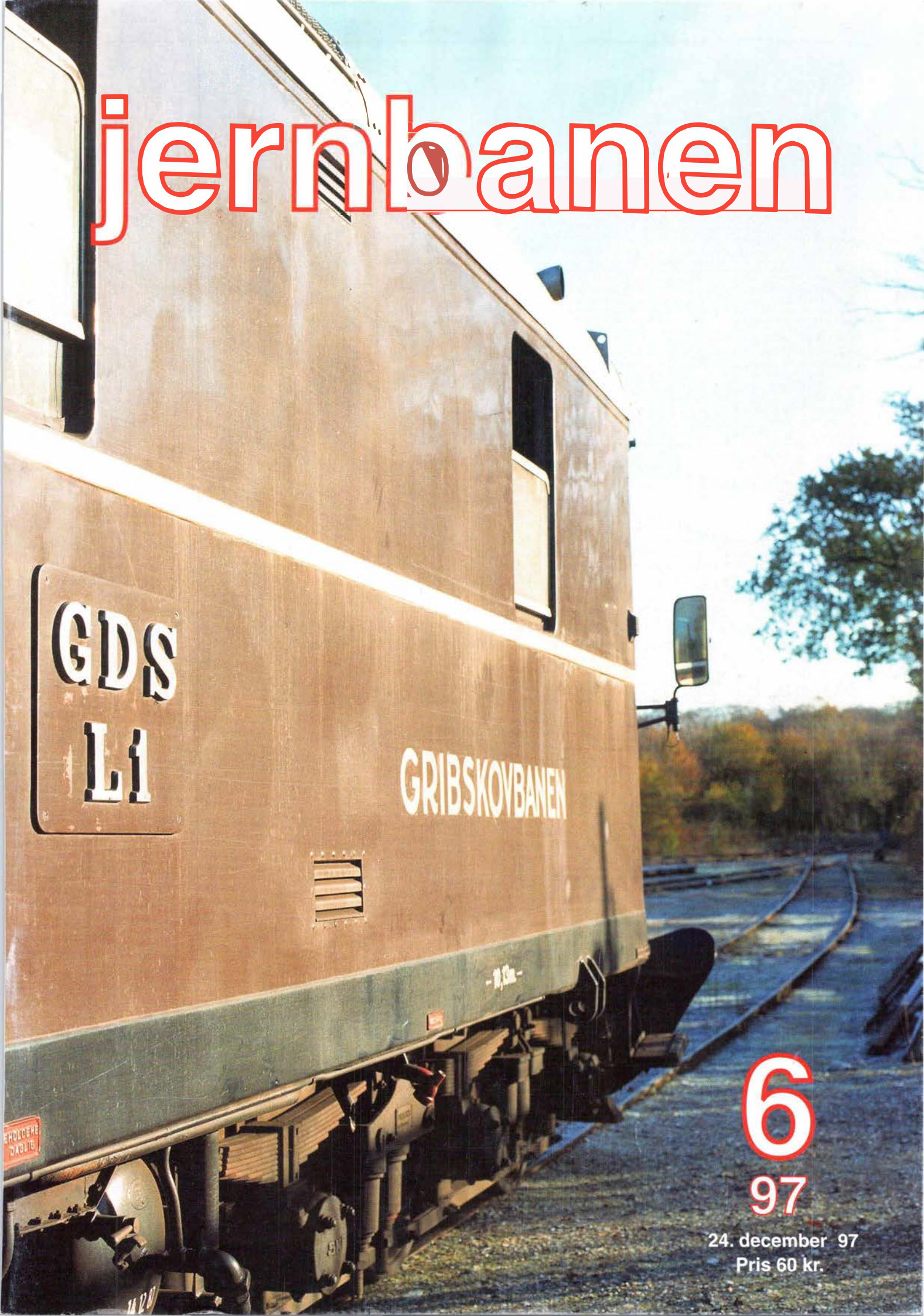


jernbanen

A close-up, low-angle shot of a brown steam locomotive on a railway track. The locomotive is the central focus, with its side facing the viewer. It has a white horizontal stripe running along its length. On the side, there is a white rectangular plate with the text 'GDS' and 'L1' in black. Further along the side, the words 'GRIBSKOVBANEN' are written in white. The locomotive is on a gravel track that curves into the distance. In the background, there are trees with autumn foliage and a clear sky. The overall tone is nostalgic and historical.

GRIBSKOVBANEN

GDS
L1

6
97

24. december 97
Pris 60 kr.



4. januar 1976. Kulden bider, og folkene på perronen skutter sig. To MZ-lokomotiver er linet op på Århus H - i hver sin bemaling endda. MZ 1401 var det andet DSB-lokomotiv, der fik den rød-sort bemaling. Da MZ 1401 blev malet om var det nye design endnu ikke faldet helt på plads. Dette ses bl.a. ved påskriften »DSB« er noget større end det blev i den endelige udgave. Til venstre ses MZ 1424, der var DSB's sidste strækingslokomotiv i det vinrøde design. Lokomotivet blev ommalet ved årsskiftet 1986-87. I 1976 havde de færreste vel drømt om, at MZ'erne af 1. og 2. serie skulle overleve deres yngre »artsfæller« af 3. serie. I skrivende stund er dette imidlertid en realitet. I dette nummers »Tips for fotografen« kan læsere finde løbsplaner for MZ af 1. og 2. serie, der ser ud til at holde en tid endnu.

Foto: Asger Christensen / DJK arkiv.

Hvad et S-tog også kan bruges til...

Af Thomas Nørgaard Olesen

»Hillerød - toget kører ikke videre...« forkyndte højtaleren i HFHJ Y-toget skrattende, mens jeg rumlede til perron ved spor 11 i Hillerød søndag den 3. august 1997 kl. 12.45. Efter et hurtigt skift videre med linie A fra spor 1, det var et af de fine nye S-tog, som har kørt til Hillerød siden sommerkøreplanen trådte i kraft.

Linie A kom imidlertid ikke afsted til tiden. Folk kiggede spørgende på hinanden, mens minutviseren på uret bevægede sig et par minutter over afgangstid. Nå, to-tre minutter for sent gik det mod Allerød. I Allerød var der ca. fem minutters ophold ved perron. Passagererne sendte hinanden bemærkninger som »DSB kan da heller aldrig finde ud af det« eller »den er altid gal når de køber nye tog« og lignende. Endelig kørte vi videre mod København, og lige før Holte kom forklaringen:

»Da der har været en hest med toget - jo, De hørte rigtigt, en hest! - får vi et længere ophold på Holte station. Hesten har været lidt utæt, så vi vil prøve at rense lidt op«, meddelte højtaleren. De sure bemærknin-



Tegning: Peer Lauritzen

ger om den tidligere etats formodede udelighed afløstes øjeblikkeligt af muntre smil og spredte latterudbrud, og midt i det hele sad en flok japanske turister og forstod ikke, hvorfor humøret skiftede så brat.

Ved afgang fra Holte var toget temmelig forsinket, og da det ikke lykkedes at få gjort ordentligt rent, blev toget blev aflyst København H-Hundige og bortrangeret for grundig rengøring ved ankomst til København H.

Dagen efter kom hele historien i avisen, og det var ganske vist: En landevejsridder havde i Nordsjælland erhvervet sig en hest for 1000 kr. og tre dages arbejde, fordi barnevognen med alt hans habengut til tider var tung at skubbe. På billetkontoret i Hillerød var man blevet ganske forvirret over landevejsridderens forespørgsel om hestetakster, så han havde blot købt fire »hundebilletter« og anset sagen for at være i orden.

Efter at hesten mellem Hillerød og Allerød havde leveret en større mængde hestepærer i toget, var det dog blevet lokomotivføreren for meget, og hesten blev smidt af. Dagen efter fik avisen mere at skrive om, thi hesten havde da været med på værthus på Godthåbsvej, men det er en ganske anden historie. □

Forsiden:

Gribskovbanens gamle marcipanbrød GDS L 1 pryder denne gang **jernbanens** forside, da den i dette nummer er centrum i en lille hyggelig artikel om godskørslerne ved den nordsjællandske privatbane. Helsing den 5. november 1997. Foto: René St. Olsen



37. årgang, nr. 6, 24. dec. 1997

Adresse:
jernbanen
 Kalvebod Brygge 40
 1560 København V

Redaktion
Arbejdsgruppe jernbanen

Tommy O. Jensen (ansv.)
 Birgitte Sølling-Andersen
 Kenneth Dam
 René St. Olsen
 Henrik Sørensen

Fagredaktioner

DSB: Erik B. Jensen
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:

Det gamle foto - MZ i Århus 1976	194
Hvad et S-tog også kan bruges til	194
Leder	195
Gods i Gribskov	196
Godstrafik på Løgstorbanen	198
»Tornerosebanen« Valby Rangerstation	203
Bosniens baner i krig og fred	208
På sporet af Randers-Hadsund Jernbane	214
Jernbanenyt - kort fortalt	217
• DSB-nyt	217
• Banestyrelsen	220
• Færgenyt	223
• Privatbanerne	224
• Udland	226
Sporhunden	226
Tips for fotografen	227
Veteranbanerne	228
Bog anmeldelser	230
Læserne skriver	230
Stationer under forvandling	232

Tidsfrister for stof til de kommende numre:

Stof til nr. 1, 1998, skal - med mindre andet er aftalt med redaktionen - være redaktionen i hænde inden 1. januar 1998. Stof til nr. 2, 1998, skal være redaktionen i hænde inden 1. marts 1998.

Dette nummer er afleveret til avispostkontoret 12. december 1997.

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

Bagsiden af medaljen

Nu hvor der er gået 150 dage efter den officielle indvielse af Storebæltsforbindelsen kan vi glædes over, at broen og tunnelen er blevet en stor succes, som nok de færreste turde håbe på ved starten af 1997. Passagerne har taget forbindelsen til sig, og bruger den flittigt til både fritids- og forretningsrejser. Sidstnævnte fik endda et nyt og enkelt billetsystem; Buisness Plus, der er i komfort og service skulle være et højkvalitetsalternativ til indenrigsluftfarten.

Vi har oplevet stigningsrater på persontrafikken, som er ikke er set siden krigen. I månederne efter åbningen målttes markante stigninger i passagertallet på 50 - 60% i forhold til sidste år, og ved store rejse-dage passerer omkring 30.000 passagerer Storebælt. I sig selv en ønske-situation for DSB, der gennem lang tid har haft brug for nogle succeshistorier overfor skeptiske medier og politikere.

Og klog af skade, blev køreplanerne omlagt i to tempi; først en hvor rejsetiden blot forkortes med en time over bællet og dernæst med en gennemgribende omstrukturering af både regional- og IC-togskonceptet.

Efter den første rus havde lagt sig, begyndte tømmermændene at melde sig: Overfyldte tog efter næsten indiske tilstande ved ophævelse af pladsbilletkravet og sløjfning af en lang række øst-vest regionaltog. Dårligere forbindelser for pendlerne, fordi kapaciteten på hovedbanerne skulle tilgodeses IC- og Lyntogene. Forurenende dieseltog på Nørreport, fordi IR4 skulle bruges i IC-togene til Sønderborg og EA-lok til godstog. Hyppige forsinkelser, fordi IC3'erne blev pint til det yderste for at kunne gennemføre de stramme løb. Et uoverskueligt takstsystem i samarbejde med amterne, som i realiteten blev dyrere for mange, selvom politikerne lovede 10% lavere billetpriser.

Pressen gik straks over i offensiven, og kunne næsten dagligt bringe nye rædsels-historier, harmdirrende læsebreve og interviews med vrede kunder. Ikke uventet måtte togpersonalet modtage øretæverne, når de forsøgte at kæmpe sig gennem de overfyldte IC-tog, og iøvrigt stå til regnskab for forsinkelser eller uigennemskuelige billetpriser. En del af personalet har allerede taget konskvensen, og skiftet job. Politikerne er ikke uden skyld i disse sørge-

lige historier, for trods gyldne løfter om at fremme kollektiv trafik, rækker intentionerne ikke når der skal forhandles bevillinger. Beordring af elektriske godstogslokomotiver blev således skubbet flere år, uagtet et erkendt behov når Storebælt åbnede. Behovet for kapacitetsudvidelse af strækningen København - Ringsted havde ikke den store opmærksomhed, modsat prestigeprojektet om udretning af den østjyske hovedbane omkring Horsens - i øvrigt den tidligere trafikministers hjemby - som var betydeligt mere interessant end et par ekstra spor langs den eksisterende jernbane. Alt i mens står over hundrede B og Bn vogne gemt væk i Gedser, Rødby og Holbæk, som af sparegrunde ikke længere holdes vedlige og til rådighed for driften.

Skæbnen for dem er formentlig ophug eller salg til Iran. Alderen bør ikke tynge vogne, for en af del af dem er bygget så sent som i starten af 80'erne. Og netop til en systematisk aflastning af IC-togene havde vogne været velegnet, og bevaret en vis kvalitet i IC-rejsen.

Der er således et kraftigt behov for hurtige bevillinger og for at få igangsat de nødvendige investeringer, for at kunne honorere den betydelige passagertilvækst DSB endelig har oplevet. Og nok så vigtigt, at kunne fastholde den. Flere passagerer giver selvfølgelig flere indtægter, men også øgede omkostninger. Men i den nuværende situation kan der ikke trækkes flere vekslers på personale og tog, de er forlængst brugt. Inddragelse af ferie, overtid og værkstedsreserver er allerede gjort og rækker ikke på sigt. Der må mere permanente løsninger til. F.eks. levetidsforlængelse af hensat materiel indtil nyt er indkøbt, leveret og erklæret funktionsdueligt, samt at ansætte eller omskole personale til togbetjening.

Det nye år 1998 vil vise os, hvor loyale de nye passagerer reelt er når bilforbindelsen åbner. Det er helt givet, at med efterårets tumultagtige scener, er en del af de nye passagerer blevet skræmt væk, og vil være så godt som umulige at få tilbage igen. Især når alternativet er bilen, hvor man er sikker på siddeplads, og en brobillet til et par hundrede kroner. Foreløbig har DSB og politikerne rundt regnet 200 dage tilbage til at genskabe tilliden hos de mange nye der valgte at køre med tog i 1997. Vi håber, der sker noget.

Tommy O. Jensen



Af Thomas N. Olesen

Hvert efterår kører Gribskovbanen godstog mellem Hillerød og Helsingør. Banens eneste lokomotiv er det brune marcipanbrød GDS L 1, og som en hyldest til et af Danmarks ældste aktive diesellokomotiver bringer **jernbanen** her en lille fotokavalkade fra godskørslen på den nordsjællandske gaffelbane.



GODS I GRIBSKOV



De tørre, visne blade knitrer under fødderne. Den lave sol får skoven til at lyse i et farvespil af gule, orange og brune kulører mellem træernes blade. Lidt spredt rim i skovbunden afslører at det har været nattefrost, og en kold vind fra nord trænger gennem marv og ben. Man spørger sig selv, hvad man egentlig laver her - dybt inde i Gribskov, en hverdagsformiddag i november. Svaret på spørgsmålet kommer hurtigt.

I det fjerne lyder det karakteristiske fløjt fra et marcipanbrød, der nærmer sig. Fløjtene før de talrige ubevogtede overkørsler kommer nærmere og nærmere, og snart skimtes de to frontlanterner langt nede ad banen. GDS L 1 kører igen!

Godsmængden på Gribskovbanen har siden ophøret af stykgodskørslen med tog til Helsingør været ganske ringe. Men én ting har været sikker de seneste år: Om efteråret skal der køres gødning til Helsingør, gerne med 10-20 køredage pr. sæson. Der anvendes såvel fladvogne som Tdgs-vogne til kørslen. I 1996 led man kraftigt under branden på Kemirafabrikken, der leverer gødningen, så godsmængden faldt voldsomt. Men i dette efterår gik det løs igen.

Gribskovbanen har siden 1986 kun haft ét driftsklart lokomotiv, marcipanbrødet GDS L 1. I tilfælde af værkstedsophold lånes MX hos Frederiksværkbanen - men normalt klarer man sig selv. Bortset fra Gribskovbanens ene eksemplar er der ikke så mange marcipanbrød tilbage i drift. Lollandbanen, Skagensbanen og Odderbanen kører kun yderst sjældent med deres marcipanbrød, og Odsherredsbanens nr. 24 har i flere år henstået i remisen i Nykøbing Sjælland.

Men i Nordsjælland kører GDS L 1 stadig i plantog trods en alder på 45 år. Og lad os håbe, at den holder ud længe endnu! □

jernbanens redaktion
ønsker sine læsere

**God jul og
Godt nytår!**

Side 196:

Øverst: I forbindelse med anlæggelsen af den nye motortrafikvejsforlængelse mod Helsingør, er et nyt flot fotosted kommet til. GDS L 1 er lige kommet ud i skovlysningen ved Højbjerg Hegn den 5. november 1997.

Foto: René St. Olsen

Midtfor: GDS L 1 i Gribskov den 5. november 1997.

Foto: René St. Olsen

Nederst: I knagende frostvejr er GDS L 1 her undervejs med denne dags forsyning af kunstgødning til Helsingør 30. november 1995.

Foto: Thomas N. Olesen



En sjælden gang gæster GDS L 1 også strækningen videre mod Tisvildeleje. En sådan lejlighed bød sig, da man skulle indøve nyt personel.

Øverst: På Tisvildeleje station.

Nederst: GDS L 1 er klar til at returnere, med de tomme vogne fra den forrige dags kørsel. Sækkene med gødning er endnu ikke nået videre end til Læssevejen.

Foto: Helsingør den 6. november 1997 af René St. Olsen





Godstrafik på Løgstørbanen

Af Jørgen Gade

Nærværende artikel er en lettere omskrevet udgave af en rapport, som markerede afslutningen på udredningsarbejdet i forbindelse med genoptagelsen af godstrafikken på Løgstørbanen.

Opgavebeskrivelse

Efter at DSB i 1996 indstillede plandriften med godstog på jernbanestrækningen mellem Viborg og Løgstør, ønskede Løgstør kommune og dele af industrien langs banen igangsat en undersøgelse af mulighederne for fortsat godstogsbetjening af Vesthimmerland.

Undersøgelsen skulle afdække:

- nødvendige investeringer i spor og læsefaciliteter
- transportgrundlag
- driftsform
- mulighed for overlevering af gods i Viborg

Historisk tilbageblik

Strækningen der i dag går under betegnelsen Løgstørbanen, består egentlig af to delstrækninger, nemlig Viborg-Aalestrup og Hobro-Løgstør. Begge strækninger blev åbnet for trafik i 1893. Konkurrencen fra last-, rute- og ikke mindst privatbiler blev for alvor mærkbar op gennem halvtredserne.

Det blev derfor besluttet, at indstille persontogsdriften på strækningen Viborg-Aalestrup i 1959, mens strækningen Hobro-Løgstør beholdt både person- og godstogene helt frem til 1966. Herefter var det så også slut med personbefordringen på denne bane. Da nu al persontrafik på Himmerlandsbanerne var ophørt, samtidig med at sporet på Viborg-Aalestrup banen var i relativ god stand, blev den tilbageværende godstogstrafik omlagt til denne strækning. Banen mellem Aalestrup og Hobro kunne herefter helt nedlægges, hvilket også skete. Tilbage var altså kun strækningen Viborg-Løgstør, der frem til 1996 fortsat blev betjent med godstog.

Løgstørbanen 1997

Bortset fra visse lejlighedsvisse transporter, har Løgstørbanen ikke været brugt siden sommeren 1996. Hvad der har ført frem til denne situation, er der i tidens løb fra forskellige hold udsendt en del skrivelser og rapporter om. Hvem der bærer ansvaret for de stærkt faldende godsmængder, der altså til sidst medførte, at trafikken blev indstillet, hersker der en del uenighed om.

Erhvervslivet påstår at DSB var uinteresset i at opretholde banen, og derfor tilbød for dårlig en service til for høj en pris. Omvendt henholder DSB sig til, at godsmængderne var for små, til at kunne forsvare større inve-

Løgstørbanen som de fleste kender den; gennemløbende det øde landskab mellem flækkerne Gatten og Vindblæs, hvor nåletræer, gyvl og lyng er den hyppigste vegetation. Trækkraften er den »evige« MT'er, som har kørt på banen siden 60'erne. Først i 1996, blev typen afløst af en litra MY, som kørte indtil sommeren 1997, hvor DSB Gods besluttede at indstille plandriften på banen. Den 13. november 1995 trak MT 167 afsted med tre læssede vogne til stamkunderne i Løgstør; en Kbis og Ks med træ til Vestwood og en Rs med uforarbejdede stålrør til Løgstør Rør.

Foto: Tommy O. Jensen

steringer i spor og læsefaciliteter. Resultatet af den gensidige mistillid førte banen ind i en negativ spiral.

Situationen var klart uholdbar, hvilket foranledigede en kreds af jernbaneinteresserede personer, uden direkte andel i banens drift, til at blande sig i debatten. Således tilbageviste civiløkonom Mogens Duus, og bankassistent Frits Sørensen, en del af DSB's beregninger, der angiveligt skulle dokumentere banens manglende rentabilitet. Ligeledes begyndte civilingeniør Henrik Hansen og forfatteren af nærværende artikel, at undersøge muligheden for at overføre Løgstørbanen til et såkaldt »short line« selskab. Løgstørs borgmester Leif Højbjerg, der efterhånden anså mulighederne for en fortsat drift af banen med DSB som operatør, for udtømte, støttede ideen.

Alternativ driftsform

Set i et lidt større perspektiv er Løgstørbansens situation ikke unik. Retter man f. eks. blikket mod USA kan det konstateres, at de amerikanske baner i begyndelsen af firserne befandt sig i samme situation, som DSB gør i dag med svigtende indtjening og faldende godsmængder. De amerikanske jernbaneselskaber er som bekendt private foretagender, og for at afhjælpe de alvorlige økonomiske problemer, tegnede der sig derfor umiddelbart to alternativer. Enten en nationalisering eller en lempelse af reglerne, der begrænsede banernes muligheder for selv at fastsætte priser og trafikudbud. Hidtil havde banerne været nøje overvåget af myndighederne, akkurat som også DSB er det i dag.

Man valgte det sidste, nemlig en omfattende afregulering af jernbaneindustrien, og konsekvenserne heraf, har næsten udelukkende været positive. Banerne har markant øget deres andel af godsmarkedet, og hvad der ikke er mindre interessant, er at mange små sidebaner, der før var nedlægningsstruede, i dag lever i bedste velgående.

Efter afreguleringen benyttede de store selskaber sig straks af muligheden for at blive af med urentable sidelinier. Man indså dog hurtigt, at en regulær nedlæggelse af linierne var en dårlig ide. Langt bedre var det, hvis man kunne omdanne sidebanerne til småbaneselskaber/short lines - ejet af de lokale myndigheder eller industrien i de

der findes flere vellykkede eksempler på etablering af småbaneselskaber efter nordamerikansk forbillede.

Det mest fremgangsrige selskab i den forbindelse er nok Tågakeriet med hjemsted Kristinehamn. Udsigten til at Statens Järnvägar ville nedlægge godstrafikken på flere linier i Bergslagen, foranledigede flere af de større firmaer i området til at skyde kapital i et nyt »matarbolag«, der kunne sikre fortsat banebetjening af områdets virksomheder.

Baggrunden for Tågakeriets succes skal søges i det faktum, at områdets virksomheder fra første begyndelse spillede med åbne kort og indgik i en konstruktiv dialog om langsigtede transportløsninger med det ny-startede selskab. I dag tjener såvel godskunder som baneselskabet på denne frem-synede transportpolitik.

Det skal i denne forbindelse også nævnes, at Statens Järnvägar på et tidligt tidspunkt indså det fornuftige i at samarbejde med de nye selskaber fremfor at bekæmpe dem.

Således opmuntret af erfaringerne fra udlandet, fortsatte undersøgelserne af Løgstørbansens muligheder for at overleve som short line.

Udviklingen i Danmark

I løbet af sommeren '96 antog DSB's økonomiske problemer et omfang, der krævede umiddelbar indgriben. DSB's eget udspil

der, Sønderborg, Grindsted m. fl. Mange andre byer betjenes kun to gange ugentligt, og det efter en fast køreplan - ikke efter godskundernes behov.

I stedet for banenedlæggelser besluttede Folketinget at vælge en »svensk løsning«, altså en opsplitning af DSB. Der blev oprettet et infrastrukturelskab, Banestyrelsen, der fik ansvaret for nyanlæg og vedligeholdelse af statens jernbaneinfrastruktur. DSB skulle herefter koncentrere sig om at være operatør på de danske skinner.

Løgstørbanen som short line

Opsplitningen tjente flere formål. Dels var det politiske håb, at den klarere ansvarsfordeling ville lette den økonomiske styring af jernbanedriften. Dels skulle den åbne mulighed for nye operatører på skinnenettet, for gennem konkurrence at billiggøre driften. Muligheden for at oprette et af DSB uafhængigt operatørselskab, der kunne overtage driften, var hermed til stede. Set i lyset af de nye muligheder, blev der den 9. december 1996, arrangeret et møde hos Løgstør Rør. På mødet deltog repræsentanter fra Aggersund Kalkværk; Løgstør Rør, Vestwood, erhvervschef Henrik Christensen; borgmester Leif Højbjerg; folketingspolitikkerne Christian Mejdahl og Martin Glerup; direktør Åge Jensen, Skagensbanen; direktør Lars Ahlstedt, BSX (Svensk Shortlineselskab) samt Mogens Duus og Jørgen Gade. Mødet havde til formål at afdække mulighederne for en opretholdelse af Løgs-

I sommeren 1997 var Løgstørbansens fremtid ganske usikker, og DSB Gods havde allerede dømt banen ude, med henvisning til lave godsrater. Derfor afholdt Mariager Remisekomité den 3. maj 1997 afskedstur på banen med en noget utraditionel, men meget synlig, togstamme på banen, nemlig MY og 5 B-vogne. Og nu når man var deroppe, kunne man ligeså godt medtage noget af godset fra Løgstør Rør, så DSB ikke skulle køre to gange næste dag. Togmaskinen på udflugten MY 1132, i dagens anledning nyvasket, ses her på dæmningen over Hjarbæk fjord. Maskinen er sammen med MY 1124 nu overtaget af Løgstørbanen.

Foto: Jørgen Gade



pågældende baners opland. Dette er vid udstrækning sket, og i dag afsendes eller modtages ca. 30 % af al jernbanegods i USA på en short line.

Erfaringer fra Sverige

Nu kunne man jo indvende, at forholdene i USA ikke kan sammenlignes med det europæiske godsmarked. Det kan derfor være interessant at se på udviklingen i vore nabolande.

Ser vi her på Sverige, der for nu snart ti år siden opdelte deres statsbaner i et infrastrukturelskab og et operatørselskab, kan

gik, som så mange gange før, på en nedlæggelse af de vestjyske sidebaner. Det var altså ikke længere bare Vesthimmerland, der stod over for at miste sin jernbane. Det viste sig dog hurtigt, at der, hverken politisk eller i befolkningen, var den store sympati for yderligere jernbanenedlæggelser.

Dette har dog ikke afholdt DSB gods fra en fortsat afvikling og begrænsning af den skinnébårne godstrafik. Trods talrige lokale protester fra såvel erhvervsliv som politikere, er godstrafikken forsvundet, begrænset eller under afvikling fra adskillige byer som Thisted, Hobro, Ringkøbing, Skjern, Tøn-

tørbanen med en anden operatør end DSB. Der viste sig fortsat interesse fra industriens side på trods af, at driften af banen på daværende tidspunkt havde været indstillet i et halvt år. Det blev derfor besluttet at nedsætte en styregruppe bestående af Leif Højbjerg, Christian Mejdahl, Martin Glerup, Bjørn Skou Andersen fra Aggersund Kalkværk og Henrik Christensen.

Til at varetage det praktiske arbejde med at udrede mulighederne og eventuelt organisere et nyt selskab, blev Jørgen Gade fra 1. marts 1997 ansat på deltid af Løgstør Kommune.

Strategi

Ved arbejdets start kom man hurtigt frem til, at endnu en stor analyse af kunde grundlaget langs banen ville være spild af tid, idet man allerede fra tidligere gennemførte undersøgelser, havde et ganske godt billede af banens trafikunderlag. I stedet valgte man, at koncentrere sig om den ind- og udgående trafik fra Løgstørs tre største virksomheder, nemlig Aggersund Kalkværk, Vestwood og Løgstør Rør, idet man antog, at trafikken herfra ville være tilstrækkelig til at få økonomien til at løbe rundt for et nyt baneselskab.

Trafikmønstrene for de tre firmaer blev kortlagt, og med dette resultat i hånden blev DSB kontakten for indgåelse af aftaler om videretransport fra og til Viborg.

DSB tog godt imod initiativet. Især gik DSB gods i Herning konstruktivt ind i arbejdet. Dette kunne dog ikke ændre ved det faktum at DSB's priser generelt var for høje.

Skal Løgstørbanen have en fremtid, er overlevering af gods i Viborg altså ikke interessant, hvilket er helt i tråd med de analyser, der på et tidligt stadie blev udført i forbindelse med kritikken af DSB's rentabilitetsberegninger. Løgstørbanen skal betragtes som en del af et større net, for at kunne hvile på et forretningsmæssigt grundlag.

Samtidig fortsatte tilbagegangen for DSB gods med stadig flere indskrænkninger i trafikken til følge. Således blev det i forsommeren '97 meddelt, at godstogsbetjeningen på den midterste del af den vestjyske længdebane nu også ville blive indstillet. Thybanen og Tønderbanen havde på daværende tidspunkt allerede mistet godstogene.

De tidligere nævnte trafikanalyser havde vist, at størstedelen af godset enten skulle til eller fra Sønderjylland

eller Tyskland. En nærliggende tanke var derfor, at udstrække »Løgstørbaneselskabets« aktivitetssområde for via den vestjyske længdebane selv at transportere godset hele vejen ned til den dansk-tyske grænse. Foruden at få mulighed for at afsætte og optage vogne på strækningen Holstebro-Esbjerg, talte en (formentlig) lavere infrastrukturafgift, og en bedre fremkommelighed til fordel for den vestjyske, fremfor den østjyske længdebane.

Privatbanen Sønderjylland

Løgstørbaneprojektet skulle nu vise sig at få hjælp fra en uventet kant. Som nævnt havde Tønderbanen lidt samme skæbne som Løgstørbanen. Der blev derfor i Tønder taget et lignende initiativ, som her i Himmerland, med at oprette et privat godsbaneselskab.

Til at varetage trafikken på strækningerne Esbjerg-Tønder og Tønder-Tinglev etablerede man selskabet Privatbanen Sønderjylland, PBS. Samtidig indgik man et samarbejde med den tyske privatbane Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG i Niebüll om den grænseoverskridende trafik.

PBS og Løgstørbanen havde for en stor del sammenfaldende interesser, hvorfor det på et tidligt tidspunkt blev besluttet at indlede et samarbejde. Vejen var nu banet for en ny transportkorridor fra Vesthimmerland til det sydlige udland.

Selskabsform

Erfaringerne fra udlandet har vist, at det er af stor betydning, at de nydannede short lines bliver helt adskilt fra det tidligere »moderselskab«. Dette er nødvendigt, for at sikre fleksibiliteten i den daglige drift, og er desuden en forudsætning for, at drage den fulde nytte af en forenkling af de administrative rutiner.

Ejerkredsen er typisk, som i eksemplet med Tågakeriet, en eller flere af de større virksomheder i de pågældende baners opland, samt i visse

tilfælde de lokale myndigheder. Det bør jo i øvrigt ikke overraske, at det for disse baneselskaber, er en fordel, at deres kunder gennem et delejerskab har en direkte interesse i, at selskaberne klarer sig godt.

Det viste sig imidlertid, som arbejdet skred frem, at der fra industriens side ikke var nogen større interesse for at gå ind i et ejerskab af et lokalt baneselskab. Ej heller ville Løgstør kommune engagere sig yderligere. Eneste udvej på det problem syntes at være, at de »tre store« fra Løgstør til gengæld indgik bindende transportaftaler med den nye operatør i et omfang, der kunne sikre projektets økonomi i en startfase. Herefter kunne man så koncentrere sig om at videreudvikle trafikken gennem erhvervelse af nye kunder. Dette vil være nødvendigt for at sikre banens overlevelse på længere sigt.

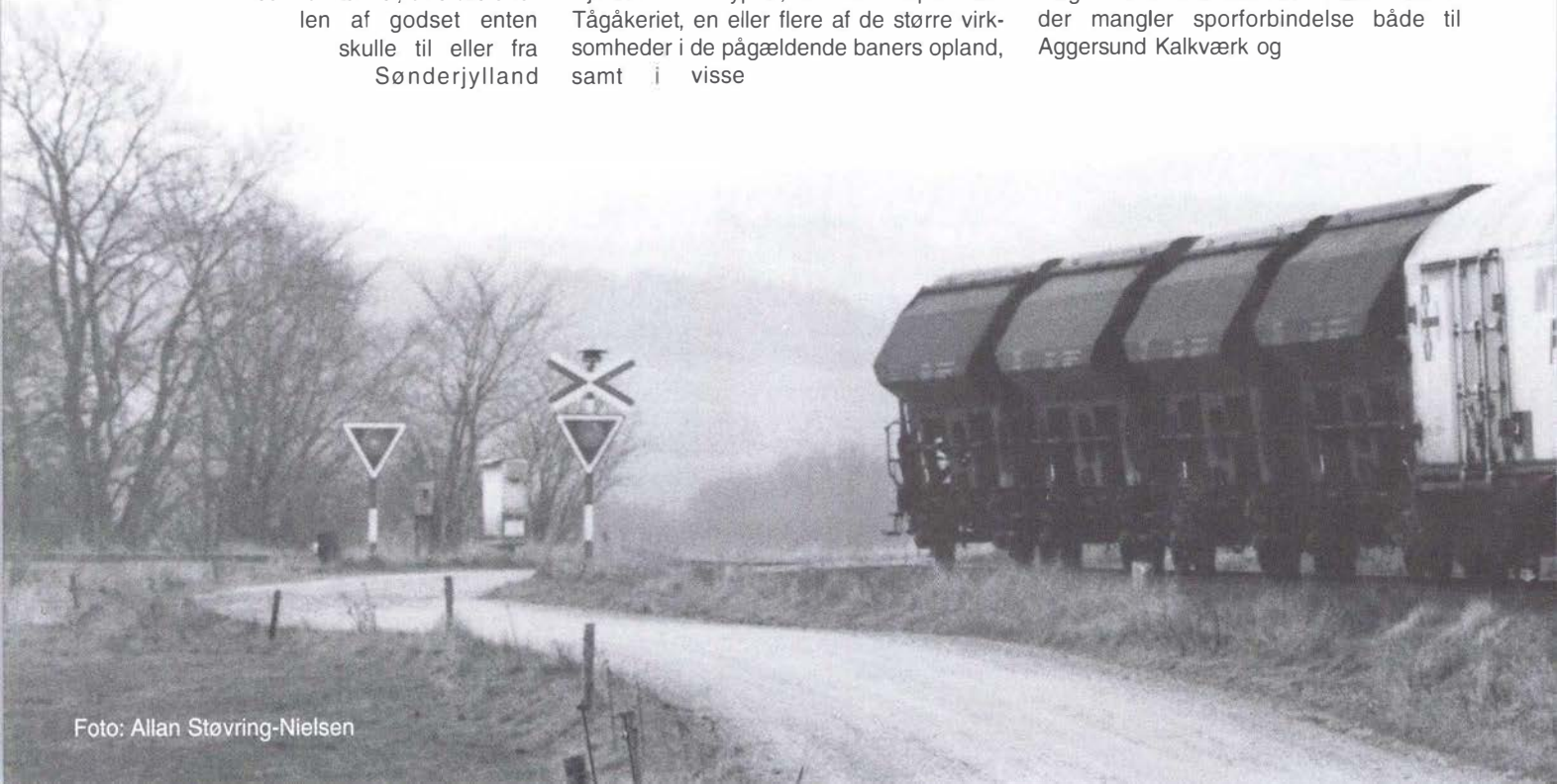
Eftersom man lokalt ikke ville binde an med at etablere et eget driftsselskab, måtte der findes en allerede eksisterende operatør. Set i lyset af beslutningen om at lede trafikken ned ad den vestjyske længdebane, ville to oplagte emner være Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane og Vestbanen. Der blev da også fra begge selskaber vist en vis interesse for projektet, uden at man dog så sig i stand til at gå ind som hovedansvarlig for trafikken.

Til gengæld erklærede PBS sig villig til, mod indgåelse af langsigtede transportaftaler, at overtage driften af banen.

Godspotentiale

Det, der i første omgang kan blive aktuelt at overføre til bane, er kalk fra Aggersund Kalkværk, rør og kemikalier til og fra Løgstør Rør samt træ til Vestwood.

Transporterne fra Aggersund Kalkværk vil i starten hovedsageligt udgøres af røgrænsningskalk til Enstedværket i Aabenraa. Da der mangler sporforbindelse både til Aggersund Kalkværk og



til kraftværket i Aabenraa, arbejdes der på en løsning med brug af containere. Hidtil gennemførte beregninger viser, at transporterne vil være økonomisk rentable for såvel transportkøber som sælger. Der er ikke indgået bindende transportaftaler.

For Løgstør Rørs vedkommende vil det være enkelt, at etablere et sidespor, da fabrikkens arealer ligger helt ned til banen. Såfremt ønsket om at omlægge de indgående kemikalietransporter til bane er alvorligt ment, vil det formentlig kræve etablering af et internt distributionsanlæg inde på fabrikkens område.

Løgstør Rør har meldt positivt tilbage på de fremsendte tilbud på udvalgte rørtransporter. Der er ikke indgået bindende transportaftaler.

Vestwood har allerede etableret egen læserampe ned mod strækningssporet, hvorfor en omlægning til banetransport vil kunne gennemføres umiddelbart. En stor del af det træ Vestwood i dag modtager er nysavet træ fra Finland, som sejles til Fredericia og Kolding, hvor det omlastes til lastbil. Disse transporter er, især om sommeren, meget tidsfølsomme, og træet skal derfor umiddelbart efter udskibningen viderebefordres. Tages der hensyn til dette ved tilrettelæggelsen af godstogenes omløbsplaner, bør dette krav kunne imødekommes. Der forhandles fortsat med speditørerne, der har ansvaret for

transporterne. Økonomisk lader transporterne til at være rentable.

Virksomhedens transporter fra Sverige er ikke underlagt samme skrappe krav. Spørgsmålet er her, om SJ og DSB prismæssigt kan konkurrere med lastbilerne.

Driftsmateriel

En vigtig brik i analysen af mulighederne for en genoptagelse af godstrafikken, var spørgsmålet om tilvejebringelse af egnet trækraft til den daglige drift. Der blev i den forbindelse bl.a. lagt vægt på driftssikkerhed, pris og let adgang til reservedele. Et oplagt emne var derfor DSB's MY eller et tilsvarende GM-lokomotiv. Eftersom der en overgang herskede en del tvivl, om DSB ville være villig til at sælge ud af deres over-tallige MY'ere, blev der rettet henvendelse til MAV, NSB og SNCB, der alle har lokomotiver med motorer af typen GM/EMD 567 i deres flåde.

I mellemtiden fik DSB imidlertid afklaret sit fremtidige lokomotivbehov og erklærede sig derfor parat til at forhandle om såvel salg, som fortsat vedligeholdelse af maskinerne. På et møde på DSB's centralværksted i København den 14. maj, hvor også PBS deltog fik Løgstørbanen tilbudt MY 1124 og MY 1132 til en fornuftig pris. Ligeledes blev betingelserne for det fremtidige vedligehold forhandlet på plads.

I øvrigt var kun MAV interesseret i at afhænde GM lokomotiver, og til

en pris der ikke kunne konkurrere med DSB's.

Angående vognmateriellet var det af betydning, at en af de helt store godsartikler, som allerede nævnt, vil blive røgrensningskalk til bl.a. Enstedværket i Aabenraa. Der gælder det specielle for denne trafik, at den vil komme til helt at foregå i eget regi. Da der ikke vil blive indblandet andre jernbaneforvaltninger i transporterne, vil det være nødvendigt selv at anskaffe eller leje vognmateriel. Nogle af Europas største udlejere af vognmateriel blev derfor kontaktet med henblik på indgåelse af lejekontrakt på et antal fladvogne. Ahaus Alstätter Eisenbahn fremkom med det bedste tilbud på såvel lukkede som åbne godsvogne. For de fleste andre transporters vedkommende vil der blive involveret et eller flere andre jernbaneselskaber. Det vil her på helt normal vis være muligt at leje vogne til de konkrete transporter.

Spor

Det har været hævdet, at Banestyrelsen gerne så skinnerne på Løgstørbanen fjernet. Dette gælder imidlertid kun, hvis banen ikke skal anvendes. Såfremt skinnerne ønskes benyttet til kommerciel jernbanedrift, er det statens og Banestyrelsens politik, at spor og signalanlæg bevares og udbygges i rimeligt og nødvendigt omfang.

Gennem de sidste mange år har vedligeholdelsen af Løgstørbanens spor dog indskrænket sig til det allermest nødvendige. Resultatet



er, at den nye operatør skal køre tog på et spor, der kun medfører 18 tons akseltryk og en største hastighed på 45 km/t. Den lave hastighed, hvormed togene kan fremføres, er naturligvis et problem, men dog til i en overgangsperiode at leve med. Langt alvorligere er det, at det maksimale akseltryk er 18 tons, hvor man på de fleste øvrige danske strækninger tillader 22,5 tons. For en fireakslet vogn betyder det, at nyttelasten bliver reduceret med ikke mindre end 18 tons. Da udgiften til vognleje, lokofører, rangerpersonale etc. er den samme, må det stå klart for enhver, at banens lave standard, som jo er et resultat af den tidligere operatørs manglende vedligehold, er en alvorlig hæmsko for at gøre driften rentabel. Banestyrelsen bør derfor hurtigst muligt fremlægge en plan for en fornyelse af sporet.

Der blev den 17. april 1997 på Amtsgården i Aalborg afholdt et møde mellem Viborg og Nordjyllands Amter, samt Erhvervsfremmestyrelsen. Mødet havde til formål at afdække mulighederne for at starte en sporrenovering for EU-midler. Der kunne ikke skabes tilslutning til at give støtte til en istandsættelse af strækningssporet. Derimod kan der gives tilskud til de enkelte virksomheder langs banen, der ønsker deres arealer besporet.

Et uafklaret punkt er de kommende infrastrukturafgifter. Disse er endnu ikke fastlagt, men seneste bud lyder på ca. 3 kr. pr. kørt togkilometer, samt en strækningsbestemt netadgangsafgift på 1500 kr. pr. km og år.

Støttemuligheder

Et andet uafklaret punkt er mulighederne for at opnå støtte til driften af banen. Som

supplement til DSB-rammeaftalen af november 1994, blev der bl. a. indgået aftale om følgende: »Af regionalpolitiske og miljømæssige grunde ydes tilskud til den skinnearbejde godstransport. Den konkrete udformning af tilskuddet undersøges og fastlægges efter drøftelse mellem forligspartierne. Det kan f.eks. ydes pr. ton kilometer gods kørt på skinner eller til multi- og kombiterminaler. I takt med EU-liberaliseringen inden for jernbanedrift ydes tilskuddet på lige og ikke diskriminerende vilkår til alle jernbaneoperatører.« Citatet er hentet fra »Aftale vedrørende DSB mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti«, dateret 24. oktober 1996.

Princippet om tildeling af tilskud forventes afgjort i forbindelse med behandlingen af den nye jernbanelov, der skal i folketingsalen i den kommende samling.

Konklusion

Undersøgelserne har dokumenteret, at transportmængderne til og fra »de tre store« virksomheder i Løgstør er tilstrækkelige for at sikre en rentabel drift af godsbanen Viborg-Løgstør. Driften vil kunne påbegyndes, når endelige kontrakter er indgået. En rentabel drift forudsætter imidlertid, at viderebefordring af gods ud over Viborg sker med en anden operatør end DSB. Foruden usikkerheden om DSB's fortsatte betjening af Viborg, er DSB's priser generelt ikke konkurrencedygtige.

Der skal i stedet indgås aftale med en anden operatør, som nu er fundet. Hverken industri eller kommuner langs banen løber i den forbindelse nogen risiko. Eneste krav til industrien er indgåelse af det nødvendige antal langsigtede transportaftaler.

Banestyrelsen garanterer, at banen bevarer, såfremt der findes en operatør. Et af industriens hidtidige argumenter for ikke at sætte på banen er hermed ryddet af vejen. Sporene vedligeholdes og udbygges af Banestyrelsen når driften dokumenterer behovet. Etablering af private sidespor er i et vist omfang tilskudsberettiget.

Med stor sandsynlighed vil den nye jernbanelov tilgodese banetrafik i form af direkte driftstilskud.

Med andre ord er det muligt at genoptage driften af Løgstørbanen, såfremt virksomhederne fortsat er interesseret i banetransport. Betingelsen er indgåelse af langsigtede transportaftaler på kontrakter, der strækker sig over tre til fem år. Det nødvendige forberedende arbejde er hermed tilendebragt.

Efterskrift

Som afslutning på arbejdet blev der den 16. oktober afholdt et møde i Løgstør, hvor industrien, styregruppen og PBS deltog.

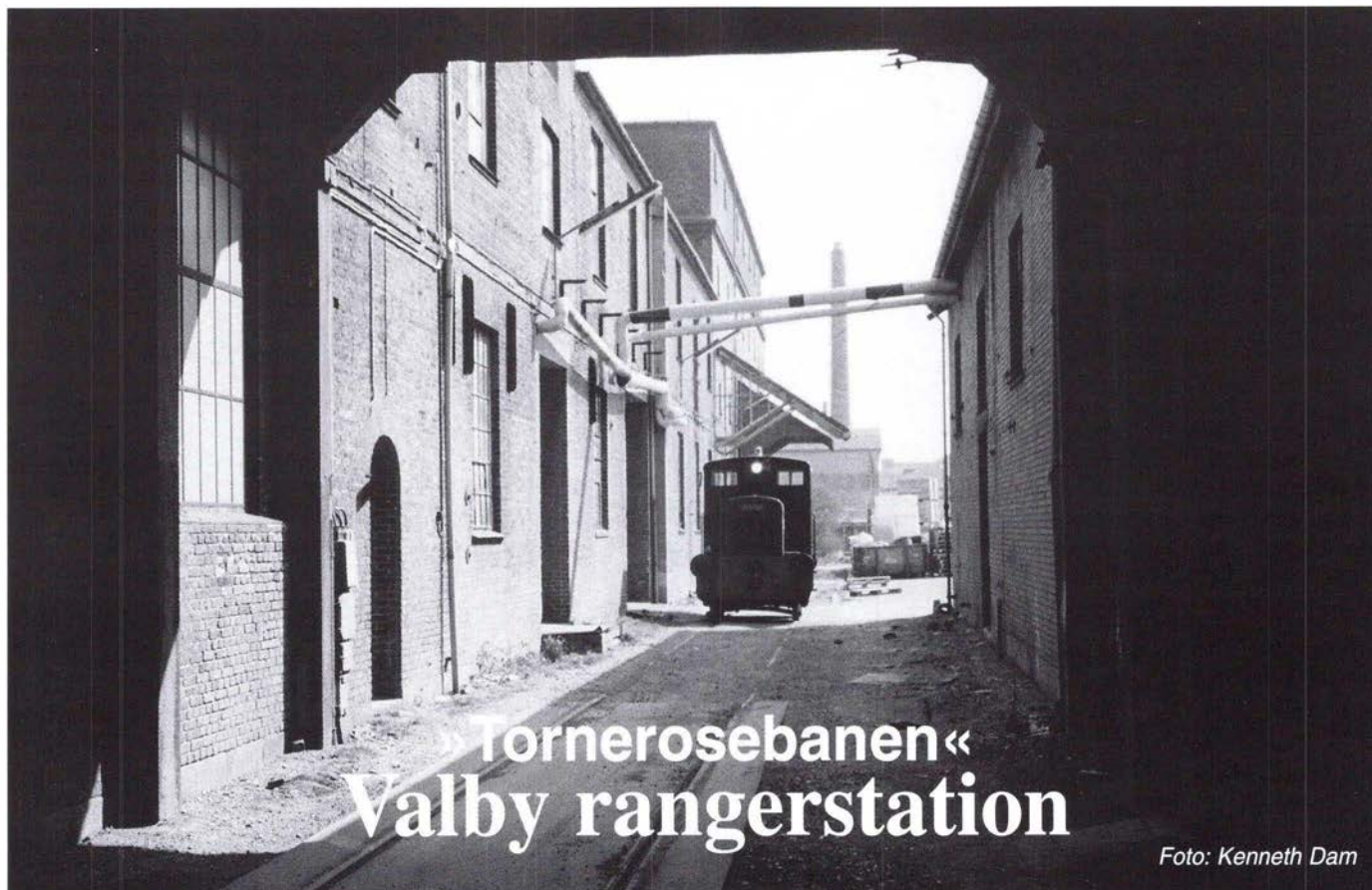
Det blev her besluttet, at arbejde videre mod en genoptagelse af godstogstrafikken på Løgstørbanen.

Begge MY'ere: 1124 og 1132, forlod i øvrigt Århus fredag den 10. oktober, klar til nye udfordringer i det vestjyske i privat regi. Første tog forventes afsendt omkring årsskiftet. □



En del af PBS (Privatbanen Sønderjylland)'s driftsmateriel. Tidl. DSB MY 1122, MY 1110 samt MX 1030. Tønder den 4. oktober 1997.

Foto:
Lasse T Petersen



»Tornerosebanen« Valby rangerstation

Foto: Kenneth Dam

Andelsselskabet »Rangerstationen i Valby« var dens officielle navn. Danmarks mindste privatbane er den ofte blevet kaldt, men med egne ord »Tornerosebanen i en rosenstok«. Banen der med sine mange sidespor slyngede sig rundt i hjertet af Valby's gamle industrikvarter. Jeg vil i denne artikel beskrive et kapitel af mine barndoms- og ungdomsminder, som denne lille bane har givet mig.

Af Kenneth Dam

Mit bekendtskab til og interesse for jernbaner fik jeg, da jeg som barn samme med mine forældre tog på besøg hos min mormor og morfar. De boede dengang i Folehaven i Valby, der lå ikke så langt fra Rangerstationen. Jeg har nok i utallige timer stået, og været helt opslugt af stedets aktivitet, der hvor Gammel Køge Landevej krydser Københavns Godsbanering. Heroppefra kunne man rigtigt følge med i trafikken, dels på de »store skinner« ved godsbaneringen, og hvis man var heldig, kunne man se Storebror rangere vogne ind til Rangerstationen via et forbindelsesspor. Det vakte mig altid en ekstra stor glæde, når den lille grønne maskine (Ruston) var ude i denne ende af Rangerstationen for at hente godsvogne, så var ens dag bare reddet.

Mit første besøg i oasen

En dag i halvfjerdsene, hvor jeg skulle besøge mine bedsteforældre, kørte jeg en omvej på min nye cykel. Jeg ville prøve at finde ud af, hvor den rangermaskine holdt til og kørte derfor ned forbi det gamle industrikvarter i Valby. Da jeg kom til et kryds på Carl Jacobsensvej / Ottilliavej gjorde jeg et lille stop. Jeg fik nemlig øje på et jernbanespor, der forsvandt i et kurvet spor væk fra vejrydset. Nervøst fulgte jeg sporet langs

en stor gammel bygning, der tydeligt bar præg efter, at være bygget efter banens anlæggelse. Sporet førte mig ned til en lille grøn oase, der var omgivet af gamle industribygninger, godsbaneringen og S-togs strækningen til Hundige. Her lå en lille hvid remise med åben port. Ved siden af remise stod den lille maskine under et stort smukt kirsebærtræ, men der var ingen mennesker.

Jeg gik lidt rundt, og pludselig kom en ældre herre ud fra remisen og spurgte, om han kunne hjælpe mig. Jeg fortalte ham om min interesse for stedet. Han fortalte, at han hed Vagn Petersen, og at han havde været ansat på Rangerstationen siden 1943, først som rangermedhjælper, men senere også som lokomotivfører og daglig leder. Han fortalte også, at hans makker lige var gået ind til sin campingvogn for at spise frokost. Hvad jeg ikke kunne vide dengang var, at dette bekendtskab, skulle komme til at betyde meget for mig, og gør det stadig.

Selvfølge var min cykel punkteret, da jeg skulle videre. Men Vagn havde lappegrej, og inden længe havde jeg fået lappet cyk-

len, så jeg kunne komme over til mine bedsteforældre, inden de blev for nervøse. Da jeg sluttede folkeskolen og begyndte på en videregående uddannelse, arbejdede jeg på Rangerstationen som ferieafløser. Først som rangermedhjælper og senere også som lokomotivfører.

En anderledes arbejdsdag

Dagene lignede generelt hinanden, men én dag i sommeren 1987 var anderledes. Vagn Petersen og jeg skulle møde klokken 8.00. Vagn var kommet lidt før og havde sat kaffe over, han var i gang med at stoppe piben, da jeg trådte ind i opholdstuen. Han spurgte om jeg havde set efter, om der var kommet nogle vogne i dag, men det havde jeg ikke; I de senere år, kom der ikke godsvogne ind dagligt. Nu skal det lige siges, at der godt kunne gå en time, før vi begyndte at rangere.

Men i dag var der kommet mange godsvogne, derfor foreslog Vagn, at vi gik ud med det samme, for at skrive vognumre op, løsne koblinger og bremses, inden vi drak vores kaffe. Da vi kom ud til opstillingssporret, måbede jeg, for aldrig havde jeg set så mange godsvogne på Rangerstationen. Vi

I perioden efter den 31. marts 1991, blev der om lørdagen rigtigt hygget omkring den lille maskine. På billedet ses Rustonen på vej over Carl Jacobsens Vej, imens rangermedhjælper hr. Bay har stoppet den krydsende trafik.

Foto: Peter Sloots
Arkiv: Søren Bay



Et hyggeligt billede med Rustonen og skinnecykel, blå arbejdskittel i grønne omgivelser. Foto'et er iscenesat af Søren Bay og Peter Sloots. Billedet virker meget tidsløst og kunne ligeså godt være taget for 25 år siden.

Foto: Søren Bay. Sommeren 1991

Eftermiddags stradbader

Da klokken nærmede sig 12.00, kunne vi gå ind og holde frokost. Klokken 14.00 gik vi i gang igen, op og hente de nu læssede godsvogne på Henkels lagerspor og få dem kørt ud på opstillingssporet, hente de fire vogne i remisesporet og kørt dem op på Henkels lagerspor. Tankvognen blev stående, da den først skulle tømmes om et par dage. Så ind og hente den ene godsvogn hos Grathwol; de to godsvogne til Jysk Kartoffel Skræller skulle blive stående. De stod iøvrigt i et par uger, før de blev tømt. Kartoflerne blev skrællet og hugget i terninger blandet med lidt kød og krydderier og så solgt som bixsemad i en større supermarkedskæde samt til de storkøbenhavnske hospitaler. God fornøjelse. Containervogne hos Harald V. Lassen og godsvognen hos Vilhelm Hansen skulle stå til dagen efter. Klokken 15.00 kunne vi så køre i remisen og holde fyraften efter en lang og slidssom dag.

Efterhånden som fabrikkerne lukkede og bygningerne forsvandt blev arbejdsopgaverne for Rangerstation også færre. Dette medførte at i de sidste par år kun var råd til at have en ansat (Vagn Petersen), og var der brug for ekstra hjælp, kunne der lånes en mand hos Henkel.

Den sidste dag - Rustonen reddet fra skrot

Andelsselskabet »Rangerstationen i Valby« lukkede den 31. marts 1990. Den 17. april 1990 ringede Vagn Petersen til mig en formiddag, for at fortælle, at han lige havde talt med Rangerstationens sidste bestyrelsesformand, ingeniør Buch, og denne Hr. Buch havde en aftale med en skrothandler fra Sydhavnen om en time, vedrørende Rustonen. Jeg kastede alt, hvad jeg havde i hænderne og kørte i fuld fart ind til Valby. Præsterede endda at få min eneste fartbøde indtil videre. Hr. Buch og skrothandleren var allerede mødt op.

Det viste sig hurtigt, at det kun var motoren, skrothandleren var interesseret i. Da Rustonen var fra 1965, mente han, at den nok var slidt op, og derfor ville han ikke give noget særligt for den. Dette medførte, at fik jeg lov til at købe maskinen.

Et par dage senere, fik vi lavet en aftale med de nye ejere af Sukkertoppen (KSR), om at låne remisen, indtil den skulle rives ned.

Godsvogn til Grathwol

Nogle måneder efter at Rangerstationen var lukket, blev jeg en fredag formiddag ringet op fra Grathwol, der fortalte, at de ved en fejl havde fået tilsendt nogle varer i en godsvogn. Denne stod nu på Rangerstationens opstillingspor. Da de nu vidste, at vi stadigvæk havde maskinen holdende i remisen, derfor blev jeg spurgt, om det kunne lade sig gøre, at få godsvognen rangeret ind samme eftermiddag. Så ville de tømme



I 1981 var Rustonen inde på centralværkstedet, på Otto Busses Vej, for få lavet gearkassen og andre småreparationer. Imens havde man lånt traktor nr. 57 der her ses ude på Ottillavej, i færd med at hente godsvogne indtil Jysk kartoffelskræller, efter vognene havde stået en uges tid på åben gade, og havde derfor er »herlig« lugt.

Traktor 57 blev dermed anvendt af andre end lige Olsen-banden.

Foto: Kenneth Dam

den med det samme og derefter få den kørt den ud igen på opstillingsspor til afhentning om mandagen.

Efter at Andelsselskabet »Rangerstationen i Valby« var afviklet, og spornettet var skrumpet ind til næsten ingen ting, kom der forsat en tankvogn til Henkel hver måned. Rangeringen stod DSB for. Men den 28. februar 1997 blev sporskiftet ind til Ranger-

stationen fjernet på grund af sporomlægning i forbindelse med Øresundsbanen og dermed sluttede et kapitel i dansk industri-banehistorie.

Afslutning

Efter Rangerstationens lukning, havde vi 14 dejlige måneder, hvor vi hver lørdag råhyggede os med lidt god mad og kørsel for venner og bekendte. I slutningen af juni 1991

skulle Sukkertoppen sættes i stand og det betød, at remisen skulle rives ned. Den 28 juni 1991 blev maskinen hentet af Jens Vognbjørn fra Køge og kørt til opbevaring på ØSJKs arealer i Køge. □

Rustonen stod kun til opbevaring på ØSJKs areal i Køge, dog kom den engang imellem ud og røre sig. Den 8. august 1992 var Jens »Vognbjørn« ude og lufte maskinen på Køge station.

Foto : Peter Sloots.

RUSTON

Byggested: Ruston & Hornby LTD.

Byggeår: 1965

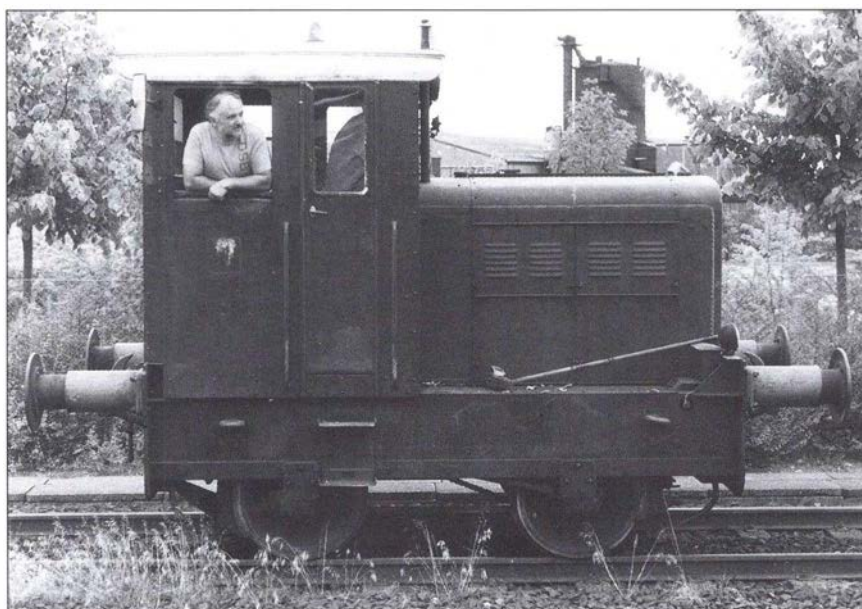
Bygge nr: 499518

Motor: 48 DS (Hk)

Cylinder: 4 YC

Hjulstilling: OBOdm

Sporvidde: 1435 mm

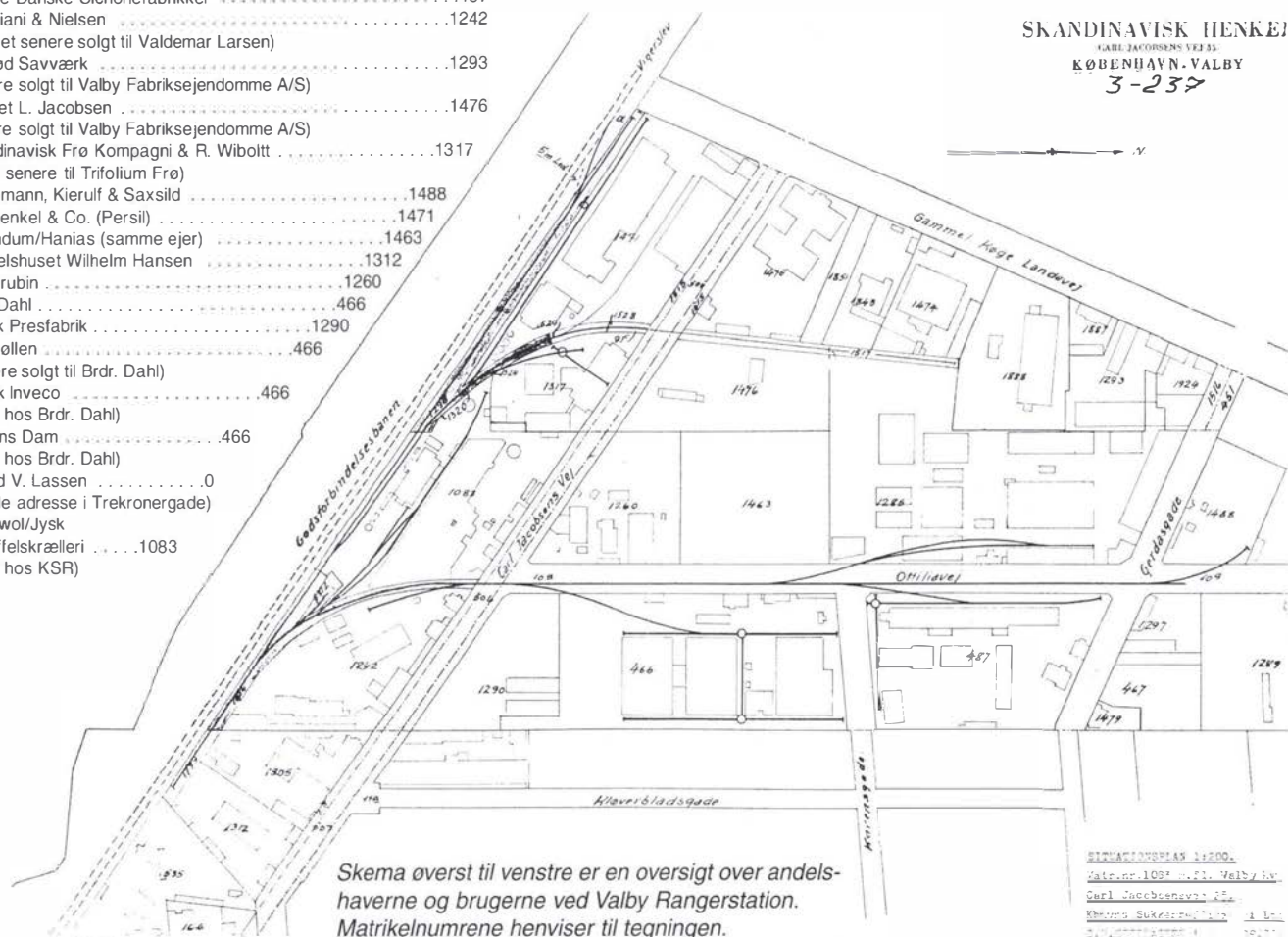


Periode / data:	Status:	Ejer:	Bemærkninger:
05.03.1965 - 17.04.1990	Rangertraktor	Andelsselskabet »Rangerstationen i Valby«	Ny
17.04.1990 - 28.06.1991	Rangertraktor	Interessegruppen »Valby Rangerstation«	Hyggekørsel om lørdagen
28.06.1991 - 31.03.1993	Til opbevaring	Interessegruppen »Valby Rangerstation«	Stod til opbevaring hos ØSJK, Køge
01.04.1993 - 31.12.199x	Udlånt	Interessegruppen »Valby Rangerstation«	Udlånt til DSB museumsvirksomhed, København.

VIRKSOMHEDER:	MATR:
A/S Sodafabrikkerne	466
(Bygningerne senere solgt til A/S Oliemøllen)	
A/S Københavns Sukkerraffinaderi (KSR)	1083
C. F. Rich & Sønner A/S	487
A/S De Danske Cikoriefabrikker	487
Christiani & Nielsen	1242
(Arealet senere solgt til Valdemar Larsen)	
Hillerød Savværk	1293
(senere solgt til Valby Fabriksejendomme A/S)	
Firmaet L. Jacobsen	1476
(senere solgt til Valby Fabriksejendomme A/S)	
Skandinavisk Frø Kompagni & R. Wibolt	1317
(Solgt senere til Trifolium Frø)	
Kampmann, Kierulf & Saxsild	1488
A/S Henkel & Co. (Persil)	1471
A. Rindum/Hanias (samme ejer)	1463
Handelshuset Wilhelm Hansen	1312
A/S Drubin	1260
Brdr. Dahl	466
Dansk Presfabrik	1290
Oliemøllen	466
(Senere solgt til Brdr. Dahl)	
Dansk Inveco	466
(Lejer hos Brdr. Dahl)	
Mogens Dam	466
(Lejer hos Brdr. Dahl)	
Harald V. Lassen	0
(Havde adresse i Trekronergade)	
Grathwol/Jysk	
Kartoffelskræller	1083
(Lejer hos KSR)	

Sporplan over Valby Rangerstation anno 1936

SKANDINAVISK HENKEL
GABRIEL JACOBSEN VEF 35
KØBENHAVN, VALBY
3-232



SITUATIONSKORT 1:2000
Valde nr. 1083 m. Pl. Valby by
Carl Jacobsensvej 35
København S
København S
København S

Valby Rangerstation i årstal:

I **1907, den 6. april**, bliver De Danske Statsbaner forespurgt vedrørende, om anlæggelsen af et privat sidespor. De Danske Statsbaners betingelser var et aflåseligt led og sporskifte med tilhørende mastesignal, forsynet med lygte, og må kun betjenes af Statsbanerne, hvorimod bekostning af sidesporet, sporskiftet, signalet påhviler ejerne af sidesporet. Rangering på sidesporet er Statsbanerne uvedkommende.

I **1907, den 29. juni**, i en deklaration ansøger en gruppe virksomhedsejere, Fabrikant Ad. Gegner, Tømmermester H. I. Kornerup-Kock, Tømmermester Julius Nielsen, Tømmermester N. C. C. Smidt, Matr. nr. 10a af Valby og med A/S Sodafabrikkerne (Matr. nr. 466, der er en parcel af 10a af Valby) om anlæggelse af et privatsidespor ved Trekronergade.

I **1908, den 13. juli** køber A/S De Danske Cikoriefabrikker (Matr. nr. 487), den parcel del nr. 10a (Ottiliavej) der ligger ud foran virksomheden, til anlæggelse af spor i forlængelse af A/S Sodafabrikkerne ansøgte sidespor.

I **1909**, slutningen af året bliver sidesporet etableret.

I **1913** køber A/S København Sukkerraffinaderi Matr. nr. 1083, der er en parcel af Matr. nr. 10a af Valby. I slutning af året ansøges der om en tilslutning til den eksisterende sidespor.

Tilladelse gives i begyndelse af **1914**, og arbejdet kan påbegyndes.

I **1913, den 2. august** udsteder A/S Sodafabrikernes Hr. Holgar Schmidt, et reglement for afbenyttelse af den fællesspor ved Trekronergade.

I **1914** køber Christiani & Nielsen Matr. nr. 1242, der er en parcel af Matr. nr. 10a af Valby og få anlagt sidespor.

I **1916** ansøges der om at forlænge opstillingssporet, da man gennem-

snitlig er oppe på 25 godsvogne dagligt. Opstillingssporet kun har kapacitet til 15 vogne, hvilket giver problemer for brugerne, da der aldrig er plads til at rangere vogne til og fra opstillingssporet. Mange gange er der to til tre rangerhold igang samtidig (et rangerhold består 1 hest plus en mand). I slutningen af 1916 bliver man enige om at oprette et selskab, der kan varetage indkøb af arealer til senere sporudvidelser, samt at finde en ordening på en fælles rangering af en eller anden slags.

I **1917, den 18. juni** afholdes et mødet, hvor det beslutes at stifte et selskab under navnet »Andelsselskabet Rangerstationen i Valby«.

Hr. Direktør Schmidt fra Sodafabrikkerne bliver valgt til bestyrelsesformand. Der beslutes også at købe Matr. nr. 1298 og Matr. nr. 1318, samt Matr. nr. 1320 der var parceller af Matr. nr. 9a af Valby. Der blev også forslået om man skulle bygge en hestestald med bolig, til den kommende entreprenør, men man blev enig om at se tiden an.

I spidsperioder lejes der damplokomotiv, af DSB og Sydhavnsarealerne.

I **1919** købes damplokomotivet JACOB, fra Statens Brændselsnævns plads i Fæsteholt.

I **1920** remise opføres på Matr. nr. 1512.

I **1926** købes damplokomotivet DSB Litra M 83 af Sydhavnsarealerne. JACOB sælges til skrot.

I **1937** købes damplokomotivet DSB N 186. M 83 sælges til skrot.

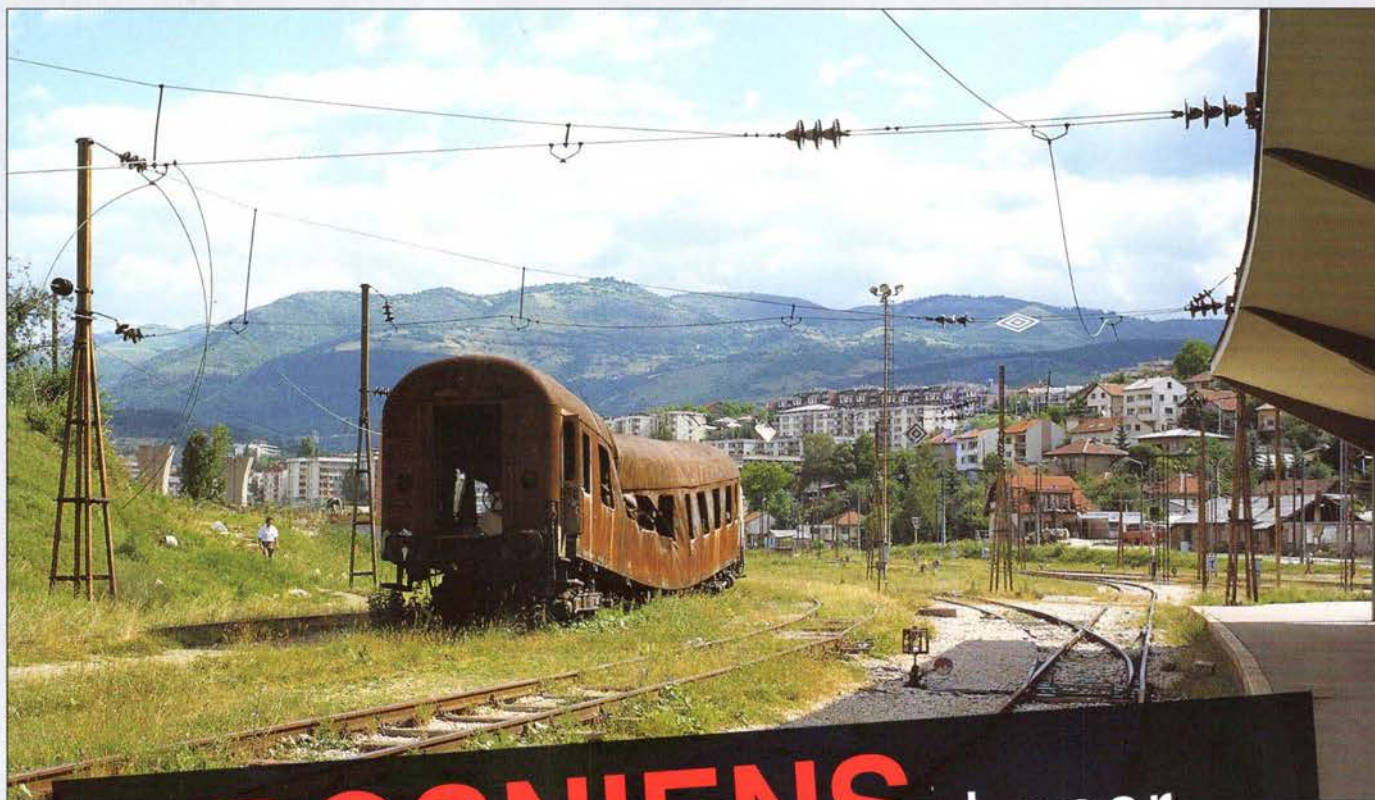
I de mellemliggende år kommer nye virksomheder til og andre flytter.

I **1965** købes diesellokomotivet N 186 sælges til DJK.

I **1966-67** kraftig udskiftning af fællessporet.

I denne periode forsvinder mange trofaste brugere af Rangerstationen. Nogle er flyttet ud til de nye industrikvarter i Vestegnen. Andre har forlængst langt deres fragt over til lastbilerne.

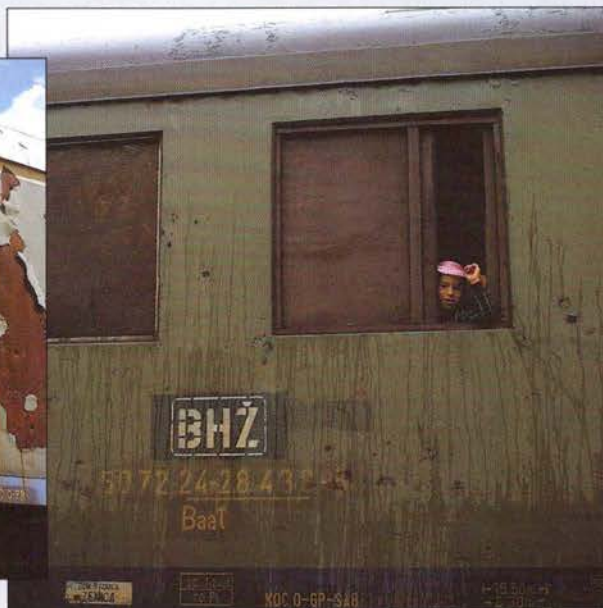
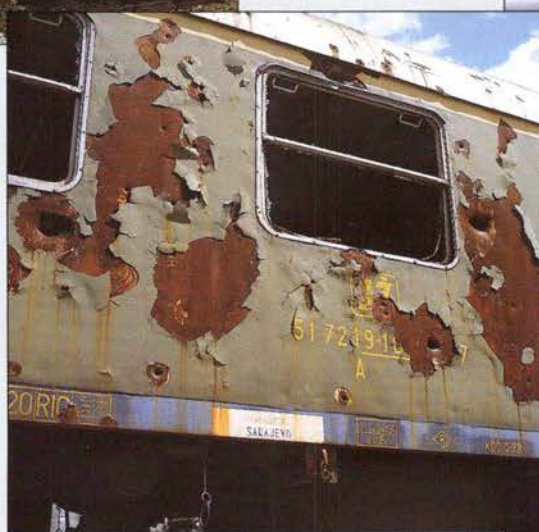
I **1990, den 31. marts** lukkede Andelsselskabet »Rangerstationen i Valby«.



BOSNIENS baner i Krig og Fred

Tekst og foto: René St. Olsen

jernbanen bringer her en rejsebeskrivelse fra sommeren 1996 hvor røgen fra flere års blodig borgerkrig i det tidligere Jugoslavien endelig havde lagt sig. Mere stabile tilstande var så småt begyndt at herske i et land totalt lagt i ruiner. Denne krig menes at have kostet mere end tohundredetusinde menneskeliv og med materielle ødelæggelser af et enormt omfang, der drager uhyggelige paralleler til efterkrigstidens ødelagte Europa. Denne artikel omhandler et helt ubeskrevet blad i konfliktens historie, et område helt uden for mediernes søgelys; Bosniens baner i krig og fred.



Kun med meget få fortilfælde i den Europæiske Jernbanehistorie, er et jernbanenet blevet så brutalt ødelagt og bestjålet som tilfældet er for de Bosniske jernbaner **ZBH**. De trafikalt vigtigste broer er bortsprængt, hvorved forbindelserne til det Europæiske jernbanenet er blevet brudt. Store dele af strækningerne er mineret, stationsbygninger enten ødelagt eller bestjålet for alt af værdi. Størstedelen af det rullende materiel, overledninger samt sikringsanlæg er i dag ubrugeligt. På trods af manglende oplysninger anslås ødelæggelserne til at være i en størrelsesorden på ca. 5 milliarder kroner. Dette beløb vil uden tvivl vokse i takt med den forestående genopbygning af jernbanenet.

Krigen igennem har ZBH formået at opretholde en form for trafik

på korte isolerede banestykker, dette på trods af manglende brændstof og økonomiske midler, der var reseveret militæret.

I årene før krigen fandtes også ved de daværende Jugoslaviske Forbundsbaner JZ, som i de fleste andre østeuropæiske lande, begrebet konserverede krigslokomotiver, placeret strategiske steder i landet. Uheldigvis for ZBH befandt størsteparten af disse lokomotiver sig ved krigens udbrud i Croatien og Serbien. I det nordvestlige Bosnien henstod ved kulminebanerne dog et mindre antal damplokomotiver af bl.a. typen 33 og 62. Ingen af disse lokomotiver var i noget der bare tilnærmelsesvis kunne minde om køreklar stand. Lokotiverne havde i mange år været henstillet i det fri, dog forsøgt konserveret, men årene havde sat deres tydelige spor.

Mødet i Sarajevo

Blikket rettes mod den bosniske hovedstad Sarejevo, hvor generaldirektoratet for ZBH er placeret midt i det meget pompøse regeringskvarter. Ved første øjekast konstaterede jeg, at også her havde krigen sat sine tydelige spor. Vinduerne i det meste af bygningen var blevet knust under de kraftige artilleri angreb. De smukke vinduespartier er nu dækket af kilometervis af plastik, der yder en intermistisk beskyttelse mod regn og kulde. På vej op gennem bygningen kunne jeg for alvor konstatere ødelæggelserne. At det overhovedet var muligt for 200 ansatte at arbejde under forhold som disse var utroligt. Adskillige morterer havde ramt tagkonstruktionen, hvorved store vandbeholdere var blevet ødelagt. Vandet var strømmet ned gennem huset og havde ødelagt de fleste elektriske installationer og vægge og lofter var faretruende tæt på at styrte sammen. Der var kun én telefonlinie

ud af huset - hvis denne ellers fungerede.

Generaldirektør for ZBH, Nedsad Brankovic fortæller: *Nu er her både lys og telefon, under serbernes belejring havde vi i lange perioder ingen af delene, og for at*

Under krigen har det kun været muligt at opretholde trafikken ganske få steder. Her i Sarejevo varede det kun kort tid før trafikken brød ned. Stationsområdet lå under næsten daglig beskydning, og i takt med at



Et af de første tegn på varig fred, var da sporvognene atter rullede gennem Sarajevos sønderskudte gader. Sniperstreet juni 1996.

kunne holde varmen måtte vi brænde vores store arkiv og bibliotek. Men nu ser tingene meget lysere ud. Denne fred har igen givet os mod på fremtiden, hvor der venter os et meget stort arbejde med at få genopbygget jernbanenet. Et arbejde vi ikke kan gøre uden hjælp fra udlandet.

Fra udlandet har mange organisationer givet tilsagn om økonomisk og materiel bistand. OECD har doneret 6,65 mill. ecu placeret i en hjælpefond der administreres af UIC. Et andet tilsagn er fra DB om levering af 10 ranger- og 15 strækingsdiesellokomotiver. Derudover en anseelig mængde spormateriel, diverse maskiner til anlæg og vedligeholdelsearbejder, tjenestevogne, 150 pc-ere og en del midlertidige pontonbroer.

I mindre skala står tysk røde Kors for anskaffelsen af en Unimog og en engelsk nødhjælpsorganisation vil forsøge at transportere en mobil skærveknuser ind fra den kroatiske by Split. Fabrikken der tidligere producerede skærver til JZ er nu beliggende bosnisk-serbisk territorium og er vist desuden blevet ødelagt under krigen.

Verdensbanken som den altafgørende faktor er stadig tøvende med hensyn til at yde lån. Håbet om en varig fred er for usikkert til at man vil lade sig involvere.

Vi arbejder på nuværende tidspunkt ud fra en plan bestående af tre faser:

- 1. Minimum trafik på de strækninger der hurtigt kan gøres farbare.
- 2. Samme trafikale niveau som før krigen - dog med tidsvarende faciliteter.
- 3. Anlæg af nye baner gennem Bosnien, heriblandt en nybygning syd om Doboj for at forbinde Tuzla divisionen med ZBH's øvrige net uafhængig af bosnisk-serbisk kontrol.

Dette ligner umiddelbart ønsketænkning, men det er meget vigtigt for os, at vi har nogle mål at stræbe efter.

»kedlen« blev mindre og mindre lå området tilsidst også inden for snigskytternes rækkevidde. Vi mistede strømmen på køreledningsnettet og sporene til maskindepotet blev bortsprængt, så med ét var alle vores lokomotiver sat ud af drift. Ved et rent tilfælde befandt der sig på stationen en Unimog. Denne måtte vi bruge som trækraft foran de sidste persontog som forlod byen.

Den vigtigste opgave for øjeblikket er genåbningen af den gamle hovedbane Sarajevo-Mostar-Ploce. Vi håber at kunne genåbne strækningen i løbet af

foråret. Til den tid burde den sidste af de tre ødelagte broer lige uden for Sarajevo være repareret. Køreledningen er desværre kun intakt på to kortere dele af strækningen, for da serberne trak sig tilbage tog de det meste med sig og ødelagde resten.

Fire lokomotivskift undervejs og en strækningshastighed der ikke kommer meget over 40 km/t. pga. det manglende sikringsanlæg, ligger til grund for en køretid på omkring 5 1/2 time for de første 130 km. til Mostar. For at kunne opretholde trafikken med to togpar dagligt har vi brug for mindst 5 EI og 7 diesellokomotiver. For øjeblikket har vi rådighed over 3 mellemstore rangerlokomotiver type 732. Disse er for nyligt ankommet fra Slovenien og henstår køreklare i Mostar. Desuden befinder der sig 6 ikke køreklare GM-lokomotiver type 661 i Jablanica, som vi håber nogle ude i Europa, kan hjælpe os med at skaffe reserve dele til. Vi havde da krigen brød ud 3 EI-lokomotiver til revision i Zagreb, dem er vi blevet enige med croaterne om at få tilbage i nyrevideret stand. De skal dog transporteres af søvejen til Split, da banen fra Zagreb ikke er farbar. Desuden forhandler vi også med croaterne om grænsetrafikken mellem Mostar og Ploce. Da vi ikke har den fornødne trækraft til at genoprette trafikken til grænsen håber vi på en aftale om lån af yderligere diesellokomotiver snarest vil falde på plads.

Vores samtale blev afbrudt da den daglige leder af afdelingen for infrastruktur Faruk Curcic trådte ind af døren. Mr. Curcic fortæller: For øjeblikket råder ZBH over 3 køreklare rangerlokomotivet i Mostar, i banedivision Zenica 1 EI-lokomotiv type 441 samt 1 elektrisk motorvognssæt. Tuzla divisionen råder over 1 driftklart GM-lokomotiv af type 661 og 3 næsten køreklare

rangerlokomotiver type 732 fra Slovenien. Der er en del uvished om hvor mange af motorvognene der er køreklare i Bihac, men mindst 2 ud af 3 tidligere slovenske 732'ere er indgået i driften.



Som du kan se er det utroligt lidt der har overlevet denne krig, før havde vi alene her i Sarajevo 68 lokomotiver stationeret. Ingen af disse er idag driftklare og for de flestes vedkommende bliver de det nok heller aldrig. Maskindepotet befandt sig desværre på den forkerte side af fronten, så da serberne trak sig tilbage sprang de lokomotiverne i luften en for en. Området er stadig ikke blevet ryddet for miner, så det har ikke været muligt for os at finde brugbare reserverede til bl.a Jablanica og Zenica.

Industribanerne har krigen igennem ikke haft de samme trækraftproblemer som vi. Man har stort set alle steder haft damplokomotiver stående enten i reserve eller langtidskonserveret for en situation som denne.

Min puls steg faretruende og jeg brød ind: »Vil det sige at der kører damplokomotiver flere steder end ved Kreka-minerne i Tuzla?« Jo det gør der, grinede Mr. Curcic, som undrede sig over min store interesse for netop dette emne.

Vi løb jo ganske hurtigt tør for dieselolie til vores lokomotiver og forsyningerne af kul til kraftstationer og industrier var livsnødvendig for vores eksistens, så de gamle lokomotiver måtte efter mange års hvile tage en tørn til.

Mr. Curcic tog telefonen og ringede efter en ingeniør fra maskinafdelingen, der kunne fortælle mere præcist, hvor der stadig kørte »damp« og hvilke typer det drejede sig om.

Da jeg senere forlader generaldirektoratet er jeg, blevet udstyret med en tidsbegrænset fototilladelse. Efter mødet havde jeg fået et godt overblik over den aktuelle »damp« situation i landet. Jeg havde på telefonen fået bekræftet, at der stadig var »damp« aktivitet ved Kreka-minerne i Tuzla og havde samtidig fået aftalt et besøg. Jeg hoppede på en sporvogn der førte mig gennem byens ødelagte forstæder.

Til min store overraskelse var der yderligere 5 industribaner med damptraktion og den ene var endda 760 mm. smalspor. Mine forudsætninger for denne rejse var på grundlag af én artikel i Times om dampak-

Banegården i Sarajevo. Køreledningsnettet blev ødelagt og perronkanten viser tegn på voldsomme skudvekslinger. Stationen blev oprindeligt bygget i forbindelse med afholdelsen af de olympiske vin-terlege i 1984.

Nederst: Resterne af hovedbygningen, på en varm sommerdag i 1996.



tiviteten omkring Tuzla fra maj 1996, ét indslag i TV2 fra juli 1993 med en dansk FN-soldat. I baggrunden så jeg en hårdt arbejdende 33'er (tysk type 52) med et muslimsk troppetransporttog. Ikke meget at basere en tur på. Jeg rettede mig efter det gamle ordsprog »hvo intet vover - intet vinder«.

Busturen fra Sarajevo til Zenica løber det meste af vejen i dybe dale, omgivet af skovbevoksede bjergmassiver. Vejen løber parallelt med henholdsvis den rivende Bosna flod og hovedbanen til Doboj. Turen er på en gang noget af det smukkeste og samtidig så ubeskrivelig forfærdelig. Kilometer efter kilometer køres gennem den ene udbombede landsby efter den anden, hvor gabende tomme ruiner står tilbage som et uhyggeligt vidnesbyrd om det menneskabte vanvid, der har hersket på Balkan de sidste 5 år. Gang på gang må bussen holde til side for store militærkolonner der har forkørselsret. Ofte omdirigeres bussen til nyligt anlagte veje, der er rene glidebaner af mudder, da hovedvejen flere steder enten er spærret af minefelter eller manglende broer.

Mødet i Zenica

Zenica er et klassisk eksempel på en nyere østeuropæisk industriby - beton og atter be-

ton. Dog adskiller den sig fra de fleste andre større byer i Bosnien ved ikke direkte at have været berørt af kamphandlingerne. Efter at have overnattet på en af den slags hoteller, hvor man er i tvivl om man tør bruge elevatoren, begav jeg mig til banegården for at træffe lederen af banedivision Zenica, der fortalte:

Her i Zenica har vi under hele krigen været i stand til at opretholde trafikken uden større afbrydelser, selv om vi var omringet af serberne. Der var langt til frontlinien så transformatorstationen lå rimelig beskyttet. Det største problem var egenkig sniskytterne, som var meget aktive flere steder på strækningen. Vi erstattede tilsidst vinduerne med stålplader.

Da krigen brød ud, befandt der sig 3 El-lokomotiver ude ved depotet og 1 motorvognssæt på stationen. 2 broer blev sprængt og med ét var vi totalt isolerede. Kort tid efter blev vi angrebet fra luften af jagerfly, der på få minutter satte 2 af lokomotiverne ud af spillet og samtidig ødelag-

des sporskiftet til depotet. Det strandede motorvognssæt var ét af de få 1. klasses chartertog, som før krigen kørte mellem alle større byer i Jugoslavien. Én af de få positive ting under krigen, er da at alle har haft mulighed for at køre på 1. klasse uden tillægsbillet. For kort tid siden modtog vi et meget savnet ekstra El-lokomotiv 1141 101 fra Zagreb. Dette blev transporteret hele

den lange vej på en blokvogn, som IFOR havde stillet til rådighed. Et utroligt projekt, når man tager vejnettets stand i betragtning.

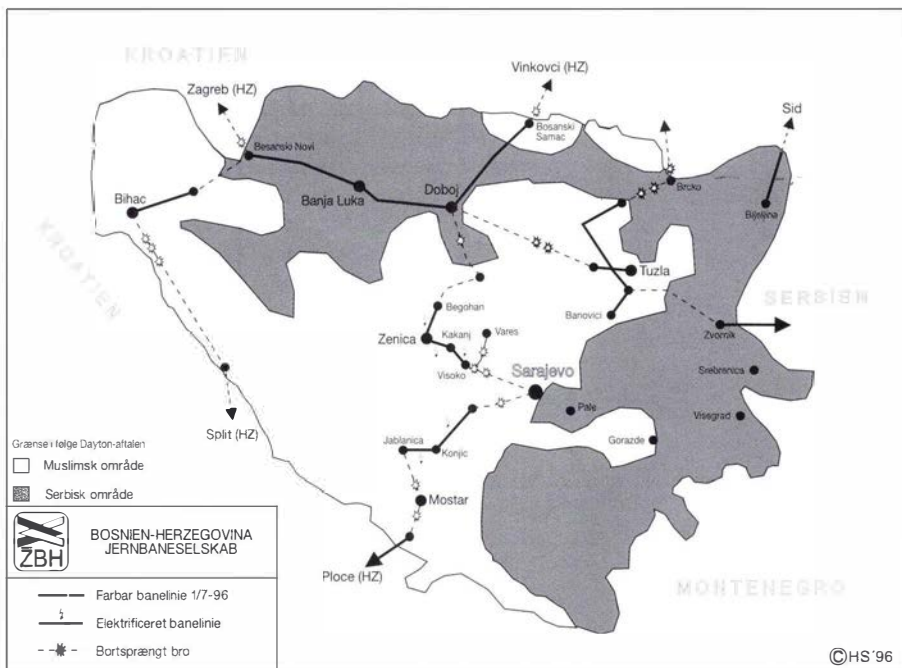
1141 101 holdt klar til afgang på stationen og fremtrådte til min store overraskelse i et funkende nyt design.

Da vi alligevel bliver nød til at starte helt forfra, kunne vi lige så godt friske designet lidt op. Dette kunne vores nedslidte vogne også godt trænge til. Vi har desværre ikke noget, der kan erstatte vores tretten personvogne, mange bygget i slutningen af 40'erne.

De 2 eneste vogne af nyere dato overlevde ikke luftangrebene, men henstår nu som udbrændte vrage, på hvis sider man symbolsk aner teksten: »Bosna Ekspres«.

Kakanj

I tjenestebil kørte vi af landevejen til Kakanj, hvor vi skulle besøge en af områdets mange kulbaner. Her fik jeg straks øje på en dampfane i horisonten og chaufføren satte farten op, så jeg lige akkurat fik taget ét foto af 62 020 der passerende Bosnafloden. Vi kørte op til stationen hvor 62'eren var i fuld gang med at indrangere de fyldte kulvogne. Efter få minutter hørtes en uensartet klimren fra det håndbetjente boman-



Øverst : ZBH 1141 001 på stationen i Zenica, hvor den flot fremtræder i ZBH's nye design.

Midt: Togpersonale foran de nedslidte 50 år gamle vogne i Zenica.



Nederst: 62 020 er i sandhed et ægte krigslokomotiv. Oprindelig leveret til United States Army Transportation Corps under anden verdenskrig, hvor det i 1944 sammen med tilsvarende af typen, blev ilandsat et sted på middelhavskysten.

Bosnafloden i Kakanj. Juni 1996.

læg. Til min store overraskelse ankom ét af de få ugenlige godstog fra Zenica.

Imens toget under stort spetakel ruller forbi den hårdt medtagende stationsbygning fortæller direktøren:

Efter vi har fået 1141 101 til banen, kan stålværket i Zenica nu igen få deres livsnødvendige transporter af kul uden at vi behøver at tage et lokomotiv ud af person-togsplanen.

Stationen er fyldt op med et utal af lukkede godsvogne, som alle er strandet her da broerne sprængtes på banen. Største parten er udenlandske vogne af tysk eller

italiensk herkomst. DSB var dog også repræsenteret med et par enkelte gennemhullede Hbis'er. Jeg fik fortalt, at disse vogne under krigen blev benyttet, som skjold mod snigskytter, der lå på en bjergkam en halv kilometer fra stationen.

62'eren er i mellemtiden blevet færdig med bremseprøven på den tomme stamme og damper let og elegant tilbage mod kulværket, mens min tur går videre med bus mod »det bosniske dampmecca« i Tuzla.

Min tur videre nordpå gik gennem flere krigshærgede egne, her i blandt et stort croatisk besat område. Navne på byer vi passerede, dukkede op fra min hukommelse. Jeg prøvede at genkalde hvad der skete alle disse steder, men måtte opgive. Det hele var blevet en stor masse af flere års ufordøjede TV-bomberderment med uophørlig død og ødelæggelse. Da vi på et tidspunkt passerede en lille landsby, blev der stille i bussen. En ældre dame med tårer i øjnene fortalte mig, at mange af bussens passagerer havde været bosidende her før croaterne besatte området.

Mødet i Tuzla

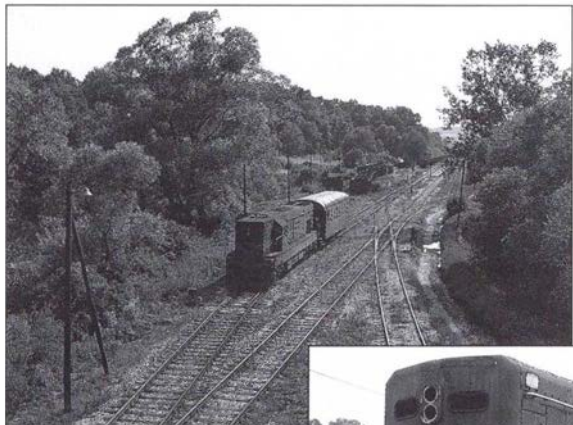
Efter endnu en overnatning på et alt for dyrt hotel, begav jeg mig til Tuzla's banedivision. Her blev jeg modtaget af direktøren for infrastruktur. Jeg blev straks gjort opmærksom på, at en bil stod til min disposition de efterfølgende dage.

Gang på gang blev jeg overrasket over den imødekommenhed jeg stødte på ved ZBH. Tidligere var Jugoslavien et meget vanskeligt land at rejse i for jernbane entusiaster og noget nær umuligt, hvis man også var fotograf.

Fornyligt modtog vi 3 732'ere der blev transporteret på blokvogn fra Slovenien. Disse er en tiltrængt forstærkning for vores 661'er, der er vores eneste køreklare lokomotiv. Krigen igennem har vi formået at opretholde den livsnødvendige trafik med kul fra Banovice. I perioder benyttede vi et par tomme fladvogne bag på kultogene til personbefordring. Det var en kold oplevelse om vinteren. Da strømmen af flygtninge var på sit højeste, hang der også menesker på ydersiden af lokomotivet og vognene. De tider var vanvittige.



Vi havde ingen diesellole, så i fællesskab med Krekaminerne fik vi sat nogle af de henstillede tyske krigslokomotiver fra anden verdenskrig (33'ere) istand. Havde det ikke været for disse lokomotiver, ville vi ikke kunne have opretholdt forsyningen af strøm fra kraftværket til bl.a. byens hospitaler.



Øverst: Det eneste køreklare diesellok i Tuzla med en af de få tilbageværende vogne. Formiddagstoget Banovice - Tuzla, juni 1996. Nederst: Henstillet grundet manglende brændstof og reservedele. GM-lok type 661 ved Kreka-værkstedet i Bukinje. Juni 1996.



Vi håber i nær fremtid, at kunne genåbne trafikken til Brcko, der er besat af serberne. De ødelagte broer er blevet sat istand af IFOR-styrkerne i området. IFOR ønsker at kunne bruge banen som forsyningsrute fra Zagreb og Bihać. På nuværende tidspunkt ser forhandlingerne dog ud til at være brudt sammen, da den 3. part er udeblevet begge gange, IFOR har indkaldt til forhandlinger.

Vi begav os ud til maskindepotet et par kilometer fra stationen, hvor der foregik en stor aktivitet med at klargøre de nyligt ankomne 732'ere. En lokomotivfører fortalte mig, at man var blevet nød til at skære førerhustagene af før afrejsen fra Slovenien. Fritrumsprofilen på mange af de små bjergveje var desværre for lille.

På trods af at vi igen er begyndt at få regelmæssige forsyninger af diesellole, kan vi ikke umiddelbart få de nye lokomotiver sat i drift. Vi havde jo ikke regnet med at få dem leveret som samlesæt. På trods af dette problem ser vi dog rimeligt lyst på fremtiden. De ting vi har at tumle med idag, kan slet ikke sammenlignes med den håbløse situation vi var i tidligere. Jeg glemmer aldrig den morgen jeg kom ned på stationen og så at vores materiel var forsvundet. Serberne havde i lang tid gået og forberedt det

uden vi havde opdaget noget som helst. En nat slog de til og overmandede vores personale, hvorefter de i ro og mag kørte det hele over på den anden side af fronten til Doboj. Det de ikke tog med sig, satte de i brand.

Jeg besluttede mig for at køre med middagspersontoget til Banovice. Da jeg indfandt mig på stationen i Tuzla, holdt 661'eren og var klar til afgang.

I Banovice ankom vi direkte i en af minens opstillingsspor, der åbenbart også fungerede som station. Jeg var dårligt nået ud af vognen, før en 62'er kom trækkende forbi med en læsset stamme kulvogne. Vognene var kort forinden blevet fyldt i det

fredelig oase, hugget ind i bjergsiden. Efter larmen fra omlæsehallen, herskede der nu en dejlig ro. Denne blev kun brudt af stationspersonalets meget intense kortspil, der foregik under et skyggefuldt træ mellem opstillingssporene. På en mellemting mellem tysk og fakter, fik jeg forståelsen af, at der ville gå 3 timer før det næste tog skulle ankomme. Jeg må øjensynlig have set temmelig opgivende ud, for med ét opstod der en hektisk aktivitet omkring telefonen, hvis ledning var trukket hen over alle sporene. Jeg blev bedt om at vente ét øjeblik, så ville de prøve at arrangere den fornødne transport videre af banen. Under ventetiden blev jeg budt på tyrkisk kaffe, brygget på vand fra stationens vandkran.

Efter en 1/2 time kom et lille diesellokomotiv rullende ind på stationen. Jeg blev noget overrasket da det gik op for mig, at det var lykkedes for mine værter at få rekvireret transportmiddel. Med 720 001, der på banens eget værksted, er bygget af dele fra et af de store diesellokomotiver type 740, fra den nu nedlagte Sarajevo-Visograd bane, fik jeg fra taget dette fantastiske bygningsværk af en dobbeltsporet smalsporsbane, i øjesyn.

Ved remiseanlægene midtvejs på banen, holdt et større antal henstillede »kolde« damplokomotiver. Af disse så kun 1 type 25 og 2 type 83 ud til at være idrift. Til min overraskelse opdagede jeg, da jeg gjorde min entré i værkstedet, at der i den tilstødende montagehal foregik stor aktivitet. Midt i hallen stod 2 grundmalede lokomotivkedler, der var ved at få isat nye keddelrør. Fra æssen der kastede sit røde varme lys ud i hallen, blev de nypressede rør transporteret af en menneskekæde frem til de ventende lokomotivkedler. Jeg undrede mig over at den ene kedel var meget større end normalen for jugoslaviske smalsporslokomotiver. En håndværker forklarede at det drejede sig om en 62'er fra det nedre system.

Denne var af flere omgange transporteret op til værkstedet på ladet af en lastbil. En 25'er passerede udenfor værkstedet med et nedadgående kultog, så jeg tog hur-

store omladekompleks. Dette er forbundet med smalsporsbanen, der ender længere oppe af bjerget, via et snørklet skaktsystem ned af bjergsiden.

Under et halvtag holder minens 2 andre normalsporede damplokomotiver. Den ene er endnu en 62'er, mens den anden, til min store overraskelse, er en firekøbt fransk maskine type 144R 003.

En lille sti førte mig op til endestationen for smalsporsnettet, der ligger som en lille



Roen hviler ved 760 mm. smalsporsbanen i Banovice. Juni 1996.

Kakanj: 40 km. nord for Sarajevo af hovedbanen mod Doboj, ligger et af de største kulmineområder i det tidligere Jugoslavien, med byen Kakanj i centrum. En 5 km. lang bane forbinder ZBHs sporområde, med den største af områdets miner. Ved banen er stationeret 3 driftklare 62'ere.

Zenica: Er beliggende midt på hovedbanen mellem Sarajevo - Doboj. Ved byens stålværk er en del damp aktivitet. Området er svært at få adgang til og stærkt bevogtet, hvilket Bl.a kan skyldes at der i ovnene støbes meget andet end armeringsjern. ZBH oplyser at trafikken varetages af 33'ere. Dette sted bør man nok holde sig fra.

Banovice: Stedet med mest damp aktivitet samlet på et sted. Den dobbeltsporede 760 mm. smalsporsbane, må siges at være noget af en overraskelse. Fra kulminen oppe i bjerget til bunden af dalen, løber banen gennem et meget smukt område. Det ene øjeblik løbende på en bjergkarm, for kort efter at sno sig gennem dybe gennemskæringer der er sprængt ud i bjerget. Den 7 km. lange bane befares af diesellokomotiver fra den i 1980 nedlagte Sarajevo-Vicegrad bane og af damplokomotiver type 25 og 83. Rangering ved endestationerne hovedsageligt med type 25. Værkstedet er beliggende ca. midt på banen. I bunden af dalen, hvor kullene omlæsses for videre transport til Tuzla, foregår normalspors rangeringen på skift af to 62'ere og et franskbygget lok fra »CIE DE FIVES LILLE«.

Tuzla »Kreka-minerne«: Kreka er navnet på det firma der driver kulminerne i Tuzla området. Ved 3 af disse miner - Dubrara, Lukavac og Bukinje, foregår en del rangering med 62'ere og strækningsskørsel med type 33. Værkstedet er beliggende ved Bukinje minen.

Det forlyder at der også skulle være dampaktivitet i byerne Dobrinja og Durdevic.

tigt afsked med de mange håndværkere. Disse var synligt skuffede over, at jeg ikke havde udvist den store iver for at fotografere resultatet af de aktiviteter, der ellers foregik på værkstedet, når der ikke blev skruet på lokomotiver. Det hjalp dog en smule da jeg fik forklaret at jeg kunne komme i alvorlige vanskeligheder, ved at være i besiddelse af den slags fotos.

Jeg kørte med en værkfører i hans bil ned til omlæssestationen. Her var 25 35 i

læs kul forsvandt ned i mørket.

Den efterfølgende morgen begav jeg mig så til det aftalte besøg ved Kreka-minen i Tuzla. Jeg blev budt inden for hos Mustafa Saracevic, der er den daglige leder af lokomotivværkstedet.

Han fortalte:

Vi benyttede også damplokomotiver før krigen, dog kun rangerlokomotiver af type 62 til rangering. Det var først efter krigens udbrud, da forsyningerne af dieselolie ophørte, at vi så os nødsaget til at finde 33'erne frem af mølposen igen. Renoveringen voldte dog store vanskeligheder, idet vi ikke havde nogle brugbare reservedele til rådighed. Det hjalp da vi kanabaliserede et par af de dårligste

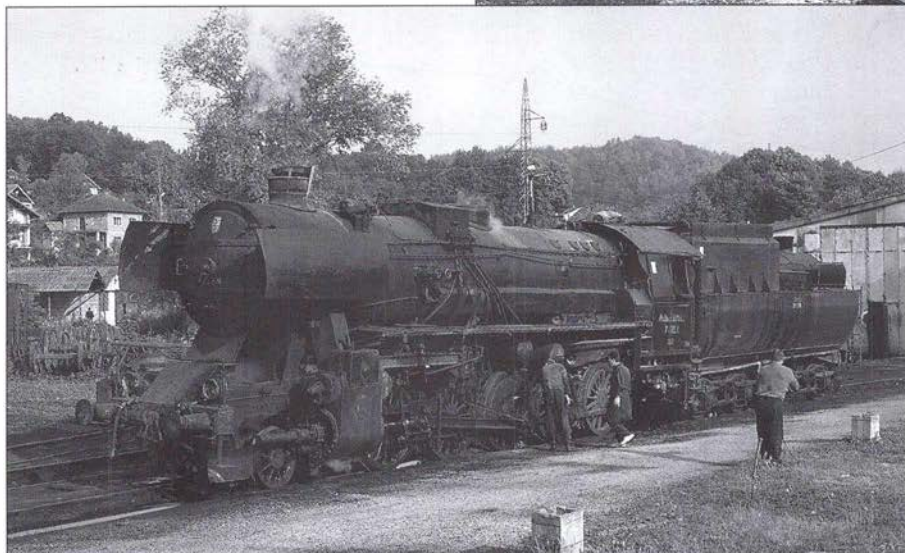


Værkstedet ved smalsporsbanen i Banovice

Mange af vores miner ligger 30-40 km. væk. Som du kan se kører 33'erne stadig, og det er bestemt ikke for vores fornøjelses skyld, men vi har desværre ikke kunne opdrive reservedele til vores GM-lokomotiver. Når 33'erne på et tidspunkt bliver af-



33-226 sætter igang med en stamme fyldte vogne til kraftværket. Til venstre 2 af de tidligere Sovjetiske TE'ere, med den for typen karakteristiske røgkammerlåge. Bukinje. Juni 1996.



33-226 er et ægte »krigslok«, bygget 1944 som 52 817 hos Henschel. Morgenklargøring ved værkstedet i Bukinje. Juni 1996.

fuld gang med at skubbe stammen af fyldte kulvogne ud over en rampe. I bunden af rampen var et stort gabende hul der var starten på skaktrøret til omlæssehallen. Det gav et voldsomt spektakel når et helt vogn-

33'ere. Engelske ODA hjalp med at fremskaffe de nødvendige mængder af hvidmetal, der var den alvorligste mangel. Vores 33'ere har været den altoverskyggende årsag til, at det har været muligt at opretholde driften på vores hospitaler og industrier under krigen. Uden dem havde det været umuligt at få transporteret kullene.

Nummeroversigt for type 33 ved Kreka-minerne

BHZnr.	DRG-nr.	Byggested	År	Status
33-064	52 1134	DWM	1943	Idrift, nyrevideret
33-218	52 729	Henschel	1944	Henstillet
33-236	52 817	Henschel	1944	Idrift
33-248	52 4779	MBA	1943	Idrift
33-503 ¹⁾	52 1345	DWM	1944	Idrift, nyrevideret
33-504 ²⁾	52 793	Henschel	1944	Henstillet, reservedele
33-505 ³⁾	52 3654	WLF	1943	Henstillet, reservedele

1) Ex. SSSR TE 1345 2) Ex. SSSR TE 793 3) Ex. SSSR TE 3654.

løst, vil de alle få foretaget en hovedrevisi-on, og derefter gemt væk til den næste krig, for dem har vi jo næsten en slags tradition for her i området...

Med disse tankevækkende ord sluttede det sidste af en lang række møder i Bosnien-Herzegovina. Derefter kunne jeg koncentrere mig om at forevige de sidste »rigt-tige« krigslokomotiver, der er i daglig drift i Europa. □

På sporet af Randers-Hadsund Jernbane (RHJ)



2. del af en cykel-
ekspedition, juli
1996

Tekst og foto: Frank Nielsen

Der fremkom planer om en bane fra Aalborg til Randers via Hadsund allerede i begyndelsen af 1870'erne. Randers by viste sig meget interesseret, hvis strækningen blev begrænset til Randers-Hadsund.

Den berømte/berygtede ingeniør Wilhelm Robert Rowan ejede omkring 1880 Randers Jernbanevogn-Fabrik (senere Scandia, nu ADtranz), og han var villig til at skyde en betydelig sum penge i både anlæg og drift. På den måde havde kommunerne i banens opland nemmere ved selv at indskyde den øvrige kapital. Det blev derfor ikke nødvendigt med statstilskud(!).

Banens anlæg gik i gang i 1881 og allerede d. 9. oktober 1883 fandt indvielsen sted under de sædvanlige, festlige former. Banens drift var bortforpagtet til det tyske selskab "Localeisenbahnen-Betriebs Gesellschaft" i Hamborg indtil 1. april 1897. Derefter drev jernbaneselskabet RHJ selv banen.

Sporet blev bygget meget let med et såkaldt langsvellespor, hvor skinnerne lå på sveller på langs, og som blev holdt på plads med jernstænger på tværs. Det endte med at være ret håbløst og blev bygget om til et mere traditionelt udseende i årene 1924-26.

Til at begynde med endte banen syd for Mariager Fjord. Først i 1900 åbnedes

banen fra Aalborg (AHJ), og togene fra nord blev fra 1904 gennemført over den nybyggede bro til det, som nu kom til at hedde Søndre Hadsund. Broen blev bygget om i 1927, og derefter var det RHJ's tog, der kørte over broen til Hadsund (Nord), som i 1928 overgik til fællesseje for de to baner. Søndre Hadsund kom senere til at hedde Hadsund Syd.

RHJ kom aldrig med i det omfattende driftsfællesskab af private jernbaner fra Aalborg. Men fra 1948 blev flere tog gennemført med skinnestog Randers-Aalborg og omvendt.

Omkring 1950 begyndte man så småt at blive klar over, at broen over fjorden trængte til en afløser. Bæreevnen var begrænset, og det stigende antal private biler og lastbiler gjorde ikke sagen bedre. Broen var en kombineret vej- og jernbanebro, med sporet liggende midt på broen, så vejtrafikken blev lukket ude i hver ende, når tog skulle passere.

I slutningen af 1960'erne løb Aalborg Privatbaner ind i en krise. Konkurrencen fra landevejen var ved at være for skrap, og ledelsen gav fortabt(!). RHJ blev revet med i faldet. Lokalt gik der kludder i forhandlingerne om Hadsunds fremtidige trafikbetjening, og der blev tærsket langhalm på placeringen af den nye bro over fjorden.

En medvirkende årsag til elendigheden var også, at banens dygtige direktør pludselig døde i alt for ung en alder. Det

lykkedes ikke bestyrelsen at sikre banens beståen, selvom der allerede var både købt og leveret nye skinner til forbindelse over den nye bro. Der var også lavet en storstilet plan for anskaffelse af nye tog i form af Y-tog, som jo allerede var leveret til andre privatbaner (LJ og HFHJ/GDS). 31. marts 1969 blev derfor den sidste dag på RHJ.

Med udgangspunkt fra Hadsund er der endnu i dag mange rester at finde af RHJ. I HADSUND er der dog sket det, at den gamle banegård nord for fjorden i 1985 er blevet revet ned og erstattet af en meget mindre men effektiv rutebilstation. Banen til Aalborg er blevet til cykelsti i hvert fald helt op til Bælum efter landkort at dømme.

Den nye bro over fjorden er omsider blevet bygget med en firesporet vejbane og cykelsti og fortovej i begge sider. Af hensyn til sejlads med større skibe til Mariager og Hobro er den forsynet med klappag. Broen blev indviet i 1976.

Som tidligere nævnt kørte togene mod Randers over den gamle bro, så det var nødvendigt at spærre af for den øvrige trafik imens. Straks banen »var kommet i land«, drejede den væk fra Randersvejen for straks efter at krydse den igen, mens den løb ind på HADSUND SYD station.

Det er på sydsiden af fjorden endnu muligt at se lidt dæmningsrester op mod den gamle bro, som stod lige vest for, hvor den nye nu står.

Hadsund Syd havde flere læssespor syd for den gamle stationsbygning, som står der endnu omend i en noget ombygget tilstand. Siden 1940 var der persontogsmæssigt kun trinbræt.

Fra Hadsund gik banen mod sydvest langs vejen mod Mariager. Faktisk så tæt, at den lå mellem vejen og husene på sydsiden. Der er asfalteret cykelsti her og hele vejen ud til Åmølle.

Ved Revsbæk lå der tidligere et sidespor til et teglværk, men både det og teglværket er helt forsvundet. 39,6 km. fra Randers lå fra 1884 ÅMØLLE trinbræt med sidespor. Kun cykelstien kan i dag afsløre banens forløb.

Banen drejede nu mod syd væk fra fjorden og vejen mod Mariager. Man kan fortsat følge banen på en sti, som dog her ikke er asfalteret. I km 38,1 lå NORUP station. Den var ringe benyttet i hele banens levetid, men læssespor var der dog. Stationsbygningen er i dag næsten uigenkendelig.

Videre ad cykelstien på banen går det nu mod sydøst indtil NEBSTRUP trinbræt og sidespor, som blev oprettet ved åbningen 35,3 km fra Randers. Man kan endnu se, hvor både trinbræt og sidespor har været.

Banen fortsatte mod sydøst udenom et par »grimme« bakker, og på cykelstien passerer man den nye vej mod Randers

Stien på RHJ hvor banen passerede Nepstrup trinbræt.

(anlagt efter banens lukning), og godt 300 m længere fremme kommer man til den gamle vej.

Her kan ses noget meget mærkeligt: vejbanen er blevet forsynet med den nymodens belægning af tjære og løse sten, som bilisterne selv skal trykke ned og cyklisterne selv få op i dækkene, men af endnu ukendte årsager er denne belægning blevet repareret netop, hvor banen oprindelig gik, og hvad der er endnu mere besynderligt: der er stadig stopstriber på vejen! Det ser faktisk ud som om, at banen lige er blevet lukket!!!

33,2 km fra Randers lå fra 1926 trinbrættet TRUDSHOLM navngivet efter det store gods lige nord for. Kort efter nås vejen til Havndal, og så er det slut med cykelsti på banen i denne omgang.

I HAVNDAL var der både læsse- og krydsningsspor, men man kan kun genfinde forpladsen ved stationen. Stationsbygningen er revet ned, og det ser ud til at være sket for kort tid siden. Efter stationen er der en lille sti på den gamle bane. Stien ender ved en markvej lige uden for byen.

Lige udenfor Dalbyover ved vejen mod Dalbynder lå fra 1930 DALBYNEDER trinbræt. Det kan man ikke finde mere. DALBYOVER station (km 27,2) står der derimod endnu. I dag er den blevet helt anonym nede for enden af Stationsvej. Sporområdet er blevet til have.

Ved vejrydset mellem vejen fra Knejsted til Vinstrup og vejen fra Dalbyover til Øster Tørslev lå fra 1926 trinbrættet VINSTRUPVEJEN (km 26,3). Perronen findes endnu, og der bliver pænt klippet græs på den med jævne mellemrum.

ØSTER TØRSLEV station lå 23,1 km fra Randers, men over en kilometer fra Øster Tørslev by mod sydøst. Det skyldes, at byen nærmest ligger nede i et hul, og som cyklist mærker man da også, at vejen mod Gerlev, som samtidig fører til stationen, går kraftigt op ad bakke. Stationen står der endnu oppe på toppen.

Efter yderligere knap en kilometer krydsede banen Gerlevvejen, og her anlagdes i 1933 et trinbræt ved navn Gerlev Østermark; senere blot ØSTERMARKEN. Et hjulspor ind mellem to rækker grantræer er den eneste synlige rest af banen her.

Banen kørte nu mod vest og nåede 20,2 km fra Randers frem til GJERLEV - i tidens løb stavet med eller uden »j« nogle gange. Ifølge skiltet, som stadig sidder på stationsbygningen, endte stationen med at hedde Gjerlev. Til brug for damp-togene kom hér et vandtårn, der dog ikke findes længere. Her var også både kryds-



ningsspor og læssespor og et sidespor til mejeriet. Mejeriet er væk, og stationsområdet er overtaget af en stor trælasthandel.

Igen krydsede banen Randers-Hadsundvejen, og mod sydvest herfra slog banen nogle kraftige hårnålesving gennem det bakkede terræn mod HALD station (km 16,5). Flere dæmninger og gennemskæringer kan anes inde i markerne.

Netop terrænets udformning hér var da også bestemmende for, at stationen kom til at ligge godt 11/2 km fra selve byen og den direkte vej mellem Hadsund og Randers. Stationen står endnu, og omme bagved står der en glemt godsvogn (eller også har den nuværende ejer købt vognkassen fra en udrangeret Gs-vogn!).

Fortsat mod sydvest gik det nu over mere jævnt terræn til SPENTRUP station, som var den sidste station inden Randers. Den lå i km 12,3 og havde både læssespor og krydsningsspor. Selvom den er blevet kalket hvid og bygget noget om, så er den stadig let genkendelig.

Ved åbningen lå stationen midt mellem byerne Spentrup og Jennum. Nu går byerne ud i ét, fordi der er opstået en slags forstadsbebyggelse til Randers med en masse villaer og rækkehuse. Men alt dette er sket efter 1969(!).

Lige syd for Jennum starter endnu en

asfalteret cykelsti på den gamle bane, som gik herfra direkte mod syd. Man passerer trinbrættet VEJLAGERVEJEN (km 10,4, oprettet 1926) uden at finde nogen rester af det, men ved passagen af Randers-Hadsundvejen (igen-igen) finder man endnu perronen fra LEM trinbræt (km 8,2), selvom betonforkanten efterhånden er godt groet til. Her var også et sidespor i hele banens levetid.

Asfalten til cykelstien slap åbenbart op, for herfra må man køre i grus videre ad banen mod sydøst og senere syd ned langs Ris Møllebæk. Banen krydsede vejen mellem Lem og Gimming to gange, og mellem overskæringerne kører man oppe på den lange og ret høje dæmning.

GIMMING trinbræt kan genfindes ca. 100 m syd for den sidste vejoverkørsel i form af en betonforkant magen til den i Lem. Trinbrættet, som også havde sidespor, lå 6,1 km fra Randers.

Banestien ender ved Dronningborg Idrætscenters boldbaner. Man må køre den sidste vej ind til Randers ude på vejen. Man kan se banens forløb videre frem lige ind igennem Dronningborg Maskinfabriks område.

Maskinfabrikken havde oprindeligt sit eget sidespor; oprettet i 1940. Nu kan man sige, at den har helt sit eget spor, for der er stadig spor herud inde fra Ran-



Den gamle Randers-Hadsund landevej ved Trudsholm.

Randers—Hadsund N.

		Hverdage										Søn- og helligdage										
		P	P	P	P	P	Pa	P	P	P	Pb	¶	P	P	P	P	P	P	P	P	Pc	
Randers stb.	af	4 50	5 45	—	7 45	10 47	—	13 46	14 20	15 23	—	17 41	20 35	23 16	7 45	10 47	13 43	15 30	17 50	19 35	21 10	23 30
Randers prb.	—	4 57	5 55	6 50	7 53	11 00	12 15	14 00	14 30	15 31	16 40	17 54	20 45	23 25	7 53	11 00	13 51	15 45	18 10	19 45	21 17	23 37
Dronningbrg.	*	4 58	5 57	6 51	7 54	11 01	12 16	14 01	14 32	15 32	16 41	17 55	20 46	23 26	7 54	11 01	13 52	15 46	18 11	19 46	21 18	23 38
Gimming	*	5 00	6 00		7 55	11 03	12 18	14 03	14 35	15 34	16 43	17 57	20 48	23 28	7 55	11 03	13 54	15 48	18 13	19 48	21 20	23 40
Lem	*	5 03	6 03		7 58	11 06	12 21	14 06	14 38	15 37	16 46	18 00	20 51	23 30	7 58	11 06	13 56	15 50	18 16	19 50	21 23	23 42
Vejlagervej	*	5 05	6 05		8 00	11 08	12 23	14 08	14 40	15 39	16 48	18 02	20 53	23 32	8 00	11 08	13 58	15 52	18 18	19 52	21 25	23 44
Spentrup	—	5 09	6 12	7 05	8 06	11 12	12 28	14 12	14 45	15 43	*16 52	18 06	20 57	23 36	8 06	11 12	14 02	15 56	18 22	19 56	21 29	23 48
Hald	—	5 14	6 18		8 12	11 18	*12 34	14 18	14 53	15 51	*16 58	18 12	21 03	23 42	8 12	11 18	14 07	16 02	18 28	20 02	21 35	23 53
Gjerlev	—	5 18	6 24		8 18	11 23	*12 39	14 23	15 00	15 56	*17 03	18 17	21 08	23 47	8 18	11 23	14 12	16 07	18 33	20 07	21 41	23 58
Ø.-Tørslev	—	5 22	6 30		8 22	11 28	*12 43	14 28	15 06	16 00	*17 08	18 22	21 13	23 51	8 22	11 28	14 16	16 11	18 38	20 11	21 46	002
Vinstrupvej	*	5 24	6 34	7 18	8 25	11 31	12 46	14 31	15 10	16 03	17 10	18 25	21 16	23 53	8 25	11 31	14 19	16 14	18 41	20 14	21 49	005
Dalbyover	—	5 26	6 39	*7 20	8 29	11 34	*12 49	14 34	15 14	16 06	17 15	18 28	21 19	23 57	8 29	11 34	14 22	16 17	18 44	20 17	21 51	008
Dalbyneder	*	5 27	6 40	7 21	8 30	11 35	12 50	14 35	15 15	16 07	17 16	18 29	21 20	23 58	8 30	11 35	14 23	16 18	18 45	20 18	21 52	009
Havndal	—	5 32	6 46	7 33	8 39	11 42	*12 55	14 42	15 30	16 12	17 25	18 36	21 27	003	8 39	11 42	14 28	16 23	18 51	20 23	21 57	015
Trudsholm	*	5 33	6 47	7 34	8 40	11 43	12 56	14 43	15 31	16 13	17 26	18 37	21 28	004	8 40	11 43	14 29	16 24	18 52	20 24	21 58	016
Nebstrup	*	5 35	6 49	7 36	8 42	11 45	12 57	14 45	15 33	16 15	17 27	18 39	21 30	005	8 42	11 45	14 31	16 25	18 54	20 25	22 00	017
Norup	—	5 41	6 55	*7 43	8 47	11 52	*13 02	14 52	15 39	16 21	*17 30	18 46	21 37	012	8 47	11 52	14 36	16 31	19 00	20 31	22 06	023
Aamølle	*	5 42	6 56	7 44	8 48	11 53	13 03	14 53	15 40	16 22	17 31	18 47	21 38	013	8 48	11 53	14 37	16 32	19 01	20 32	22 07	024
Sønder-Hads.	*	5 43	6 58	7 45	8 49	11 54	13 04	14 54	15 43	16 23	17 33	18 48	21 39	014	8 49	11 54	14 38	16 33	19 02	20 33	22 08	025
Hadsund N	an	5 50	7 03	7 50	8 55	12 00	13 10	15 00	15 50	16 30	17 40	18 54	21 45	020	8 55	12 00	14 46	16 40	19 08	20 40	22 15	030
Aalborg	an	7 35	—	—	10 28	13 29	16 39	16 39	—	19 17	19 17	20 16	23 10	—	10 28	13 29	17 03	—	20 38	22 42	23 53	—

* togene standser kun, for såvidt der er rejsende at optage eller afsætte - a kun lørdage - b ikke lørdage c natten efter søn- og helligdage

ders. Det ser godt nok ud til at være et par dage siden, at der har kørt tog så langt.

På DRONNINGBORG ALLE, som er vejen op til maskinfabrikken, lå fra 1904 til 1957 et trinbræt opkaldt efter vejen.

Mellem overkørslerne af Udbyhøjvej og Tjærbyvej lå fra 1952 trinbrættet DRONNINGBORG (km 3,7). Straks efter banens lukning skyndte man sig at rive den flotte ventesalsbygning ned - den er der nok ikke andre der måtte få... Videre ned ad Udbyhøjvej kører man langs med hin sagnomspundne virksomhed, der engang hed »Hvide Mølle«, og for tiden kaldes »ADtranz«. Ind imellem har den også heddet »Scandia Randers«. RHJ's spor gik lige på sydsiden og fortsatte langs sydsiden af Tøjhushaven. Fra ADtranz fører sporet nu ud over vejen og går herfra - som en del af havnesporet - langs Toldbodgade op forbi havnen og videre til statsbanegården. Her er sporet meget brugt - for tiden mest af sådan nogle lange, hvide nogen (»væltede køleskabe« kaldes de af nogen).

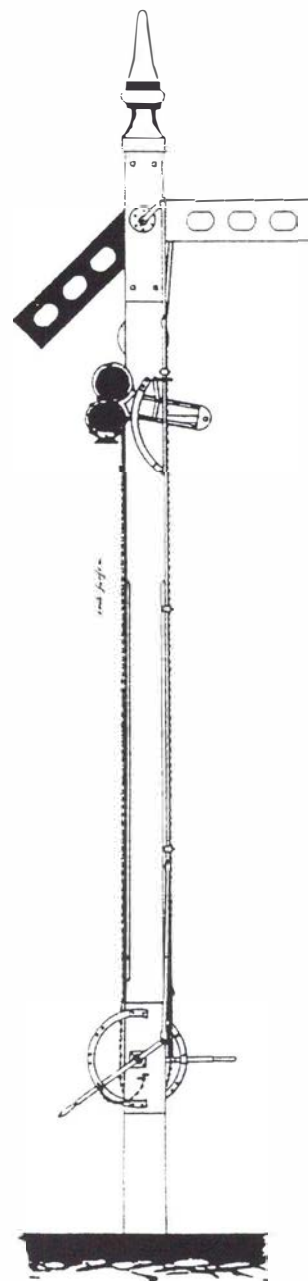
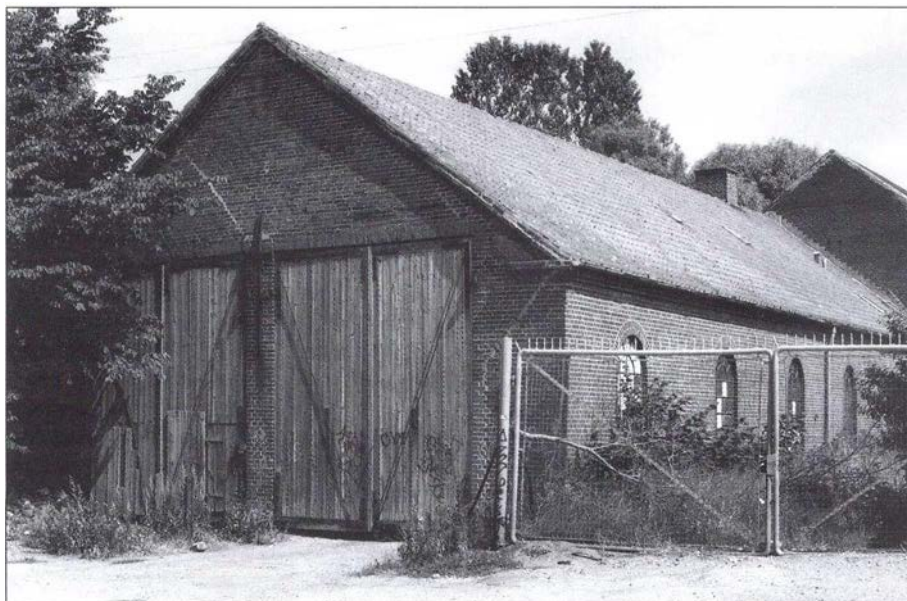
Man kan genfinde den gamle banes

oprindelige forløb oppe midt i Lorentzgade, for den 2-sporede motorremise fra privatbanegårdens tid står her endnu. Omme bagved kan man se lidt af de andre remiser. Men det er til gengæld også de sidste rester af både den oprindelige banegård, som »bare« hed Randers, og den nye RANDERS PRIVATBANESTATION, som blev opført i 1952. Begge er revet ned og området overgået til andet formål.

Først fra 1951 begyndte RHJ-togene at køre igennem til og fra statsbanegården ad det forbindelsesspor (havnesporet), som altså stadig findes. Man kommer lige forbi »Randers Regnskov«, som er to store glasbøbler med et tropehus inde i. Det er blevet en vældig turistattraktion, og som fortalt i historien om resterne af MFVJ kan man komme til Mariager herfra med direkte veteran tog på sommersøndage.

Øverst: Den sidste køreplan ved banens lukning i 1969.

Nedest: Motorremisen fra Randers privatbanestation.





Jernbanenyt - kort fortalt

DSB


Redigeret af Erik B. Jonsen
og Jens Ole Christensen

Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 31. oktober 1997 rådede DSB over følgende trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. december 1996 i parentes):

1. Elektrisk materiel (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver	22	(22)
1.2 Motorvogne	80	(80)
1.3 Bivogne	80	(80)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver	121	(121)
2.2 Rangerlokomotiver	80	(69)
2.3 Traktorer	40	(40)
2.4 Motorvogne	379	(379)

Med hele tre EA-lokomotiver og mere end 16.000 hk blæser EA 3006+3005+3021 mod vest. For fuld effekt passerer godstog et Ringsted st. DSB satte i øvrigt med overgangen til vinterkøreplanen, hastigheden op til 180 km/t på strækningen København-Arhus.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

2.5 Bivogne	94	(94)
2.6 Tjenestelokomotiver	2	(2)

3. Elektrisk materiel (1,5 kV =):

3.1 Motorvogne	338	(302)
3.2 Bivogne	306	(294)

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne	278	(435)
4.2 Liggevogne	7	(24)
4.3 Sovevogne	4	(12)
4.4 Specialvogne	6	(4)

5. Godstogsmateriel:

5.1 Lukkede godsvogne.	1.794	(1.854)
------------------------	-------	---------

I herligt vintervejr den 29. december 1995, er MY 1122 her ved at trykke de fyldte kulvogne fra Vestkraft i Esbjerg, ind på Herning Værket. I den anden ende af stammen må MY 1149 holde for de 18 Fals-vogne. Kultoget fremføres ikke længere af MY, da MZ fast har overtaget kørslen med de tunge tog.

Foto: Tommy O. Jensen

5.2 Åbne godsvogne	1.528	(1.543)
5.3 Tjenestevogne	997	(1.008)
5.4 Privatejede vogne	236	(255)

Af de ovennævnte 997 tjenestevogne disponerede Banestyrelsen over de 948.





I de første ti måneder af 1997 er der sket følgende ændringer i materielbeholdningen, idet der også henvises til notitser i jernbanen nr. 2/97, p. 69 og nr. 4/97, p. 137/138.:

Ad 2.2: 20 stk. **MK (601-620)** er ibrugtaget; 9 stk. **MH (307, 320, 333, 344, 359, 362, 376, 385, 392)** er udrangeret. (MK 620 leveredes til DSB gods den 20. oktober).

Ad 3.1: **SA 8103/SB 8303/SD 8803 ... SA 9108/SB 9308/SD 9808** (sæt 3-8 = 36 motorvogne) er ibrugtaget (endelig aflevering af sæt 8 er berammet til den 11. december). Ad 3.2: **SC 8603 ... SC 9608** (sæt 3-8 = 12 mellemvogne) er ibrugtaget (endelig aflevering, jf. 3.1).

Ad 4.1: 1 stk. **ADns (80-74 501)**, 8 stk. (de resterende) **B-vogne (RIC)**, 22 stk. **B-t vogne** (de resterende med undtagelse af 29-76 169, 179 (tidl. udrangeret – atter i drift), 181, 183, 190), 2 stk. (de resterende) **Ba-vogne**, 6 stk. (de resterende) **Ba-x vogne**, 7 stk. (de resterende) **Bab-vogne** og 7 stk. (de resterende) **BDan-vogne** er udrangeret. De to **BDdk-vogne** medregnes nu under »specialvogne«.

Ad 4.3: 2 stk. (de resterende) **WLABm-vogne** og 1 stk. **WLABmh (71-30 819)** er udrangeret – sidstnævnte overdraget til Jernbanemuseet.

Ad 4.4: 2 stk. **BDdk-vogne** tilgået, jf. ovenfor.

Ad 5.1: 64 stk. **Hbins-y-vogne** (for posttransporter) er ibrugtaget. Specificeret oversigt (og det gælder også 5.2-5.4) følger i et kommende nummer af **jernbanen**.

I afsnit »Elektrisk materiel« (vekselstrøm) omfatter toglokomotiver: 22 EA; motorvog-

ADtranz indlejede i foråret '96 MY 1105 for transport af IR 4-togsæt mellem Randers og Vojens. Togsættene blev efterprøvet og målt igennem for fejlstrømme, der længe havde været et problem.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

ne: 80 ER; bivogne: 80 FR. I afsnit »Motormateriel« omfatter toglokomotiver: 37 ME – 23 MY (9 heraf (1125-1127, 1131, 1135, 1138, 1142, 1143, 1149) er hensatte) – 61 MZ (8 heraf (1433-1435, 1438, 1439, 1442, 1444, 1446) er hensatte); rangerlokomotiver: 45 MH (kun 15 i drift, 23 sat i »mølpose« i Langå og Nykøbing Falster) – 20 MK – 15 MT (kun 3 i drift); traktorer: 40 Köf;

motorvogne: 89 MFA – 89 MFB – 7 ML – 97 MR – 97 MRD; bivogne: 89 FF – 5 FL. I afsnit »Elektrisk materiel« (jævnstrøm) omfatter motorvogne: 16 MC – 209 MM – 65 MU – 16 SA – 16 SB – 16 SD; bivogne: 16 FC – 209 FS – 65 FU – 16 SC.

Passagertogsmateriellet fordelte sig pr. 31. oktober med følgende stykantal pr. litra:



De mange røde B-vogne der igennem længere tid har stået hensat i Gedser, blev onsdag den 5. november overflyttet til Rødby. Dermed er størsteparten af det udrangerede driftsmateriel nu samlet. Det lange tog bestående af et MZ 1457 i front med 18 B-vogne ses her passerer Kong Frederik IX's bro ved Nykøbing F.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

Siddevogne (278):	Sovevogne (4):
ABns 27	WLABmh 4
ADns 7	
ADns-e 22	Specialvogne (6):
B-t 5	BDdk 2
Bn-o 117	S 1
Bn/Bn-v 100	WRD 2
	ECO 1

Liggevogne (7):
Bc 7

*

Bc-, BDdk- og WRD-vognene er nu klar-
gjort for kørsel gennem tunnelen under Sto-
rebælt (nødbremseoverstopning, brand-
slukningsudstyr m.v. – men ikke vakuumto-
ilet) af hensyn til vinterens chartertog »Ski-
løberen« (København/Århus St. Antons am
Arlberg/Schwarzach St. Weit). Det samme
er tilfældet med to af de fire WLABmh-vog-
ne, som DSB har modtaget retur fra udlånet
til NS. De resterende to vogne anvendes
hhv. kun i Århus-løbet og som »reserve-
delsforråd«. DSB International vil i øvrigt
beholde Bc-vognene i drift indtil 1999, selv
om chartervognparken i løbet af 1998 for-
nyes med 10 nye (ombyggede) liggevogne
(tidl. litra B-t); den sæsonvise leje af DB-lig-
gevogne kan derved undgås.

*

Litrering og nummerering af DSBs 17 tre-
vogns Øresundstogsæt er fastsat således
for motorvogn-mellemvogn-motorvogn: **ET**
2401/FT 2601/ET 2501 ... ET 2417/FT
2617/ET 2517.

Bemærkningen om, at et Øresundstogsæt
er et »ægte barn af Flexliner-familien« –
jernbanen nr. 5/97, p. 176 – er, når der ses
bort fra »gummifronten«, ikke korrekt. Tog-
sættene, der bygges af rustfrit stål, er snar-
ere et produkt af Adtranz' »AIM-projekt«
iblandet lige dele SJs X2000 og Gardermo-
banens »FlyToget« (NSB type 71). Den vi-
ste tegning af Øresundstogsættet (officiel
fra Adtranz) må ikke betragtes som den en-
delige udformning. Det forlyder bl.a., at der
i hver motorvogn kun bliver ét indgangspar-
ti – en særpræget beslutning taget i be-
tragtning, at togsættene skal anvendes på
nærtrafikstrækninger!

*

Den planlagte hensætning i mølpose af di-
verse litra af passagertogsmateriellet (jf.
jernbanen, nr. 5/97, p. 172) er udskudt ind-
til videre på grund af den store passagertil-
strømning. Ny vurdering foretages i forbin-
delse med diverse tilpasninger af K97v pr.
11. januar 1998. Frem til nævnte dato er fire
af de fem »mølpose« B-t-vogne sammen
med en styrevogn indsat i en stamme, der
kører følgende tog (på foto-umulige tids-
punkter): RV 3610 (Esbjerg afg. 6.23, Fre-
dericia ank. 7.37) på mandage-fredage, RV
3647 (Fredericia afg. 15.36, Esbjerg ank.
16.48) på mandage-torsdage og RV 3245



Torsdag den 9. oktober blev de sidste driftsklare MY-lokomotiver i øst overført til vest. EA 3020 der måtte trække læsset ses her under ophold i Fredericia, med hele den brogede skare af lokomotiver. EA 3020+Mz 1437+MY 1127+MY 1125+MY 1153+MY 1126. Ved samme lejlighed overførtes MZ 1437, der ses bag EA'eren. Foto: Lasse T. Petersen

(Århus H. afg. 15.44, Aalborg ank. 17.23) på fredage.

Indsættelsen af nævnte sidegangsvogne er sket i nød og betryk og ikke for at provoke-
re passagererne på den sjællandske syd-
bane, for hvem sådanne vogne er den san-
de lykke, men på grund af mangel på MR-
togsæt (tre sæt i værksted som følge af
havari).

*

I opremsningen af MH-lokomotiver, der be-
vares som fremtidig reserve, jf. **jernbanen**,
nr. 5/97, p. 171, slettes »343« (trykfejl).

Drift og administration

Det store køreplansskifte

Tiden siden overgangen til vinterkøreplan
den 28. september er ikke forløbet uden
problemer. I en række situationer har det
knebet for DSB at levere den service som
passagererne har krav på, og blandt dele af
personalet har der været stor utilfredshed.
Køreplansskiftet var nemlig større og mere
komliceret end de »almindelige« halvårli-
ge køreplansskift. Det var starten på et nyt
landsdækkende togsystem med nye minut-
tal, ændrede køretider og samtidig premie-
ren på bus/togsamarbejdet.

I de henvendelser fra utilfredse kunder,
som InterCity modtog, var det først og frem-
mest pladsmangel, der klagedes over. Ud-
over at ingen bryder sig om at stå op som
sild i tønde, medfører de overfyldte tog, at
TogService Danmark ikke kan betjene kun-
derne, fordi salgsvognene ikke kan komme
frem. Mange kunder forstår ikke, at plads-
billetkravet er ophørt, og Business kunder-
ne er utilfredse med, at Hvileplads anven-
des til Business, da indretningen ikke lever
op til kundernes forventninger. Forøgelsen

af hastigheden til 180 km/h medfører også
klager over rystelser og bratte opbremsnin-
ger.

Mange steder i DSB er passagertilgangen
meget iøjnefaldende, blandt andet i klargø-
ringscentrene for IC3- og IR4-togsættene.
Affaldsmængden er ét eksempel, men også
almindelig slitage. Der sendes nu 20-30 %
flere sædedele til vask og reparation, og
der har måttet indkøbes 350 nye sædehyn-
der for at dække behovet. Det planlagte
ugentlige kilometertal for et MF-togsæt var
i alt ca. 430.000, og på det grundlag skulle
IC3-værkstedet i Århus gennemføre fem
store eftersyn hver uge. Men togsættene
kører faktisk 460.000 km pr. uge, hvilket i
stedet kræver seks-syv eftersyn. Da behø-
vet for Business-pladser har vist sig større
end forventet, jf. ovenfor, har værkstedet
fået til opgave at ombygge Hvileplads-afde-
lingen i samtlige MF-togsæt. Ombygningen
omfatter ny sædeopstilling, nye borde og
montering af buffet.

På ER-center Helgoland gav allerede som-
merkøreplanen anledning til store foran-
dringer, da antallet af ER-togsæt i drift for-
dobledes, og den ugentlige kilometerpro-
duktion steg fra ca. 121.000 til ca. 205.000,
og antallet af eftersyn steg med otte pr. uge.

Kun få uger efter køreplansskiftet tog såvel
InterCity som Regionaltog konsekvensen af
den store tilgang af passagerer. I forbindel-
se med udrejsen til efterårsferien, fredag
den 10. oktober, blev der indsat tre aflast-
ningtog fra København mod Jylland. De var
en stor succes, og fremover kører de hver
fredag: IR 8153 (afg. 14.57) og IR 8157
(afg. 15.57) begge til Aalborg samt IR 8161
(afg. 16.58) til Århus. Indtil Århus standser
togene kun i Slagelse, Korsør, Odense,
Fredericia, Vejle og Horsens (IR 8157 også
i Skanderborg). På søndage returnerer de
tre stammer (6 Bn-o og 1 ADns-e) i togene:
IR 8352 (Århus afg. 16.52), IR 8356 og IR



8362 (Aalborg afg. 16.09/17.09). Togene fremføres af litra EA mellem København-Fredericia og v.v. og af litra ME/MZ på jysk strækning.

På efterårsferiens store udrejsedag, som nævnt den 10. oktober, blev der sat ny passagerrekord over Storebælt. I alt 30.900 passagerer krydsede bælten med tog, og ved at indsætte alle driftsreserver blev der skaffet 3.500 flere pladser i togene.

Et par eksempler på forbedring af bl.a. pendlerens rejsemuligheder:

For at imødegå kundeklager over et fyrretyve minutters interval på Valby station mellem kl. 15.29 og 16.09 mod Roskilde på Vestbanen er der indlagt et ekstratog (RØ 8171) på mandage-torsdage (København H. afg. 15.46/Roskilde ank. 16.11). Mellem Århus-Fredericia-Kolding er på mandage-fredage indsat tre ekstratog (køres af MR): RØ 8108 (Århus afg. 6.27/Fredericia ank. 7.54), RØ 8343 (Fredericia afg. 13.42/Kolding ank. 13.59) og RØ 8245 (Kolding afg. 14.18/Århus ank. 15.53). Regionaltog kører også i alt fem aflastningstog på søndage mellem Fredericia og Herning og v.v. på grund af overfyldte IC-tog. Udover disse tiltag er mere end 100 tog opformeret med én eller flere vogne (togsæt).

*

Walt Disney havde i forbindelse med premieren på den nye tegnefilm »Herkules« et særtog på turné igennem Europa. Her er toget ankommet til Nykøbing F på sin vej mod Høje Taastrup, hvor det i et par dage var udstillet for børn og barnlige sjæle.

Foto: Lasse T. Petersen

DSB Regionaltog og DSB materiel undersøger p.t. mulighederne for at imødegå kapacitetsproblemerne ved anskaffelse af to etages passagertogsmateriel. Waggonbau Görlitz GmbH vil kunne levere en serie vogne 12 måneder efter kontraktunderskrift.

*

I omtalen af »Hotel på skinner«, jernbanen nr. 5/97, p. 173, mangler der i togene 483/482's München/Innsbruck-del en WLBmz-vogn (trykfejl).

Banestyrelsen

Nyt telefonnummer

Banestyrelsen fortsætter sin »frigørelsesproces« fra DSB. Fra den 10. oktober har virksomheden eget telefonnummer: 33 76 50 00 – der er også mulighed for selvvalg til lokalnummer via 33 76 50 05.

Som anført i jernbanen nr. 5 skulle der ikke længere køre MZ III-serie på Sjælland efter det netop overståede vinterkøreplansskift. Til trods herfor kan man stadigvæk opleve MZ III-serie i bedste velgående, både øst og vest for Storebælt. Her er det MZ 1440 der i starten af oktober, er i færd med at trække vogne fra borde på godsfærgen »MF Trekroner«. I forgrunden ses afløseren MK 608 der mere og mere har overtaget rangeringen i Frihavnen. Foto: Lasse T. Petersen

Trafikregioner

Med virkning fra den 1. september 1997 skiftede Trafikregion S-bane navn til »Trafikregion Hovedstad«. Navneændringen er foretaget for at signalere, at trafikregionen har andre operatører end DSB S-tog, men også for at undgå navneforveksling med denne trafikregionens største kunde.

Trafikregion Hovedstad omfatter samtlige S-banestrækninger samt Hillerød-Snekker-



sten (ekskl.). Trafikregionen er én af otte regioner, der organisatorisk er placeret i afdeling Produktion under Banestyrelsen Trafik. Produktion har ansvaret for den overordnede trafikledelse og varetager den daglige trafikafvikling og trafikinformation til såvel interne som eksterne kunder. Opgaven løses af 580 medarbejdere i Trafikcentralen i København og 40 fjernstyringscentraler/kommandoposter over hele landet.

Øresundsbanen

Åbningsdatoen for jernbanestrækningen København H.-Københavns Lufthavn Kastrup er nu fastsat til søndag den 27. september 1998 (K98v). Københavns Lufthavne A/S indvier samtidig den nye stationsterminal.

Dermed får lufthavnen for første gang togforbindelse med København og dermed resten af Danmark. Fra år 2000, når den faste forbindelse over Øresund åbner, får lufthavnen også styrket sin position som det dynamiske midtpunkt i Øresundsregionen. (København når lige at slå Oslo på målstregen; banen til Oslos nye lufthavn i Gardermoen åbner den 7. oktober 1998).

Øresundsbanen er designet og bygget som en sikker og brugervenlig jernbane, og den

er forsynet med omfattende kommunikationsmuligheder. Hvis man vil tale i mobiltelefon på togturen, har man glæde af fuld GSM-dækning på hele strækningen, også i tunnelerne. Operatører er Tele Danmark mobil og Sonofon. Passagererne får også glæde af fjernstyringsfaciliteterne; der opsættes monitører, højttalere og ure på Københavns Lufthavn Kastrup, Tårnby og Ørestad stationer til trafikinformation, og kamera og monitører til intern overvågning af stationerne. I ulykkestilfælde er der for såvel togpersonale som passagerer adgang til nødtelefoner, der er placeret i Sydhavnsgadetunnelen, i tunnelen under Tårnby bymidte og på stationerne.

Øresundsbanen udstyres med et fuldelektronisk sikringsanlæg svarende til det, der benyttes på Storebæltsforbindelsen. Sammen med ATC-systemet giver sikringsanlægget maksimal sikkerhed og stor kapacitet. Banen er udformet for fuld vekselspor-drift (sporene kan valgfrit benyttes i begge retninger).

For personalet er Øresundsbanen forsynet med sikkerheds- og lokaltelefoner til brug ved afvikling af trafikken, samt radioanlæg, der bl.a. omfatter strækingsradio for kommunikation mellem den centrale trafiksty-

ring, der er placeret på København H., og lokomotivfører – tunnelradio med antenneanlæg i tunneler og overdækninger samt antenner i øvrigt til sikring af radiokommunikationen – plus skadesteds- og politiradio.

Øresundsbanen er forsynet med SRO-anlæg til styring, regulering og overvågning af installationer og anlæg. I Sydhavnsgadetunnelen, i Tårnbytunnelen og i Kastrup drejer det sig bl.a. om belysning, alarmer, ventilation, radio, telefoner og pumper. På de frie strækninger er det bl.a. anlæg til vognkontrol, pumper, grundvandssænkning og det banetekniske udstyr i teknikhytterne.

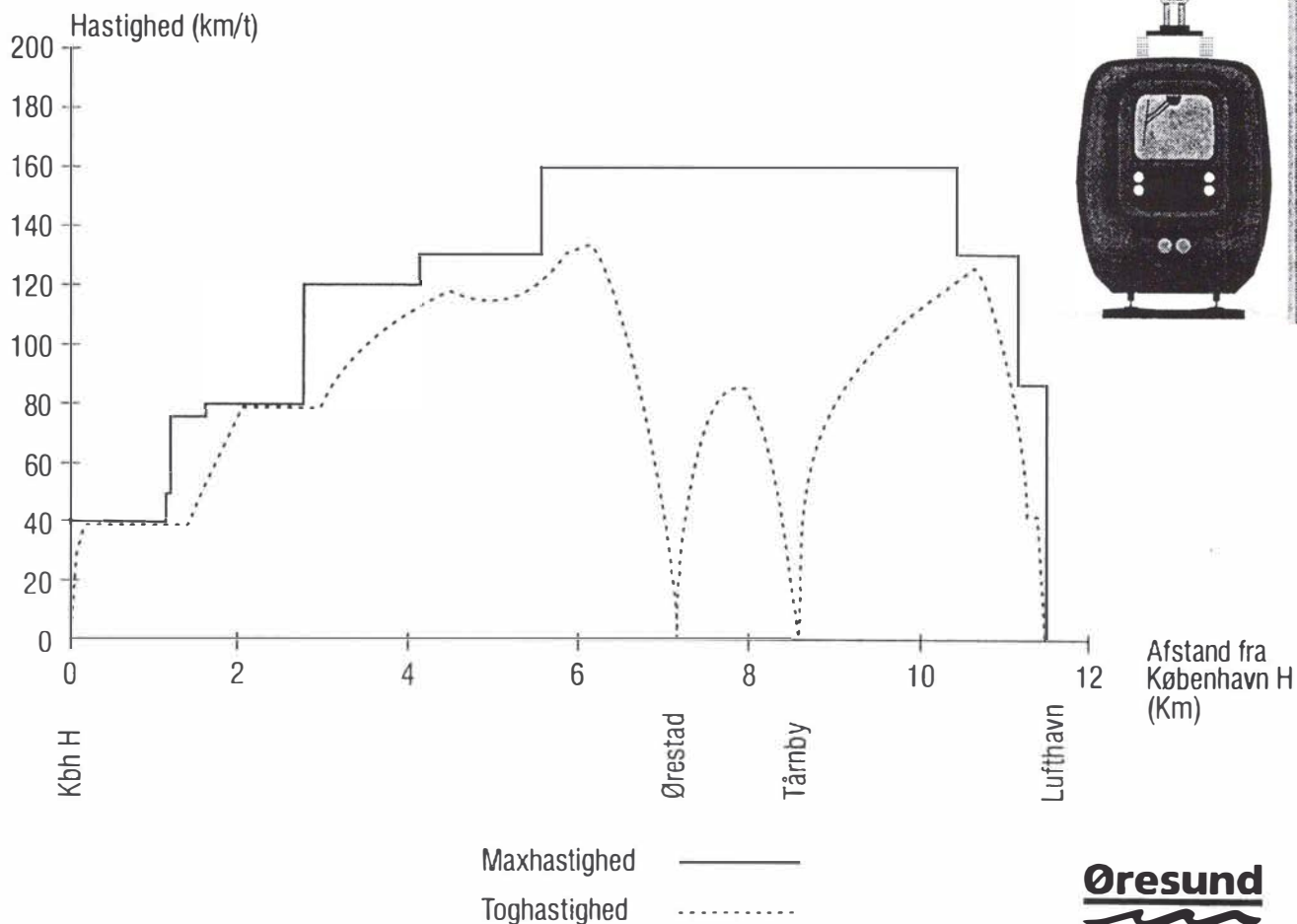
Lyslederkabler langs banen transmitterer signaler fra Kommunikations-, SRO-fjernstyrings- og sikringsanlæggene. Det er udformet som et dobbelt system, der i tilfælde af uheld eller kabelbrud alligevel sikrer transmissionsforbindelse.

Fakta om Øresundsbanens landanlæg:

Banens maksimale kapacitet er i forudsætningerne i anlægsloven sat til 12 tog i timen i hver retning. Simuleringer viser, at der i myldretiden kan køre op til 14 tog i timen i hver retning.

Regionaltog

København H - Københavns Lufthavn, Kastrup



Ved åbningen af den faste forbindelse til Malmö vil banestrækningen mellem København H. og Københavns Lufthavn Kastrup være 60-70 pct. udnyttet med den køreplan, der p.t. kendes.

Den maksimale hastighed på strækningen til lufthavnen er 160 km/h for passagertog.

Baneanlægget er udformet, så det fuldt harmonerer med de nyeste og mest avancerede togtyper, fx SJs X2000 højhastighedstog og de specielt udviklede Øresundstog, som netop er bestilt af DSB og SJ.

Til bygning af Øresundsbanen er der bl.a. benyttet 89.000 m³ granitskærver, 71.100 betonsveller, 75,6 km stålskiner, 30 km køreledning, 608 køreledningsmaster, 30 km lyslederkabler, 46 sporskifter og 106 hovedssignaler.

Fakta om Øresundsbanens kyst-kust del:

Øresundskonsortiet har planlagt sikringsanlægene på kyst-kust strækningens jernbane, så kapaciteten er lidt større end oprindeligt forudsat. Det vil sige, at der kan køre flere tog i timen i hver retning end forudsat i anlægsloven.

Med udgangspunkt i de nu kendte køreplaner vil kapaciteten på kyst-kust strækningen ikke være fuldt udnyttet.

På kyst-kust strækningen er jernbanen bygget til hastigheder på 200 km/h, og den kan opgraderes til 250 km/h, hvis der er behov for det.

Planlagte togforbindelser:

I perioden fra banens åbning i september 1998 til kyst-kust åbning i slutningen af år 2000 er der planlagt kørt:

- 1) Regionaltog, 20 minutter drift fra og til

Eksempel på køreplansskitse for Øresundstog m.fl. år 2000-01

Roskilde	16			
Helsingør	07	27	47	
Østerport	55	11	15	35
København H	02	18	22	42
København H	04	20	24	44 b 53
Ørestad	11	27	31	47 51
Tårnby	14	30	34	50 54
Kbh. Lufthavn, Kastrup	18	34	38	53 58 03
Kbh. Lufthavn, Kastrup	19	35		59 05
Persborg	35	51		15 21
Malmö C	42	58		22 b 28
Malmö C		07	a 27	34
Lund		17	37	45
Helsingborg		47		
Hässleholm			12	24
Kristianstad			a 28	40

a Hver anden time

b Kustpilen, 7 gange dagligt

Fremhævede minuttal = Øresundstog



Helsingør, 19 timer i døgnet, via København H med standsning i Tårnby,

2) Regionaltog, timedrift fra og til Roskilde, 17 timer i døgnet, via Kalvebodbanen med standsning i Tårnby.

3) InterCityLyn, 6-8 tog pr. dag fortrinsvis morgen og aften, via København H. uden stop i Tårnby,

4) InterCity, 4-6 tog pr. dag, på aktuelle tidspunkter, via København H. uden stop i Tårnby.

Der er ikke planlagt kørsel til og fra lufthavnen i tidsrummet mellem kl. ca. 0.30 og kl. ca. 5.00. Frem til år 2000 vil der også forekomme kørsel med arbejdstog til og fra den kunstige halvø.

Forslag til køreplan for tidsrummet 2000-2001 fremgår af vedstående eksempel.

Trafiksimulering:

I samarbejde med Banestyrelsen og BANVERKET har A/S Øresundsforbindelsen og Øresundskonsortiet gennemført computer-simuleringer af togtrafikken på Øresundsbanen. Alle tekniske detaljer er lagt ind i et avanceret computerprogram.

Ved at gennemkøre tænkte trafikforløb i simulatoren afsløres det, om spor, sikringsanlæg, ATC-systemer m.m. fungerer sammen, også selv om man kører med det maksimale antal tog pr. time på strækningen.

Ud af simulationerne kommer tekniske køretider, som ikke nødvendigvis er identiske med de tider, der står i køreplanen, da en operatør normalt vil indlægge en vis sikkerhedsmargin i køretiderne, som modvægt mod unødigt acceleration, der koster megen energi etc.

De tekniske køretider (altså det maksimalt fysisk mulige

Vieu ud over anlægsarbejdet ved Kastrup Lufthavn/station.

Udlånt af: A/S Øresundsforbindelsen

med det anlæg, som er nu bygges) er for Øresundstog mellem København H. og lufthavnen (med stop (30 sek.) i Ørestad og Tårnby): 12 minutter og København H.-Malmö C. (med holdetid 120 sek. i lufthavnen – og uden stop på svensk side): 30 minutter; et X2000-tog kan gøre sidstnævnte rejse et minut kortere. På svensk side er køretiden målt på den strækning SVEDAB har ansvaret for (altså via Kontinentalbanan »rundt om Malmö«). Der kan kappes yderligere et par minutter af reisetiden ved kørsel gennem Citytunneln, som den svenske rigsdag godkendte anlægget af den 4. oktober. Tunnelen kan antagelig tages i brug i 2005.

RAIL TOURS 1998

Alle rejser med dansk rejseleder og gennearbejdet program!

Sukker-damp i Cuba 27. feb.-15. marts

Besøg ved mindst 10 sukkerfabrikker, pris ca. kr. 15.700. KUN FÅ PLADSER!!

Kina-Vietnam med damp 8-24. maj

Passér begge jernbane-grænseovergange mellem de to lande og oplev fantastiske bjergbaner og landskaber. Tre dampstog på meterspor i Vietnam og Kina. Store natur- og kulturoplevelser, ca. kr. 27.000.



Sydafrika-Zimbabwe m. damp 3.-25. okt.

To dampstog med talrige lok-typer inkl. store Kap-sporede Garratts, 5000 km med tog fra Capetown til Victoria Falls! Safaries og store naturoplevelser, ca. kr. 27.900.

Få programmerne - send frankeret (5 kr.)

A5 el. A4 svarkuvert til: Rail Tours/ John Poulsen, Postbox 196, 4690 Haslev

Færgenyt



Af Thomas N. Olesen

Gedser-Rostock

I erkendelse af, at det har vist sig overordentligt vanskeligt at afhænde IC-færgerne fra Korsør-Nyborg, arbejder Scandlines nu på at indsætte en af de tre IC-færger på Gedser-Rostock overfarten.

Sandsynligvis bliver der tale om Kronprins Frederik eller eventuelt Dronning Ingrid. Opgaven med at tilpasse en IC-færge til Østersøoverfarten er sendt i foreløbigt udbud, og om alt går vel, sejler én af IC-færgerne igen i februar 1998. Den endelige beslutning forventes truffet i november.

Før indsættelse på Østersøen skal en række ændringer af færgen gennemføres. På vogndækket skal der som følge af sikkerhedskrav indbygges en ekstra bovport bag det nuværende bovvisir. Perronerne fjernes, men sporene bevares. Desuden indbygges et hængedæk, eventuelt med genanvendelse af dele fra hængedækkene på de oplagte Prinsessefærger. Apteringsmæssigt skal faciliteter for toldfrit salg indbygges. En af de mere vidtgående planer er at sløjfe centerhallen og indrette nederste salondæk for rejsende, der kun er med én overfart, mens øverste salondæk indrettes for passagerer, der er med flere overfarter i træk. Underholdningsaktiviteter kommer derved ikke til at berøre passagerer, der kun er med en enkelt tur.

Der bliver kun tale om overførsel af biler. Scandlines har dog som nævnt valgt at bibeholde sporene, således at overførsel af jernbanevogne kan arrangeres hurtigt og billigt, hvis det måtte blive aktuelt. Med indsættelsen af en af IC-færgerne forventes Rostock Link taget ud af drift.

Fugleflugtslinien

Den 20. oktober overtog Scandlines motorfærgen Prinsesse Benedikte fra Ørskovværftet i Frederikshavn. Prinsesse Benedikte er fuldstændig magen til den i juni indsatte *Prins Richard*.

Kort før afleveringen af *Prinsesse Bendikte* indsatte tyske DFO den nye *Deutschland* på Fugleflugtslinien. Hermed var alle fire nye færger leveret, men desværre ikke i drift, idet *Schleswig-Holstein* på grund af et uheld er taget ud af drift. *Schleswig-Holstein* vædrede i begyndelsen af oktober et molehoved i Puttgården, og blev derfor sendt på værft i Lübeck for udbedring af skaderne.

På værftet i Lübeck skulle *Schleswig-Holstein* doksættes. Under udpumpningen af dokken skred færgen på kølklodserne og begyndte derfor langsomt at vælte. Selvom man straks begyndte at fylde vand i dokken



Da Jernbanen endnu ikke har bragt et billede af H-H overfartens nye færge "Hamlet", må det være på sin plads med denne sensommeroptagelse fra Helsingør.

Foto den 10. august af Henrik Sørensen

på ny, blev to af azimuthskruerne trykket op i skroget, ligesom bunden af færgen tog nogen skade. Specielt reparationen af azimuthskruerne er meget kompliceret, og færgen, der i øjeblikket er under reparation i Rostock, forventes ikke indsat før omkring årsskiftet.

Uheldet med *Schleswig-Holstein* betød, at *Dronning Margrethe II* kortvarigt måtte i drift igen. Derudover ventes *Karl Carstens*, *Danmark* og *Prins Henrik* at fortsætte på overfarten året ud. Gamle *Deutschland* (bygget 1972) er lagt op i Warnemünde. Hængedækkene er under demontering, og færgen overvejes solgt til ophugning.

Færgesalg

Godsfærgen *Asa-Thor* forlod Nyborg for sidste gang den 20. september ved 9-tiden om formiddagen. Forinden var bovporten svejset til, vingehjulet demonteret, navnet afkortet til *Asa* og færgen omregistreret til at høre hjemme i Kingstown. Rejsemålet var en strand i Pakistan, hvor færgen skulle hugges op, men da *Asa* nåede til Piræus i Grækenland, begyndte ophugningsfirmaet at overveje et videresalg af færgen. Videre-salget blev dog opgivet og når dette læses, er ophugningen formentlig påbegyndt.

Endvidere kan der anføres, at den tidligere Kulturbus- og Øresundsfærge *Kronborg* er afhændet til fortsat færgedrift i Italien.

Smånyt

Samsø-Linien, der vandt licitationen over Banestyrelsens overfart Kalundborg-Samsø, har afgivet ordre på en ny færge til overfarten hos Ørskov i Frederikshavn. Færgen bliver en 15 m længere udgave af *Vesborg*, der sejler mellem Hov og Samsø.

Når Storebæltsforbindelsen åbner for biltrafik, skæres driften på Spodsbjerg-Tårs overfarten ned til timedrift. Det betyder, at der kun bliver behov for *Odin Sydfyen* og *Frigg Sydfyen*. Spodsbjerg bibeholdes indtil videre som reserve, mens *Thor Sydfyen* overflyttes til Bøden-Fynshav.

Færgenyt udland

Trelleborg-Sassnitz: Siden 1909 har der (med mindre afbrydelser omkring krigen) sejlet jernbanefærger mellem Trelleborg i Skåne og Sassnitz på Rügen. Nu er overfartens dage imidlertid talte, idet overfarten flyttes fra Sassnitz til Neu Mukran få kilometer sydligere. Anlægget af færgeleje m.v. i Neu Mukran, der allerede er udgangspunkt for ruter til Litauen og Bornholm, er stærkt fremskredne. Fordelene ved Neu Mukran er flere. Først og fremmest er der god plads og et fladt landskab ved Neu Mukran, mens Sassnitz nærmest er beliggende på en stærkt skrånende kridtklint med meget lidt plads til jernbane og havn.

Læst i jernbanen !!!

Annonce

Ny film !

Jernbaneforbindelsen Nyborg-Korsør

En film om livet omkring IC-færgerne, med bl.a. førerumsoptagelser til og fra færgerne, optaget i marts til maj 1997. 50 minutter VHS. Pris kr. 225,- + porto.

Ellers tilbyder vi stadig CD'er:

Damp i Danmark 1

GM Europa 1

Pris/stk. kr. 149,- + porto.

KOW-Studie
Martin Nielsen
Avlyhvej 6, Kavslunde
5500 Middelfart
Telefon: 64 40 39 47

Privatbanerne



Redigeres af Ole-Chr. M. Plum

Privatbanerne på finansloven for 1998

I regeringens forslag til finanslov lægges der igen op til en væsentlig økonomisk stramning af privatbanerne. Statens tilskud til privatbanernes drift foreslås nedsat fra 89,3 mio. kr. i 1997 til 72,8 mio. kr. i 1998. På anlægssiden foreslår man samtidig en næsten halvering fra 105 mio. kr. til 55 mio. kr. Endnu en gang ser det ud til, at man fra politisk side ønsker at decentralisere trafikministeriets ansvar for privatbanerne til amterne, selv om det kun er 4 år siden, at man opgav tankerne herom, da regeringen indgik forlig med SF om fremtidige drifts- og anlægstilskud til privatbanerne.

Den kommende tid vil vise, om privatbanerne atter skal ud i et politisk stormvejr, før man igen kan konstatere, at de er veldrevne og at de kan få lov til køre videre som hidtil.

Frederiksværkbanen (HFHJ) og Gribskovbanen (GDS)

Frederiksværkbanen har den 11. oktober modtaget IC2-tog MF 1045-FS 1145, og Gribskovbanen har den 30. oktober 1997 modtaget IC2-tog MF 1042-FS 1142. Som nævnt andetsteds i bladet har Gribskovbanen atter i efteråret 1997 brug for at anvende



Fra køreplansskiftet har VNJ overtaget godstrafikken mellem Varde og Esbjerg.

Den 3. november krydsede VNJ DL 14 en MR i Guldager.

Foto: Lasse T. Petersen

RegioSprinter LNJ Lm 21, der siden maj 1996 har været afprøvet på banen. Allerede i efteråret 1996 meddelte Nærumbanen leverandøren, Duewag-Siemens, at man ønskede at købe yderligere 4 tog - under den forudsætning, at man kunne opnå myndighedernes godkendelse og dermed bevilling. Lyngby-Taarbæk og Søllerød kommuner har forlængst indvilget i at betale deres andel i de nye tog, men i 1997 har der ikke været afsat midler til togene fra statens side, men Nærumbanen håber, at statens bevilling kan gives i 1998. Duewag-Siemens har valgt at bygge de 4 nye tog - selvom man ikke har kontrakt på dem - i

forstå, at man evt. vil udleje togene til Nærumbanen eller måske gå ind i en medfinansiering.

Odderbanen (HHJ)

I perioden 15.-21. oktober har Odderbanen fået udskiftet strækningssporet (ca. 4 km) mellem Viby og Århus som natarbejde med sporspærring fra midt på aftenen til næste morgen. Derved måtte kun enkelte tog erstattes af busser.

Banestyrelsen stod for udskiftningen, men fik i forbindelse med udskiftningen hjælp i form af trækraft fra henholdsvis Odderbanen og Skagensbanen. Fra Skagensbanen var SB M 9 udlånt til at trække selve skinnelægningstog, mens HHJ DI 10 og kørte med ballast- og skinnelvogne.

Pr. 17. oktober har Odderbanen solgt datterselskabet HHJ Bus A/S til Linjebus A/S i Glostrup. HHJ Bus A/S vil fremover være datterselskab af Linjebus A/S med base i Odder. Ved handlen har Linjebus A/S også overtaget 20 busser og 40 medarbejdere.

Odsherreds Jernbane (OHJ) og Høng-Tølløse Jernbane (HTJ)

Den 27. september 1997 fik de to vestsjællandske privatbaner leveret IC2-togene MF 1021-FS 1121 og MF 1022-FS 1122. På turen fra Randers til Holbæk kørtes via Tau-lov for at togene kunne vende rigtigt af hendsyn til værkstedfaciliteterne i Holbæk.

Lørdag den 4. oktober blev HTJ's MF 1021-FS 1121 præsenteret og navngivet under festivas på Høng station, hvor bl.a. Ruds Vedby Garden spillede. Toget hedder »Løven« og bærer Høngs byvåben. På præsentationsturen til Slagelse var der mere end 200 rejsende med toget - og lidt færre da toget kørte mod Tølløse. I dagens anledning var ØSJS nr. 6 opfyret og holdt sammen med IC2-tog ved stationen i Høng.



Det nye tag på værkstedet i Holbæk løftes på plads den 3. oktober 1997.

Foto: Ole Chr. M. Plum

de diesellokomotivet GDS L 1 fra 1952 til fremførelse af godstog.

Nærumbanen (LNJ)

Nærumbanens Y-tog er ikke blevet levetidsforlænget i samme omfang som Y-togsmateriellet ved de øvrige privatbaner. I stedet fik banen godkendt indkøbet af et nyt tog,

forlængelse af en serie RegioSprinter til tyske baner, og såfremt Nærumbanens ønske om bevilling hertil kommer med i finansloven for 1998, vil de 4 nye tog kunne leveres allerede i løbet af marts måned 1998.

Når jernbanen, nr. 6/97 er udkommet, er finansloven sikkert vedtaget, og læserne ved allerede om der er bevilling til togene. Togene er under bygning, og skulle bevillingen udeblive, har Duewag-Siemens ladet

Søndag 5. oktober blev OHJ's MF 1022-FS 1122 præsenteret og navngivet på værkstedet i Holbæk, og her underholdt Holbæk Garden. Senere på dagen var der præsentationstur til Nykøbing Sj. Toget hedder »Hercules« og bærer Holbæks byvåben.

I forbindelse med den nye udbudsrunde af bustrafikken i Vestsjællands Trafikselskab har Nordvest BUS A/S, der ejes af Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane, pr. 1. januar 1998 mistet ialt 20 driftsbusser, hvoraf hovedparten har været stationeret i Ruds-Vedby.

Lollandsbanen (LJ)

Fredag den 19. september 1997 blev Lollandsbanens IC2-tog, MF 1001-FS 1101 og MF 1002-FS 1102 præsenteret i Nakskov, og i dagens anledning spillede Nakskov Tambourkorps på perronen.

Lørdag den 20. og søndag den 21. september var togene indsat i ordinær drift i dagtimerne, og mange folk benyttede sig af tilbuddet om en gratis rejse med de nye tog.

Vestbanen (VNJ)

I juli måned har Vestbanen på tirsdage udlånt materiel og personale til kørsel mellem Bramming og Grindsted for Bramming-Grindsted Veteran Jernbane. Der er kørt med de svenske skinnebusser VNJ MB 52-MB 53, og de sidste to gange måtte man tage MB 51 med på grund af et stort antal forudbestilte passagerer.

Den 26. september 1997 blev Vestbanens værksted indviet efter en omfattende renovering og udvidelse af de gamle remiser fra Varde Grindsted Jernbane ved stationen i Varde. Banen har nu fået ordentlige og tidssvarende værkstedsfaciliteter.

Fra den 29. september (K 97 V) har Vestbanen overtaget godskørslen mellem Varde og Esbjerg samt rangering på Varde station. Kørslen foregår mandage-fredage efter behov. Af Banestyrelsen har Vestbanen fået tildelt 3 forskellige dobbeltture som tillyses efter det aktuelle behov på de enkelte dage. Til kørslen anvendes diesellokomotivet VNJ DI 14, der har fået monteret DSB strækingsradio.

Renoveringen og ombygningen af LJ Ym 63-Ys 82 skrider planmæssigt fremad, selv om ombygningen af motorvognen hos



Ombygningen af LJ Ys 82 til VNJ, skrider støt frem ved LJs værksted i Nakskov.

Foto: 20. oktober 1997 af Eilif Tambour

HFHJ i Hundested blev forsinket, da værkstedet fik mere påtrængende opgaver fra Hornbækbanen. Vestbanens nye Y-tog, VNJ Ym 83-Ys 83 påregnes leveret omkring årsskiftet.



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.

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

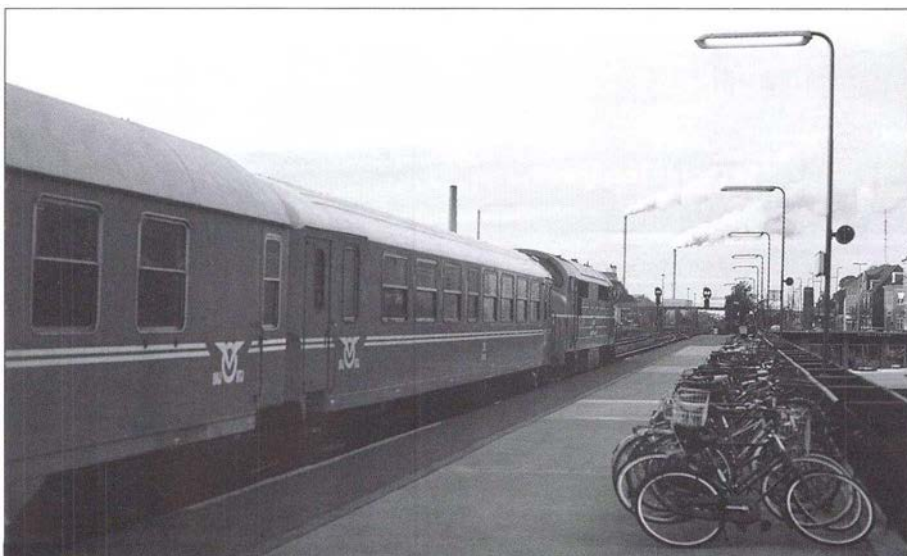
Bestilles hos Forlaget Udbye Have · Jens Grøns Vej 12
7100 Vejle · Tlf. 75 85 97 22 · Fax 75 85 94 95

jernbanen eXtra
*Benyt dem af læsernes
spalte !*

Fra vinterkøreplanens ikrafttrædende kan lokomotivtrukne tog atter opleves på Lollandsbanen (se jernbanen nr 5).

En kold morgenstund er toget fanget ved perron i Nykøbing F.

Foto: 29. oktober af Søren Bay



Tips for fotografen

Af Henrik Sørensen

Da vi i sidste nummer af **jernbanen** sagde farvel til MZ III-serie øst for Storebælt, sætter vi denne gang ind med udvalgte planer for de tilbageværende MZ'er af 1. og 2. serie (1401-1426) alle i vest. Der kører dog stadig tre MZ III-lok i øst, men ellers er typen nu kun at finde i vest. De angivne persontogløb mellem Fredericia og Padborg skulle være opsat til MZ III, men ses ligeså ofte med materiel af 1. eller 2. serie. Som nævnt i forrige nummer, skal de angivne køretider tages med et forbehold. Bemærk hvorledes DSB nu betjener sidebanerne på enkelte dage om ugen.



MZ'erne i vest fremfører nu næsten udelukkende kun godstog. MZ 1420 + 1425 på vej nordover ved Vejle fjord i 1992.
Foto: Henrik Sørensen

MZ i godstrafik VEST

Århus-Frederikshavn

7913	År-Rd	07.02 - 07.47	Man-fre	
7967	År-Ab	13.38 - 15.25	Man-fre	
7926	Rd-År	14.22 - 15.04	Man-fre	
7966	Fh-Ab	16.50 - 18.46	Tirs, tors	
9110	Ab-År	18.47 - 20.45	Man-fre	
7988	Ab-År	20.14 - 21.32	Søndag	3)

Esbjerg-Grindsted

7628	Es-Bm	09.15 - 09.30	Torsdag	
64001	Bm-Gi	10.10 - 11.05	Torsdag	
64002	Gi-Bm	11.35 - 12.30	Torsdag	
7647	Bm-Es	13.11 - 13.25	Torsdag	

Esbjerg-Struer

7631	Es-Øg	09.03 - 10.36	Man/ons/fre	
7638	Øg-Es	11.37 - 12.16	Man/ons/fre	
7778	Es-Hr	12.55 - 14.11	Man-fre	
7680	Hr-Es	17.05 - 19.15	Man-fre	
9104	Es-Hr	21.15 - 22.46	Man-fre	

Esbjerg-Fredericia

7688	Es-Fa	19.32 - 21.15	Man-fre	
------	-------	---------------	---------	--

Padborg-Århus

7429	Te-År	02.57 - 05.40	Man-fre	
7334	Ar-Te	07.54 - 09.37	Man-fre	
7441	Fa-År	08.45 - 10.29	Søndag	
7343	Pa-Kd	09.21 - 10.59	Man-fre	
7311	Pa-Ti	09.21 - 12.07	Søndag	
7459	Pa-År	11.03 - 15.00	Søndag	
7340	Te-Pa	11.01 - 11.10	Man-fre	
7451	Pa-År	11.02 - 16.31	Lørdag	
7347	Pa-Fa	11.20 - 13.18	Man-fre	
7351	Pa-Te	12.17 - 12.28	Man/tir/ons	
7356	Kd-Pa	12.39 - 14.14	Man/tir/ons	
7345	Pa-Te	12.45 - 12.55	Tors, fre	
7465	Te-År	13.26 - 16.28	Man/tir/ons	
7360	Te-Pa	13.55 - 14.09	Tors, fre	
7357	Pa-Ti	14.51 - 16.12	Søndag	
7489	Pa-År	14.50 - 17.59	Søndag	
7368	Fa-Ti	16.44 - 16.51	Man-fre	
7370	Ti-Pa	17.12 - 18.05	Søndag	
7468	År-Hx	17.13 - 17.29	Man-fre	
7983	Ti-År	17.31 - 21.00	Man-tors	
7485	Ti-År	17.31 - 21.00	Fredag	
7475	Hx-År	17.48 - 19.15	Man-fre	
9198	År-Fa	20.06 - 21.51	Man-fre	

7484	Ar-Fa	18.30 - 19.35	Søndag	4)
7677	Fa-Ti	18.06 - 18.14	Man-fre	
7372	År-Pa	18.33 - 22.15	Man/tir/ons	
7379	Pa-Fa	18.55 - 20.51	Man-fre	
40401	År-Pa	19.07 - 23.39	Man-fre	1)
42509	År-Pa	19.28 - 23.11	Man-fre	2)

Struer-Århus

7844	Hr-Str	05.39 - 07.22	Man-fre	
7844	Str-År	08.21 - 14.25	Man-fre	
7730	Hr-Sl	09.34 - 10.12	Man/ons/fre	
7737	Sl-Hr	10.51 - 11.28	Man/ons/fre	
7766	Str-Ho	18.42 - 18.54	Man-fre	
7768	Hr-Fa	19.15 - 20.56	Man-fre	

Fredericia-Odense

7160	Fa-Od	16.16 - 16.48	Tirs-fre	
9186	Pa-Od	17.06 - 19.58	Søndag	
7378	Od-Kd	17.45 - 18.41	Tirs-fre	

- Anm.: 1) Fremføres af MZ+MZ Mandag
2) Fremføres af MZ+MZ Fredag
3) Fremføres af MZ+MZ Søndag
4) Fremføres af MZ+MZ+MZ Søndag

MZ i persontogsbenyttelse VEST

Padborg-Fredericia

2181	Fa-Pa	08.15 - 09.20	Dagligt	2)
2183	Fa-Pa	10.15 - 11.20	Dagligt	1)
2186	Pa-Fa	10.39 - 11.54	Dagligt	
2185	Fa-Pa	14.15 - 15.20	Dagligt	3)
2184	Pa-Fa	14.39 - 15.54	Dagligt	
2182	Pa-Fa	18.39 - 19.34	Dagligt	
2187	Fa-Fa	18.15 - 19.20	Dagligt	4)
2180	Pa-Fa	22.44 - 23.59	Dagligt	

- Anm.: 1) Fremføres af MZ+MZ Lørdag
2) Fremføres af MZ+MZ Mandag
3) Fremføres af MZ+MZ Søndag
4) Fremføres af MZ+MZ Søndag

Forkortelser

Ar	Århus H	Og	Skalborg
Ab	Aalborg	Oj	Vojens
Fa	Fredericia	Pa	Padborg
Fh	Frederikshavn	Kd	Kolding
Hr	Herning	Rd	Randers
Hs	Horsens	Str	Struer
Hx	Hørning	År	Århus Gb

Veteranbanerne

Nordsjællands Jernbaneklub

Af Jan Hein Hedegaard

Med Juletræstog til Gribskov - før og nu.

I snart femten år har Nordsjællands Veterantog arrangeret kørsel fra København til Gribskov fire gange hvert år i december måned for at give passagererne lejlighed til selv at finde og fælde deres juletræer i skoven ved Kildeport.

Men der har faktisk kørt juletræstog på strækningen endnu tidligere. I midten af halvtresserne, inden bilen blev allemands eje, fandt redaktørerne Børge Bach-Sørensen og Rosa Krotichinsky på »Social-Demokraten« på at henvende sig til DSB Med en idé om et »juletræstog« for avisens læsere til en station i Gribskov, hvor juletræerne skulle hentes. Der blev dog ikke tale om et egentligt særtog, men derimod en ekstra Cle og Cl vogn, tilkoblet et af de ordinære persontog fra København H til Hillerød. I Hillerød tog et af GDS's damplokomotiver de to vogne på krogen som særtog til Kagerup, hvorfra hugstekspeditionen udgik.

Initiativet var velbesøgt, men alligevel blev der tale om en begrænset succes. Der skete nemlig det, at Bryggeriet »Stjernen« med de bedste hensigter satte et antal kasser med »Julebryg« om bord til glæde for passagererne, - og der var ikke tale om »Nisseøl«. Resultatet var, at mange af passage-



Foto: Peer Lauritzen

rne - især den mandlige part - oparbejdede en ganske overordentlig pæn julebrandert på vejen, så flere var helt uegnede til at føre sav og økse i skovens dybe stille ro. Man ville meget hellere have en Star!

Juletræstog førte til Svagføretog.

Om dette spirituelle indslag var årsag til at »Social-Demokraten« indstillede juletræstogene kan man kun gisne om, men begge ovennævnte redaktører var igen på banen et tiår senere med et andet initiativ, de såkaldte »Svagføretog«, hvor man i samarbejde med DSB og Det internationale Spise- & Sovevognsselskab udnyttede de ledigblevne sovevogne efter sommersæsonen og inden disse returneredes til

sovevognsselskabets depotspor, til at gennemføre en række udflugter med tog for svært handicappede og sengeliggende syge til smukke destinationer rundt omkring i Danmark. Dét blev i alle tilfælde en succes, der bragte julelys i øjnene på togets passagerer og stab. Hundreder af handicappede og syge fik lejlighed til at opleve en togrejse og til at se dele af deres land, hvor toget holdt på stationer med de køneste mulige omgivelser, såsom ved Silkeborgsøerne, et sidespor på Harboøre Tange og endog »ude i Storebælt med hav til begge sider« på Knudshoved isbådsmole, hvor der dengang var jernbanespor. Toget medførte spisevogn og en CUK-vogn hvis kedel var i brug, og i samme vogn boede Arbej-

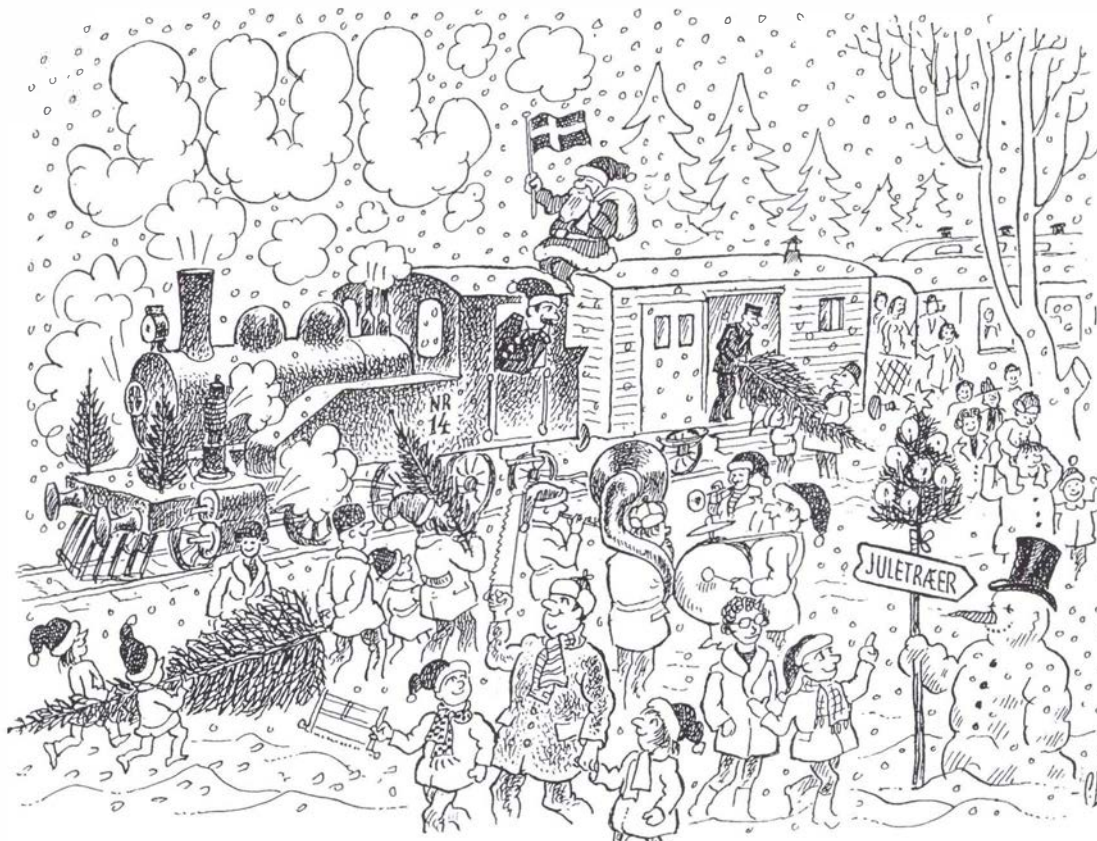
dernes Samariterkorps under noget primitive forhold, med deres indsats var uvurderlig.

Disse tog blev modtaget med stor festivitas i de forskellige landsdele, og Dronning Alexandrine blev fast besøgende hvert år på en af de jyske stationer.

Nutidens Juletræstog.

Et Juletræstog af i dag skal være et damptog; det forlanger ikke mindst de yngste passagerer, men i december 1997 stillede veterantoget med både damp og diesel som attraktion, idet både HFHJ M 8 og damplokomotivet OKMJ nr. 14 fik til opgave at trække juletræstogene i dobbelt forspand, - en lidt usædvanlig konstellation i Danmark!

Begge lokomotiver kunne hver for sig udmær-



Tegning: Peer Lauritzen



ket have klaret at trække vognene med de ca. 300 passagerer, men årstiden kræver dampvarme i toget, - og det kan diesellokomotivet ikke levere; desuden kørte toget ad Nordbanen, der er en meget befærdet S-togsstrækning; det kræver at man skal kunne komme afsted i et ruf og holde en god fart, og det kan de to lokomotiver fint klare.

Nutidens juletræstog er fra fortiden! Vognene er de snart hundredårige toakslede med åbne endeperroner, men naturligvis medføres både en godsvogn til juletræerne og en pakvogn til barnevogne, der altid medtages gratis.

Det »spirituøse indslag« på disse ture består ikke af stærk julebryg ad libitum, men derimod var der mulighed for at købe gløgg, sodavand og varme æbleskiver, hvilket ikke

hidtil har givet anledning til problemer med håndteringen af de medbragte økser og save.

I to af hver decembers weekender udgik »juletræstogene« fra København H. om formiddagen med stop ved Lyngby Station undervejs til Hillerød, hvorfra turen fortsatte ad GDS' spor til Kildeport, - midt i Gribskov, hvor rødgranerne stod klar til at falde for deltagernes egne økser og save. Efter et par timers ophold i skoven fløjtedes der påny til afgang, og så gik rejsen tilbage til Storkøbenhavn med ankomst midt på eftermiddagen.

D-maskine gruppen

Af Alf Blume

D-maskine gruppens vognstamme på Sjælland (bestående af EH 6762, CY 4640, CU

Jubilæumstoget syd for Holbæk, 16. oktober 1997.

Foto: Alf Blume.

4011, CU 4130 og CU 4160) har i år kørt bag mange forskellige lokomotiver. Både den svenske S 1307, OKMJ Nr. 14, OHJ MX 104, ØSJS M8 og selvfølgelig vores egen ØSJS Nr. 6, fra 1895, har været spændt for stammen i år.

Jubilæumskørslerne på Østbanen, den 14. september, blev fremført med Østsjællands Jernbane Klubs ØSJS M8, Frichs diesel fra 1953, som trækraft. Stammen var suppleret med ØSJK's DSB CY 4644. Det blev et stilrent tog, der kunne fremvises, og det var på andre måder, end 150 års jubilæet, et historisk tog. Det det var første gang i ca. 35 år at hele 5 rystevogne gik sammen i et persontog. Ved Jubilæumskørslerne på Odsherredsbanen, den 12. oktober, var det gruppens egen ØSJS Nr. 6, der trak togene efterfulgt af sin »tender« HTJ PH 157. Turene på OHJ gik fra Holbæk til Asnæs. På begge baner er D-maskine gruppen blevet overordentligt pænt modtaget af banernes ledelse og personale. □



Mx 104 med privat udflugtstog ved Aunsøgård den 26. oktober 1997.

Foto: Alf Blume

Redaktionen beklager...

I **jernbanen** nr.5 / 1997. Artiklen om Kystbanens 100 års jubilæum, har indledningsbilledet fået forkert fotografnavn. Godt nok har Helge Petersen taget mange flotte jernbanebilleder, men æren for lige dette dejlige billede med S-maskinen i fart, er taget af en af **jernbanens** store leverandører af tegninger og billeder, nemlig **Peer Lauritzen**.

Boganmeldelser



DET SIDSTE TOG En fortælling om nattoget Af Ole Hoff-Lund, Dennis Drejer og Jakob Dall

92 sider, illustreret med sort-hvide fotos, citer og interviews.

Udgivet af bane bøger 1997. Kr. 185,-

Denne lille bog beskriver livet omkring nattoget og hvilken betydning det har haft for dets passagere og togpersonale. Bogen skildres i små enkelte interviews af såvel togpersonale som passagere, hvor vi her møder personer lige fra forretningsmanden på vej til møde i byen, til bumsen der tigger om en billet kort før afgang. Citater fra kendte tekstforfattere, suppleret med meget stemningsfulde s/h billeder, optaget få måneder før det hele var forbi, giver bogen et yderligere krydderi. Det er lykkedes de tre forfattere at fastholde en stemning bogen igennem, på en meget spændende og næsten kunstnerisk måde.

Der er alt i alt tale om en bog af en sjældent art blandt jernbanebøger i Danmark. Her lægges der vægt på stemningen, oplevelsen, fortællingerne og skæbnerne der rejser med toget - modsat reelle fakta og data som ellers kendetegner traditionelle jernbanebøger.

En lille, men spændende bog der absolut hører hjemme på jernbanehylden. *Henrik Sørensen*

Læserne skriver

En læserkommentar:

Hermed en bemærkning til artiklen i nr. 5 vedr. Kystbanen. På side 170 læses: »- fløjtesignalerne oprindelig blev indført som et varsko for passagererne --«. Det er rigtigt, at der tidligere på dobbeltsporede strækninger blev advaret med dampfløjten, når to tog skulle passere hinanden. Denne »skik« stammer dog helt tilbage til tiden med kupevogne med udvendig billettering. Fløjtene advarede billettørerne, når disse bevægede sig langs vognsiderne. Billettering foregik iøvrigt på den måde, at billettøren indledningsvis slog et par lette slag mod kupevinduet med billettangen, hvorpå en passager åbnede vinduet. Efterfølgende trækker billettøren - såfremt af middelhøjde - et trin op fra det lange løbebrædt og stikker hoved og arme gennem vinduesåbningen og hager sig fast i denne med overarmene. Hænderne er derved frigjort til billetteringen. I de mørke timer var personalet udrustet med en lille tændt olielampe, der hængte i en læderstrop, som blev »knappet« på en af de øverste uniformsknapper. I mit barndomshjem fandt under de hårde vintre i 40'erne et eksemplar af ovennævnte lampetype en helt anden anvendelse, idet vi om aftenen hængte den tændte lampe på vandstopphanen under køkkenbordet. Ved denne foranstaltning kunne den hårde nattefrost (minus 25-30 grader) holdes på afstand.

- om bladet iøvrigt:

Det er en fornøjelse bare at røre ved den fine papirkvalitet - og billederne er et kapitel for sig, idet man nærmest må gribe til optiske hjælpemidler for at ane rasterne, - flot. Tiden kræver (dyre) farvebilleder og det vinder bladet utroligt ved. Jeg fandt f.eks. billedet med færgen på bagsiden af nr. 4 helt suverænt. Som de tog- og færgetosser vi er, må vi også lære, at man ikke nødvendigvis altid skal kunne tælle nitter og fjederlag

på et foto. Det skal være tilladt at mene, at noget også kan være smukt at se på. Iøvrigt finder jeg stor alsidighed i emnevalg, så der må da være noget for de fleste. Jeg håber inderligt, at økonomien kan bære den vej man er slået ind på. - I gør et probert stykke arbejde - og tak for det.

H.E. Pedersen, Borup

Jubilæumstanker

Et stort tillykke til Statsbanerne og DSB-museumstog (i det følgende blot benævnt DSB og DSB-M) med paraden i København den 29. Juni 1997. Når man læser i udenlandske blade om, hvordan jernbanejubilæerne er blevet fejret i Schweiz, Østrig og Tyskland, var denne dag i næsten international klasse. Det var derfor ærgerligt, at man ikke havde averteret begivenheden ordentligt i udlandet; man så f.eks. ikke noget om jubilæet i Eisenbahn Kurier (EK), et af de største jernbaneblade i Europa. Der har heller ikke været nogen artikler i EK efter togparaden i København, noget man skulle ville være let, når man så de mange journalister og fotografer DSB selv havde sat i sving på dagen.

Andre tog

I løbet af dagen meldte der dog sig nogle tanker, der satte et kedeligt præg på min oplevelse af jubilæumsfejringen.

I paradetogene var det kun DSB og DSB-M's eget materiel, der blev fremvist, hvilket var en skam. Man kunne have fremvist et meget mere varieret program, inkluderende noget privatbanemateriel, hvis man havde samarbejdet med jernbaneklubberne. Det var dog alle Danmarks jernbaners jubilæum, og strækningen København-Roskilde var jo en privatbane fra fødslen.

DJKs ØSJS Nr.6, der blev påbegyndt istandsat i Roskilde i 1961 er Danmarks ældste køreklare strækningsegnede lokomotiv, og den ville have været en oplagt kandidat til at trække et kupévognstog af privatbanekupevogne m.fl. fra Museumsbanen. Danmarks (og verdens ?) ældste køreklare diesellokomotiv, LJ M1, kunne have været fremvist i København for første gang og NSJK kunne sammen med Museumsbanen have fremvist et grønt tog på i alt 7 vogne med vogne fra KSB, SJS og HHGB. Men man ville åbenbart ikke risikere at blive sat i skyggen af klubberne; hvilket, i betragtning af DSB-M's mange store damp- og diesellokomotiver, er forkert.

Optogets vogne

På trods af at rigtig mange køretøjer i paraden har en fortid i diverse jernbaneklubber, var dette ikke nævnt med ét ord i pressematerialet op til dagen og ikke nævnt på opslag eller lignende. En oplagt fejl af DSB og DSB-M.

Klubbernes indsats for, at der overhovedet er et kørende Museumstog i dag, var heller ikke nævnt. Det var DJK, der pressede bevarelsen af Roskilde remise igennem kulturministeriet for over 20 år siden, og det var alle klubbernes konstante efterspørgsel efter udflygtstog, der fik DSB til at bevare en lille gruppe mennesker i aktivitet med at restaurere lokomotiver i DSB-Damp, som det hed dengang.

Mange af vognene i optoget har overlevet på forskellig vis via jernbaneklubberne. AF 96, tagrytervognen i paradetog med PR 908, har mig bekendt været i både Østsjællands Jernbane Klubs og i DJK's eje, for den blev overladt til Jernbanemuseet sammen med søstervognen AF 98. Flere af stålvoerne har en fortid i klubberne f.eks. CL 1514, som kørte i KLK i mange år før

den blev overdraget til DSB. Hvis ikke KLK havde vedligeholdt denne vogn, havde den nu ældste CL-vogn fra 1943, ikke eksisteret i dag. CLL 1476 har været en tur gennem NSJK, som, da de fik vognen, syntes det var synd at splitte en komplet vogn ad til reservedele, hvilket var planen ved overtagelsen fra HFHJ. NSJK overdrog den derfor til DSB-M.

Flere af stålvoerne i togene med E 991 og MY 1101 har været en tur gennem DJK, efter gammel aftale fra med DSB-Damp, som forgænger for DSB-M hed, der tidligere ikke måtte have jernbanevogne selv. Det ville have klædt DSB-M at gøre opmærksom på disse vognes klubfortid i forbindelse med vognenes deltagelse i jubilæumskørslerne.

Trækraft

På trækraftsiden var der også et par enheder, der vækkede minder. ME 35 (ex. SNNB M5) blev revet væk under fødderne af FDSB. Triangelvognen var privatejet, men DSB-M købte vognen af en privat samler sammen med bl.a. to andre Triangelvogne og flere personvogne for fondsmidler uden at oplyse disse planer til FDSB (og KLK og NSJK). Titusindevis af timers arbejde har klubberne lagt i disse enheder i forventning om at kunne beholde dem. Hvis DSB-M, eller samleren, havde oplyst købsplanerne til FDSB, kunne klubben have forsøgt at rejse midler, for selv at købe vognene via fonde eller lignende, men den gedulgte metode »Won the day«. Det må være bittert for medlemmerne af FDSB at se »deres« vogn i ny forklædning efter at de har brugt år af deres liv på at sætte den i stand og vedligeholde den.

Bare en tak til FDSB fra DSB-M i forbindelse med jubilæet ville have klædt DSB-M. DSB-M har fra nytår 1997-1998 samlet et komplet Triangel-tog, idet HVJ M5 overgår fra NSJK til DSB-M, da den også tilhørte samme private samler. Dette efterlader NSJK i en prekær situation, idet det marked, de har opbygget for små motortog i Nordsjælland, nu må opgives.

Ardelt 140 havde også en fortid i en klub. Den var blevet overladt til DJK og kørte i mange år som rangertrækraft i Fredericia for klubbens arbejdshold der; men papirarbejdet for traktorens overdragelse forblev desværre uafsluttet. Ardelt'en blev pludselig afhentet og kørt til Randers uden yderligere dikkedarer. Igen, uden tak for vedligeholdelse og opbevaring i mange år. Det var selvfølgelig heller ikke nævnt i pressematerialet at Ardelt 140's bevarelse til dels var resultatet af en DJK indsats.

Klubberne var i sin tid glade for at give Jernbanemuseet en håndsrekning i opstarten, og alle klubberne stillede også op da Jernbane-museet skulle genindvies i 1987 i Odense, man skulle på den baggrund have troet at DSB og DSB-M ville betænke klubberne i forbindelse med dette arrangement i København.

Hvad der kunne have været en samarbejds-fest, blev til en kold DSB affære. Jeg håber, at dette brev kan sætte nogle tanker i gang, i DSB og DSB-M, om at man på længere sigt måske tjener jernbaneinteressen bedre ved at behandle jernbaneklubberne ordentligt.

Alf Blume

Forkortelser

DSB-M:	DSB Museumstog, Jernbanemuseet.
KLK:	Lokomotivklubben KLK
NSJK:	Nordsjællands Jernbaneklub
FDSB:	Foreningen Dalmose-Skælskør Banen.



jernbanen

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

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

Medarbejdere: Jakob Stilling
Jan Forslund Jan Hein Hedegaard
Henrik Sørensen (tips for fotografen),
Bramstykkevej 61^m, 2500 Valby, tlf. 36 45 35 90

Fagredaktioner:

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

Birgitte Sølling-Andersen (NSJK) Thomas N. Olesen (Færgenyt)
Sv. Træstvej 6^a 1912 Frederiksberg H. P. Christensensvej 18, 3300 Friværk

Kenneth Dam (Veteranbanerne) René St. Olsen (udland)
V. Stationsvej 45, Søborg Hovedgade 40, 3 th.
2960 Rungsted Kyst, Tlf. 30 45 86 78 2860 Søborg. Tlf. 31 67 57 03

Henvendelse vedr. bladekspedition

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

Henvendelse vedr. annoncer

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

Distribution

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

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

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

Indsendelse af stof og fotos

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

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrivne, gerne fulgt af diskette. Manus/diskette kan ikke påregnes returneret. Illustrationer returneres kun, såfremt indsenderen anmoder herom med ordet retur og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i arkiv.

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

Oplag: 2.700 eksemplarer
Sats, montage samt scan af tegninger:
Forlaget Iris Mariager.
Scan af fotos samt tryk:
Central tryk Hobro, 98 52 01 99
ISSN 0107-3702



NORDSJÆLLANDS JERNBANEKLUB VETERANTOGET

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, 39 27 87 98
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 547 137-0

Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse:

- **Formand:** Bent Jacobsen,
Lillegårds Alle 18, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07
- **Næstformand:** Ole-Christian Munk Plum,
Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj. Tlf. 86 75 25 40
- **Kasserer:** Gunnar W Christensen,
Solbærvangen 39, 2765 Smørum. Tlf. 44 65 73 13
- **Sekretær:** Thomas Nørgaard Olesen (suppl.),
H. P. Christensensvej 18, 3300 Frederiksværk, 47 72 55 39
- Tommy O. Jensen, Langebjergvej 534, 3050 Humlebæk, 49 19 42 35
- Carsten Buhl, M.B.J., Refshalevej 8, 4930 Maribo, 53 88 43 54
- Lars Henning Jensen, Enebærvej 12, 8800 Viborg, 86 61 38 39
- Keld Haandbæk, D-gr., Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse, 38 74 70 32
- Hans Meyer, LfB, Blishanevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup, 98 38 31 27
- John Rasmussen, MHVJ, Rodalvej 26, 7183 Randbøl, 86 16 03 08
- Poul Kaspersen, 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 Udflugt

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,
Blishanevej 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, arbejdsdshold.

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

Arbejdsdshold i Mariager, Århus og Viborg

Bloustrødbanen (DJKs afd. for smaltsporsmateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20, 3450 Allerød. 48 17 08 18
Oscar Meyer,
Holloeslund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. 48 70 75 07

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

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

DJKs øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Peter Kastrup, Christian Winthers Vej 6, 6100 Haderslev.
74522071

Høng remise

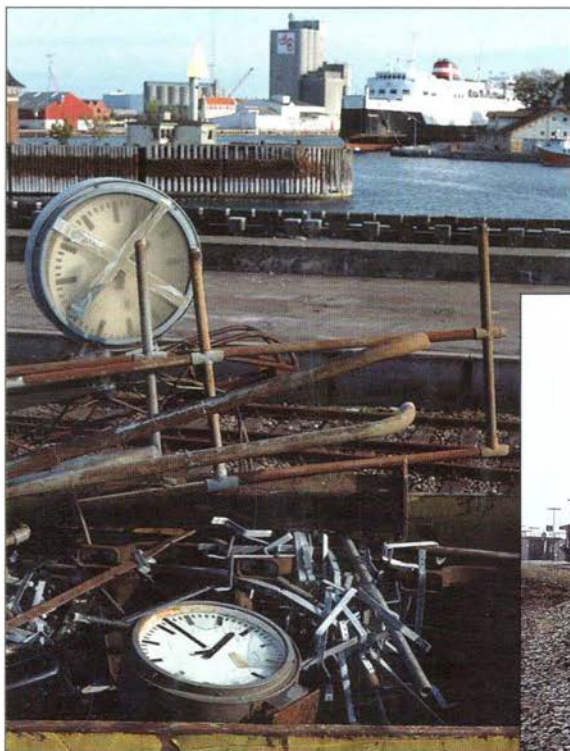
Erik Rothmann, Bakkevænget 25, 4293 Dianalund. 58286089

Hvalso station

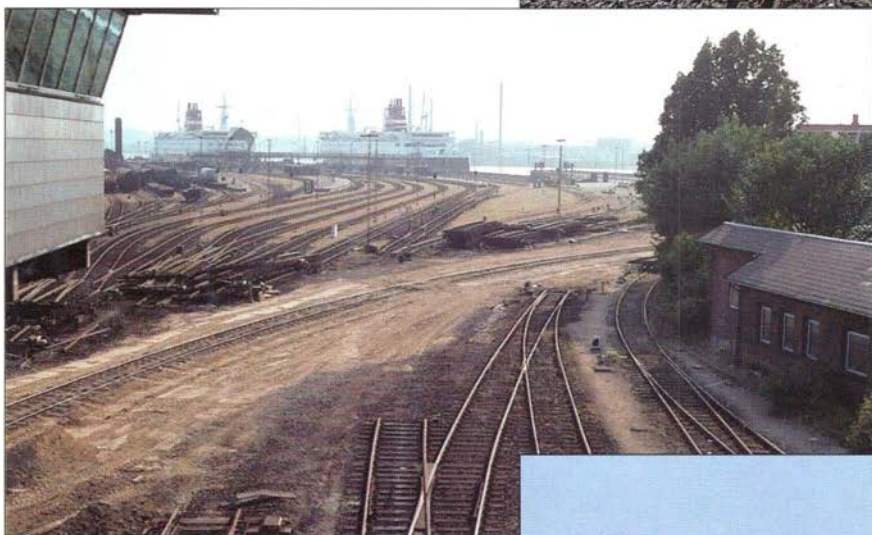
Kristian Sørensen, Sortedam Dossering 59 K, 2.
2100 København Ø. 45 83 17 75

Stationer under forvandling -

Tekst og foto: Henrik Sørensen



På begge sider er der blevet stille. Der er blevet et tomrum som ikke findes lige noget andet sted i landet. Lyden af rangerende togstammer på færgeklappen og hvinene fra hjul i sporskifterne, er erstattet af entreprenørmaskiner og skærebrændere, der stille og roligt er ved at æde sig ind på fortiden...



Idag, mange måneder efter jernbanefærgerne lagde til for sidste gang, er ændringerne tydelige på begge sider af bæltet. I Nyborg har man reetableret havnesporet, tværs hen over de gamle hovedspor ned til færgelejerne. Sporoptagningen af det øvrige spornet er stadig i fuld gang, da en ny adgangsvej til Nyborg Ny station er under anlæggelse. Denne vil gå tværs hen over det gamle sporareal og vil få tilknytning til den eksisterende rundkørsel ved den gamle hovedbygning.

og forfald...

I Korsør begyndte Banestyrelsen med sporoptagningen omkring perronerne i midten af oktober. Forinden er alt blevet ryddet; signalere, bænke, skilte, holdere m.m. Idag ligger kun de blotlagte perroner tilbage.

Som en beboer nær banen i Korsør har udtalt: »Nu er vores tivoli lukket...«

