

Jernbanen

Februar 1998 Nr. 1 Pris kr. 60,-



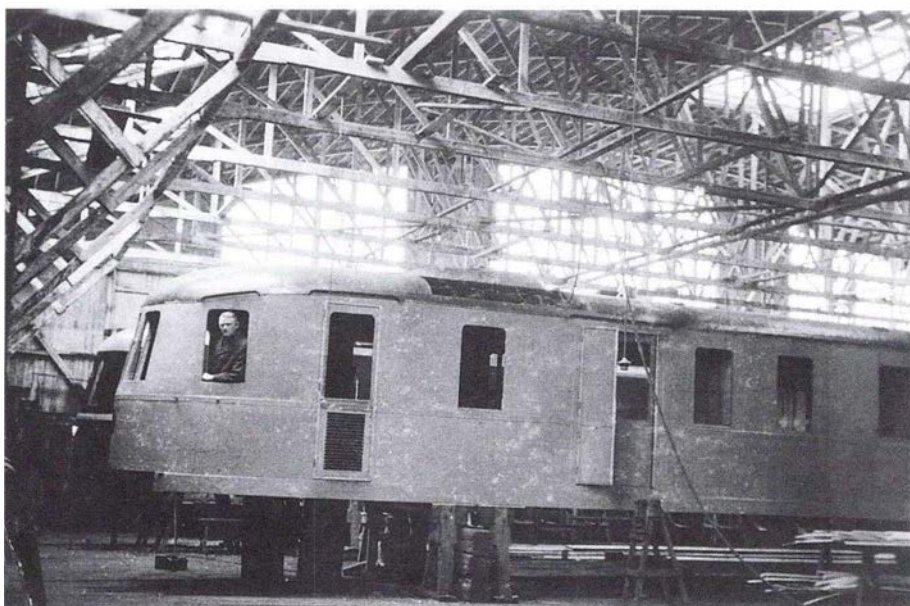
- Præsentation af IC2
- Kapacitet 2000
- Jernbaner i Vietnam

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Fra montagehallen hos Scandia i 1937

Ved køreplansskiftet i maj 1935 tog DSB de fire første af de nye rød lakerede trevognslyntog i brug, og introducerede strækningshastigheder på op til 120 km/t. De blev hurtigt en forrygende succes, kombineret som de var med den første faste forbindelse over Lillebælt og den omstændighed, at togene ved egen kraft kunne køre direkte om bord på Storebæltsfærgerne. Ikke nok med det; En speciel "lyntogsfærge" – M/F Freia – med ét spor, netop med plads til ét tre-vognslyntog, blev leveret i 1936; - at Freia hovedsageligt kom til at sejle som bilfærge gennem sine godt 40 år hos DSB er en anden historie.

Ny bro, nye tog og færge, der var virkelig tale om en mærkbar reduktion i rejsetiden med tog mellem Hovedstad og Hovedland. Befolkningen, ikke mindst i Jylland, rejste hurtigt krav om flere af disse pragtfulde tog. Ønskerne blev imødekommet i 1937 ved bygning af 4 stk. nu firevognslyntog, der ligesom trevognstogene blev leveret af Vognfabrikken Scandia og A/S Frichs i forening. Det 60 år gamle billede fra montagehallen i Randers, stammer fra bygningen af sidstnævnte serie. Herren i førerhusvinduet er fabrikkens daværende driftsingeniør Svend Aage Meyer, der samme år fulgte



med som repræsentant både for Scandia og Frichs på et af de nye danske lyntogs rejse til og ophold på verdensudstillingen i Paris, hvor det elegante tog i dannebrogfarverne var en af sensationerne. Turen havde nær kostet Ingeniøren livet. For at komme frem til udstillingsområdet blev det besluttet at benytte en delstrækning af Paris undergrundsbane, Metroen. Det danske lyntog kunne lige akkurat smyge sig igennem tunnellerne, men et eller andet

sted undervejs var der "noget" der skrabadet på forneden. Under et stop ville Svens Aage Meyer stå af et øjeblik for at se, hvad det dog kunne være. Han blev i sidste øjeblik stoppet af en "flyvende tackling" fra en af de franske metrofolks side; danskeren havde været på nippet til at træde ned på den strømførende tredieskinne...

Jan Hein Hedegaard



GODSTOGSUDELUGT MED R 946

Lørdag den 04.04.1998

Randers -Viborg - Randers Oprang. R 946 - CL - 15 godsvogne (ca. årg. 1960). Tilmelding senest den 02.03.98. Yderligere oplysninger ved henvendelse til Lokomotivfører John Armstrong. Silkeborgvej 667,8220 Brabrand Tlf 86 26 33 23 I 40 36 43 22 Pris kr 250,- ved forudbetaling og kr 350,- på dagen.

Giro 1 74 99 86 eller Check. Deltager antal min. 35.

Der køres retvendt Randers - Viborg. Der er forbindelse fra København afg. 6.00 ved påstigning i Randers og fra København klokken 7.00 ved påstigning i Langå. Der vil blive lavet flere fotostop på den fri strækning, samt på stationerne. Mellem fotostoppene vil R 946 være monteret med div. banner, derfor vil det ikke være muligt at køre i bil ved siden af toget. Der vil i toget være mulighed for køb af kaffe, øl, vand.

Køreplan	An.	Afg.
Randers		09.55
Langå	10.15	11.11
Viborg	14.15	
Viborg		15.00
Langå	16.36	16.45
Randers	17.05	

Forsiden:

Den sidste Isvinter...

Den 28. maj 1957 var en festdag for DSB. Halsskov-Knudshoved overfarten blev indviet, og i mange år herefter blev netop denne rute en uvurderlig guldgrube, som udgjorde et lyspunkt i etatens triste regnskaber.

Overfarten, der i den senere tid har befordret ca. 5 mio. passagere og 2 mio. personbiler årligt har således om kort tid 41 års fødselsdag. Men der bliver næppe afholdt de store festligheder i den anledning. Afløseren er næsten færdig, for kun et par uger efter overfartens fødselsdag – den 14. juni – indvies den faste bilforbindelse over Storebælt.

Den kombinerede jernbane- og bilfærge **Sprogø** har været med i de 36 af de 41 år. Men nu nærmer enden sig. **Sprogø** blev taget ud af normal drift efter juletrafikken og overgik så til en status som "yderste nødsreserve". Det viste sig at være klogt at have en sådan, thi den 27. Januar fik **Lodbrog** maskinskade. På otte timer blev **Sprogø** gjort klar – det var ellers planlagt til at tage 48 timer! – og indtil midt på dagen den 30. Januar gjorde den gamle færge igen god fyldest.

Et billede af færgen, der blev bygget af Helsingør i 1962 og siden ikke har gennemgået de store ændringer udvendigt, kan tjene til her kort før broens åbning at mindes, hvad der var en af DSBs virkelige "pengemaskiner" indtil rederiet blev skilt ud i 1995. Henrik Sørensen forevigede den 14. Februar 1996 "det gode skib" under det der måske blev overfartens sidste isvinter...

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

38. årgang

Nr. 1 Februar 1998

Jernbanen

Kalvebod Brygge 40

1560 København V

E-Mail: Jernbanen@DJK.Com

Tlf: 33 33 86 97

Fax: 33 93 20 02

Redaktion

Tommy O. Jensen (ansv.)

Kenneth Dam

René St. Olsen

Henrik Sørensen

Følgende har støttet med nyhedsinformationer til dette nummer af Jernbanen:

Anders Riis, Jakob Stilling, Lasse T. Petersen, Ole Dinesen, Søren Bay, Allan-Støvring Nielsen, Jan Jørgensen, Christian Bruun.

Indhold:

Scandia i 1937	2
Lederen	3
AJOUR	4
DSB	4
Færger	9
Præsentation af IC2	10
Privatbanerne ved årsskiftet	13
Veteranbaner	15
En bane der står for skud	17
Udland	17
Banegods fra Pindstrup	19
Kapacitet 2000	22
Først tog de Skåne	24
Fra arkivets hjørner og kroge	26
Sporhunden	28
En sjov historie fra Rungsted	29
Fotogodstog oppe i tiden	30
Globetrotter-Vietnam	31
Tips for fotografen	36
Boganmeldelser	38
Generelle adresser	39

Tidsfrister for indlæg til kommende numre af Jernbanen

Indlæg til Nr. 2/98 skal, med mindre andet er aftalt med redaktionen - være denne i hænde senest den 1. marts 1998. Indlæg til nr. 3/98 skal være redaktionen i hænde inden den 1. maj 1998.

At skilles som venner

Bladsamarbejdet mellem DJK og NSJK ophører

Dansk Jernbane-Klub og Nordsjællands Jernbaneklub har gennem flere år haft et godt og fornuftigt samarbejde om opgaver, som vi har ment bedst kunne løses i fællesskab. Vi har lånt materiel af hinanden til vore tog, vi har samarbejdet om bl.a. store veteranogstævner og vi har holdt åbne døre for medlemmer af begge foreninger til møder og andre arrangementer. Det var også et samarbejde de to foreninger imellem der førte til udarbejdelsen af et forslag til veteranogstbestemmelser, som de fleste øvrige veteranbaneforeninger har kunnet tilslutte sig og som nu er ved at blive godkendt af de tilsynsførende myndigheder.

Hvad var da mere naturligt end også at forsøge et samarbejde omkring udgivelsen af et fælles medlemsblad. Ved at forene de to klubbers bladkræfter, og dermed opnå et bredere økonomisk fundament, kunne kvaliteten af "Jernbanen" løftes til det niveau vi kender bladet på i dag. Tilmed kunne "Jernbanen" nå ud til en endnu bredere læserskare til gavn for begge foreningers virke.

I begge bestyrelser så vi med en vis spænding frem til, hvordan medlemmerne ville reagere på bladsamarbejdet, der uheldigvis skulle stå sin prøve samtidig med, at "Jernbanen" af helt andre årsager gennemlevede en urolig periode med udskiftning af ansvarshavende redaktør og introduktion af en række nye redaktionelle medarbejdere.

Ville "Jernbanen" kunne leve op til de forventninger, som NSJK's medlemmer måtte have med hensyn til at bringe navnlig veteranbanestof og internt klubstof i et sådant omfang, som NSJK's medlemmer var vant til fra "Bumletoget". Ville omvendt DJK's medlemmer kunne acceptere, at veteranbanestoffet fremover ville få en lidt mere fremtrædende placering i forhold til andre

emner, end man hidtil havde været vant til? Disse spørgsmål havde vi selvfølgelig stillet os selv og diskuteret på forhånd. Vi vidste også, at der er væsentlige kulturforskelle mellem en stor landsdækkende forening med brede og forskellige interesser, som DJK og så en noget mindre, regionalt baseret forening som NSJK med veteranogstogdrift som den dominerende aktivitet. Men vi havde nok ikke gjort os helt klart, at disse kulturforskelle også indebærer forskelle i den måde klubberne hver især ønsker at prioritere og formidle bladstoffet på.

Selv om både "Jernbanens" redaktion og de to bestyrelser har haft den bedste vilje til, at "Jernbanen" skulle være det store fælles medlemsblad for begge foreninger, må vi erkende, at det ikke er lykkedes at indfri forventningerne til bladsamarbejdet. Som en konsekvens heraf har vi valgt at indstille bladsamarbejdet. NSJK genoptager i stedet udgivelsen af "Bumletoget" som et "rigtigt" blad.

Begge foreninger beklager, at forsøget på bladsamarbejde ikke har kunnet lykkes - i hvert fald ikke under de nuværende omstændigheder. Vi har dog ikke opgivet håbet om, at det på et senere tidspunkt vil være muligt at genetablere et nyt bladsamarbejde, men vi er blevet klar over, at forudsætningerne for et vellykket samarbejde må være afklaret nøjere, inden et nyt forsøg kan gøres.

Vore to foreninger fortsætter og udbygger - naturligvis det gode samarbejde på andre områder, hvor der er fælles interesser og klare mål.

Bent Jacobsen, DJK

&

Anders Dørge, NSJK

Velkommen til det første nummer af Jernbanen i 1998

Som du kan se, har bladet skiftet karakter. Vi har gjort en række erfaringer i 1997, hvor vi begyndte at eksperimentere med layoutet for at gøre dette mere tidssvarende. Først kom der fast farveforside og gradvis flere farvefotos inde i bladet. Flere sider blev det også til. Reaktionen fra læserne har været meget positive, og vi går nu nogle skridt videre.

Forsiden ændres radikal, og hovedartiklerne præsenteres i overskrifter. Inde i bladet lægger vi ud med den faste rubrik - **Ajour** - med alle væsentlige begivenheder fra Banestyrelsen, DSB og Privatbanerne, efterfulgt af nyt fra veteranbanerne og det nære udland.

Herefter kommer artiklerne, hvor vi vil sikre en alsidig dækning af såvel historiske som aktuelle emner, som f.eks. præsentation af nyt materiel eller beretninger fra den svundne damptid. Og for de mange, der er interesserede i at fotografere vore hjemlige jernbaner, kommer der tips om godstogskøreplaner, materielbenyttelse osv. Til slut bringes en pust fra den store verden i Globetrotter-serien, hvor vi bla. føres rundt til "jernbaneeksotiske" steder som f.eks. i dette nummer: Vietnam.

Vores mål er, at gøre bladet til Danmarks førende jernbanetidsskrift, der hver anden måned giver læseren de seneste nyheder indenfor jernbanefronten, kombineret med spændende artikler. Et stort mål, men vi tror det er opnåeligt, hvis kvaliteten og pålideligheden af de artikler der bringes i bladet er høj.

God fornøjelse med bladet!

Ny lov om jernbanevirksomhed

Regeringen indgik i november aftale med Venstre, Det konservative Folkeparti og Centrum-Demokraterne om at gennemføre en ny lovgivning om jernbanevirksomhed. Lovforslaget, som er en opfølgning på supplementsaftalen om DSB af 24. oktober 1996, blev fremsat af trafikministeren i Folketinget den 27. november 1997.

I henhold til lovforslaget gennemføres en gradvis åbning af statens skinnenet for andre jernbanevirksomheder end DSB. Godstrafikken gives fri fra 1. januar 1999. Passagertrafikken, som drives med tilskud, vil i en periode fortsat blive varetaget af DSB, men fremover efter en kontrakt med trafikministeren. Op til 15 pct. af den kontraktdekkede passagertrafik udenfor S-togsnettet vil blive bragt i udbud inden udgangen af 2003. Der vil endvidere være mulighed for, at virksomheder på kommerciel basis kan byde på passagertrafik fra 1. januar 2000, forudsat der er plads på den pågældende strækning. Med kontraktstyringen fastlægges en opgavefordeling og en række krav til slutproduktet: God togdrift. Privatbanernes drift berøres ikke umiddelbart af disse nye principper, men regeringen vil drøfte banernes fremtidige vilkår med de kommunale parter og banerne.

Fra 1. januar 1999 planlægges det at om-danne DSB til en selvstændig offentlig virksomhed efter modellen fra PostDanmark. Et lovforslag herom nu til foråret vil være andet led i opfølgningen på 1996-aftalen. **EBJ**

Læsere, der er interesserede i detaljer, kan læse videre her:

Den første åbning af nettet blev taget med udskillelse af DSBs infrastruktur i en af DSB uafhængig statsvirksomhed, Banestyrelsen, med virkning fra 1. januar 1997. Med udskillelsen af infrastrukturen blev der i princippet mulighed for en åben, gennemskelig og ikke-diskriminerende måde at stille jernbaneinfrastrukturen til rådighed for alle jernbanevirksomheder.

Som supplement til den åbning for international trafik, som allerede var sket i overensstemmelse med EUs bestemmelser herom, åbnedes i 1997 yderligere for godstrafik på de af statens jernbanestrækninger, som ikke på det seneste har været betjent af DSB (eksempel: Privatbanen Sønderjylland). Med den nye lov om jernbanevirksomhed sker der en opfølgning på aftalen med en række vidt gående skridt:

- *Godstrafikken* forudsættes i fremtiden drevet på fuldt kommercielle vilkår. Med virkning fra 1. januar 1999 åbnes der for, at ikke blot DSB,

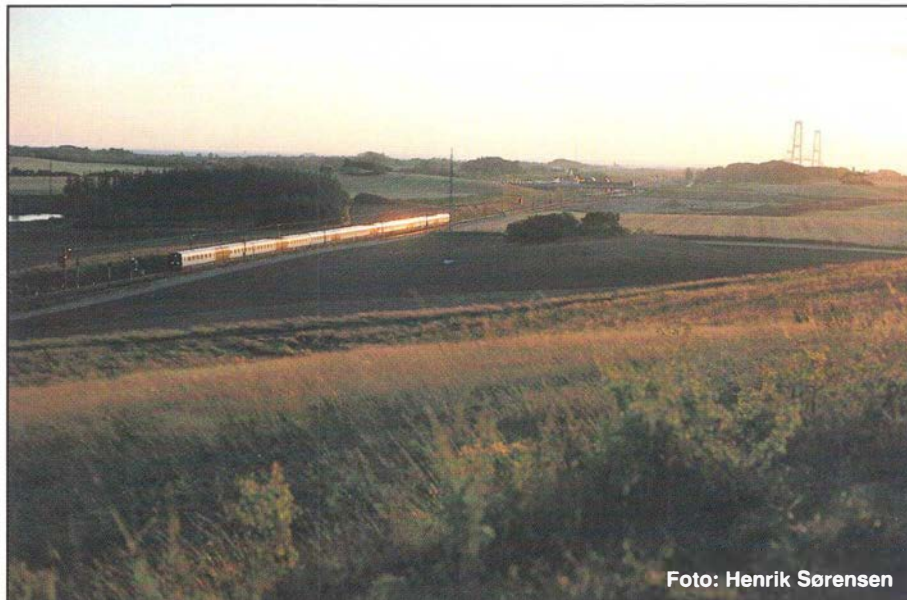


Foto: Henrik Sørensen

men også alle andre godkendte jernbanevirksomheder kan bruge statens jernbanenet til enhver form for godstransport. DSB gods, der i øjeblikket giver underskud efter årsregnskabslovens principper, vil få diverse tilskud i en periode, der nærmere fastsættes, når tidsplanen er fastlagt for omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed.

- *Den passagertrafik*, som garanteres af det offentlige gennem økonomiske tilskud, overgår pr. 1. januar 1999 til at blive udført på basis af kontrakter mellem trafikministeren og den udførende jernbanevirksomhed ("trafik udført som offentlig service"). Kontrakter med specificerede krav til serviceniveau og angivelse af tilskuddet til jernbanevirksomheden erstatter DSBs hidtidige brede forpligtelse til at sikre trafikbetjeningen. Der gives fortrin til trafik udført som offentlig ved tildeling af kapacitet på skinnenettet inden for nærmere fastlagte rammer.

- *Den trafik, der udføres som offentlig service*, vil gradvist blive udbudt ("udbudt trafik"). Herved gives alle jernbanevirksomheder lejlighed til at deltage i tilbudsgivningen, og det kan blive afprøvet, hvem der bedst og billigst kan forestå opgaven. I første omgang er forudsat udbud af op til 15 pct. af DSBs aktiviteter inden for regional- og intercitytrafikken over perioden frem til udgangen af 2003, og trafikministeren er bemyndiget til senere at gå videre, hvis erfaringerne er gode. Indtil et eventuelt udbud finder sted, afvikles offentlig service trafikken efter en kontrakt mellem trafikministeren og DSB som såkaldt "forhandlet trafik".

For at skabe reel mulighed for konkurrence kan DSB af trafikministren pålægges - mod fuld omkostningsdækning - at stille *rullende mate-*

riel (lokomotiver, togsæt og vogne m.v.) til rådighed for udbudsforretninger vedrørende passagertrafik udført som offentlig service.

Fra 1. januar 2000 åbnes adgangen til infrastrukturen for alle jernbanevirksomheder til udførelse af passagertrafik. Det betyder, at virksomhederne får ret til at få tog indplaceret i køreplanen ("fri trafik"), *hvis der er plads*. Passagertrafik udført som offentlig service har altid fortrinsstilling, og eksempelvis kan godstrafik i internationale godskorridorer prioriteres efter ministerens bestemmelse, men ellers skal den ledige infrastrukturkapacitet fordeles mellem interesserede jernbanevirksomheder på lige og ikke-diskriminerende vilkår til brug for virksomhedernes drift af passager- og godstrafik for *egen regning*.

Privatbanevirksomhederne omfattes umiddelbart af mulighederne af at drive fri trafik på statens jernbanenet som supplement til den koncessionerede trafik, men det forudsættes, at denne fri trafik organiseres i særskilte aktieselskaber. I medfør af loven bemyndiges trafikministeren til at fastsætte afgifter (inddrives af Banestyrelsen) for benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur (baneafgifter). Kort fortalt opkræves fra den 1. januar 1999:

- *en baneafgift*, der skal betales hver gang nettet befares: For strækningen Øresund-Padborg kr. 20,- pr. km, og for det øvrige net kr. 3,- pr. km - *en adgangsafgift* (der opkræves årligt og som er proportional med længden af den strækning, som jernbanevirksomheden ønsker adgang til at benytte): For strækningen Øresund-Padborg kr. 3.000,- pr. km, og for det øvrige net kr. 1.500 pr. km.

- *en broafgift*, der for passage af Storebælt udgør kr. 30,- pr. passage og kr. 5.500,- pr. godstog - og for Øresund udgør kr. 1.800,- pr. togpassage (passagertogsafgiften kan - afhængigt af beslutningen om Øresundsforbindelsens takststruktur for biler og busser - eventuelt om-lægges til en passagerafgift)

- *en kapacitetsafgift*, der tilskynder til en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen, når Øresundstrafikken bliver en realitet. Afgiften udmåles på baggrund af den kapacitet, de enkelte tog beslaglægger på den særligt belastede strækning mellem Øresund og Snoghøj i *dagtimerne* (afgiften er beregnet til at ville indbringe ca. 65 mio. kr. om året fra 2001).

I 1998 betaler DSB et samlet beløb på 129 mio. kr. for passage af Storebælt. **EBJ**



Fra tiden før PBS overtog Grindstedbanen... Foto: Allan Støvring-Nielsen

Øresund - status

Bygningen af den faste forbindelse over Øresund var præget af travlhed ved årsskiftet. I Malmø nordhavn opstod der i ugen inden jul nærmest kø af brodragere: Medens flydekranen "Svanen" var på vej ud med de to første dragere til brolinien (den østlige tilslutningsbro), ankom endnu to med pram fra Cadiz (i det sydlige Spanien - en sørejse på ti dage), og én brodrager til højbroen ankom fra værftet i Karlskrona. I løbet af 1998 vil man for alvor se konturerne af den kommende Øresundsforbindelse vokse frem.

Sundlink Contractors har monteret de to første brofag (E28 og E27) på den østlige tilslutningsbro til Øresundsbroen, og de sorte stålgerter står nu på bropillerne ved Lernacken som et meget håndgribeligt tegn på, at broen er på vej. Brofagene er 120 og 140 m lange og delt i to etager, motorvejen ligger øverst på et betondæk og jernbanen nedenunder i en stålkonstruktion.

Fra den danske kyst ved Kastrup lagde Øresund Tunnel Contractors i dagene op mod jul det 6. tunnelelement ned i tunnelrenden under Drogden. Dermed nåede tunnelen en længde af 1.166 m, og placeringen af tunnelelementer var igen på højde med tidsplanen. Totalt kommer den kombinerede motorvejs- og jernbanetunnel til at bestå af 20 tunnelelementer af en samlet længde på 4.050 m. Det tyvende og sidste element skal efter planen være på plads i foråret 1999.

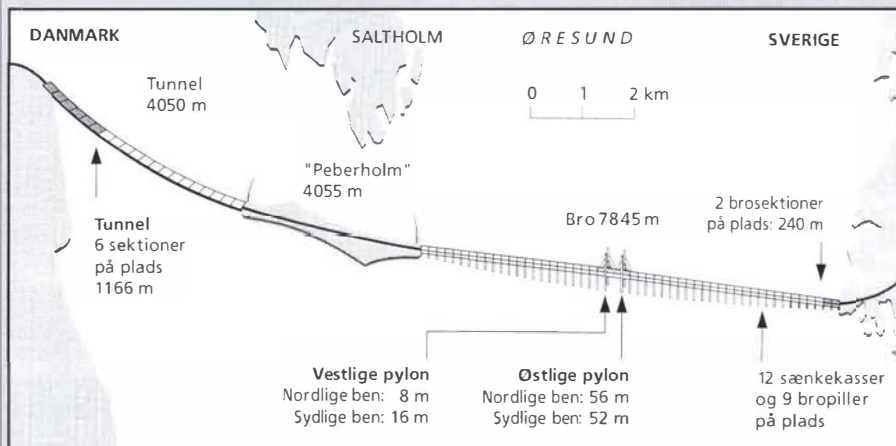
Midt i Øresund er Øresund Marine Joint Venture i gang med at udfylde de bassiner, der udgør den kunstige ø, kaldet Peberholm (130 ha og Danmarks 69. største ø). 85 pct. af gravearbejdet i forbindelse med Øresundsprojektet er nu færdigt, og de sidste gravearbejder afsluttes i sommeren 1998. Øen skal være bindeled mellem tunnel og bro. På den østlige ende af øen er jordarbejdene til den rampe, der skal lede jernbane- og vejtrafikken op i højde med den vestlige tilslutningsbro ved at være afsluttet. På den vestlige ende af øen er Øresund Tunnel Contractors i gang med at bygge "cut-and-cover" delen af tunnelportalen til sænketunnelen (tilslutningen til det 20. tunnelelement).

Støbningen af Øresundsbroens to 204 m høje pyloner bliver færdig i 1998. Den østlige pylon, som ved årsskiftet var 56 m høj, bliver klar i august, og på det tidspunkt er opsætningen af højbroens brodragere allerede gået i gang. Den vestlige pylon, hvor der har været problemer med sænkekassens fundering, bliver efter planen klar inden udgangen af året.

I alt 4.400 mennesker var ved årsskiftet beskæftiget med bygningen af kyst-kust forbindelsen, og den høje aktivitet vil holde sig gennem hele 1998. Se i øvrigt vedstående tegning, der viser status på anlægget af kyst-kust forbindelsen ved årsskiftet 1997/98.

På den danske landside er jernbanestrækningen København H.-Københavns Lufthavn/ Kastrup og godsforbindelsesbanen Vigelslev-Kalvebod klar til prøvekørsler. Der blev sat strøm på køreledningsanlæggene den 15. november 1997. På den svenske side af Øresund er arbejdet i fuld gang på den 10 km lange trafikkorridor, der skal lede jernbane og motorvej fra de eksisterende trafiknet til Øresundsbroen. I alt skal SVEAB bygge 19 jernbane- og motorvejsbroer, hvoraf de seks var færdige ved årsskiftet.

EBJ



Banestyrelsen.....

Ny Dybbølsbro station

Banestyrelsen udfører i perioden fra juli 1997 til 20. april 1998 en sanering af spor og perronforholdene på Dybbølsbro station. Der er foretaget en reduktion af depotsporområdet (sporene 113-119) i forbindelse med anlæg af det længe savnede 6. hovedspor, der muliggør direkte udkørsel fra Københavns H. mod Køgebugtbanen. I den forbindelse etableres en øperron mellem spor 4 (mod Valby) og spor 6. Træperronen mellem de indadgående S-togspor 3 (fra Valby) samt spor 5 (fra Åmarken), der samtidig omlægges, erstattes af ny perron (type 92). Der etableres elevator ved perronen for sporene 3 og 5 i lighed med den, der etableres (ved spor 4) i forbindelse med fornyelsen af "ekspeditionsbygningen" for Dybbølsbro station. I næste fase færdiggøres sporstykket "rundt om" kloakpumpestationen og frem til det nuværende 6. hovedspor, samtidig med at tilslutningen til depotsporområdet vest for Dybbølsbro tilpasses. Når det fremtidige 6. hovedspor tages i brug, nedlægges Skelbæk togfølgestation.

- og de skal være blå

Banestyrelsens bilpark skal i fremtiden være blå, og for at synliggøre virksomheden over for omverdenen har ledelsen valgt, at bilerne skal dekorerer med Banestyrelsens logo og de gule sveller.

DSB

Materielnoter

Under en rangerbevægelse på Nykøbing F. station den 25. december stødte to Re-togstammer sammen. Det medførte, at ME 1501 er sendt på værksted for mindst en kvartårig periode, og at styrevogn ABns 39-74 536 har måttet udrangeres. Da ME 1526 og 1530 også var sat ud af spillet efter en fælles flankepåkørsel på Nykøbing F. station den 30. december, og ME 1520 (se side 6) er svært beskadiget, påtænkes det en overgang at tage de langtidskonserverede MY'ere, bl.a. på Horsens station, i brug igen, men det blev ved tanken.

Fra den 11. januar var der ikke længere driftsmæssigt behov for styrevognene ADns 80-74, 505, 507, 508, 513, 514, 516, 524, hvorfor de udrangeredes pr. 19. januar "524" forbliver dog driftsklar, da den overgår til hjælpevognsberedskabet til fortsat brug som styrevogn.

Adtranz Danmark i Randers får mindre glæde af ordren på de 27 Øresundstogsæt (litra ET/FT/ET) end antaget ved underskriften af kontrakten på i alt 1,1 mia. kr. i august 1997. Ifølge den oprindelige plan skulle den danske fabrik bygge togsættenes fronter og montere interiøret, men montagearbejdet skal nu i stedet udføres hos Adtranz Sverige i Västerås. Øresundstogens vognkasser, der fremstilles af rustfrit stål, bygges i Sverige, og det har vist sig for dyrt at transportere vognkasserne til Randers. Det ligger dog fast, at "gummifronten", der jo er en dansk specialitet, fremstilles i Randers.

Grafik: Øresundskonsortiet

I weekenden den 12-13. december 1997 var der prøvekørsler på den nybane til Kastrup Lufthavn. ME 1506+EA 3011+Målevogn 001+WRm+EA 3015+ME 1527+ME 1536 ses her nær den kommende Ørestaden st. den 13. december.

Foto: Johnni Lassen



Ved et sammenstød mellem to Re-tog (4521/4528) nordøst for Regstrup station den 6. januar påførtes ME 1520 så alvorlige skader, bl.a. på frontpartiet, at lokomotivet må påregnes at være på værksted hen imod et halvt år. Den involverede styrevogn ABns 39-74 538 udrangeredes samme dag.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

Århus til Esbjerg kører selvstændigt fra Vejle efter IC-toget mod København (afkoblingen sker i Vejle i stedet for Fredericia) - der indsættes et fjerde aflastningstog (med Bn-vognsmateriel) på fredage fra København H. kl. 13.57 (IR 8149) til Århus - og retur søndage Århus H. afg. 12.52 (IR 8238).

- jyske pendlere tilgodeses med i alt syv nye tog (fortrinsvis fredage og søndage) på strækningerne Esbjerg-Fredericia, Middelfart/Fredericia-Århus og v.v. samt med to ekstra kørsler mellem Herning og Struer og v.v.

Af andre tiltag kan nævnes, at der i København på fredage indtil kl. 17 holdes en reservestamme (bestående af tre MF-togsæt) klar til indsættelse i tilfælde af tekniske problemer eller forsinkelser i klargøringen. De såkaldte "skarpe vendinger" i København af IC-tog på ned til 42 minutter bortfalder så vidt muligt, så 102 minutter fremover bliver det normale. I Århus og i Fredericia holdes et MR-togsæt standby ugens fem første dage mellem kl. 5.00-8.30 og kl. 14.00-17.00.

I de fleste IC-tog mellem København og Århus (i visse tilfælde også Aalborg/ Frederikshavn) og v.v. er der indsat et togsæt med dørrumrene 90/91 (i stedet for 16/17 eller 18/19), som er forbeholdt passagerer uden pladsbillet, populært sagt en Re-togdel i IC-toget.

Helårskøreplan '98/99

Køreplanen K98 vil dække perioden 24. maj 1998 til 28. maj 1999, dvs. en helårskøreplan. Planlægningsmæssigt bliver der flere interne køreplansskift, f.eks. i forbindelse med ibrugtagningen af Øresundsbanens Kastrupdel den 27. september 1998 og ændret godstogskørsel fra januar 1999.

Det betyder for den eksterne kommunikation, at "DSB Køreplan", "DSB Togplan" (disketten), strækkningsplanerne og "Fjernetog i Danmark" udgives gældende for hele perioden. Køreplan for Re-tog, InterCity og InterCityLyn til og fra Københavns Lufthavn/Kastrup og den nye Re-togsforbindelse Roskilde-Københavns Lufthavn/Kastrup (direkte via godsforbindelsesbanen Vigerslev-Kalvebod med stop også i Glostrup!) gældende fra 27. september offentliggøres således allerede i maj. I køreplanen optages til gengæld ikke eventuelle tog i forbindelse med højtiderne. Der vil blive udsendt særlige foldere om disse tog - og det skal i øvrigt nok vise sig, at ændringstillæg til køreplanerne ikke undgås!

Om køreplanen K98/99 i øvrigt kan kort siges, at den i princippet er en videreførelse af K97v med de supplerende tog, der er indsat for at dække det samlede pladsbehov i indeværende køreplan. Ligeledes videreføres den delte kørsel af IC-tog fra og til Esbjerg over strækningen Fredericia/Vejle-Århus. Afskaffelsen af kørslen med InterCityLyn i weekenden fastholdes. Morgenlyntoget fra Esbjerg (L 602) sene-relægges og sammenkøbes i Middelfart med "morgenraketten" (L 6) fra Århus, der til gengæld tidligere relægges i afgangens derfra. Toget får endvidere et stop i Odense, og der vil derfor ikke længere være så meget "raket" over toget.

Adtranz Danmarks andel skulle oprindeligt have været på ca. 450 mio. kr., hvoraf en del går til underleverandører, men konsortiesamarbejdet mellem de to Adtranz-selskaber er ophævet, og Adtranz Sverige står nu alene for projektet. Det har betydet, at fabrikken i Randers har måtte afskedige 110 af de 600 ansatte på grund af manglende arbejde i montageafdelingen. Adtranz Danmarks ordre fra DSB til en værdi af 94 mio. kr. - på tre MF-togsæt (nr. 90-92) effektueres i perioden juli til september 1998.

indført i perioden fra 28. september 1997 til og med 11. januar 1998.

Ændringer og tilpasninger er normale efter et køreplansskifte, men denne gang har de været så omfattende, at DSB for overskuelighedens skyld valgte at udsende en ny udgave af togdelen af "DSB Køreplan", som fås gratis i bytte med side 145 fra september-udgaven, samt nye udgaver af "Fjernetog i Danmark" og køreplansdisketten "DSB Togplan".

Køreplansjusteringen indebærer (udover de i "Jernbanen", nr. 6/97, side 219/220 nævnte ændringer), at:

- InterCityLyn inddrages lørdage og søndage (materiellet anvendes i stedet til opformering af IC-tog hovedsagelig til og fra Esbjerg og Struer) - den såkaldte "Fredericia-knude" med de "forsinkelsesskabende" af- og tilkoblinger af de direkte IC-tog mellem Århus og Esbjerg og v.v. ændres, således at IC-toget fra Esbjerg kører fra Fredericia til Århus selvstændigt forud for IC-toget fra København - og IC-toget fra

Drift & administration

Køreplansjustering

DSBs justerede køreplan gældende fra 11. januar - med flere end 70 nye tog og langt over 200 opformeringer - er et resultat af en indsats for at skabe bedre balance mellems DSBs udbud og passagerernes ønsker. Den justerede køreplan er således ikke en ny køreplan, men derimod en opsamling af de justeringer, der er

Materiel solgt til Iran

10 lokomotiver og 166 personvogne er solgt til en tysk virksomhed, der reeksporterer materiellet til Iran. Det drejer sig om lokomotiverne: **MZ 1431, 1433, 1435, 1438, 1439, 1442, 1444-1446** (hvoraf 1431 og 1445 medio januar stadig var i drift i henholdsvis vest- og østområdet) - samt de udrangerede personvogne (antal pr. litra): **8 ABns/ADns, 106 B, 12 Ba, 15 Bab, 7 Bax, 11 BDan og 7 BDn**. Personvognmateriellet er klargjort af udsendt personale på Rødby Færge station forud for transporten til Iran, der skal foregå på egne hjul gennem Europa inkl. færgefart over Bosporus og som forventes at ville ske i det tidlige forår.

EBJ



Rødby den 4. januar 1998.

Foto: Søren Bay

PBS MY 1132, 1122 og 1124 i Tønder. Tiderne skifter hurtigt. Siden sidste nummer af jernbanen har MY 1132 fået ny kulør. Malet blå i den ene ende med hvidt mellemstykke og rød i den anden ende repræsenterer den PBS ind i 1998.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

MR-togsæt udfører trafikken på "Lille Syd", og togsæt herfra udnyttes til supplerende kørsel om eftermiddagen mellem Roskilde og Hvalsø. Indøvelsen af personale i kørsel med MR-togsæt på strækningen Roskilde-Køge-Næstved ("Lille Syd") indledtes i øvrigt fra den 11. januar.

Nordisk gods

For fremtiden bliver det et fælles nordisk selskab med arbejdsnavnet Nordic Rail International (NRI), der skal varetage godstransport på bane til og fra Norden. Dermed får DSB gods opfyldt en af de vigtigste målsætninger i virksomhedens strategiplan - at blive part i en vigtig international alliance.

SJ, NSB og DSB underskrev i december en fælles hensigtserklæring, hvori de tre parter erklærer deres vilje til at danne et nyt fælles selskab. Konkrete aftaler om økonomi, forretningsbetingelser, salg m.m. vil blive udarbejdet i det kommende halve år, hvorefter en



Borris station fik i slutningen af oktober 1997, udskiftet signalvingen i I-signalet fra Skjern. Til trods for moderniseringer og udskiftninger af forældede sikringsanlæg, må sikrings-tjenesten stadig være lagerførende i så antikverende reservedele. Her passere MR/D sæt 09 det netop færdigt renoverede signal den 23. oktober 1997. Foto: Morten M. Petersen.

Rullende materiel

Materielstatus

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

1. Elektrisk materiel (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver	22	(22)
1.2 Motorvogne	88	(80)
1.3 Bivogne	88	(80)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver	120	(121)
2.2 Rangerlokomotiver	80	(69)
2.3 Traktorer	40	(40)
2.4 Motorvogne	379	(379)
2.5 Bivogne	94	(94)
2.6 Tjenestelokomotiver	2	(2)

3. Elektrisk materiel (1,5 kV):

3.1 Motorvogne	335	(338)
3.2 Bivogne	304	(306)

4. Passagertogsmateriel:

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

5. Godstogsmateriel:

5.1 Lukkede godsvogne	1.710	(1.794)
5.2 Åbne godsvogne	1.476	(1.528)
5.3 Tjenestevogne	997	(997)
5.4 Privatejede vogne	232	(236)

Af de ovennævnte 997 tjenestevogne disponerede Banestyrelsen over de 951.

Ad 1.2/1.3: ER 2041/FR 2241/FR 2341/ER 2141 ... ER 2044/FR 2244/FR 2344/ER 2144 (41-44. sæt) er ibrugtaget (men ikke endelig overtaget).

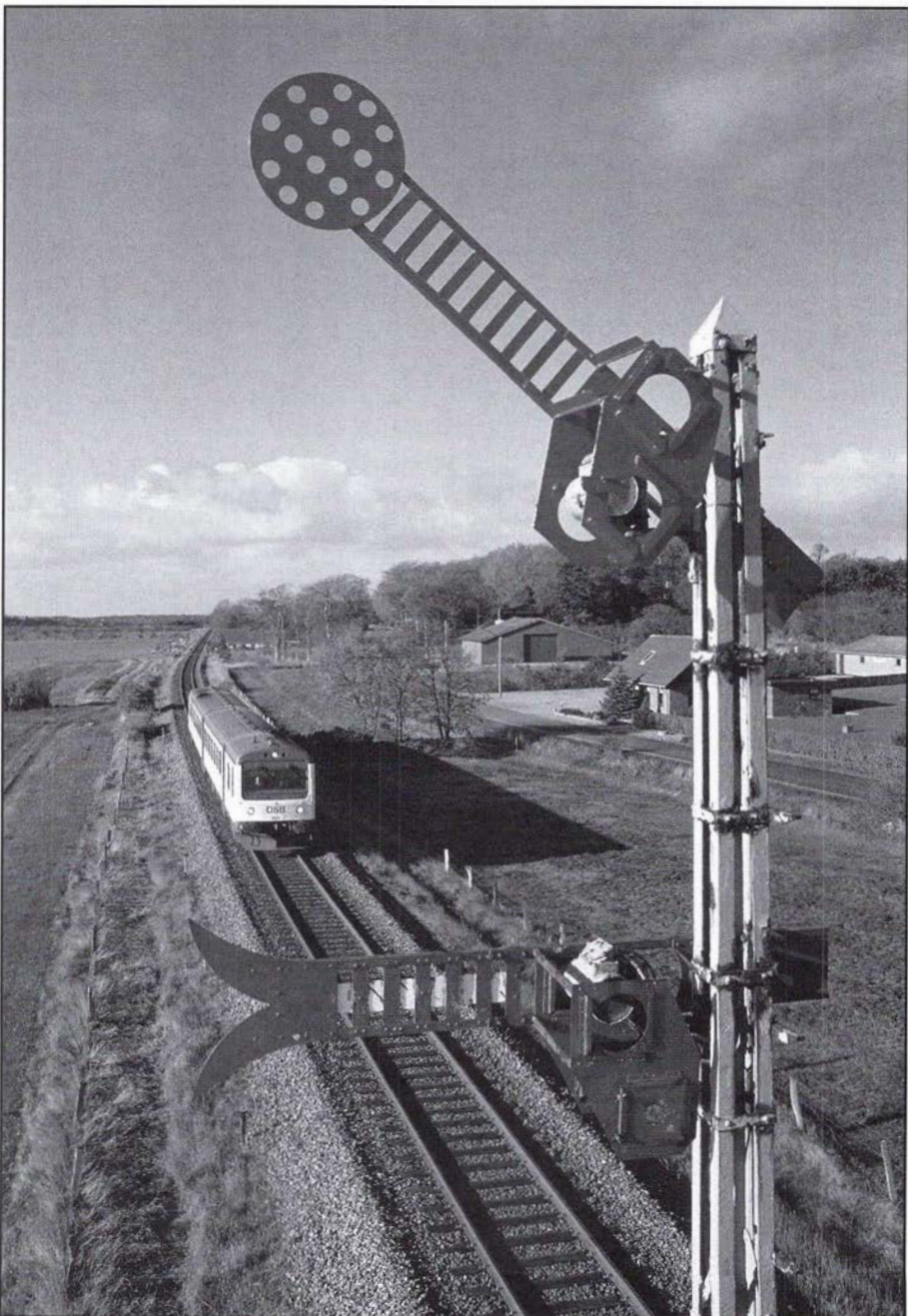
Ad 2.1: MY 1149 er udrangeret;

Ad 3.1: MM 7651, 7701, 7772 er udrangeret.

Ad 3.2: FS 7006, 7149 er udrangeret.

Ad 5.1/5.2 - se hosstående oversigt.

Ad 5.3/5.4 - vognoversigt følger i Jernbanen nr. 2/98. Igennemgangen er antal trækraftenheder og bivogne i "Jernbanen", nr. 6/97, s. 218 rettes ER til 88, FR til 88, MY til 22, MM til 206 og FS til 207 for ajourføring pr. 31. december 1997.



egentlig selskabsaftale forventes underskrevet. Ejerforholdet i NRI er allerede på plads: 46 pct. ejerandel til SJ, og 27 pct. til hver af NSB og DSB. Fordelingen, som blandt andet er aftalt ud fra landenes størrelse, indebærer, at selskabet ikke har nogen majoritetsaktionær, men at alle beslutninger skal tiltrædes af mindst to af parterne. Selskabet hovedsæde placeres i Malmö.

Målsætningen for det nye selskab er at tilbyde kunderne konkurrencestærke logistik- og transportløsninger til og fra Norden, ligesom man senere vil indrage de internordiske transportere. Der er tale om et nyt internationalt selskab og ikke en fusion af de tre landes jernbaneselskaber. SJ Godsdivision, NSB gods og DSB gods fortsætter hver især som nationale selskaber med indenlandsk godstrafik.

Bedre tog/bus-terminaler

DSB, Banestyrelsen og HT har sammen udarbejdet en plan for forbedring af forholdene på - i første omgang - 33 tog/ bus-terminaler i hovedstadsområdet. Planen gennemgår problemer (adgangsveje, omstignings- og venteforhold samt sikkerhed og tryk) og mulige løsninger for hver enkelt terminal og giver samtidig et skøn over prisniveauet. Samlet er der tale om investeringer på ca. 300 mio. kr., og planen bør gennemføres inden for de nærmeste tre-fem år. Kommunerne skal som hovedregel stå for en tredjedel af udgifterne, hvorfor kommunernes interesse og betalingsvilje bliver afgørende for planernes gennemførelse.

Ny postbanegård

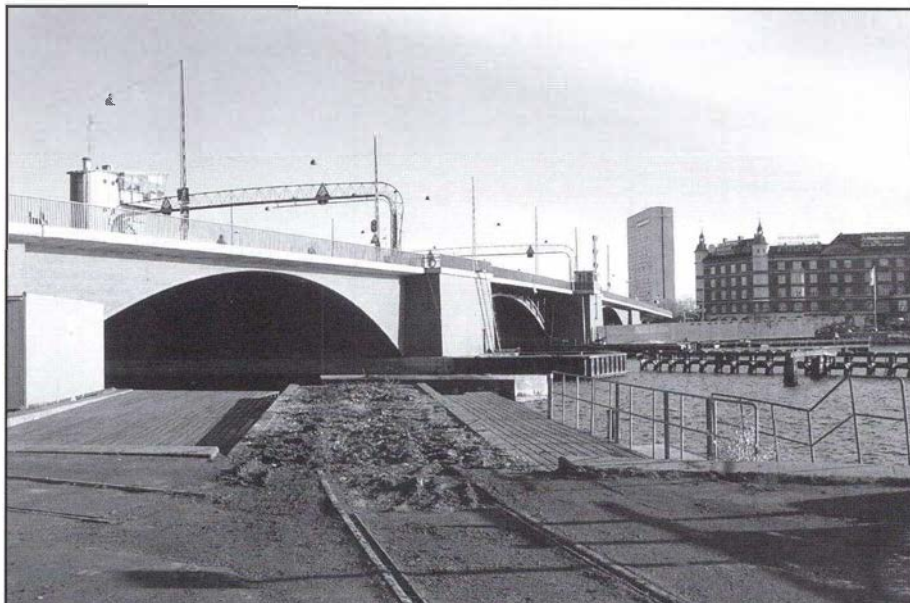
Posttogene er flyttet væk fra den traditionsrige postbanegård ved Postcentret i Bernstorffsgade i København til et nyåbnet pakkepostcenter beliggende ved motorvejen (E 47/55) uden om København syd for banelinien mellem Brøndbyøster og Glostrup.

Posttogene overflyttedes den 29. december til afgang fra og ankomst til det nye pakkepostcenter, der er udstyret med fire spor, heraf to ved omlæsningsperroner samt ét depotspor og ét omløbsspor. Sporet til centret udgår fra Glostrup station og følger fiernotogssporene det første stykke mod øst. Hidtil har denne strækning været benyttet ved betjeningen af NKT (Nordisk Kabel & Tråd), men er udbygget fra industrispor til en højere standard og elektrificeret. Sporet vil eventuelt kunne indgå i det såkaldte 5. hovedspor mellem København H. og Høje Taastrup.

Flytningen af centret skyldes dels ønsket om et mere moderne anlæg til behandling af det stærkt stigende antal postpakker, dels problemer med lastbilkørslen til og fra terminalen i det centrale København. Køretiden for posttogene til og fra Jylland/ Fyn reduceres med ca. 10 minutter. DSB kører nu fem posttog i døgnet fra Glostrup til Torsovej (på Grenåbanen) ved Århus og fire i den modsatte retning. Togene medtager også breve, som dog fortsat skal behandles i Postcentret i Bernstorffsgade, hvor de køres med lastbil til eller fra Glostrup.

Bedre økonomi

Medens DSBs image har været under stort pres fra utilfredse kunder, har virksomhedens økonomi vendt sig til det positive. Efter ni måneder af 1997 kunne DSB opjustere sine forventninger til 1997 til et overskud på 230 mio. kr., hvor ledelsen efter halvårsregnskabet så frem til et plus på 160 mio. kr. Det er først og fremmest takket være Storebæltsforbindelsen, der tegner sig for over halvdelen af forbedringen på 70 mio. kr. DSB "fragtede" ved årets slutning 62 % flere passagerer over Storebælt end i tilsvarende periode for den faste forbindelses åbning. DSB gods har det til gengæld skidt især



Ved årsskiftet forsvandt den sidste mulighed for jernbanetrafik via den gamle jernbanesvingbro til Amager. Hermed var det uigenkaldeligt forbi med sporforbindelsen til Islands Brygge.

Foto: Lasse T. Petersen

stykgodsforretningen lider under faldende godsmængder.

DSB havde i 1995/ 96 et samlet underskud på 158 mio. kr. Det betyder, at DSB i 1997/98 skal have et samlet overskud på 450 mio. kr. for at leve op til den politiske "Rammeaftale II 1995-98". Det ser ud til, at over halvdelen kan hentes hjem i 1997. Storebæltsforbindelsens politiske følgegruppe vedtog til gengæld i december, at priserne for passage af vejbroen, der åbner den 14. juni i år, bliver langt lavere end tidligere, bl.a. for pendlere. Det vil for DSB medføre - i gunstigste fald - en passagertilbagegang på ca. 10 %.

Ingen højhastighedstog ?

I et interview i "Berlingske Tidende", den 29. januar, undsagde DSBs administrerende direktør Henrik Hassenkam overraskende tanken om højhastighedstog til fordel for anskaffelse af flere almindelige togsæt (157 stk. antagelig ER og MF) - til gavn for muligheden af at køre flere tog over hele landet i enkle og faste planer. Det syntes de elektroniske medier - og trafikministeren - straks var en god idé !

Danmarks Jernbanemuseum

DSB Jernbanemuseet har skiftet navn til *Danmarks Jernbanemuseum*, som konsekvens af, at museet også skal være museum for Banestyrelsen, som fremover dækker 25 pct. af tilskudsbehovet og som har besat posten som næstformand i bestyrelsen med *administrationschef Lene Grønfeldt*.

Museet er stadig „ejet“ af DSB, og den "kørende afdeling" benævnes også fremover DSB museumstog. Museet satte i øvrigt rekord i antal besøgende i 1997 med over 68.000, og en væsentlig del af forklaringen herpå er salget af billige endagsbilletter i forbindelse med "åbningsgen" af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt.

EBJ

GODSVOGNSOVERSIGT

Lukkede vogne (1710)

Gbs	32
Gkks	30
Gs	74
Habins-y	64
Hbbilins	189
Hbbins	10
Hbikks	400
Hbilins	49
Hbills	1
Hbils	10
Hbils-tt	1
Hbis	402
Hbis-t	4
Hbis-y	36
Hios-tv	95
Tdgrs	29
Tdgs	231
Ucs	12
Uds-v	3
Uds	20
Upps	18

Åbne vogne (1476)

E	18
Es	77
Eoas	50
Kbs	112
Ks	162
Laaps	26
Lgins	47
Lgmns	24
Lgmns-x	8
Lgs	167
Ljips	28
Lps	80
Lps-z	13
Res	20
Rs	218
Sdgmns	50
Sgjmms	100
Sgmns	126
Sgns	150

Status den 31.12.97

Færgenyt



Scandlines AG

Fusionsforhandlingerne mellem det danske Scandlines og det tyske DFO er nu meget langt fremme. I løbet af 1998 oprettes sandsynligvis et fælles holdingselskab, Scandlines AG. Scandlines AG vil få hovedkvarter i Rostock eller Warnemünde. 50 % af aktierne vil komme på danske hænder og resten på tyske.

Hvorvidt det svenske Scandlines også ønsker at indgå i Scandlines AG er endnu ikke afklaret, men uanset om svenskerne kommer med eller ej, ventes de dansk-tyske planer gennemført.

Gedser-Rostock

Den 17. december 1997 ankom *Kronprins Frederik* til Nakskov for ombygning. Færgen ventes indsat på Østersøen i første halvdel af marts. I første omgang gennemføres kun en mindre tilpasning af færgen til dens nye rute.

På lidt længere sigt kan der dog blive tale om at indrette færgen med et ekstra bildæk. Det har herunder været overvejet,



Nakskov havn er efterhånden blevet ny hjemstavn for næsten alle de udrangerede Scandlines færger. På et tidspunkt lå der hele 5. De to prinsessefærger Anne-Marie og Elizabeth ses her liggende tæt side om side afventede deres yderligere skæbne. Bemærk Dronning Margrethe II i baggrunden december 1997.
Foto: Lasse T. Petersen

om man kan stryge den bagerste halvdel af passagerapteringen når det todfri salg forsvinder og derved få plads til et "halvt" bildæk i stil med hvad der kendes fra Trelleborg-Sassnitz.

Exit Knudshoved

Meget kort tid efter, at *Knudshoved* blev udrangeret, blev det besluttet at sælge færgen til ophugning. Det var den sidste større færge i drift med "rigtig" DSB-skorsten.

I december blev færgens bovport, den indre rampe på vogndækket, bovthrusteren og en del af hjælpemaskineriet fjernet i dok i Nakskov. Alle åbninger på vogndækket blev endvidere svejset til, og en stor del af apetringen demonteret. Herefter kom færgen til Nyborg leje 2 for endelig klargøring, og juleaftensdag om formiddagen satte den gamle færge kursen mod Alang i Indien under navnet *Knud*. På stranden i Alang bliver det ikke til et gensyn med *Asa-Thor*, for ophugningen af denne færge er allerede afsluttet. Det tog kun 1-2 uger.

Fugleflugtslinien

Den 18. december 1997 blev de sidste "gamle" færger på Fugleflugtslinien taget ud af drift. Imidlertid var både *Scheleswig-Holstein* og *Prinsesse Benedikte* udsat for uheld i juledagene, så begge færger måtte i dok. Dette betød, at *Karl Carstens* for en kort bemærkning måtte sættes i drift på ny.

Dronning Margrethe II vil blive forsynet med bovporten og den indre rampe fra *Knudshoved*, således at *Dronning Margrethe II* vil kunne anvendes som reservefærge på flere af Scandlines overfarter.

TNO

Storebælt

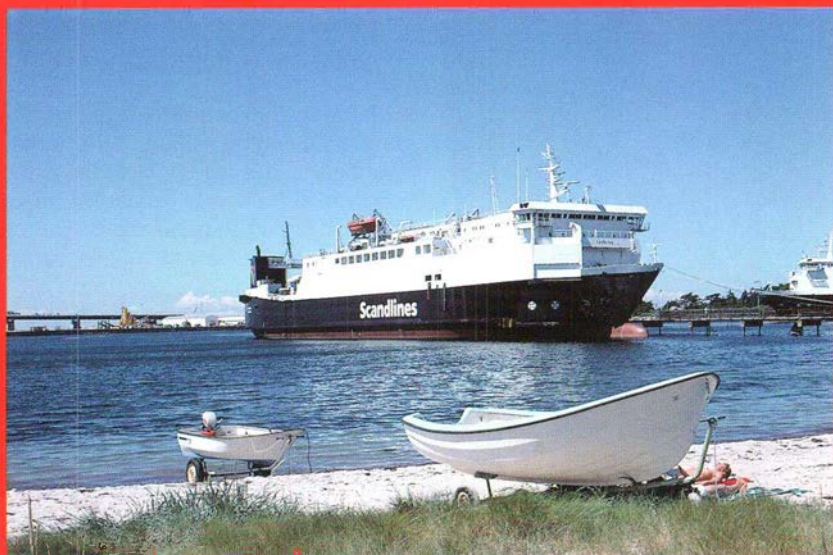
I oktober-november var *Kraka* og *Heimdal* i dok. Ved denne lejlighed blev *Kraka* forsynet med Scandlines-logo, og *Knudshoved* blev anvendt for sidste gang og herefter udrangeret. Til gengæld har Scandlines købt *Lodbrog*, der ellers kun var indchartret. Herefter er det alene *Heimdal*, som Scandlines charter fra Mercandia.

De tre Mercandiafærger kan iøvrigt kendes fra hinanden på lang afstand, selvom skibsnavnene på skibsskiden er erstattet af rederinavnet. *Lodbrog* har lidt længere overbygning end de to andre, mens den sorte skrogfarve på *Kraka* er ført højere op agter end på *Heimdal*.

Overførselstallene på Halsskov-Knudshoved ligger i øjeblikket ca. 10% under niveauet fra sidste år. Kunderne synes tabt til både den faste jernbaneforbindelse og Kattegatruterne, hvor såvel Cat-Link som Mols-Linien kan konstatere fremgang. Som følge heraf indskrænkes sejladsen med 6 færger i weekender en del i vinterperioden, og sejlads med *Sprogø* vil derfor alene finde sted i helt specielle situationer.

Efter at *Kronprins Frederik* var sejlet til Nakskov som nævnt ovenfor, blev leje 4 i Nyborg ledigt. Den 19. december 1997 overførtes *Dronning Ingrid* derfor fra Korsør til Nyborg, hvor der således på ny er to færger lagt op.

TNO



"Lodbrog" en herlig sommerdag i Halsskov den 10. juli 1997.

Foto: Thomas N. Olesen

 **Scandlines**



IC2-toget

Privatbanernes nye lavgulvstog

Af Ole-Chr. M. Plum

Allerede i 1988 begyndte man ved privatbanerne at forberede en udskiftning og supplering af de populære Y-tog, hvoraf de første nærmede sig 25 år, men som det vil være "Jernbanens" læsere bekendt blev årenene 1989-93 bl.a. præget af en lang og tung debat om privatbanernes fremtid. Alligevel fik flere privatbaner i denne periode tilsagn fra primær- og amtskommuner om deres deltagelse i investeringerne til nyt materiel i.h.t. til privatbane-loven fra 1984. Og endelig med forliget mellem regeringen og SF i juli 1993 skabtes der politisk og økonomisk grundlag for anskaffelse af nyt materiel til privatbanerne.

Privatbanernes Fællesrepræsentation stod for udarbejdelsen af et omfattende licitationsmateriale (omfattende 12, 15 eller 18 nye tog) i samarbejde med direktørerne og andre medarbejdere ved de interesserede privatbaner: GDS-HFHJ, OHJ-HTJ, LJ og HHJ, og herefter fulgte en EF-licitation med begrænset forhandling. Det viste sig, at denne ubudsform ikke gav mulighed for forhandling med leverandørerne om funktionsmæssige ændringer af væsentlig karakter og pris, og derfor valgte Privatbanernes Fællesrepræsentation at lukke det første udbud i begyndel-

sen af 1994. En EU-licitation om leveringen af nye tog ud fra et udbudsmateriale med mulighed for efterfølgende at forhandle med togfabrikkerne fulgte i maj 1994. I det nye udbudsmateriale stilledes bl.a. krav om, at togene skulle leveres med vandkølede dieselmotorer og redundante el- og tryklufsanlæg (el-anlæg og tryklufsanlæg på begge motorer). Den 5. december 1994 blev det på et pressemøde hos Fællesrepræsentationen i Tåstrup med-

delt, at man havde valgt ABB Scandia, nu Adtranz A/S, i Randers til at bygge 13 IC2-tog til de nævnte privatbaner - undtagen Odderbanen. I sidste øjeblik valgte man ved HHJ at sige nej tak til IC2-togene, da man ikke mente, at IC2-toget var det optimale tog for HHJ med sine 18 standsningssteder på den kun 26,5 km. lange strækning. IC2-togene leveres til Grib-skovbanen (3 stk), Frederiksværkbanen (3 stk), Lollandsbanen (4 stk) samt Ods-herreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane (3 stk).

Bygningen af IC2-togene

I efteråret 1995 begyndte bygningen af det første IC2-tog på Adtranz. På fabrikken i Randers samledes vognkassen til motorvognen af frontende, endegavl, to vognsider, et tag og en bund, mens man valgte at lade vognkassen til vognen samle på en Adtranz fabrik i Derby i England. Efter samlingen er vognkasserne blevet kvalitetstestet gennem forskellige styrke- og trykprøver. Under afprøvningen blev vognkassen fyldt med bremsegrus svarende til vægten af et fuldt udrustet tog fyldt med passagerer. Vognbunden blev belastet



Besigtigelse af vognkassen til styrevognen til det første IC2-tog.

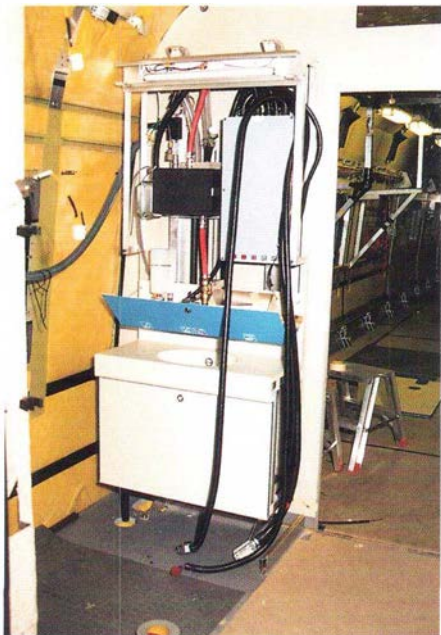
Foto: Ole-Chr. M. Plum

GDS-HFHJ FS 1141 er ved at blive løftet ned på sine bogier i vendehallen.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

med et træk svarende til belastning fra motorer, olietanke m.m. Med avanceret måleudstyr og et utal af følere kunne man herefter konstatere at vognkassen opfyldte de strenge kvalitetskrav med hensyn til styrke ved særligt hårde belastninger ved f.eks. uheld og andre uforudsete situationer. Allerede i marts 1996 stod vognkassen til motorvognen GDS-HFHJ MF 1041 færdigmalet på Adtranz, og inden sommerferien kom styrevognen fra England til Randers. De fem privatbaner valgte at designe togene ens både indvendig og udvendig, og togene er malet i en meget lys grå farve. Ved enderne er der en rød trekant på vognsiden, der desuden har et mørkeblåt bælte. I løbet af sommeren og efteråret blev vognene isolerede, og der blev trukket et stor antal elektriske ledninger inden egentlige modulmontage kunne begynde. De komplette motorunit med motor, gearkasse og køleanlæg ankom fra Cummins og kort før jul 1996 ankom bogierne til toget fra Talbot.

Det første tog dannede grundlag for, at endnu flere dele til toget kunne leveres som færdige moduler fra forskellige underleverandører, f.eks. er alle de store kabelrender under vognkasserne leveret færdige med kabler til de øvrige 12 tog. I løbet af efteråret begyndte bygningen af togsæt 2, hvor vognkasserne samledes ihenholdsvis Danmark og England, og fra januar 1997 begyndte den egentlige serieproduktion af de resterende 11 IC2-tog. I perioden december 1996-marts 1997 blev samlingen af vognkasser helt flyttet til England. Siden er bund, sider og tag til alle vognkasser sammensvejt i England, mens selve sammensvejsningen af vognkasserne er foregået i Randers.



I montagehallen er IC2-toget samlet. Mange komponenter og moduler til toget er leveret færdige fra en række underleverandører til Adtranz. Når komponerer og moduler ankommer til fabrikken, registreres de på lageret, hvorfra man til hver enkelt montageopgave samler alle dele m.m. til den konkrete montage på forskellige små vogne. Montøren har således alle dele lige ved hånden, når montagearbejdet begynder. Bl.a. IC2-togets toilet er leveret som tre færdige moduler: en toiletside med tank, en side med håndvask og endelig som loft i toiletrummet en vandtank. Det første IC2-tog, Gribskovbanens GDS-HFHJ MF 1041-FS 1141 blev sporsat den 31. januar 1997, og toget havde været startet, da privatbanerne og Dansk Jernbane-Klub aflagde Adtranz besøg den 15. marts. Den 3. april begyndte prøvekørslerne mellem Randers og Langå samt mellem Randers og Hobro, og den 7. april kørte toget for første gang på en privatbane, pudsigt nok Odderbanen, der afstod fra at få nogle af de nye tog. Strækningen mellem Malling og Assendrup var udvalgt til testkørsel i kurver. Prøvekørslerne blev gennemført både med og uden belastning (passagerer i form af sække med bremsegrus) uden større problemer.

Den 20. maj 1997 afleverede Adtranz det første IC2-tog. Det var en glad direktør Niels Møller, der klippede båndet på „sit“ nye tog, mens bestyrelserne fra GDS og HFHJ samt stolte medarbejdere fra Adtranz så på - inden toget kørte afsted til Sjælland. På det tidspunkt var vognkasserne til togsæt 7 og 8 under samling. Disse to tog blev leveret til HFHJ den 11. oktober og GDS den 30. oktober 1997, så man kan ikke sige, at produktionstiden for de sidste IC2-tog er særlig lang.

Til venstre: Færdigt toilet-unit opsat i motorvognen til det første IC2-tog.

Til højre: Interieur fra passagerafdelingen i GDS-HFHJ FS 1141.

Fotos: Ole-Chr. M. Plum

IC2-toget

De nye privatbanertog fra Adtranz udmærker sig ved at bryde med de togtyper, man hidtil har kendt ved privatbaneme. Konceptet er hentet fra DSB's IC3- og IR4-tog, men alligevel er det lykkedes at skabe et helt nyt tog til lokal- og regionaltrafik. IC2-togets gummifront er identisk med fronten på de to andre togtyper. De nye tog er - ligesom RegioSprinteren, der leveredes til Nærbananen i 1996 - grønne tog i miljømæssig forstand. Støjforureningen, såvel indenfor som udenfor toget, er bragt på et så lavt niveau som muligt, helt ned til 65 dB(A) ved høj fart.

De fem privatbaners nye tog der markedsføres af Adtranz som Flexliner RL2D, er et 2-vogndieseltog med motorvogn (MF) og styrevogn (FS). Den samlede længde 41,1 m, og togvægten er 64 t. Vognkassen er lavet i ekstruderet aluminium. Motorvognen er udstyret med 2 vandkølede 6-cylindrede Cummins dieselmotorer hver på 310 kW, svarende til ca. 430 hk. Motorerne er udstyret med brandslukningsanlæg, der aktiveres udefra på togets under





vogn. Der er traktion på en aksel i motorvognens frontbogie samt på den ene aksel i fællesbogie (Jacobsbogie) mellem de to vogne. Styrevognens frontbogie er udelukkende løbebogie. Hjuldiameteren er 85 cm. Bogierne er leveret af Talbot. Et stort antal systemer i IC2-toget er dublerede (redundante anlæg), og hvis det ene motoranlæg stopper på grund af en fejl, vil toget kunne fortsætte kørslen - omend med indskrænkede præstationer. Togsættene kan samkøres såvel mekanisk som pneumatisk med DSB's IC3 og IR4. IC2-togene er udstyrede med både effektive ABS-skivebremsere og ekstra magnet-skinnebremsere.

IC2-toget er udviklet specielt til lokal- og regional trafik med flexrum i begge vogne. Lavgulvsdelen i togets styrevogn (60 cm over skinneoverkant) er handicapvenlig med gode ind- og udstigningsforhold også for ældre og bevægelseshæmmede, ligesom det er nemt at komme ind i toget med cykler og barnevogne. I flexrummet er der god plads til kørestole, cykler og barnevogne. Nye perronanlæg ved banerne laves med en højde på 55 cm over skinneoverkant, og således vil privatbanerne om få år kunne præsentere muligheden for ind- og udstigning i togene med kun ét trin. Indvendigt byder toget på en komfortoplevelse, der hører fremtiden til. I hvert tog er der 104 siddepladser i ergonomisk udformede sofalignende sæder og 20 pladser på klapsæder - alle med mønstret stofbetæk. I flexarealerne er der plads til 60 stående passagerer. I motorvognen er der toilet med lukket vacuum toiletsystem. Kupéafdelingerne er opdelt med glasvægge, som giver personalet mulighed for at man kan overskue en stor del af togsættet på én gang. Tillige kan passagererne være i visuel kontakt med hinanden. I skillevæggene er der automatiske dobbelte skydedøre. Den fleksible opbygning af togsættet med tre 90 cm brede indstigningsdøre i hver side, opdeler toget i et naturligt antal afsnit. Mellem togets to

vogne er der automatiske branddøre, ligesom der er brand- og røgmeldere flere steder i toget. Alle 13 tog er ved leveringen indrettet ens, og der er en mindre rygeafdeling i togene - undtagen de 4 ved Lollandsbanen, hvor rygeafdelingen også er afskaffet i banens Y-tog.

På hver side af toget er der i hver ende indbygget ruteskilte, ligesom der inde i toget er rutedisplay, som viser den næste station, hvor toget standser. Over siddepladserne, hvor der desuden er luftdyser, samt i flexrummene er der placeret trykknapper for "Stop". Ved aktivering vil displayet i skillevæggene vise "Standser". Ved den enkelte baner er man nu i fuld gang med at uddanne personalet i brugen af IC2-togene, og derfor vil man i begyndelsen kun lejlighedsvis se togene indsat i den ordinære drift. Først i begyndelsen af 1998 vil alle togene være i fuld aktivitet. Forhåbentlig bliver denne første leverance af IC2-tog til privatbanerne fulgt af flere. De 13 tog supplerer og erstatter kun delvist de fem lokalbaners behov for nyt materiel for at klare det trafikudbud, som der er behov for i lokalområderne.

Litrering og levering

Gribskovbanen (GDS-HFHJ):

MF 1041-FS 1141	20.05.1997
MF 1042-FS 1142	30.10.1997
MF 1043-FS 1143	11.12.1997

Frederiksværkbanen (GDS-HFHJ):

MF 1044-FS 1144	14.06.1997
MF 1045-FS 1145	11.10.1997
MF 1046-FS 1146	20.12.1997

Lollandsbanen (LJ):

MF 1001-FS 1101	27.08.1997
MF 1002-FS 1102	13.09.1997
MF 1003-FS 1103	08.11.1997
MF 1004-FS 1104	13.11.1997

Høng-Tølløse Jernbane (HTJ):

MF 1021-FS 1121	27.09.1997
-----------------	------------

Odsherreds Jernbane (OHJ):

MF 1022-FS 1122	27.09.1997
-----------------	------------

Høng-Tølløse Jernbane & Odsherreds Jernbane (OHJ-HTJ):

MF 1023-FS 1123	06.12.1997
-----------------	------------

ADtranz

Øverst: GDS-HFHJ FS 1141-MF 1041. Let indstigning - også med barnevogn - i flexrummet.

Nederst: LJ MF 1001-FS 1101 og LJ MF 1002-FS 1102 i Nakskov den 19/11-97.

Fotos: Ole-Chr. M. Plum



Privatbanerne ved årskiftet 1997/98

Tekst og foto: Ole-Chr. M. Plum

I 1997 blev der ved privatbanerne investeret i både nyt materiel og i banernes infrastruktur. Flere baner fik udskiftet spor og samtidig udbyggede og ombyggede andre baner deres sikrings- og fjernstyringsanlæg. Desuden fortsatte arbejdet med nedlægelse af eller bedre sikring af overkørsler. Endelig kunne man - som nævnt i "jernbanen", nr. 6/97 - indvie et tildels nyt værksted ved Vestbanen i Varde.

Investeringerne har været muliggjort gennem bevillinger af investeringstilskud fra såvel staten som de i banerne interesserede amts- og primærkommuner. Endvidere har banerne over driften foretaget istandsættelse af stationsbygninger, værksteder m.m. Alle disse tiltag er foretaget for, at banerne fortsat kan være attraktive og tidsvarende dele af det kollektive trafiksystem i de egne af landet, som de betjener. Selv om der i 1998 fra statens side ikke er afsat de ønskede midler til investeringer i privatbanerne, har amts- og primærkommuner gennem deres tilsagn om tilskud til nye tiltag vist, at de fortsat ønsker privatbanerne. Forhåbentlig findes der fra politisk side en løsning på at imødekomme investeringsønskerne i de kommende år, og lad ellers de følgende billeder vise et udsnit af, hvad der kom ud af investeringerne i 1997.



Efter moderniseringen af den store remise- og værkstedshal i Holbæk i 1996 har man ved OHJ og HTJ's fælleværksted fået mulighed for at løfte et helt IC2-tog f.eks. ved eftersyn m.m. Ovenfor ses OHJ-HTJ MF 1021-FS 1121 under et eftersyn 3. december 1997.



Direktør Niels Møller fra GDS og HFHJ klippede det røde bånd på det første af togene om morgenen den 20. maj 1997, og efter indøvelse af såvel lokomotiv- som togpersonale er de nye tog indsat i ordinær drift på de 5 privatbaner.

Havrebjerg station i nye klæder



På Høng-Tølløse Jernbane anlagdes en ny fjernstyret krydsningsstation i Havrebjerg på den overtagne DSB-strækning mellem Slagelse og Høng. Ovenfor ses Havrebjerg station 26. april 1997 - inden ombygningen begyndte - og den 9. juli 1997, hvor spor 2 er taget i brug, og spor 1 er under renovering. Den fjernstyrede station med ø-perron blev taget i brug i slutningen af september 1997.

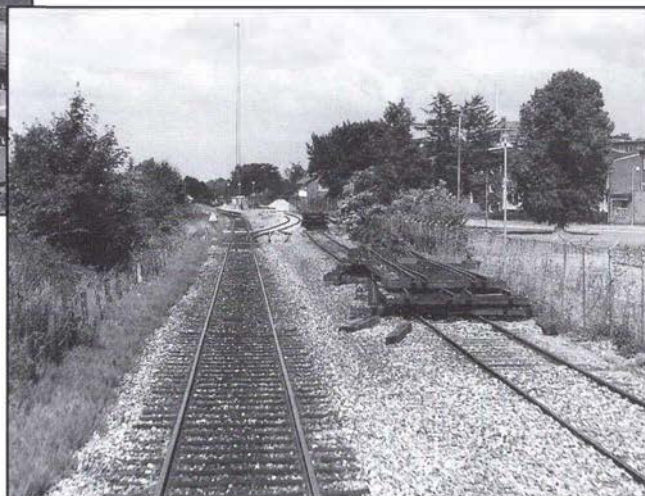
Vestbanen har fået et nyt værksted gennem omfattende ombygning og udvidelse af det gamle remise- og værkstedskompleks fra Varde-Grindsted Jernbane ved DSB-stationen i Varde.



Til venstre: Hirtshalsbanen fik i midten af oktober ca. 2 km. nyt strækningsspor mellem Vellingshøj og Vidstrup.

Forneden: Odderbanen fik i juni 1997 udskiftet og afkortet spor 2 på Viby station. I oktober fik banen nyt strækningsspor mellem Viby og Århus.

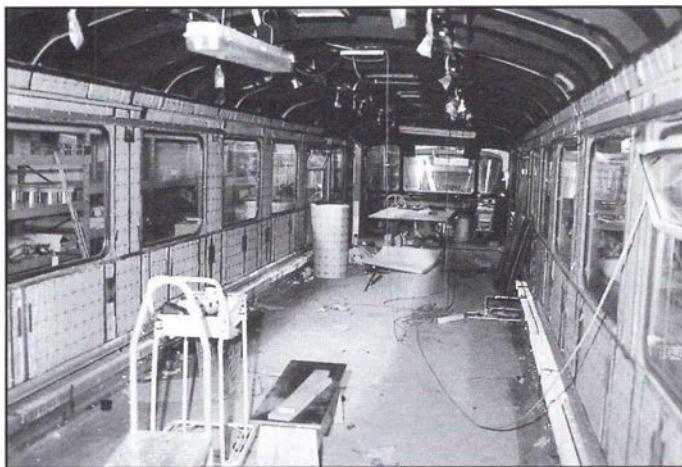
Udskiftningen af strækningssporet på begge baner blev foretaget af folk fra Banestyrelsen.



På Skagensbanen blev spor 1 og sporskifter til spor 2 på Aalbæk station udskiftet i juni måned, og her er det renoverede togsæt SB Ys 12-Ym 1 på stationen, 15. Oktober 1997.



Levetidsforlængelsesprogrammet for Y-togene fortsatte ved de fleste baner. På Østbanen var ØSJS Ys 15 således under fuldstændig renovering i oktober 1997.



Veteranbanerne



Mariager-Handest Veteran-jernbane

Mens MHVJs ca. 55 medarbejdere i de foregående år har oplevet særdeles hektiske sæsoner, blev køresæsonen 1997 noget mindre hektisk end de foregående. Det var helt efter driftsudvalgets ønske: Efter at personalet i en årrække havde vist tydelige tegn på "slid", blev særtogsaktiviteten søgt begrænset til nærområdet, dog med undtagelse af kørslerne i anledning af jernbanens 150 års jubilæum.

Disse kørsler - på Vestbanen, Odderbanen og Lemvigbanen - forløb teknisk set udmærket, men flere af dem led af en beklagelig mangel på publikums interesse. På hjemmebanen begyndte sæsonen fint, men desværre viste vejret sig sidenhen fra sin mest veteranbanefjendske side og slog alle varmerekorder.

Udviklingen i passagertallet for sæsonerne 1993-97 (driftsåret følger DJKs regnskabsår 1. oktober til 30. september) fremgår af nedenstående skema:

Togart/år	1993	1994	1995	1996	1997
Hjemmebane (Mariager-Handest):					
Plantog	14.617	8.815	9.997	9.511	8.665
Særtog	6.323	4.392	9.503	4.823	4.597
Hjb.i alt	20.940	13.207	19.500	14.334	13.262
Udebane (Ud over Handest):					
Plantog	2.378	3.223	2.924	2.253	916
Særtog	6.738	7.156	9.502	3.080	2.332
Ude i alt	9.116	10.379	12.426	5.333	3.248
I alt	30.056	23.586	31.926	19.667	16.510

Kun ét af MHVJs fire damplokomotiver har kørt i det seneste driftsår, nemlig DSB F 653, der kørte 1.484 km. S-revisionen af VLTJ 7 i Mariager, påbegyndt i 1996, fortsætter sideløbende med S-revisionen af HV 3, påbegyndt i 1990. Begge Frichs-firkantere har "trukket et læs" i 1997. AHJ ML 5203 med 725 km og VNJ DL 12 med 2.666 km. På motorvognsfronten har man brugt FFJ M 1210 (1.564 km), SB M 2 (1.366 km) og APB M1 (426 km) samt VNJ MT i (arbejdskørsel) og SB traktor 1 (rangering). Renoveringen af bogier på HHJ M 2 fortsætter, ligesom RHJ M 4 fortsat er under restaurering.

Af MHVJs 15 person-, post- og rejsegodsvogne er det kun tre, der ikke har været i drift: HHJ C 27, DSB CXM 4508 og HVJ C 501. Til sammen rullede vognene 20.181 km plus godsvognenes 738 km.

Vognhalprojektet i Handest er ikke glemt, men ud over fundaments-arbejder har det i årets sidste to måneder været præget af en anden begivenhed i Århus.

Her blev MHVJ nemlig sagt op af Post Danmark, der i en lille halv snes år har ladet MHVJ nyde godt af sporpladsen indendørs i den gamle postterminal i



Ankersgade. Nu har Post Danmark selv fundet noget ikke-jernbanemæssigt at bruge området til, og den lille flok ihærdige tirsdagsarbejdere måtte derfor hænges ekstra i, så sporet kunne være rømt til nytår. 20. december 1997 kørte et særtog en del af vognene fra Århus til Mariager, efter at reparation og revision af HHJ C 27, lakering af LJ Ca 16, revision af VNJ C 25 og hovedrenovering af en PB-vogn med nyt gulv, andet bremse-system, revision og opmaling var foretaget i rekordfart.

Det har betydet nyanskaffelser af materiel til arbejdsgruppen i Århus, der fortsætter det meget omfattende arbejde med total restaurering af DSB CXM 4508, ligesom HVJ C 501 afventer en større "tur".

Som lagervogn er anskaffet DSB Gbs 056, og ved stor velvilje fra Holbæk Privatbaner har MHVJ til træværksted i Århus erhvervet postvognen OHJ Pmh 712, der med byggeår 1967 er den næstsidst leverede "traditionelle" bogie-stålvogn til DSB. Ud over disse to vogne er HHJ Q 193 (ex. DSB QR) blevet i Århus som værksteds-vogn.

Banestrækningen fra Mariager til Faarup fik i år besøg af såvel svellestoppemaskine som ballastfordeler, der i løbet af få arbejdsdage i foråret fik justeret og oprettet en væsentlig del af strækningen. Det er år siden, det sidst skete, og banens 24,39 kg/m spor, der dengang fik hævet maksimumhastigheden fra 20 til 45 km/t, har nydt godt af justeringen. AR.

Limfjordsbanen



Kørslerne på Skagensbanen i efterårsferien forløb tilfredsstillende. Vi havde knap så mange rejsende som sidste gang, men da vi havde en køredag mindre denne gang, er vi tilfredse med resultatet. Vi ankom til Skagen i forrygende stormvej, hvad der desværre kostede en rude i D16.

Lørdag den 29. november ankom Grønlandsskibet "Kista Arctica" til honnørkajen på Aalborg havn. Med ombord på skibet var julemanden. Vi havde fået til opgave, at bringe den ærede gæst og hans følge, fra Aalborg Havn over Limfjorden til Nørresundby Havn og retur. Dette lykkedes, efter at stærke folk havde flyttet nogle biler fra sporet, at komme hen til det gode skib. Sporskifterne bar endvidere præg af ikke at have været i brug, siden vi kørte der året før.

Juletræsturene til Gistrup forløb også planmæssigt. Vi fik i samarbejde med spejderne, Aalborg Stifttidende - til at sælge billetter gennem avisens abonnementsklub, hvilket forløb tilfredsstillende. Medio december afhentede en blokvogn tenderen til OHJ nr. 5. Vi håber at den er ankommet i god behold til OHJs værksted i Holbæk, hvor den skal have en tiltrængt renovering. FS.





Bloustrødbanen

Siden vi sidst hørte om aktiviteterne i Bloustrød, har man yderligere fået lagt 100 meter spor i 37 kg skinner, som oprindeligt stammer fra Kystbanen, imellem trinbrættet Storkevad og Bloustrød Hallen. Da man nu er udgået for denne type, ser man sig nødsaget til, fremover at benytte 41 kg skinner, der stammer fra Duemose trin

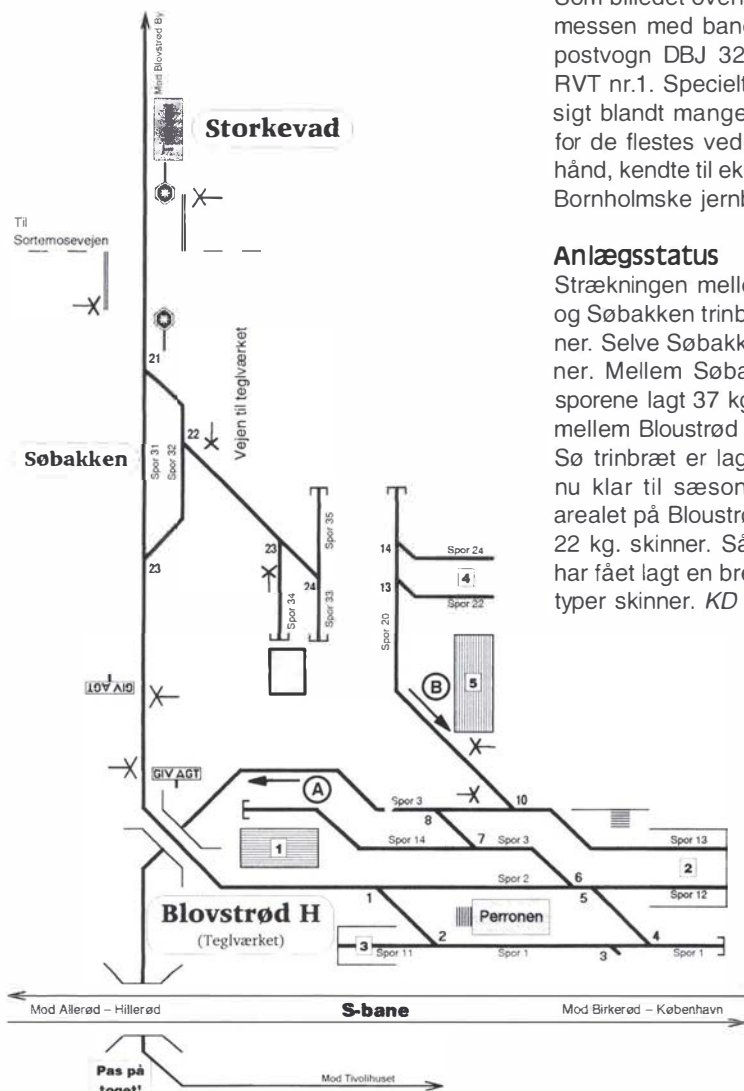
bræt på Gribskovbanen.

Motormateriellet blev lørdag den 22. november 1997 frostsikret og er nu klar til vinterhi. Vejret tillod dog, at man allerede lørdag den 10. januar 1998 var ude og køre med årets første bestilte særtog.

I december måned var banen repræsenteret ved årets store Københavnske Filatelist begivenhed - Frimærker i Forum. Som billedet ovenfor viser, deltog man på messen med banens flotte Bornholmske postvogn DBJ 326 og motorlokomotivet RVT nr.1. Specielt førstnævnte vagte opsigt blandt mange af de besøgende, der for de flestes vedkommende ikke på forhånd, kendte til eksistensen af de tidligere Bornholmske jernbaner.

Anlægsstatus

Strækningen mellem Bloustrød Teglværk og Søbakken trinbræt er lagt i 37 kg skinner. Selve Søbakken er lagt i 27 kg. skinner. Mellem Søbakken og Storkevad er sporene lagt 37 kg. skinner. Strækningen mellem Bloustrød Teglværk H. og Allerød Sø trinbræt er lagt i 27 kg. skinner og er nu klar til sæsonen 1998. Selve sporarealet på Bloustrød Teglværk H. er lagt i 22 kg. skinner. Så det må siges, at man har fået lagt en bredt udvalg af forskellige typer skinner. KD



- 1** = Velfærdsbygningen
- 2** = Store remisen
- 3** = Lille remisen
- 4** = Depotspor
- 5** = Teglværket («Potten») / Værksted

Dalmose-Skælskør Banen

I efteråret 1997 har flere af klubbens aktive medlemmer brugt mange weekender på, at afhente 45 kg sporskifter fra Korsør station. I december og januar måned fik man afmonteret en del overgangsstykker m.m. Selve transporten med at få englænderen hjem, var lidt af et show. Sporskiftet var 20 meter lang og 3,60 bred, så det var det store legetøj, der måtte frem. Bl.a. i rundkørslerne blev man nødt til, at køre en hel gang rundt for at få det hele med, men hjem til Skælskør kom den. I løbet af foråret 1998 vil, der blive overflyttet mellem 7.000 og 10.000 sveller fra Korsør Station til Dalmose - Skælskør Banen. Det gør, at man kan komme igang med, at udskifte de dårlige sveller bl.a. imellem Tjæreby og Dalmose.

På længere sigt er ideen med de erhvervede 45 kg sporskifter, at få udskiftet alle 22 kg og 37 kg sporskifter på Skælskør Station. På materiel siden har man fået svejst en del på KFA Triangelen og, er ved at føre fronten tilbage til dens oprindelse. KD

Østjællandsk Jernbaneklub

ØSJK's årlige juletog blev afviklet den 14.12.1997 og for første gang, var det ikke et damplokomotiv, der blev anvendt som trækraft; men ØSJK's eget FRICHS diesellokomotiv ØSJS M8.

Der var enkelte, der spurgte, hvorfor ØSJK ikke kørte med damp. Som forklaring fik de fortalt, at klubben ikke råder over et driftklar damplokomotiv. Heldigvis har ØSJK ikke mistet medlemmer pga. den krise klubben har været ude i og bestyrelsen har været meget glade for den opbakning, man har fået fra klubbens aktive og passive medlemmer. I den mellemliggende periode har der dog været lidt malurt i glæden, bl.a. da ukendte personer lavede ildpåsættelse på NFJ D31 fra 1887, som p.t. står på Colstrup sporet. Der har også været indbrud i et par af de andre vogne, der står på samme spor, men der ser ikke ud til at være stjålet noget.

Bestillinger på særtog for sæsonen 1998 ser meget positivt ud. Hvis bare halvdelen af alle forespørgelser giver pote, får ØSJK en god sæson i 1998. Det jubilæum ØSJK skulle have fejret i 1997, vil under en eller anden form blive afholdt i 1998. Nærmere meddelelse om dette vil senere blive publicerede. JJ

Fra jernbanernes overdrev

Jeg røber næppe militære hemmeligheder af afgørende betydning for landets forsvar ved i det følgende at give en kort skildring af en stump jernbane af ganske særlig art, som jeg næsten bogstavelig faldt over, da jeg i efteråret fortog en vandring langs Nordsjællands kyst og derved passerede det, militære skydeterræn Melby Overdrev.

Tæt bag den yderste klitrække langs havet løb der en lav vold, nærmest som en langstrakt klitrække og bag ved den ud mod vandet observerede jeg noget der kunne ligne snoretræk til bevægelige skydeskiver eller lignende. Det var det på en måde også, men det specielle ved anlægget var, at der var tale om et snorlige stykke jernbanespor.

Jeg havde ikke noget målebånd på mig men vurderede, at sporvidden godt kunne være 600 mm. Midt i sporet lå et stål-kabel, der for den østlige ende af sporet var ført rundt om en trisse. Der var øjensynlig tale om en kabeltrukken bane og ikke en bane beregnet for lokomotivdrift. Da min nysgerrighed nu var vakt, fulgte



jeg sporet mod vest og stødte snart efter på banens øjensynligt eneste stykke rullende driftsmateriel. Dette bestod i en to-akslet åben vogn uden sider, hvorpå

var anbragt en tyk stålplade udskåret således, at den i profil set fra skytternes standpladser skulle ligne en kampvogn. At "kampvognen" havde været udsat for adskillige dødbringende skud bar huller og skrammer deres tydelige bevis for. Som skatteborger var det mig en tilfredsstillelse at konstatere, at Hæren tilsyneladende kunne overholde sin "rammebevilling".

Trækkablet fortsatte hen mod en græsklædt bunker, der måtte gøre det ud for banens maskindepot. Da bunkeren var forsvarligt aflåst var det mig ikke muligt at undersøge trækraftens nærmere beskaffenhed. Jeg formoder dog, at banen har været elektrificeret, men at der kan have stået en dieselmotor kan ikke udelukkes.

Det kunne have været interessant at se banen i drift, men i så fald ville jeg nok af forståelige grunde have foretrukket at iagttage trafikken på forsvarlig sikkerhedsmæssig afstand fra banelegemet.

Tekst & foto: Bent Jacobsen

Udland



Sverige

Hallandstunnelen

Arbejdet med at bygge tunnel gennem Hallandsåsen ligger endnu en gang stille. Tunnellen indgår i udretningen af banen fra Göteborg til Malmø, som i dag må tage en stor omvej vest om åsen.

Byggeriet skulle først være gennemført med tunnelboremaskiner, der var "søstre" til Storebæltmaskinerne, men tekniske vanskeligheder tårnede sig op, så vanskelighederne ved boringen af Storebæltstunnellen kommer til at ligne det rene ingenting ved siden af. Til sidst opgav man byggemetoden og fortsatte på "traditionel" vis, men nu ligger også det arbejde stille på grund af problemer med gift i arbejdsmiljøet og naturen omkring arbejdspladsen.

Stump af Inlandsbanen skal atter trafikkeres

MY'erne hos Tågakeriet i Bergslagen har, når dette læses, taget en stump genanlagt jernbane i brug nord for Filipstad, der siden 1986 har været nordpunkt for godstrafikken på den sydligste stump af Inlandsbanen.

I efteråret er sidebanen fra Persberg st. til Gåsgruvan (ca. 2 km), der har været uden skinneforbindelse siden 1979, genanlagt. Forbindelsen fra Persberg til Filipstad (9 km) har siden 1986 henligget utrafikeret

Norge

NSB har solgt BM 86 - den norske MO'er

Motorvognstypen BM 86 - blandt danske entusiaster til tider kaldt "Den norske MO'er", er endeligt afmønstreret fra NSBs rækker. I efteråret 1997 er motorvognene solgt, efter at de sidste tre vogne blev taget ud af regulær drift i 1996.

I alt blev i 1938 til 1954 hos Strømmen bygget 38 af forskellige varianter af denne type. Dertil kommer 10 stk af den lignende type 91, bygget 1955. De godt 20 m lange, fireakslede diesel-motorvogne har gjort tjeneste på stort set alle ikke-elektrificerede baner i Norge, og har i de seneste år også været populære ved flere af de selskaber, der søger at skabe turisttrafik på nedlagte baner. Desuden har Nordisk

Jernbane-klub i Danmark købt BM 86.28 med en styrevogn, samt en BM 91 som reservedele. BM 86.28 har været såvel Danmark som Norden rundt flere gange.

Med i salget var otte motorvogne, a lle fra den nyeste serie, bygget 1953/54, samt fire tilhørende styrevogne. Seks af motorvognene er ligesom tre styrevogne solgt til bevaring/videre brug, tre til A/S Valdresbanen (Eina-Dokka-Leira), to til Arendalsbanen (Nelaug-Arendal) og én til Nye Numedalsbanen (Kongsberg-Rødberg).

Foruden de otte vogne disponerer NSB stadig over én vogn, BM 86.13 til banetjenesten, ligesom BM 86.22 er overladt Norsk Jernbaneklub. AR.



NSB BM 86-11 på Nelaug station som er udgangspunkt for Arrandalbanen. Idag er strækningen elektrificeret.

Foto: Christian Bruun den 25. juli 1990.

(persontrafikken Filipstad-Persberg-Lesjöfors blev nedlagt 1985), og det svenske jernbanenet vokser dermed med 11 km.



Moderne transportsystem nu i brug vest for Stockholm

Moderniseringen og linieudretningen (for en stor del nybygning) af banerne nord og syd om Mälaren er nu så vidt, at trafikken nu er i gang på de nye strækninger, omend ikke overalt med den hastighed og kapacitet, der er målet.

Banen syd om Mälaren, Svealandsbanen fra Södertälje til Valskog, blev åbnet 9. juni 1997. Længde 115 km, heraf er 70 km nybygget. Enkeltspor med lange krydsningsspor. Elektrificeret. Højeste hastighed 200 km/h,

Strækningen nord om Mälaren, (Stockholm-)Kungsängen-Västerås-Valskog-Arboga-Örebro, blev åbnet 6. oktober 1997 og indviet af kong Carl XVI Gustav 13. oktober 1997. Længde 179 km, hvoraf størsteparten er nybygget. Delvis dobbeltspor, udbygning følger i de kommende år. Elektrificeret. Højeste hastighed 160-200 km/t. AR.

ZBH / BHZ

Udenlandsredaktionen har modtaget en del henvendelser efter sidste nummers Globetrotter. Det påpeges at der gennemgående i artiklen bruges forkortelsen ZBH for de bosniske statsbaner, når man på side 208 ellers kan læse forkortelsen BHZ på en vognside.

Kort før optagelsen i UIC, pålagdes de bosniske statsbaner at ændre forkortelse, da denne ellers let ville kunne forveksles med det Bulgarske BDZ. Kigger man godt efter vil man da også kunne se den nye forkortelse på lokomotivet 1141 001, side 211 øverst. RO.



De sidste type 475 "Stadtbahn" S-togssæt er nu udgået af driften efter mere end 70 års tro tjeneste. 475 079 i Lichtenrade den 15 juni 1995. Foto: René St. Olsen

Berlin/Hamburg

Tysklands to store, klassiske S-banenet med tredieskinne-strømforsyning er i disse år inde i en kraftig udvikling.

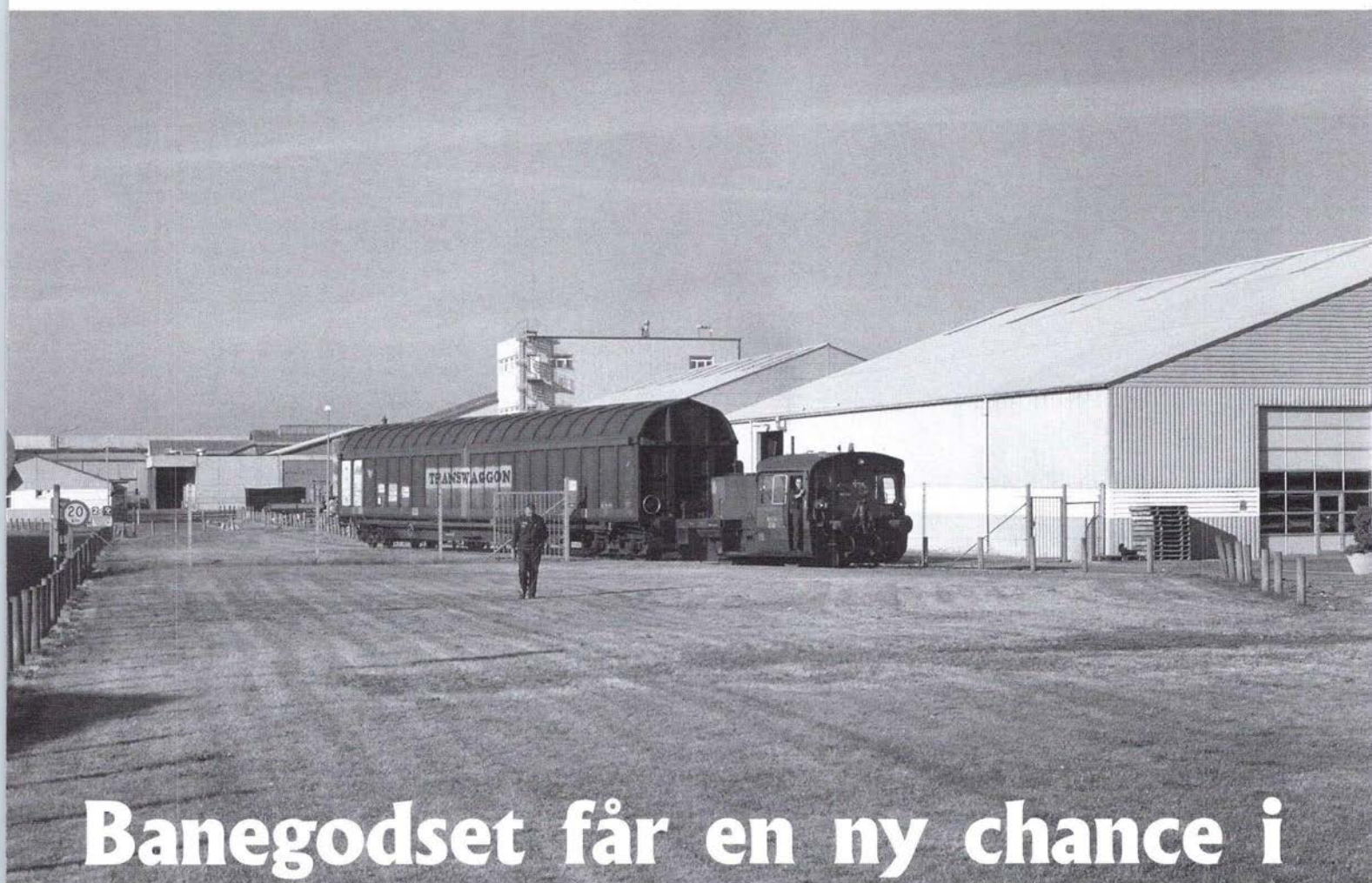
I **Berlin** gik materieludvikling og modernisering i stå ved murens opførelse i 1961, som samtidig betød, at S-banenettet, herunder ringbanestrækningen og adskillige af nettets ydergrene blev lukket. Som politisk offer fortsatte S-banen under DRs kontrol i indskrænket form i Vestberlin, men var udsat for folkelig boycott og konkurrence fra det stærkt voksende U-banenet under kommunal kontrol. I 1984 blev den sidste i drift værende vest-S-banelinie fra Friedrichstrasse i Østberlin via Zoo og Charlottenburg til Wannsee sammen med et antal tog fra den ældste driftserie overtaget af det vestberlinske bystyre. I Østberlin var nettet mere intakt, og oplevede bl.a. udbygning langs den ydre ringbane mod Oranienburg og til Flughafen Schönefeld. Materiellet var dog helt op til begyndelsen af 80-erne udelukkende førkrigsmateriel, og mange vogne overlevede med glødelampebelysning og træsæder. Efter foreningen af de to Tysklande er det gået stærkt, og kort før jul kunne de sidste 20'er togsæt, type 475 med den karakteristiske flade front og nitterne tages ud af daglig drift. Senere kommer turen til 30er-materiellet med rundede fronter. S-banen er i dag inde i en rivende udvikling, gamle strækninger genåbnes efter fuldstændig modernisering, og nettet er begyndt igen at være komplet, bl.a. køres der igen både på Nord- og Südring. Berlin er altid en rejse værd, og stadig byder højbanen fra Berlin Hbf (tidl. Ostbf) gennem byens centrum til Charlottenburg på masser af ægte storbyfotosteder med perronhaller og mulighed for skæve kig ned over banen til de sidste gamle tog i vinrød og creme fra de omliggende opgange.

I **Hamburg** er der også en del 30er-togsæt i drift, enkelte endda stadig i hel blå. En ny generation S-banetog er dog under udvikling hos LHB, og i løbet af et par år vil førkrigstogene også i Hamburg være en sjældenhed.

Når du næste gang skifter tog i Hamburg eller Berlin er der derfor god grund til at bruge et par timer eller en dag på at opleve førkrigsmateriellet i daglig drift. JS.



Endnu er grundstammen togsæt af typen 476 "Olympia" fra midten af 30'erne. Disse er dog også på retur, itakt med løbende leverancer af nye togsæt. Ost-Kreuz april 1995. Foto: Jakob Stilling



Banegodset får en ny chance i

Pindstrup

Af Mogens Duus

Virksomheden Novopan A/S har taget sin egen "privatbane" i brug ved transport af betydelige mngder færdigvarer. Mellem Pindstrup og Ryomgaard ligger et tilgroet spor, som engang udgjorde et stykke af jernbanen mellem Randers og Ryomgaard. De blankslidte skinner fortæller imidlertid, at sporet ikke ligger så ubenyttet hen, som mængden af ukrudt kunne indikere.

Sporet ejes i dag af "Novopan Træindustri", der med 400 medarbejdere, en dagsproduktion på 1000 tons spånplader og et stort transportbehov, har sat fokus på gods-transport ad bane.

DSB afvikler Randers-Ryomgaard banen

Historien begynder i 1992, hvor DSB var voldsomt interesseret i at sælge hele Ryomgaard-banen, dels for at få en regulær indtægt, dels for at slippe for vedligeholdelsesomkostningerne. Dette hang bl.a. sammen med, at man den 15. januar 1991 ibrugtog en ny sporforbindelse mellem Randers og Strømmen - lokalt kaldet "Shunten" - hvorefter den gamle bro over Gudenåen ikke længere var nødvendig. Strømmen er stadig udgangspunkt for sidespor til Randers sydhavn, og tunge

vogne kunne nu køres via Randers, idet broens begrænsede bæreevne (maks. akseltryk 16 tons) ikke længere var en hindring. Indtil da måtte sådanne vogne køres via Ryomgaard.

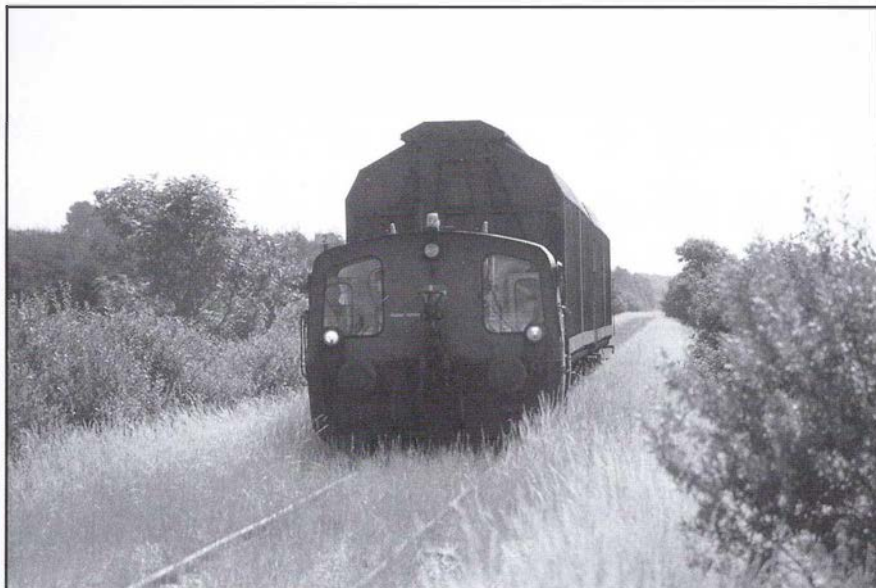
Ud over Pindstrup var der imidlertid ikke betydelige godsmængder til sidesporene - i Auning, Allingåbro og Uggeluse - og godstrafikken til Pindstrup var dengang så behersket, at DSB heller ikke ønskede dette ekspeditionssted bevaret. I stedet voksede et lokalt ønske om etablering af en cykelsti og senere en veteranbane frem. Det skal dog nævnes for fuldstændighedens skyld, at trafikken med MH fra Randers til Ryomgaard fortsatte størstedelen af året 1991 netop af hensyn til betjeningen af Pindstrup og dermed også muliggjorde enkelte transporter til mellemstationerne i øvrigt.

Privat virksomhed køber egen jernbane

1992-93 købte virksomheden Novopan Træindustri A/S imidlertid den 5,3 km lange jernbanestrækning mellem fabrikken i Pindstrup og statsbanen i Ryomgaard. Novopan måtte betale 1,7 mio. kr. for at overtage strækningen. En ganske pæn sum, som dog også omfattede stationsareal og stationsbygning i Pind-

Øverst: Det egentlige sidespor til Novopan udgår fra vestenden af Pindstrup station og drejer fra mod Sydøst. Sporet er et par hundrede meter langt og ender i en hal, hvor vognene læsses. På billedet er Köf-traktoren i færd med at trække en læsset vogn fra hallen og til stationen den 23. juli 1997.

Foto: Mogens Duus



Köf 251 med rangertræk på vej fra Ryomgaard til Pindstrup den 23. juli 1997. I begyndelsen af 1997 foretog en privat entreprenør forskellige vedligeholdelses arbejder på sporet - men ukrudtssprøjtning har man ikke gjort meget ved !

MH 392 i Pindstrup den 16. februar 1989 mens strækningen stadig var DSB godsbane. Forreste vogn var optaget i Auning på vej fra Randers, mens de to bagerste blev taget op i Pindstrup. Fire tilsvarende vogne skulle med, den anden vej fra Ryomgaard til Pindstrup, hvorefter MH'eren fortsatte solo tilbage til Randers.

Fotos: Mogens Duus



trup. Virksomhedens beslutningstagere måtte længe høre for, at de havde gjort en dårlig investering - og i de første mange år blev der heller ikke kørt mange vogne over strækningen. Man forsøgte at etablere en transportaftale - men det var opfattelsen "at det gamle monopol-DSB ikke var synderligt interesseret i godstransport. De kunne i hvert fald ikke levere en vare, der var konkurrencedygtig med de private vognmænd".

Novopan valgte imidlertid at se fremad. Selskabets direktør Tage Bojsen-Møller udtalte, at "man behøver ikke være særlig kløgtig for at fornemme de kommende restriktioner i Europa for den tunge landevejstransport". Investeringen skete derfor ud fra den overbevisning, at man hverken ville risikere at få en veteranbane eller den af kommunerne planlagte cykel-

sti. Banen skulle bibeholdes som industriel transportvej, helt i tråd med Dansk Industris transportpolitiske udvalgs opfordringer til "forudseenhed" blandt de transporttunge virksomheder.

Godskørslen genoptages

Fra først på sommeren 1997 "eksploderede" trafikken. Novopan indgik aftale med DSB om transport af op til 40.000 tons færdigvarer ud af fabrikken og via Storebæltsforbindelsen til udlandet. Ifølge virksomheden skyldes dette, at DSB "med ét er blevet konkurrencedygtig", bl.a. som følge af de bedre transportmuligheder via Storebæltsforbindelsen - og der er i dag næppe tvivl om, at selv DSB Gods er godt tilfredse med, at sporet ikke blev fjernet på samme måde som læssespor andre steder i landet. Og det på trods af, at man

i Pindstrup ikke sender 10 vogne om dagen !

De store godsmængder og aftalen med DSB Gods betød i første omgang, at Novopan lejede en Köf-traktor og med den kunne afhente tomme vogne i Ryomgaard om morgenen og køre læssede vogne den modsatte vej ved middagstid, således at Grenå-godstoget kunne klare videretransporten. Fabrikkenes eget personale blev uddannet i betjeningen, således at man altid havde rangerpersonale til rådighed. Ved ekstra transportbehov kunne man køre flere gange, men da man af sikkerhedsmæssige årsager ikke må køre ind på Ryomgaard station, måtte de læssede vogne skydes hele vejen. Ikke noget problem om sommeren, men knapt så behageligt i vinterhalvåret. Det blev derfor aftalt, at DSB fra og med vinterkøreplanen indlagde ekstra rangertid i Ryomgaard for godstoget til Grenå. Denne tid bliver nu brugt til at køre en dobbelttur til Pindstrup og varetage vognudvekslingen dér, mens Köf-traktoren fortsat gør tjeneste som rangermaskine på Pindstrup station og på fabriksområdet. Om DSB Gods' personale så er af en varmere natur end Novopanfolkene står hen som et ubesvaret spørgsmål: Man vælger nemlig nu at skubbe hele vognstammen fra Grenå-godstoget til Pindstrup om morgenen, og der skal derfor stadig stå en portør på togets bageste vogn - som jo bliver den forreste i køreretningen fra Ryomgaard.

Historien gentager sig selv

Det hævdes i mange sammenhænge, at "historien gentager sig selv". Savner læseren dokumentation for en sådan påstand, så hør bare her:

Forhistorien starter i 1917, hvor den daværende stifter og ejer, direktør Johs. F. la Cour fra Pindstrup Mosebrug, overtog jorden omkring Fuglsø mose nær Stenvad station på Gjerrildbanen. Formålet var at udvide tørveproduktionen begge steder. Det gik særdeles godt en række år, bl.a. på grund af første verdenskrig, men i 1932 likviderede det selskab, der drev aktiviteterne. Herefter overtog la Cour personligt samtlige virksomheder og drev dem videre under navnet Pindstrup Mosebrug. Anden verdenskrig - såvel som talent - gjorde det til en god forretning, der bl.a. gav betydelige transporter fra stationerne i Pindstrup (DSB) og Stenvad (RGGJ). Netop Pindstrup Mosebrug stod som Gjerrildbanens næststørste godskunde (omend kun 5.700 tons/år ifølge banens statistikker - og mellem 40 og 50 tons om dagen ifølge la Cour).

Aktiviteterne havde også gjort La Cour til en økonomisk stærk person, hvilket kom

Trafikale Fakta:

Grenå-godstoget (G 7824) ankommer til Ryomgaard klokken 7:35 mandagfredag og afgår igen klokken 9:09. Sædvanligvis betjenes Pindstrup hver gang i det mellemliggende tidsrum, og man afgår dertil fra Ryomgaard umiddelbart efter togets ankomst fra Århus. Kørslen til/fra Pindstrup varer ca. 10-20 minutter, afhængig af om togstammen skubbes eller trækkes. Toget fremføres i indeværende køreplansperiode med MY.

til udtryk i forbindelse med Gjerrildbanens nedlæggelse. På RGGJ's generalforsamling i januar 1956 stod det klart, at samtlige kommuner støttede fortsat drift, men amtet var imod og kunne som sådan alene lukke banen. La Cour sendte derfor den 25. april 1956 et tilbud til banens bestyrelse, hvori han tilbød at overtage hele RGGJ for en periode af foreløbig to år på en række betingelser. Betingelserne kunne imidlertid ikke accepteres af Ministeren for Offentlige Arbejder, som ønskede at likvidationsudvalget i stedet kunne sælge ham banen mod kontant pris, svarende til den pris, likvidationsudvalget i øvrigt kunne opnå. La Cour kunne derefter søge koncession til fortsat drift. En lokal avis stillede efterfølgende det interessante spørgsmål, om "*ministeriet er bange for at se en privat mand drive en bane uden underskud?*"

et selvstændigt selskab - Novopan Træindustri - i 1950. Novopan og Pindstrup Mosebrug eksisterer fortsat "side om side" i Pindstrup, hvor La Cours mange besiddelser gav god plads til ekstra virksomhed. Efter hans død valgte familien midt i 1980'erne at afhænde den sidste del af deres aktier i Novopan til institutionelle investorer. Men indirekte blev La Cours virksomhed altså alligevel "infrastruktur-ejer", som det hedder nutildags. Tredje gang er som bekendt også lykkens gang, men det blev altså først 35 år senere at lejligheden bød sig.

Til den jernbanemæssige historie om Novopan hører også, at fabrikken i 1974 erhvervede en rangertraktor fra DSB (klædeskab nr. 35) som var i funktion til en gang midt i 1980'erne. Senere blev traktoren afløst af en motortrolje købt fra DSB (nr. 75) som stadig står et sted på fabrikkens område - nu uanvendt, idet den er for let til den nuværende, tunge trafik. Måske det også skal nævnes, at det er Pindstrup Mosebrug der står bag såvel Store som Lille Vildmose.

Novopan contra offentlig trafikpolitik

I en tid hvor DSB Gods har indført en politik om kun at betjene stationer, hvor der er mindst 10 vogne om dagen, er aftalen

sted tilfældigvis betyder op imod 40.000 tons banegods om året. DSB's stadige indskrænkning og "pillen spor op" på talrige stationer står i skærende kontrast til mulighederne for banetransport, såfremt de fornødne sidespor eksisterer. Novopan udelukker heller ikke muligheden for en intensivering af trafikken ud over det aktuelle niveau.

Det vækker også stof til eftertanke, at industrien - trods mange påstande om det modsatte - viser sig interesseret i aktive investeringer i jernbanetransport. I takt med at miljøbevidstheden også øges her, er økonomien alene ikke længere det eneste argument i transportspørgsmål. Man kan kun håbe, at flere virksomheder følger Novopans eksempel - og at der etableres tilstrækkelig med konkurrence blandt nye og gamle godsoperatører til, at der opnås flere konkurrencedygtige alternativer til landevejstransporten.

Endelig vækker det historiske element også stof til eftertanke - i en lokalavis i 1956 udtaler La Cour nemlig, at "*er tørvene først læsset paa banevogne, saa transporteres de ogsaa videre ud over landet pr. bane, mens folk næppe vil foretage omladning fra biler til banevogne og tilbage paa biler igen.*" Lige siden er der blevet nedlagt baner og sidespor, og i dag er man på nippet til at opgive den inden

Banegods fra Pindstrup

Disse betingelser ville La Cour til gengæld ikke gå ind på, og da kommunerne hurtigt tabte lysten til at kæmpe, måtte han derfor søge at løse sine transportproblemer på egen hånd. Det blev i juni 1956 til et tilbud til likvidationsudvalget om at købe de ca. 15 km jernbane mellem Ryomgaard og Stenvad. Udvalget krævede imidlertid, at La Cour tillige skulle købe såvel spor som bygninger, herunder stationerne i Stenvad, Ramten og Nimtofte. Dette accepterede La Cour, men det lykkedes ikke at nå til enighed om en pris, idet udvalget ville have 50.000 kroner mere, end La Cour ville betale. I lyset af dette, samt en række protester fra lodsejere langs banen, var Gjerrildbanens endeligt besejlet, og det samme var Pindstrup-virksomhedens andet forsøg på at blive bane-ejer.

Hvad har alt dette så med Novopan at gøre? Jo! I moserne voksede en stor mængde piletræer m.m., som La Cour forsøgte at bruge til forskellige produktioner, bl.a. af træuld. Arbejdet med udnyttelse af træ betød nye forretningsmuligheder, og han begyndte bl.a. at importere træ fra østen og producere finér. I fortsættelse heraf påbegyndtes produktion af spånplader, og La Cour lod aktiviteterne udskille i

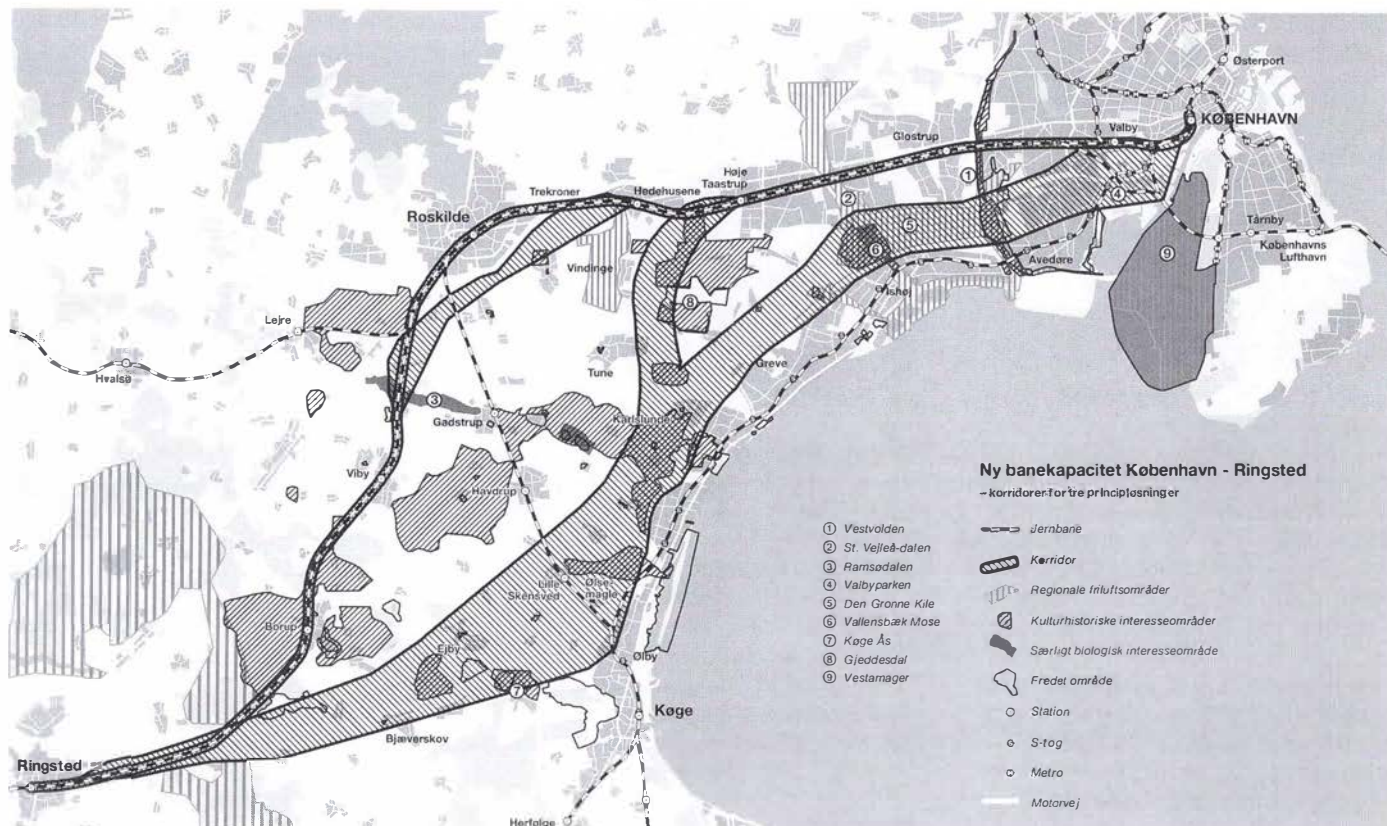
med Novopan et særsyn. Først og fremmest fordi Grenåbanen heller ikke som helhed kan mønstre 10 vogne om dagen. Mens byer som Hobro, Ringkøbing og Sønderborg ikke betjenes, så kan man af en eller anden grund stadig holde liv i Grenåbanen. For det andet er det interessant at se, at eksistensen af et ekspeditions-

landske vognladningstrafik. I 1997 er en af konkurrenceparametrene for Novopan netop, at den pågældende kunde har firmaspor ...

- 1) i Tidsskriftet „Dansk Industri“, 26. juni 1997
- 2) Dagbladet Børsen, 27. august 1997 Desuden unavngivne lokalavisers indlæg fra Gjerrildbanens lukning, foråret 1956.



MY 1145 rangerer i Pindstrup den 27. oktober 1997. Sporarealet havde i flere år været anvendt til oplag af træ, som imidlertid måtte fjernes inden driften kunne påbegyndes. Stationsbygningen blev revet ned i første halvdel af 1990'erne. (Foto: Mogens Duus)



Kapacitet 2000

Strækningen København-Ringsted nærmer sig maksimal kapacitetsudnyttelse i spidsbelastningstidsrummene. Mellem Hvidovre Fjern og Høje Taastrup kører i maksimal-timen i én retning 13 tog i myldretiden, hvilket er et højt antal på en fjernbane.

Efter åbningen af den faste Øresundsforbindelse forventes et øget pres på de storkøbenhavnske baner. Der vil kun delvis være plads til trafikforøgelsen, og i alle tilfælde vil justeringer af den nuværende infrastruktur være nødvendig. En indsats alene på baneområdet vil imidlertid ikke være tilstrækkelig. For at få plads til så mange tog som muligt, må der også justeres i trafikstrukturen, herunder materielanvendelse, standsningsmønstre, personalekift.

Projektet til tilvejebringelse af yderligere kapacitet mellem Østerport og Ringsted inden årtusindeskiftet har fået navnet "Kapacitet 2000". Det er et resultat af Trafikministeriets anmodning til Banestyrelsen om en udredning, som indeholder forslag til relevante kvalitetsforbedringer, der skal kunne realiseres inden for ca. 24 måneder, dvs. omkring årsskiftet 1999 / 2000. Kapacitet 2000-projektet skal således betragtes som en "lillebror" set i relation til det ved projekteringslovgangsatte København-Ringsted projekt, som på længere sigt tilvejebringer den nødvendigt kapacitet. Kapacitet 2000 vil fjerne de værste kapacitetsbegrænsninger, og en realistisk målsætning for den særligt kritiske delstrækning - Kø-

benhavn H. - Høje Taastrup - er en forøgelse af togantallet med et par tog pr. time i forhold til vinterke-replanen 1997.

At lave kapacitetsanalyser og udbygningsforslag for hovedbanestrækninger er normalt en tidskrævende opgave, men ministeriets krav om en hurtig tilbagemelding tillod kun ca. fem uger til processen, og ambitionsniveauet er tilpasset herefter.

Arbejdsgruppen har valgt at arbejde ud fra et idékatalog, som har gennemgået en kapacitets- og helhedsvurdering. Der er herefter samlet en drifts- og infrastrukturmodel, der kombinerer de enkelte løsningsforslag til en samlet pakkeløsning.

Den samlede løsning indeholder bl.a. følgende delelementer:

1) Etablering af en ny perron på København H. med adgang (kun) fra Tietgensbroen (kort perron, ca. 210 m) ved spor 26 (mellem perronspor 4 og 5), der i den igangværende ombygning af stationens vestende udstyres med ind- og udkørselstogveje; der vil være plads til vending af tre ER hhv. fire MF passagerførende togsæt).

2) Mulighed for fire-sporet ud- og indkørsel i vestenden af Roskilde station (etablering af transversaler ved Nordvestbanens afgrening fra Vestbanen i forbindelse med ny togfølgestation Darup).

3) Forbedret ATC-signalisering ved at etablere kontinuerlig opdatering (linieledere mellem samtlige signaler - eller længere linieledere før og efter udvalgte signaler på strækningen København-Ringsted).

4) Køreplansmæssig forbedring i form af større sammenhæng mellem den lagte køreplan og den tilgængelige kapacitet (flere faste minuttal og jævne afgangsintervaller).

5) Ombygninger på Østerport station (ved etablering af endnu et vendespor ved perronen for nuværende spor 12).

6) Nye udkørselstogveje og udfletning i Ringsted (bl.a. ny udkørsel fra spor 1 mod Sydbanen, ny udkørselstogvej mod Roskilde ved forlængelse af spor 5, flytning af stationsgrænsen mod øst, nye SI- og SU-signaler m.fl.).

De oplyste tiltag har alle en kapacitetsforbedrende virkning. Fast-

holdes den mellem Banestyrelsen og DSB indgående aftale om en regularitet på over 85 % af toggangen, vil det være muligt at ekspedere 15 tog pr. time, altså to tog mere end i K97v.

Personbefordringen vil heraf kunne tilgodeses med op til 14 tog pr. time med som minimum den samme rejsetid, som den har i den nuværende køreplan. Alle stationer på strækningen får mulighed for uændret eller forbedret betjening, og på Sydbanen kan de større byer opnå en klart forbedret betjening til/fra København. Indsættelse af IC-lignende togsystemer vil kunne reducere rejsetiden kraftigt. Der i køreplanskitsen reserveret plads til ét internationalt kombineret godstog pr. time, der fremføres med en gennemsnitshastighed som svarer til de for de europæiske Freight Freeways (godstogskorridorer) gældende.

Iværksættelse af de nævnte tiltag i "Kapacitet 2000" kræver en ekstraordinær bevilling på ca. 300 mio. kr.

Erik B. Jonsen

Bedre baner Kh-Rg

Folketinget besluttede i maj 1997 at undersøge og projektere en udvidelse af kapaciteten på jernba-

nen mellem København og Ringsted, der er den vigtigste flaskehals på det danske jernbanenet. Udbygningen af strækningen, der bliver det største anlægsprojekt på Sjælland i de kommende år, vil ikke kun gavne hovedstadsområdet og Sjælland, men også trafikken mellem landsdelene og den internationale trafik vil blive styrket. Der gennemføres nu en undersøgelse af mulighederne for anlæg af jernbanen i tre korridorer, nemlig:

- **En udbygningsløsning** af den eksisterende bane til fire spor.

- **En nybygningsløsning** - anlæg af en helt ny dobbeltsporet bane i en korridor langs Køge Bugt- og Vestmotorvejen.

- **En kombinationsløsning** - en udbygning med dobbeltspor København-Høje Taastrup og anlæg af en ny dobbeltsporet bane herfra i en sydgående korridor, der fortsætter langs motorvejen mellem Køge og Ringsted.

Udbygningen

Udbygning af den eksisterende bane omfatter to ekstra spor mellem København H. og Høje Taastrup og to ekstra spor mellem Roskilde og Ringsted, således at der blive i alt fire spor på hele strækningen til regional- og fjerntrafik. Sporene lægges langs de nuværende, muligvis med undtagelse af strækningen gennem Roskilde, hvor det overvejes at bygge en ny strækning syd om byen til brug for gennemgående passager- og godstog. Den maksimale hastighed på strækningen sættes til 200 km/t.

To ekstra spor giver mulighed for at udvide den regionale togtjeneste på Sjælland og samtidig forenkle køreplanerne, så der kan opnås faste minuttal. Der regnes med en kombination af tog, der betjener alle stationer, og hurtige tog. Med den øgede kapacitet og åbningen af Øresundsforbindelsen er der grundlag for øget godstransport. Samlet kan der forventes en betydelig trafikstigning på strækningen.

Nybygningen

En nybygningsløsning mellem København og Ringsted giver to uafhængige banestrækninger. Den ene udgøres af den eksisterende bane, den anden af en ny bane, som lægges i en korridor mellem København og Ringsted langs Køgebugt og Vestmotorvejen.

En ny bane vil forbinde byerne i en anden og lidt kortere linieføring end den nu kendte. Den nye bane vil tangere Køgeområdet, hvor der anlægges et standsningssted ved Køge Nord med forbindelse til S-banen og med parkeringsmuligheder. Den nye bane kan forbindes

med "Lille Syd", hvorved der skabes mulighed for flere direkte forbindelser mellem København og Næstved over Haslev og Køge. En anden mulighed er at lægge banen længere inde i landet i en kortere linieføring, men uden det nævnte nye standsningssted.

Banen vil over det meste af vejen forløbe i åbent landskab. Indføringen til København er vanskelig, men kan i et af forslagene løses ved anlæg af en 4-5 km lang tunnel begyndende ved Byvej (Avedøre) og ført langs Holbækmotorvejen og Kulbanevej og under Vigerslev Allé, frem til eksisterende spor ud for i vestenden af København H. Den nye bane planlægges for en maksimal hastighed på 250 km/t.

Den bestående fire-sporede strækning mellem Høje Taastrup og Roskilde kan benyttes til en forlængelse af S-banen. Dermed opnås direkte forbindelse mellem f.eks. Roskilde og Glostrup både med Re- og S-tog. De hurtigste landsdels tog mellem København og Fyn/Jylland og næsten alle godstog vil opnå en hurtigere og kortere kørevej ad den nye strækning.

En fordel er, at der i anlægsperioden ikke vil være problemer med trafikafviklingen på den eksisterende strækning i væsentligt omfang (med undtagelse af tilslutningerne til Københavns Hovedbanegård og Ringsted station). Det bliver derfor ikke nødvendigt at ændre køreplanerne i anlægsperioden.

Kombinationen

En kombinationsløsning består af en udbygning af banen mellem København og Høje Taastrup med to spor og en nybygning af to spor mellem Høje Taastrup og Ringsted i en korridor mod Køge Nord og videre langs Køge Bugt- og Vestmotorvejen.

Den samlede banelængde vil nogenlunde svare til længden af den eksisterende bane. Kombinationsløsningen vil give de samme trafikale fordele og muligheder som udbygnings- og nybygningsløsningen, og den vil medføre de samme gener som udbygningen, men i en kortere periode.

Omkostningerne er beregnet til ca. 6 mia. kr. for alle tre modeller. Til sammenligning koster Storebæltsforbindelsen 11 mia. kr., Øresundsforbindelsen 7 mia. kr. og Ørestadsbanen (metroen) 6 mia. kr.

I de nævnte 6 mia. kr. er ikke medregnet:

- omkostninger ved implementering af ovennævnte "Kapacitet 2000" projekt,
- yderligere ombygning af Københavns Hovedbanegård.
- yderligere udbygning af Ringsted station.

- ekstra foranstaltninger (tunnelforlængelser og andre særlige miljøforanstaltninger).

- afgrænsningen til en eventuelt fremtidig Femer-forbindelse.

- tilpasning af to spor for S-tog mellem Høje Taastrup og Roskilde.

- nyt rullende materiel (som er operatørens ansvar).

- opgradering af eksisterende spor København-Ringsted.

- opgradering af strækningen Roskilde-Kalundborg samt andet uforudset.

Projektet er nu fremlagt til offentlig debat - hvor hensigten er gennem høring af borgere og myndigheder at sikre, at det projekt, der til sin tid forelægges Folketinget til

På tlf: 33 76 55 66 (mandage til fredage kl. 16-20 indtil 9. marts) kan debatbrochuren "Bedre baner" (med bl.a. kort over de tre princip løsninger) gratis rekvireres. Der er i brochuren også en oversigt over, hvilke supplerende dybdegående rapporter (pt. syv stk.), der i øvrigt er udgivet.



Flaskehalsen mellem København og Ringsted bliver først for alvor et problem når Øresundsforbindelsen åbnes for jernbanetrafik. Glostrup 30/1-95.

Foto: Tommy O. Jensen

beslutning, er udformet, så det gavner mest muligt og har færrest negative konsekvenser. Idéfasen løber fra den 12. januar til den 9. marts 1998, hvorefter alle ideer, forslag og kritik vurderes, således at valg af korridor kan offentliggøres medio juni før en ny høring i perioden 22. juni - 1. september. Derefter udarbejdes den endelige miljøreddegørelse, der indgår i forslag til anlægslov, som fremsættes i Folketinget i december 1998. Efter lovens vedtagelse udføres detailprojekteringen i løbet af 1999, ekspropriationerne foretages i år 2000, og selve anlægsperioden strækker sig frem til år 2004, hvor det samlede anlæg kan tages i brug. Timekapaciteten på strækningen København-Ringsted er herefter 28-30 tog, hvilket skulle være tilstrækkeligt langt hen i århundredet.

Erik B. Jonsen

Tidsplan for København - Ringsted projektet

1997	Forberedende undersøgelser
januar	Idéfase (12. januar - 9. marts)
februar	
marts	Forslag bearbejdes
april	
maj	Valg af korridor
juni	
juli	Høring (22. juni - 1. september)
august	
september	Endelig miljøreddegørelse udarbejdes
oktober	
november	Forslag til anlægslov fremsættes for Folketinget
december	
1999	Detailprojektering
2000	Ekspropriationer
2001	Byggeperiode
2002	-
2003	-
2004	Anlægget færdigt

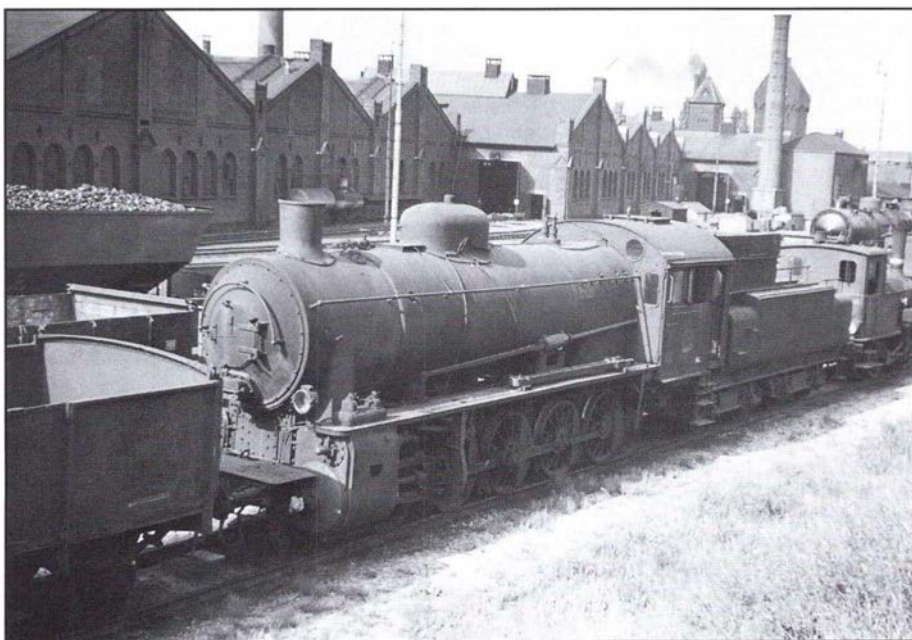
■ Planerne lægges frem til offentlig høring.



Først tog de Skåne, Halland og Blekinge Men det var ikke nok, - de ville også have E 964.

Tekst og foto: Poul Thiesen

Jeg husker det. Jeg husker det endda, som var det i går. - Hva' siger du, spurgte jeg oprørt, - tager sven-skerne E 964? Bare lige uden videre. Da den ald-rende remisearbejder tavst nikkede og dermed bekræf-tede denne skamfulde ger-ning, jog tankerne gennem mit hovede: Først tog de Skåne, Halland og Ble-kinge, og nu også E 964.





Har svenskerne ikke snart glemt naget til os efter Gjøngehøvdingernes dage....? Næh, åbenbart ikke. Forhistorien for mit vedkommende, var min farveblindhed der gjorde at jeg ikke kunne komme til DSB. Selv "Titanics" undergang kunne ikke måle sig med min skæbne. I stedet blev jeg sendt på handelsskole i Kolding. Hver dag i 1962/63 kørte jeg med toget fra Fredericia. Om morgenen med MO og en CIs-styrevogn forrest. Retur om eftermiddagen med nogle Cp-vogne, spidsgavlede Cm-vogne og sidegangsvogne med tagrytter. Som regel med en MY foran som trækraft.

Men så en dag....

Det var i juni 1963, en dag da jeg skulle hjem fra Kolding, at E 964 dukkede op fra vest foran et stort skrabsammen af gamle vogne. Stor fryd at skulle køre i røg og damp fra Kolding til Fredericia.

Det var sku' sidste tur

Da jeg vendte hjem til Fredericia, fløj jeg i ekspresfart ad diverse gader og veje til den fædrene rede, hvor jeg i lynhast snuppede fotoapparatet. Jeg tog nogle billeder da

den slukkedes af, og da den med sine sidste kræfter langsomt fattede ind i remisens buldermørke. Det var her jeg mødte remisearbejderen. Det var sidste tur sagde han. I morgen skal E-maskinen rengøres og så sendes den til Sverige, hvor svenskerne skal bruge den på jernbanemuseet i Gävle. Nu havde jeg altså lige vænnet mig til at tage billeder af den. Vænnet mig til at gå ved siden af den, - studeret numrene 1200 der var indgraveret i samtlige stempeler, plejlstænger, glidere og meget andet. Jo, E 964 havde jo heddet F 1200, inden den i 1937 kom til Danmark fra Sverige sammen med ti medsøskende. Og nu ville de, - svenskerne altså - have den tilbage.

Farvel med MY 1137

Jeg havde fornøjelsen et par dage senere at "fotografere farvel" til E 964, da den kold, rengjort og afslukket drog afsted fra Fredericia til Sverige. Det var MY 1137 der trak E 964 hele vejen til Nyborg. Et ivrigt studie af DSB's blad "Vingehjulet" afslørede senere, at sidste del af turen fra København til Helsingør var foregået med damp. E 964 blev kold trukket af en S-maskine. Altså med mæner. Måske fik den endog et dampfløjt fra kajen som afsked. Det var den 18. Juni E 964 trillede ind på færgedækket og forlod Danmark, og jeg har ikke set den siden.

Den underlige byttehandel

Af og til går der bureaukrati i det hele. For ikke at få for meget papirusseri med udskibning af lokomotiv, toldpapirer og andet hurlumhej, kun til glæde for Hr. Stempel Kvist, besluttede de danske og svenske statsbaner sig for en simpel byttehandel. De fik E 964, mod at DSB fik et lokomotiv af lignende størrelse og vægt, så lidt senere dukkede en skrotbunke frem fra disen fra vort gamle fjendeland. Det var et lokomotiv, bygget i 1908 til fremførsel af godstog. I fagsprog hinsidan R 975.

Det svenske lokomotiv holdt i nogle måneder på Københavns godsbanegård, ovre i rækken af i allerhøjeste grad pensionerede lokomotiver. Og så var lokomotivet en dag væk. Ophugningen fandt sted Glostrup.

Sporene er slettet, men E 964 lever da endnu. Gad vide om man kan kende den...

Venstre side:

Øverst: E 964 i spor 5 i Fredericia i juni 1963 - få dage før "kidnapningen".

Nederst: I bytte for E 964 fik DSB det svenske R 975, der svarede i størrelse til E 964. Lokomotivet blev kort efter ophugget. Foto i juli 1963 på København G i selskab med hensat Hs og længst til højre T 297.

Højre side:

Øverst: I juni 1963 blev E 964 fra Fredericia trukket mod Nyborg og Sverige af MY 1137. Farvel for denne gang.

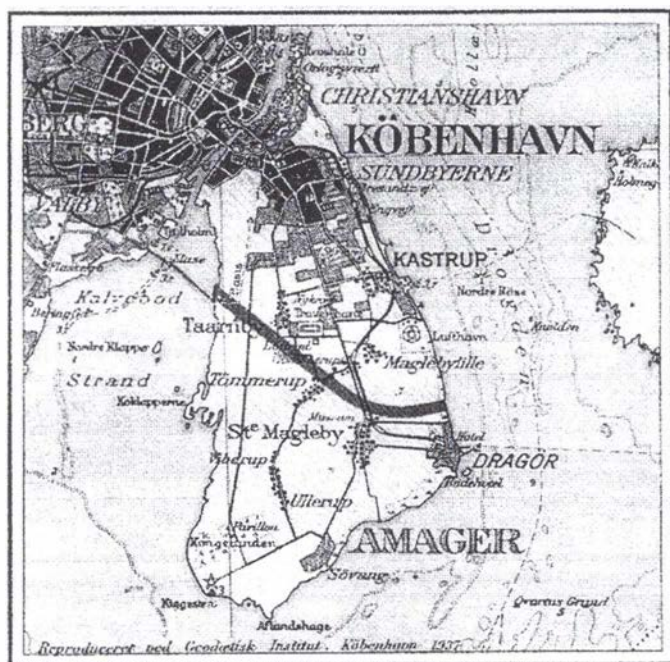
Nederst: E 964 holder sammen med MY 1137 parat til at blive trukket fra Fredericia.



Fra arkivets hjørner og kroge

ved Birger Bruun

Under denne rubrik er det tænkt lejlighedsvis at bringe små artikler, baseret på noget af det arkivmateriale som henligger i DJK's arkiv og som kun sjældent eller måske aldrig vil blive publiceret, enten fordi det er et projekt som aldrig blev til noget, eller måske er projektet så dårligt dokumenteret, at det ikke vil kunne bruges i en historisk sammenhæng. Artiklerne er ikke tænkt som en historisk gennemgang af et emne, men en gennemgang af hvad der er fundet af sjove ting ved gennemgang af arkivet, således at medlemmerne også kan få et indtryk af hvad arkiverne rummer ud over det, de i forvejen bidrager med af materiale til historiske beskrivelser i bogudgivelser m.v.



Denne første artikel tager udgangspunkt i et forslag udarbejdet af de tre ingeniørfirmaer Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S og Kampmann, Kierulff & Saxild A/S, udgivet i juli 1937, til en Skibsfartskanal gennem Amager. Et forslag til en anden slags Øresundsforbindelse, end den der nu er ved at tage form.

Allerede i 1930'erne var oplukningerne af broerne over Københavns havn ved at være et problem for trafikken i byen, ligesom det har været indtil for få år siden, hvor det er lykkedes Københavns Havn og bystyret at få flyttet store dele af skibstrafikken ud i Nordhavnen, således at brooplukningerne har kunnet begrænses. Med den baggrund har de tre ovennævnte ingeniørfirmaer lavet et forslag om at føre skibstrafikken uden om broerne til Københavns Sydhavn. Man skal huske, at på det tidspunkt hvor forslaget blev fremsat, var inddæmningen af Kalveboderne ved Amagers vestkyst endnu ikke sat i gang, og forbindelsen mellem Sydvestkvarteret og Amager bestod udelukkende af en spærredæmning med sluse, omtrent der hvor Sjællandsbroen i dag står.

Hovedlinierne

Projektet gik i hovedtrækkene ud på at grave en kanal gennem Amager, gående fra sejlræn-

den ved Drogden til Sydhavnen og benytte den udgravede jord til løsning af forskellige andre opgaver.

Kanalens længde skulle være ca. 7,5 km. Den skulle udgå fra Drogden ca. 2 sømil syd for Nordre Røse og løbe mod vest indtil et punkt nord for St. Magleby, hvor den i en kurve skulle fortsætte mod nordvest og fortsætte retlinet til et punkt nord for den daværende spærredæmning over Kalveboderne.

Kanalen blev forslået udført med en vanddybde på 5,3 m og en bundbredde på 30 m, idet disse dimensioner ved en undersøgelse havde vist sig at give den bedste tekniske og økonomiske løsning.

Man havde beregnet at der skulle udgraves ca. 4,5 mill. m³ jord. Denne mængde foreslog man anvendt til et eller flere af følgende formål, jvf. fig. 1:

1. Inddæmning af Kalveboderne ved Amagers Vestkyst efter Ingeniør Ulrik Petersens projekt.
2. Opfyldning bag kajindfatningen i forlængelse af Islands Brygge.
3. Opfyldning af de daværende skydebaner.
4. Opfyldning af de lave kystarealer ved Kongens Enghave.
5. Fremstilling af dæmninger på Amager i tilslutning til en fremtidig Øresundsbro.

Projektets fordele Afhjælpning af arbejdsløsheden

En meget stor del af jordarbejdet var foreslået udført med håndkraft, idet projektet kunne være med til at afhjælpe den store arbejdsløshed der herskede i 30'erne. Man havde beregnet, at der kunne anvendes ca. 2.000 mand i

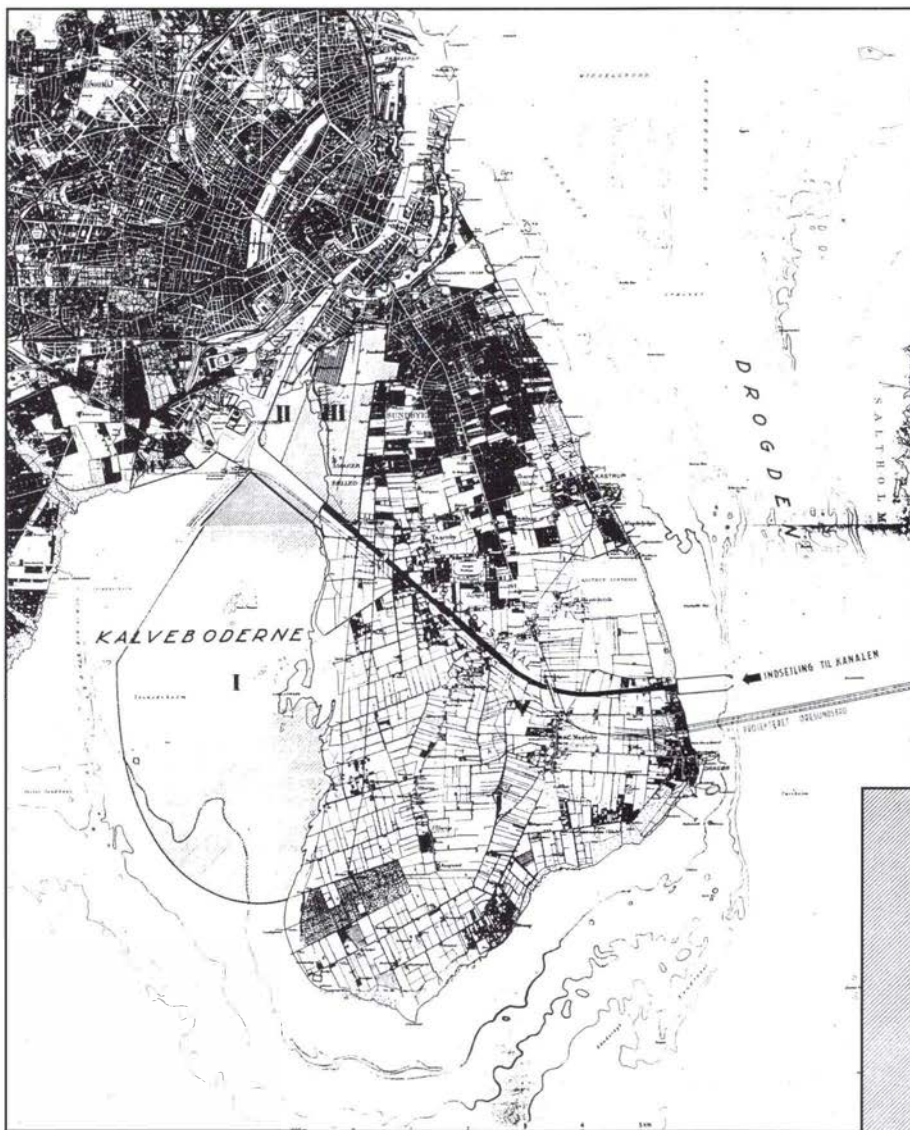


Fig. 1

3,5 år. Man påpegede også at størstedelen af arbejdet var af en sådan karakter, at det ikke krævede nogen særlig faguddannelse.

Trafikforholdene ved havnebroerne

Projektet påpegede, at hvis det blev gennemført, ville trafikforholdene ved Langebro og Knippelsbro blive ændret fuldstændigt, fordi ca. 17.000 af de 20.000 fartøjer der dengang passerede Knippelsbro fremover ville kunne benytte kanalen. Af de resterende ca. 3.000 fartøjer regnede man med, at ca. 1.600 havde så stor dybgang at de ikke kunne benytte kanalen, og de øvrige ca. 1.400 havde andre grunde til fortsat at gå gennem broerne.

Selvom man ikke helt kunne undgå brooplukningerne, regnede man dog med at kunne begrænse dem til ca. 10 daglige åbninger mod tidligere 50 daglige åbninger. En så stor forbedring af trafikforholdene, havde man naturligvis beregnet hvad ville betyde økonomisk for samfundet, idet man ved trafiktællinger havde beregnet at Langebro og Knippelsbro daglig passes af gennemsnitlig (man bemærkede at tallene snarere var for små end for store) 2.000 sporvogne, 25.000 automobiler og andre køretøjer, 90.000 cykler og 20.000 fodgængere. Økonomisk kom regnestykket over

ventetimer til at se sådan ud:

Sporvogne	35t	å 15,- kr.	= 525
Personauto	90t	å 4,- kr.	= 360
Lastauto	120t	å 5,- kr.	= 600
Øvr.	55t	å 0,35 kr.	= 420

I alt pr. dag **kr. 2.070**

Når man regnede med 300 hverdage om året, ville den samlede besparelse beløbe sig til godt kr. 600.000. På denne baggrund konkluderede man, at der med fordel ville kunne anvendes et beløb på ca. 12 mill. kr. på at fjerne de gener skibstrafikken påførte landtrafikken.

Man fremhævede dog at der ville vise sig ulemper de steder, hvor veje krydse kanalen. Dog var denne trafik minimal i forhold til trafikken over broerne, og skulle det vise sig engang i fremtiden at være nødvendigt at etablere en forbindelse mere mellem det sydlige Amager og København, ville det let kunne lade sig gøre ved at benytte spærredæmningen over Kalveboderne.

Udnyttelse af Sydhavnen

Sydhavnen regnede man med var den del af Storkøbenhavn, der bedst egnede sig til fremtidige industrikvarterer. Det var det eneste sted

i nærheden af byens centrum, hvor der var store arealer med adgang til både havn og jernbane. Men for at udnytte disse arealer var det nødvendigt at skaffe en ny indsejling til Sydhavnen, idet smertegrænsen for brooplukningerne, som tidligere beskrevet, var nået. Kanalen gennem Amager tilvebragte netop denne nye indsejling, som tilmed havde den fordel at forkorte distancen for den nordfra kommende trafik, fremfor at den skulle sejle hele vejen rundt om Amager og ind gennem Kalvebodløbet og den sydfra kommende trafik ville ikke få længere at sejle end den allerede gjorde, (se fig. 2).

Endelig blev det fremhævet at kanalen var lettere at besejle i isperioder end en sejrende gennem Kalvebodløbet, der ved sydlig vind, ville blive pakket med is fra Køge Bugt. Man havde også beregnet at det kun var nødvendigt at lukke kanalen med stormporte ca. fire dage om året.

Industriarealer langs kanalen

Arealerne langs kanalen ville være velegnede til at anlægge industrianlæg på, ved at man

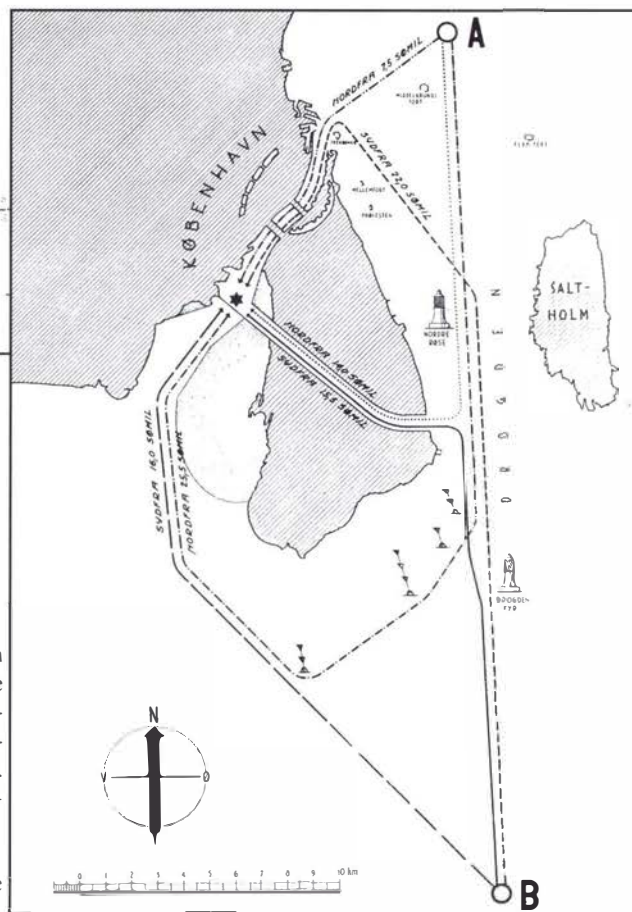


Fig. 2

udgravede mindre havneanlæg langs kanalen, som ville være nemme at komme til fra landsiden. Man påpegede at dette ville give en betydelig stigning grundpriserne, og at det var naturligt at disse kom samfundet til gode, ved at ekspropriere tilstrækkelige arealer langs kanalen.

Frigørelse af Skydebanearealerne

En betingelse for anlægget af Kanalen og udvidelsen af Sydhavnen, var at Hærens skydebaner på Amager Fælled blev flyttet. Man hav-

efterfølgende inddæmning ville kunne frigøre et areal på ca. 350 ha., beliggende få kilometer fra centrum. Dette ville give en pæn stigning i priserne på grundene, som tilhørte det offentlige, (se fig. 3).

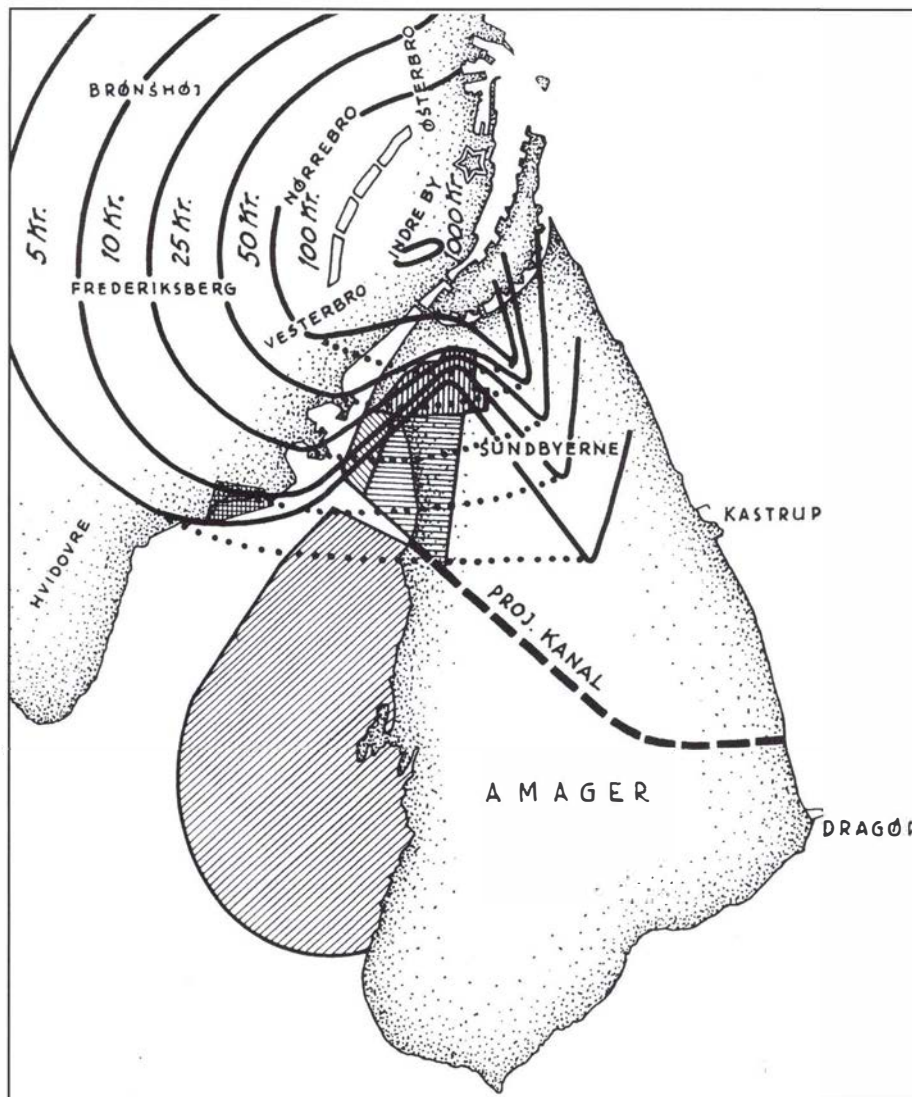
Opfyldningsarbejder

Af de 4,5 mill. m³ jord som skulle udgraves fra kanalen, havde man regnet med at bruge 1,3 mill. m³ til inddæmning af Vestamager (den inddæmning vi kender i dag). Resten havde man regnet med skulle bruges til opfyldning af Amager Fæld til det punkt hvor Sjællandsbroen står i dag. Det ville kunne forlænge Islands Brygge med ca. 1.000 m. og arealerne bagved ville udgøre ca. 100 ha. Værdien af disse grunde, kunne finansiere projektet.

Udgifter ved projektets gennemførelse

De samlede udgifter til projektets gennemførelse blev anslået til ca. 25 mill. kr. (i 1937 priser). Heraf var kr. 13 mill. arbejds løn. Til køb af danske varer og til arbejde udført på danske fabrikker regnede man med kr. 4. mill., heraf regnede man med at halvdelen, var arbejds løn. Til ekspropriation, administration mv. regnede man med kr. 4,5 mill. og endelig regnede man med kr. 3,5 mill. til køb af udenlandske materialer (jern, kul, mv.). Man fremhævede at der kun skulle bruges ca. kr. 3,5 mill. i udenlandsk valuta og at største delen af udgifterne ville gå til arbejds løn. Endelig regnede man med at stigningen i grundværdierne rigeligt ville kunne forrente og betale projektet.

Fig. 3



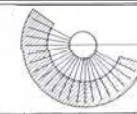
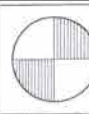
Ordhunden

Sidste nummers sporhund blev kun gættet af 6 medlemmer, heriblandt formanden for DJK's Lolland-Falster afdeling Ole Jensen, som ganske rigtigt fandt ud af, at **Søllested** var stedet, men som samtidig, grundet lokalkendskabet, ønskede at være uden for lodtrækning.

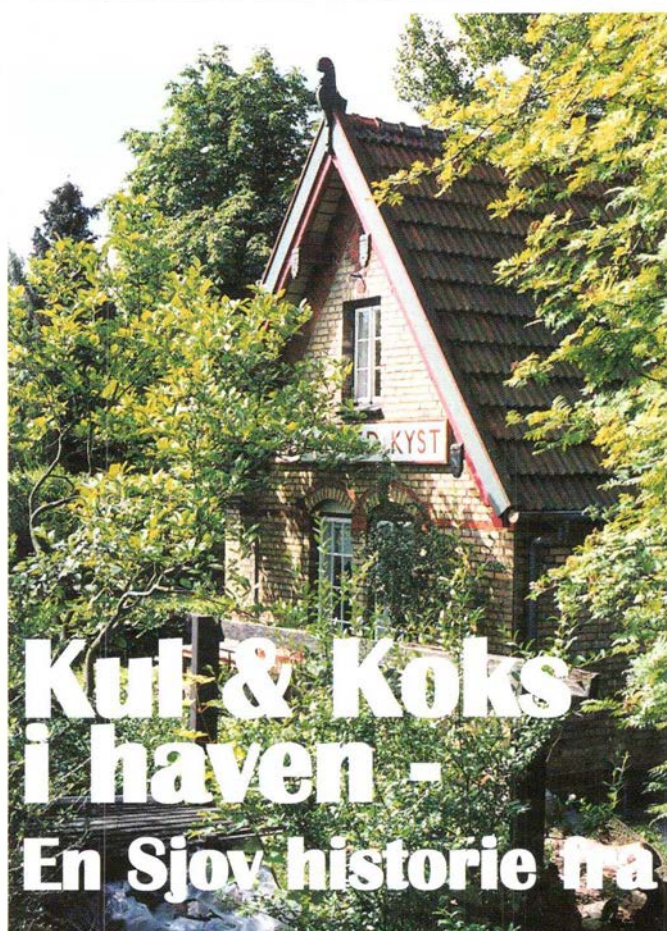
Jens Birck, Sorø blev vinderen af en åbentbart for svær opgave. Måske er Ordhunden denne gang nemmere, bedøm selv. Kodeordet skal være os i hænde senest 15. marts.

Skriv din løsning til : **Jernbanen**, Vasevej 19A, 2840 Holte.

ORD MED STUERNE FORKLARES I TEJNINGERNE. RÆKKEFØLGEN ER TILFÆLDIG.



2C TAL	GUD HJEM KONGE	5	OVER- TRÆK BLADE	FARTØJ	RISSKOV LIGE LINE	9	LAG BALLE- RUP	ARDEN MAND KURS	MID- DEL- FART	FARVE EL- TANG	LINIEN	
		TRÆET 3-	6	8			FUGT TAKST		SANGER- INDE PIGE		7	
★						30		→ 4		11		
IN- STRU- MENT		STEM- ME	ODDE- SUND NORD FOR		MA- SKIN- FABRIK	ÅRS SKJOLD		ØBQ	3	GL. C- KOBLET BUGT	2 STK. 2C1	10
★		28		2					ØJE- BLIK	CIR- KEL	MAS- NED KOST	
TRYK- SAG LUN- DER- SKOV	NEGL	23	ORD U- DEN D STRUP	12	DOM- STOL	OVER- KURS		HER- BORG	2B		14	TOG- ART
		★	27	1		13						
		NAUR 2C1	21	ENGES- VANG		1C	1+2		POST- DISTR. I KBH.	VOKA- LER MÅLER	15	
→ LAG						UDRÅB	VINKEL		GIVE LYD			
★			1. KL. VOKA- LER	TON		REM FORH- ORD	23	FISK RANGER- LOKO		16		VOKSE
DRIK	KANT RANGER- LOKO			SYSTEM	FLAKKE- BJERG LOKO	24	DANSK STAN- DARD	EJBY	ULK RAVN- STRUP	20		22
		2C1 HVID VOGN		EGNE KONSO- NANT		29					18	
→ LEM			26					VIN	17		DØJ- RINGE	
★								1E			1C2	25
								19		GL. OLIE- FIRMA		



Af Kenneth Dam

Den 12. oktober 1992 var jeg nede på Rungsted Stations postkontor for at betale nogle regninger. Da jeg havde fået overstået mit ærinde og var på vej hen til min bil, kom jeg til at kigge over mod remisen, hvor Nordsjællands Jernbaneklub holder til. Dervarden dag en del oprangeret på begge sider af stationen, og på modsatte side, henne på sidesporet over for remisen stod bl.a. klubbens skinnebus fra LNJ med en presenning over. Jeg fandt mit Leica kamera frem og spadserede ned til skinnebussen.

Da jeg var ifærd med at tage nogle billeder, dukkede der en ældre herre frem mellem skinnebussen og en gammel hjælpvogn. Han fortalte, at han var ved skære brænde af gamle kolonihavehuse, som havde ligget tæt på stationen og var revet ned for et par måneder siden, fordi man på området havde planlagt at bygge et nyt erhvervscenter.

Efter at jeg havde fortalt ham lidt om min interesse, udbrød han! - Så har jeg noget, som måske vil interessere dig. Jeg fulgte efter ham ned igennem hans lille hyggelige køkkenhave og videre ned til det der engang havde været et gammelt ledvogterhus. Vi stoppede udenfor et svelleskur, hvor han fandt sit nøglebundt frem og åbnede døren. Her rodede han lidt og fandt til sidst et gammelt støbejerns skilt frem, et af dem med vingehjul foroven og med teksten "ADGANG FORBUDT". Ikke nok med det, lige pludselig kom han også frem med en stor gammel petroleumslampe, omkring en halv meter høj og i utrolig god stand - malet som et ansigt, der griner frækt af en. Han fortalte, at han

havde fået den af en nu afdød kollega, som var ledvogter ved jernbaneoverkørslen Kong Georgsvej eller mere korrekt kaldt Smidstrup, lidt nord for Vedbæk Station.

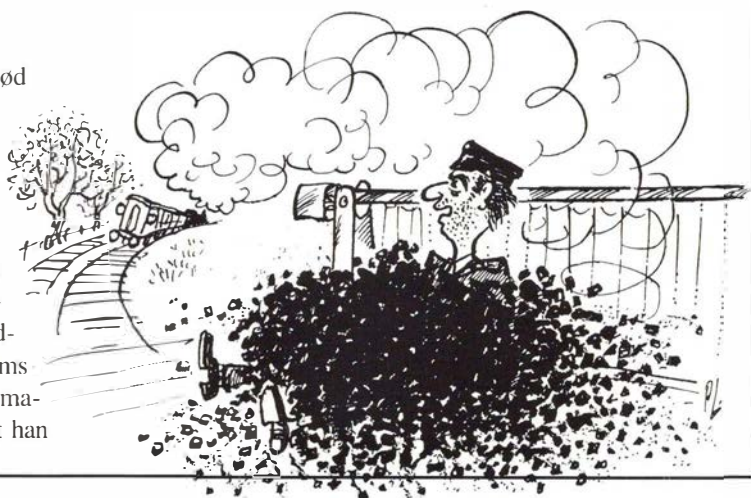
En fandens til karl ham "Araberen", der havde været den omtalte kollega's øgenavn, da han ikke oprindelig var dansker, men var kommet hertil før krigen. Jo! han var fuld af numre. Bl.a. var en af hans pligter at kløve brænde til næste vagtskifte, men det gad han bare ikke. I stedet stillede han sig ud ved sporet og råbte og skreg efter kul, når togene passerede, hvorefter lokomotivpersonalet kastede to tre skovle kul efter ham. På den måde klarede han sig igennem vagten, indtil den dag hvor personalet på et stort godstog, tømte en åben godsvogn med kul over ham, mens de kørte forbi. Det blev ham for meget, men resulterede dog i, at han fik et noget pænere sprog. Men det han var allermest kendt for, var når han havde nattevagten. Han lod simpelthen bommene blive nede og hængte trelysstoplamperne med de grinagtige ansigter på bommene. Derefter placerede han nogle håndlamper oppe ved sporet med hvidt lys, for at vise at der var fri bane igennem jernbaneoverkørslen. Så gik han ind i ledvogterhuset for at sove, indtil han blev vækket tidligt næste morgen af avisbudet. Efter at jernbaneoverkørslen blev lukket, fik Araberen lov til at blive boende. Han døde dog kort tid efter af tuberkulose, hvorefter DSB rev

RUNGSTED KYST

huset ned i begyndelsen af halvfjerdserne. Ledvogterhuset lå der, hvor Hørsholms Teknisk Forvaltning idag har deres parkeringspladser. En af lamperne havnede hos kollegaen i Rungsted, der nu har foræret den videre til mig. Den ældre herre kunne fortælle, at han betalte 1.000,- kr. om måneden i husleje og at DSB havde tilbudt ham, at han kunne købe huset for 600.000,- dette syntes han dog var for dyrt.

Som altid når man har det mest sjovest, løber tiden fra en, så jeg måtte i fart sige mange tak og skynde mig tilbage til mit arbejde. Efter den tid har jeg aflagt Hr. Hardy Kristensen - som han rigtig hedder - adskillige besøg i hans lille hyggelige ledvogterhus.

Hr. Hardy Kristensen har forresten også en sjov hobby. Hansamler på golfkugler, som han finder på sin daglig spadseretur over på Rungsted Golf Klubs arealer. Han har idag en samling på ca. 5.000 kugler.





Tema: fotogodstog



Øst: DJK lukkede resterne af Maribo - Rødbybanen, godssporet til Mølleby, med tre fotogodstog på samme dag i marts 1980, fremført af henholdsvis LJ 20, en LJ K0f og LJ M0. Ved resterne af skdesporer til sukkerfabrikken i Maribo damper LJ 20 med mossømsbanens godsvogne, bl.a. den fine P-vogn - med bremsetårn fortløbs blomstrens mirabellabog. Foto: Jakob Stilling

Øst: Også Islands brygge med broforbindelsen over Københavns havn blev i DJK-regi lukket af et fotogodstog i efteråret 1986. I ægte vintertys holder Henckel-MH 203 med godsvogne i Islands brygge ude syd for resterne af Sojakogefabrikken, som i mange år var den største godskunde på „bryggen“. Foto Jakob Stilling

Øst: R 963 hensettes for revision med udgangen af oktober måned 1987. Maskinens sidste tur blev et privat arrangeret fotogodstog den 27. oktober Roskilde - Køge - Næstved retur, oprangeret af materiel fra NSJK, BSJK og DSB museerstog. Fotogodstoget ses her i Næstved med BSJKs CV- og Tøndervogn forrest i toget. Foto: René St. Olsen

Skal du også på fotogodstogstur i 1988 ?

Jakob Stilling

Både jernbaneklubberne og jernbanemuseet restaurerer også historiske godsvogne som desværre sjældent får lejlighed til at rulle med i togene. Til de "historiske" godsvogne hører efterhånden også Gs og E- vognene, som på få år næsten er forsvundet fra driftmateriellet og erstattet af nyere typer. I løbet af 1988 arrangeres flere fotogodstog, bl.a. den 21 marts til Gørlev med MH. Her er en appetitvækker til fotogodstogene i form af tre billeder fra tidligere ture.





Duong Sat Viet Nam

Tekst og fotos: Asger Christiansen

Når der bliver sagt Vietnam, tænker de fleste vel på et land i østen, hvor USA var i krig mod kommunistiske vietconger i 1960'erne og begyndelsen af 70'erne. Amerikanerne trak sig ud af Vietnam i 1973. To år senere fulgte Nordvietnams invasion af Sydvietnam, der overgav sig efter få måneders kamp, og de to lande blev forenet. De følgende år var det kommunistiske styre i strid med både Cambodia og Kina, og landet var absolut ikke et turistland. Det ændredes langsomt fra 1981, hvor der blev åbnet for økonomiske reformer. Tre år senere ophævede USA dets handelsblokade mod Vietnam, og i maj 1997 ankom den første amerikanske ambassadør til hovedstaden Hanoi.





S. 31 øverst:
Haiphongs gule stationsbygning med grøn-ne træskoder er tydeligvis tegnet af en frask arkitekt. 141-165 er påvej mod havnesporet.

S.31 nederst:
Kvindelig perronsælger går langs toget på Haidoung station, her ved 3. klasses vognen.

S. 32 øverst:
Det sovjetisk byggede diesellokomotiv type D4H benyttes til alle togtyper. Her nr. 433 med 10 bogievogne påvej fra Hanoi til Haiphong.

S. 32 nederst:
Long Bin broen ved Hanoi blev beskadiget mange gange under Vietnamkrigen. Togenes hastighed over broen er nu blot 15 km/t.

De nye forhold og åbningen udadtil tiltrækker en voksende strøm af turister. 1991 blev det tilladt for udlændinge at rejse med landets jernbaner. På trods af fortidens kolonistyre og krige er vietnameserne endog meget åbne og gæstfrie overfor udlændinge. Det oplevede en gruppe danske jernbaneentusiaster, der i november 1996 var på en 2.100 km lang togrejse gennem Vietnam med den danske rejsearrangør Railtours. Vietnam er et langt, smalt land nærmest formet som et langtstrakt S. På den lange led er landet 1600 km i luftlinie. På det smalleste sted er Vietnam blot 50 km bredt. Arealet er næsten 8 gange større end Danmark, indbyggertallet er ca. 73 millioner. Vietnam er et af verdens fattigste lande med en gennemsnitsindtægt på 2.000 kr årligt. Det mærkes også for turisten, for det er et billigt land at rejse i.

Vietnams jernbaner

I årene fra 1859 til 1954 var Vietnam en fransk koloni. Franskmandene udbyggede landets infrastruktur med anlæg af havne, veje osv., og i 1890'erne indledte man bygning af jernbaner. De vietnamesiske strækninger var tænkt som en central del af et visionært projekt „Ligne Impériale Transindochinois“. Franskmandene forestillede sig et jernbanenet i Sydøstasien med 1000 mm sporvidde. I de første år efter århundredeskiftet åbnedes flere strækninger, bl.a. en 845 km lang bane fra den nordvietnamesiske havneby Haiphong ved Tonkin Bugten, derfra tværs over den nordlige del af landet til Hanoi og videre mod nordvest gennem floddale til byen Kunming i Kina. I de samme år byggede franskmandene de første etaper af en 1700 km lang vietnamesisk længde-

bane. Den nordlige og sydlige del åbnedes i løbet af få år, men et bjergområde midt i landet var årsag til, at den sidste delstrækning først var klar i 1936.

I dag består landets jernbanenet af 2.205 km strækning med 1000 mm sporvidde, 230 km treskinnespor med 1000 mm og 1435 mm (forbindelsesstrækning fra Hanoi mod nordøst til Kina) og 172 km med 1435 mm sporvidde. Banerne har

trafik til kysthavnene og på floder til byer inde i landet. Til sammenligning kan nævnes, at DSB i 1992 transporterede 32 mill. passagerer (Københavns nærtrafik undtaget) og 8 mill. tons gods.

Danske tog til Vietnam?

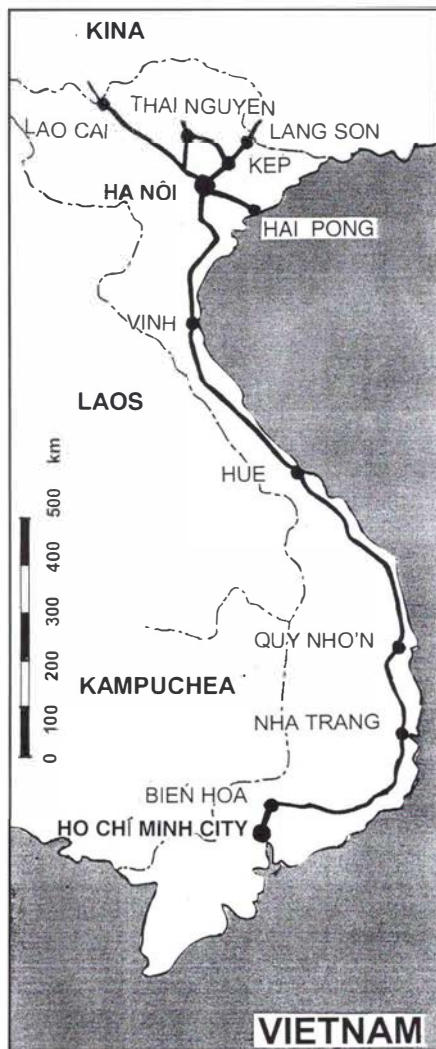
I maj 1997 var kronprins Frederik, trafikminister Bjørn Westh og en dansk handelsdelegation på rundrejse i Thailand. Der var deltagelse



70.000 ansatte. Både spor og materiel er nedslidte, således er kun 180 af 385 diesellokomotiver i driftsklar stand. Landets indbyggertal taget i betragtning er trafikallene påfaldende små og iøvrigt aftagende. Seneste kendte tal er fra 1995, hvor der transporteredes 9 mill. passagerer og 4,5 mill. tons gods. Den lave godsmængde skyldes bl.a., at landet stadig har en omfattende skibs

fra Adtranz (tidligere Scandia) i Randers. Adtranz arbejder på at sælge 39 togsæt a lá danske IC3 tog til Thailand til en samlet pris af 1 milliard kroner. Togene skal indsættes i regionaltrafikken ved hovedstaden Bangkok. Eksportudgaven af typen kaldes Flexliner, og der er håb om ordrer på en lignende type til Vietnam. Togene til de to lande er konstrueret til 1000 mm sporvidde. Den-





ne projektudgave af Flexliner har fire vogne i hvert togsæt med to bogier under hver vogn. Det skyldes, at man forventer mange passagerer, og af samme grund er der flere døre end i de danske tog. Adtranz håber at sælge 7 togsæt til Vietnam, men af økonomiske grunde bliver 1000 mm toget kun færdigudviklet, hvis ordren til Thailand kommer i hus. Der regnes med en delvis finansiering af DANIDA som ulandsbistand. I sommeren og efteråret 1997 var der valuta og børskrise i Thailand og Sydøstasien. Især Thailand lider hårdt under følgerne, og i skrivende stund regner man ikke med, at landet har råd til at investere i nye tog fra Danmark.

Med „hurtigtog“ til Haiphong

Banen mod øst fra den tidligere nordvietnamesiske hovedstad Hanoi til havnebyen Haiphong er 102 km lang. Indtil fornylig var der 4 togpar dagligt mellem de to byer. Det hurtigste tog var 3 timer 15 minutter om turen (!). Men nu er der indsat et hurtigere tog med færre stop. Det har reduceret rejsetiden til „kun“ 2 1/2 med en rejsehastighed på 40 km/t. Vores udflugt på banen starter en formiddag på den lille station Ga Long Bien i den nordlige del af Hanoi. Ga er det vietnamesiske navn for station og er et sproglevn fra det franske



kolonistyre. Ga stammer tydeligvis fra det franske ord gare. Ved perronen holder toget oprangeret af et rødt diesellokomotiv med en blå og ni grønne bogievogne. Så langt et tog er vel ikke lige, hvad en dansker forbinder med meterspor. På en vognside er malet en lang reklame for Pepsi Cola. Det er måske lidt overraskende i dette kommunistiske land, men reklamen er et godt billede på den voksende udenlandske påvirkning.

Lokomotivet er af type D4H. Typebetegnelsen fortæller, at det er et diesellokomotiv med 400 HK og hydraulisk kraftoverføring. Der findes over 200 lokomotiver af litra D4H, hvilket gør det til den mest udbredte type i Vietnam. Maskinerne anvendes ofte i forspand til alle togtyper foruden rangering. Lokomotiverne er bygget i Sovjetunionen, hvor en tilsvarende type benyttes på industribaner.

Da toget har kørt få hundrede meter fra udgangsstationen, føres banen over Song Hong (Den Røde Flod) på en 1682 m lang stålbro, bygget 1899-1902 af det franske firma Baybé & Pillé. Under krigen i 1960'erne var Long Bien broen af vital betydning for Nordvietnam. En stor del af de materielle forsyninger fra Sovjetunionen og Kina kom nordfra med tog fra Kina, og broen var den vigtigste passage over floden, der løber tværs over hele Nordvietnam. Videre ned gennem landet blev forsyningerne transporteret ad Ho Chi Minh stien, som var et system af stier og veje.

Det amerikanske luftvåben udførte mange angreb i 1967 mod Long Bien broen. Den blev beskadiget flere gange, men det lykkedes altid at reparere den nødtørftigt, så den atter var brugbar. På et tidspunkt var der til broens forsvar opstillet 300 antiluftskytskanoner og 84 russiske SAM-missiler. Det lykkedes at skyde flere amerikanske fly ned, bl.a. nogle af de store B-52 bombemaskiner. Resterne af en af dem og andre nedskudte flytyper er udstillet på et krigsmuseum i Dien Bien Phu gaden i

Pladsen er trang på 3. klasse (Hard-Seat) med mange passagerer og store mængder baggage.

Hanoi. Under angreb i 1968 forlød det, at nordvietnameserne havde sat amerikanske krigsfanger til at reparere broen. Rygtet fik straks amerikanerne til at indstille flyangrebene. Selv om krigen sluttede for næsten 25 år siden, bærer broen stadig præg af fortiden. Adskillige interimistiske reparationer og primitive støttebropiller er aldrig blevet udskiftet med permanente udbedringer. Den smalle kørebane på den vestlige side af sporene er nu forbeholdt cyklist og fodgængere.

I vores tog findes tre vognklasser. På engelsk betegnes de half-seat, hard-seat og soft-seat. Vi har plads i en soft-seater, altså den fineste vogntype. Den velholdte vogn har 82 pladser, hvor passagererne på hver side af midtergangen sidder på polstrede sæder parvis overfor hinanden. I loftet hænger elektriske vifter, der åbenbart er fremstillet i Kina. På viftens nav sidder de kinesiske statsbaners symbol - en skinneprofil.

Den 102 km lange tur koster 40.000 dong (ca. 25 danske kroner) på soft-seat for udlændinge. Der findes en særlig takst for turister, der betaler fire gange så meget som vietnamesere. Togets forreste vogn er en blåmalet half-seater, som vi kalder 3. klasse. Det er en storrumsvogn med to lange træbænke monteret langs vognens sider. De rejsende sidder altså med ryggen mod vinduerne. Vognen er fyldt med passagerer, og gulvet er dækket af baggage og rejsegods. Her er næsten alt, lige fra sække med ris, kurve med bananer, motorcykeldæk, spader og hakker samt et bambusbur med tre levende høns.

Togets vinduer er et kapitel for sig. På grund af det varme klima sidder vinduesåbningerne nede midt på vognsiden. Den lave placering forhindrer, at den bagende sol rammer passagererne i ansigtet. I vin-

duesåbningen sidder inderst selve ruden, der kan skubbes op i væggen. På ydersiden af glasset sidder en letmetalsplade med jalousisprækker. Man kan altså holde solen ude, men stadig få frisk luft ind i vognen. Yderst sidder en ramme med tykt hønsenet. Denne ramme kan også skydes op i væggen. Det starter vi selvfølgelig med at gøre, så vi kan hænge ud for at kigge og fotografere. Togpersonalet bliver vrede og forlanger straks gitteret trukket ned igen. Bortset fra disse diskussioner, har vi ikke haft problemer ved fotografering. Det er foregået uden forbud og indvendinger, så personalets indvendinger er ment som et hensyn til vores sikkerhed.

Vi spørger vores vietnamesiske guide, hvorfor der er net for vinduerne. Han forklarer, at børn kaster sten, mudder og koldt efter toget, og derfor har det været nødvendigt at montere gitrene. Ifølge guiden går børnene alene og arbejder i markerne, hvor de keder sig, fordi deres måske eneste selskab er en vandbøffel. Af bar ked-somhed smider de ting efter togene. Landskabet er fladt som en pandekage. Alligevel er udsigten interessant, for næsten alt er fremmedartet. I de vidtstrakte rismarker går kvinder med rishatte og arbejder med bøjet ryg. Et par steder pløjes med vandbøffel som trækraft. Ved kanten af en mark står en række palmer, og bag dem ses et gammeldags teglværk. Langs banen ligger en vej, men udover en del cyklister er der ikke megen trafik. Nu og da ses en blå IFA-lastbil bygget i det tidligere Østtyskland. Midt på en flad mark ligger et enligt og meget smalt hus i to etager. Det er dyrt at købe husgrunde udover det tildelte jordstykke, så derfor bygger man i højden, selv herude på landet.

An-Diem ligger 40 km fra Hanoi. Her kobles fem vogne af toget. Efter 1 1/2 time har toget kun kørt 60 km, og vi er nået til byen Haiuong, hvor der er 5 minutters ophold. På perronen går et par kvinder langs toget iført spidse rishatte og med en bakke hængende i en rem om halsen. Kvinderne sælger slik, sesamsnacks, cigaretter og en smule frugt. Mens vi holder her, krydser vi med et persontog, der er på vej mod Hanoi. Cirka en kilometer øst for stationen føres banen på en 380 m lang gitterbro over Thai Binh-floden. Det er en kombineret vej og jernbanebro. På begge sider af broen holder lange rækker af især lastbiler. Stedet er en flaskehals for områdets trafik, for broen er smal og trafikken derfor ensrettet. Er man uheldig kan der være flere timers ventetid på at køre over. Heldigvis for os har togene fortrinsret. Et stykke derfra er man ved at lægge sidste hånd på en bred vejbro af beton. Den skal ifølge guiden tages i brug om en måned.

I kvælende varme ankommer vi til Haiphong, der har 370.000 indbyggere, hvilket man dog ikke får indtryk af her i midt-dagsheden, hvor de fleste holder sig inden døre. I det frugtbare floddelta nær

byen bor yderligere 1 mill. mennesker. Haiphong er landets vigtigste havneby, men gods trafikken på banen er alligevel ikke særlig stor. Der kører kun et enkelt godstog dagligt i hver retning. Stående på perronen ses det klart, at stationsbygningen er tegnet af en fransk arkitekt (banen blev som omtalt anlagt ved århundredeskiftet af franskmænd). Den gule bygning med store grønne træskodder kunne stå i hvilken som helst fransk provinsby.

I det fjerne lyder en fløjte, der lyder som en dampfløjte. Det får os til at vente på perronen. Kort efter kommer et firekøbt damplokomotiv type 141 med åbne godsvogne bakkende ind på stationen på spoet fra havnen, der ligger ved Cam-floden. På maskinens tender sidder seks mænd, hvoraf de fire har militærgrøn tropehjelm på hovedet. Da de får øje på vores kameraer, vinker de grinende ned til os. På lokomotivets røgskærme er der malet en gul stjerne på en rød cirkel - det er Vietnams flag. På et sidespor holder et opfyret damplokomotiv, også af type 141 (mere om dem senere). På tenderen er malet tallet 16. Det betyder, at den rummer 16 tons kul.

Det er frokosttid, og vi finder en lille restaurant, hvor alle bestiller kylling med ris og glimrende vietnamesisk øl. Skal man benytte toilettet er det nødvendigt at gå gennem køkkenet, hvor kokken sveder over woken og det kulfyrede komfur. Ved siden af sidder en gammel kone og vasker op i to ramponerede emaljefade. I en mellemgang ved toilettet kommer man gennem spisekammeret, hvor fem renskurede grise ligger og snorker. Det er kokkens råvarer.

Sejltur på Tonkin-bugten

Vi fortsætter et par timer i bus gennem floddeltaet. To gange sejles på pram-

liggende motorfærger over sidegrene af Khin Thai-floden. I landsbyerne må bussen nærmest køre slalom, for en del af kørebanen bruges som tørreplads for ris, majs, kolber og hø. Området er meget frugtbart, og alle steder ses børn og voksne, der arbejder i markerne, hvor næsten alt udføres med håndkraft. Der dyrkes bl.a. kål, majs, tobaksplanter og sukkerrør. Dette syn af flittige mennesker møder vi overalt i Vietnam, hvor der er en smule jord, der kan dyrkes.

Udfor Haiphong ligger Halong Bay, som franskmændene kaldte Golfe du Tonkin. Bugten (der er på størrelse med Fyn) strækker sig mod nordøst op til Kina. En sejltur på bugten er en utrolig smuk oplevelse, for op af vandet stikker 3.000 klipper og småøer af kalksten. Nogen af læserne har måske set filmen „Indokina“ med Catherine Deneuve; den har optagelser fra dette fascinerende sted. Også den seneste James Bond film „Tomorrow never dies“ har sekvenser fra Tonkin-bugten. Kun få øer er beboede; resten er 50-60 m høje, sukkertopformede klipper bevokset med krat og små træer. På en udflugtsbåd sejler vi rundt mellem klipperne i fire timer, og får undervejs serveret frokost bestående af alt godt fra havet. I læ bag en af de større øer ankrer båden op, og vi hopper ud over rælingen for at bade. På sejlturen tilbage til Haiphong bliver vi et par gange råbt an fra små motorbåde. På dækket sidder familier med børn. De forsøger at sælge koraller, som de selv har fisket op fra havbunden.

Rejsen fra Haiphong tilbage til Hanoi foregår med turistbus ad den smalle hovedvej. Selv om der ikke er megen trafik, tager det seks (!) timer at køre de 160 km. Langs vejen vokser bananpalmer med grønne bananklaser. Flere steder pløjes der med vandbøffel som trækraft. Sidst

De 3000 klipper der stikker op af Tonkin-bugten (Halong Bay), er et fascinerende syn.



på eftermiddagen holder vi pause ved en kombineret butik og thehus. I forretningen sælges risbrændevin i buttede flasker, der også indeholder en død slange. Jeg køber en flaske for knapt 40 kroner. Tilbage i bussen spørger jeg den vietnamesiske guide, hvad slangen skal gøre godt for. Joh, forklarer han, den medfører at brændevinen er god mod mange sygdomme. Hvis jeg f.eks. får ondt i ryggen, skal jeg drikke et stort glas slangesprut ved sengetid. Han forsikrer mig, at jeg næste morgen „will feel completely different“. Det tror jeg gerne.

Maskindepotet i Hanoi

Næste dag har vi arrangeret besøg på maskindepotet i Hanoi. Guiden har forinden advaret os om, at depotpersonalet „will charge you heavily“ ved at kræve 1 dollar (6-7 kroner) for hvert foto vi tager. Det vil vi selvfølgelig ikke betale, men beslutter os for at opnå en samlet pris for de syv jernbaneentusiaster. Vi planlægger at tilbyde 25 US-dollars (150 danske kroner) for hele gruppen - og for alle billeder. Bli-ver det afvist, er vi indstillet på at gå op til 35 dollars.

Vi ankommer med minibus til depotet om formiddagen, og rejseleder John Poulsen går straks igang med at forhandle pris. Forhandlingen foregår halvvejs i smug, selvom alle er klar over, hvad der sker. Vietnameserne beder om et prisforslag. John tilbyder 25 dollars for hele gruppen, og det forslag bliver omgående accepteret. Så har vi nok tilbudt for meget.

Værkstedschefens kontor ligger på første sal. Bænket ved lave borde får vi serveret the, mens han svarer på spørgsmål om de vietnamesiske statsbaner, der hedder Duong Sat Viet Nam. Vi er mest interesseret i dampdriften. Chefen fortæller, at der nu er 42 damplokomotiver tilbage i Vietnam. Heraf er kun 10 driftsklare og de bruges til godstog og rangering nær Hanoi samt på strækningen Hanoi-Haiphong. Maskinerne er alle af type 141, og man forventer, at de er udrangerede inden år 2000. „We hope they will be removed by then“, som værkstedschefen formulerer det. Vietnam er iøvrigt næsten selvforsynende med kul.

Type 141 er 1D1-koblet med en stor tender på to bogier. Der er tale om en formindsket og forenklet udgave af den berømte franske lokomotivtype 141P af Mikado-klassen. De første 10 eksemplarer af 1000 mm udgaven blev leveret fra Société Alsacienne de Construction Mécaniques (SACM) i Frankrig i 1953. Lokomotivernes design er umiskendeligt fransk, f.eks. førerhuset og røgskærmene. Der var planlagt endnu en leverance, men den blev hindret af den oprørskrig mod Frankrig, som vietnameserne vandt i 1954, hvorefter franskmændene trak sig ud af lan-



det. På værkstedet i Gia Lam ved Hanoi byggedes i 1961 to lokomotiver af type 141 ved brug af reservedele og dele fra udrangerede lokomotiver. Den ene 141'er (nr. 122) af disse to er endnu i drift som rangermaskine på Hanoi station.

I sidste halvdel af 1960'erne fik Nordvietnam yderligere 66 maskiner af type 141, denne gang bygget på en fabrik i den kinesiske by Tangshan. Disse lokomotiver bygget efter de oprindelige franske tegninger fik typenavnet Shang You, der betyder Det Høje Mål. På nær en enkelt er alle de 10 driftsklare 141-ere fra den kinesiske leverance.

Vi går rundt en times tid på maskindepotet i Hanoi. Udenfor værkstedsbygningen står syv henstillede damplokomotiver type 141 - bl.a. nr. 152, 160, 162 og 183. Der står også et par skrottede diesellokomotiver type D4H og D12H. På den nærliggende hovedbanegård er det vietnamesisk byggede damploko 141-122 igang med at rangere med personvogne. Maskinen kommer ind til kulgården på depotet, mens vi

Maskindepotet i Hanoi er efter vores normer noget intermiskisk. 141-210 er bygget 1968 i Kina. Her under prøveopfyring efter endt revision.

står her. Det giver mulighed for et par gode billeder. På siden af førerhuset sidder store messingbogstaver visende ordene TU-LUC. Det betyder vistnok sammenhold.

Inde i værkstedet er man ved at revidere fire damplokomotiver. 141-210 er lige nu under prøveopfyring. En anden maskine står uden førerhus og kedelbeklædning. Inde i fyrkassen sidder en mand og svejser. Ved fyrhullet står en elektrisk blæser, der sender frisk luft ind til manden. Depotarbejdere går næsten alle i sandaler, og sikkerhedshjelme kendes åbenbart ikke. Enkelte bærer grøn trophjelm, men den yder vist ikke meget beskyttelse mod slag o.lign. På en tur rundt i værkstedet er det vigtigt at holde øje med gulvet. Fyrgravene udgør selvfølgelig en risiko, men der findes andre dybe huller, der hverken er afmærkede eller tildækkede. En kvinde sidder på hug og svejser på en afmonteret banerømmer. Ledningerne til svejseapparatet er lagt hen over flere vandpytter og værkstedsgulvets våde jord.

Da vi forlader depotet skal John Poulsen ind på kontoret for at afregne fotoafgiften. Nu er prisen pludseligt steget fra de aftalte 25 dollars til 35 dollars, oversætter guiden. Det afviser John omgående. Nå, siger vietnameserne, så nøjes vi med de 25 dollars.

Næste dag starter turen ned gennem Vietnam på den 1726 km lange strækning med 1000 mm sporvidde mellem Hanoi og Saigon. Sidstnævnte by var hovedstad i Sydvietnam, men har siden sammenslutningen af de to lande i 1975 heddet Ho Chi Minh City.

141-122 med navnet „Tu-Luc“ er bygget 1961 i Vietnam efter franske tegninger.



Tips for fotografen

Denne gang bringer vi en oversigt over de privatbaner der endnu omend ikke dagligt fremfører lokomotivtrukne gods eller persontog. Planen er gyldig fra 28/9-1997 og indtil videre. Bemærk at tiderne kun er vejledende, da privatbanerne i høj grad kører når kunderne er klar! Gælder mandag til fredag, hvis intet andet er anført ved planen.

Vestbanen (VNJ)

M 516			
Varde Vest	afg.	10.00	
Varde	an.	10.05	
G 521			
Varde	afg.	10.25	
Varde Vest		10.30	10.35
Hesselmed		10.48	
Oksbøl		10.50	11.05
Nr. Nebel	an.	10.30	
G 522			
Nr. Nebel	afg.	11.40	
Oksbøl		12.03	12.08
Hesselmed		12.10	
Varde Vest		12.23	
Varde	an.	12.28	
M 531			
Varde	afg.	12.50	
Varde Vest	an.	12.55	

De nævnte tog kan desuden tillyses som særtog 1516, 1521, 1522 og 1531 for tilpasning til nedenstående særtog.

Vestbanen har overtaget godstrafikken Esbjerg-Varde (jvf. Jernbanen nr. 6/97), hvor der køres fakultativt efter følgende tre mulige planer:

	GX 8808	GX 8810	GX 8812
Varde	09.12	10.12	12.55
Guldager	09.25	10.25	13.05
Esbjerg	09.38	10.35	13.15
	GX 8809	GX 8811	GX 8813
Esbjerg	10.03	11.03	13.33
Guldager	10.13	11.13	13.46
Varde	10.23	11.23	13.57

Skagensbanen (SB)

Tog	2005	2011	
Skagen	07.31	13.14	
Ålbæk	07.53	13.42	
Frederikshavn	08.18	14.08	
Tog	2006	2014	
Frederikshavn	08.37	14.32	
Ålbæk	09.01	14.58	
Skagen	09.23	15.17	

Alle tog tillyses efter behov.

Privat Banen Sønderjylland (PBS)

GX 8928			
Tønder	afg.	08.27	
Bredebro		08.43	08.54
Skærbæk		09.07	
Ribe	an.	09.29	
GX 8935			
Ribe	afg.	13.26	
Skærbæk		13.44	14.20
Bredebro		14.32	14.54
Tønder	an.	15.10	

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane VLTJ

Tog 970

Lemvig	afg.	05.30	
Vemb	an.	06.00	

GX 7733

Vemb	afg.	06.12	
Holstebro	an.	06.30	

Tog 974

Thyborøn Hv.		11.40	
Rønland		11.50	14.25
Lemvig		14.50	

GX 7726

Holstebro	afg.	07.31	
Vemb	an.	07.47	

Tog 971

Vemb	afg.	08.16	
Lemvig		08.45	

Tog 973

Lemvig		09.00	
Rønland		09.30	
10.30			
Thyborøn Hv.		10.40	

Alle tog kører man-fre. Bemærk at VLTJ nu selv afleverer sine vogne i Ho om morgenen. Togene fremføres af ML 25 (Deutz) eller MX 26 (ex. DSB MX 1025).



VLTJ MX 26 (ex. DSB MX 1025) med dagens godstog i Rønland på vej tilbage til Vemb. Tog 27 i form af VLTJ Ys 13+Ym 13 krydser her på vej mod Thyborøn den 10. juni 1996. Foto: Tommy O. Jensen

Der køres i øjeblikket Niebül-Ribe efter denne fakultative plan.

PBS råder pt. over MY 1122, 1110, 1124 og 1132 i køreklar stand. Derudover haves også MY 1120 og MX 1030. Man har pt. køretilladelser til Tønder-Tinglev/Esbjerg og Bramming-Grindsted.

Østbanen (ØSJS)

G 1004			
Køge	afg.	09.23	
Hårlev		09.35	09.37
Fakse Lp.	an.	10.02	
G 1006			
Køge	afg.	11.30	
Hårlev	an.	11.42	
G 1005			
Fakse Lp.	afg.	10.29	
Hårlev		10.49	10.55
Køge	an.	11.07	
G 1003			
Hårlev	afg.	08.49	
Køge	an.	09.02	

Togene tillyses kan tillyses enkeltvis efter behov (i øjeblikket kun et par gange om måneden). G 1003 og G 1006 består normalt kun af

en tom maskine. (MX 41 eller MX 43 ex. DSB MX 1023 hhv. MX 1006). Desuden har man MX 42 (ex. DSB MX 1005) som sneplovsmaskine.

Gribskovbanen (GDS)

G 1817

Hillerød	afg.	09.15	
Helsingør	an.	09.37	

G 1822

Helsingør	afg.	10.14	
Hillerød	an.	10.30	

Togene, der evt. kan forlænges til Frederiksværk, tillyses efter behov, oftest i perioden Oktober-Januar. Togene fremføres normalt af marcipanbrødet GDS L1.



Odsherreds Jernbaner / Høng-Tølløse Jernbane (OHJ/HTJ)

Holbæk-Nykøbing Sj. (afg. - an.)

Tog 307	08.06	09.11
Tog 9	09.40	10.42
Tog 15	12.40	13.42
Tog 1	15.40	16.42

Nykøbing Sj.-Holbæk (afg. - an.)

Tog 308	06.53	07.59
Tog 10	09.27	10.27
Tog 14	11.27	12.27
Tog 20	15.27	16.27

I øjeblikket (primo december '97) fremføres disse persontog på OHJ med MX og personvogne. Kun man-fre.

For befordring af godsvogne kan følgende tog tillyses hv. undt. lørdage. Sandsynligvis mest tirsdag og torsdag, da man så kan bruge maskinen fra Høng-godstoget. Normalt køres der en del vogne til Svinninge og Hørve oftest i oktober-januar. Nykøbing får ca. 1 vogn om måneden.

G 513

Holbæk	afg.	09.00	
Gislinge		09.11	09.13
Svinninge		09.18	09.23
Hørve		09.28	09.44
Asnæs		09.52	09.53
Nykøbing	an.	10.20	

G 514

Nykøbing	afg.	10.42	
Asnæs		11.08	11.12
Holbæk		11.40	

Dertil kommer Høng-godstoget som banen nu også varetager. Kører kun tirsdag og torsdag.:

GX 6606

Holbæk	afg.	05.25	
Stenlille		05.57	
Høng	an.	06.23	

GX 6627

Høng	afg.	07.15	
Stenlille		07.36	07.40
Holbæk		08.33	

Lollandsbanen (LJ)

GX 1093			
Nykøbing F	afg.	08.55	
Sakskøbing		09.12	09.40
Nakskov	an.	10.29	

GX 1092			
Nakskov	afg.	13.38	
Sakskøbing		14.11	
Grænge		14.18	15.00
Nykøbing F.	an.	15.07	

Der er ingen køreplan for toget til Bandholm, da kørslen varetages af Baneafdelingen.

Frederiksværkbanen HFHJ

GX 91263

Frederiksværk	afg.	18.55	
Hillerød	an.	19.25	20.13
København G	an.	21.13	

GX 91263

København G	afg.	22.10	
Hillerød	an.	22.59	23.30
Frederiksværk	an.	00.04	

For befordring af MX i forbindelse med eftersyn eller forstærkning, kan disse tog tillyses:

M 1578

Hundested	afg.	18.13	
Frederiksværk	an.	18.26	

Kører efter behov, ofte mandag

M 1593

Frederiksværk	afg.	00.10	
Hundested	an.	00.25	

Kører efter behov, ofte lørdag

Såfremt der er mange vogne til/fra Frederiksværk, kan følgende tog tillyses:

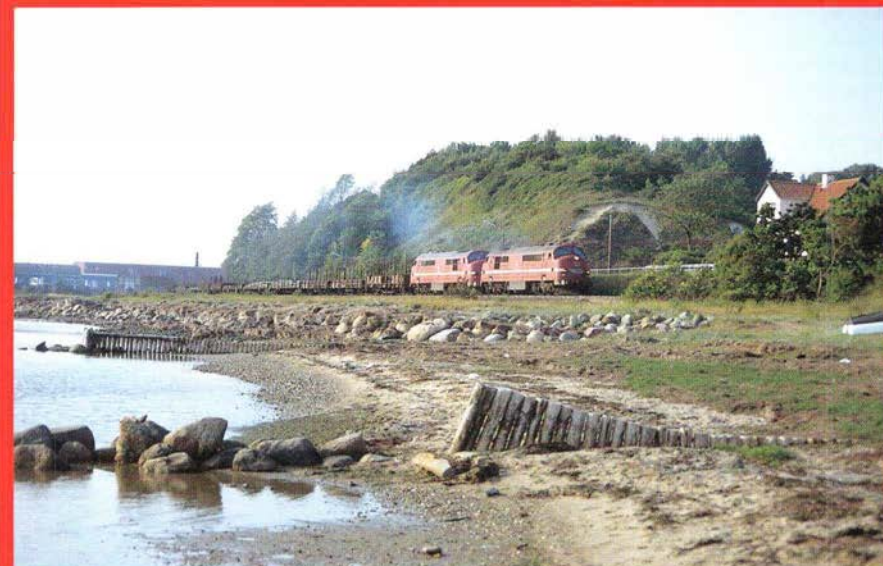
G 1525

Hillerød	afg.	09.31	
Skævinge		09.59	
Frederiksværk	an.	10.13	

G 1532

Frederiksværk	afg.	10.25	
Skævinge		10.40	
Hillerød		11.05	

Fremføres af Gribskovbanens GDS L1



HFHJ MX 17-18 undervejs med godstoget mod København, kort efter Frederiksværk, ved Bjørnehoved den 9. juni 1993. Foto: Henrik Sørensen



Østbanens MX 43 er netop ankommet til Fakse Ladeplads st. med dagens beskedne godstog bestående af to lukkede godsvogne fra Køge den 11. marts 1996.

Foto: Lasse T. Petersen

Godstogsudflugt til Gørlev

I forbindelse med generalforsamlingen i weekenden den 21. - 22. marts 1998 vil der blive arrangeret godstogsudflugt til Gørlev med litra MH. Toget vil blive oprangeret som en tidstypisk godsvognstamme fra 80'erne. Prisen bliver 190,- pr. person og dækker såvel returrejse, som kørsel med den indlejede bus vi følger toget i mellem København og Gørlev. Yderligere oplysninger se Jernbanen eXtra 1A og 2A.

Betaling senest den 7. marts på Giro: 8 11 10 06 mrk. DJK-udflugt

Boganmeldelser



På Sporet af 1997

af Jan Forslund

64 sider, 16 i farver. Illustreret med såvel farve som s/h fotos og interviews.

Udgivet af Holsund 1997. Kr. 148,-

Endnu en bog i rækken af "På Sporet af.." er på banen. Forfatteren har i denne 11. udgave igen samlet de vigtigste begivenheder indenfor dansk jernbanetrafik og færgefart for det forgangne år. Bogens forside præges i år af privatbanernes nyanskaffelse - IC2-toget, som var en af årets store begivenheder. Af bogens 64 sider er de 16 i farver. Dette har givet plads til flere farvebilleder end sidste års udgave. Desværre gør bogens tryk kvalitet, at specielt farvebillederne fremtræder som en noget blandet oplevelse. Teksten bogen igennem er til gengæld virkelig god, og er dette år krydret med interviews fra kendte personer der har en særlig tilknytning til jernbanen og udviklingen omkring denne.

Bogen kommer godt rundt omkring de vigtigste begivenheder, åbningen af Den Faste forbindelse over Storebælt, færgeafsked, IC2 osv.

Et ankepunkt er dog stadig billedvalget og kvaliteten af disse, der ofte er for ringe. Dels skal bogen indeholde fotos fra så mange forskellige fotografer som muligt, og dels tyder det på at der langt hen af vejen ikke benyttes dias som grundlag for bogens billeder. Det er også ærgeligt at der så entydigt sættes på billedets aktuelle fortælleverdi, istedet for også at give de kompositoriske kvaliteter spillerum. En fremtidig løsning kunne måske være at satse på en mindre stab af faste fotografer, der udover at kunne samle gode og skarpe fotos til dækning af årets vigtigste begivenheder også formår andet end bare "togportrætter". *René St. Olsen*

JERNBANELANDSKABER

af Ole Jensen

104 sider, illustreret med 174 udelukkende farvefotos hvoraf ca. halvdelen fra Danmark.

Udgivet af forlaget Udbye Have 1997. Kr. 198,-

For første gang er der på et dansk forlag udgivet en jernbanebog i stort format, udelukkende illustreret med farvebilleder. Trods den fremadstormende trykteknik kan man på forhånd godt blive lidt nervøs - særligt når henses til den uhyre lave pris på bogen. Skeptikeren bliver dog skuffet, for det er lykkedes Vejle-fotografen Ole Jensen og forlaget Udbye Have at få samtlige billeder frelst og skarpt gennem reproduktion og trykning. Det er tryk kvalitet som i de dyreste, udenlandske bøger, og på hvert opslag er der kælet for, at billederne også indbyrdes passer sammen. Raffineret og brugervenligt er forsidens gule stribe videreført igennem hele bogen som en yderkant langs siderne, hvori billedteksterne er trykt - den svage gule stribe vil forhåbentlig være med til at holde bogen fri for fedtfingre fra flittigt bladren!

Heller ikke på den indholdsmæssige side er der noget at udsætte; bogen kunne fungere som lærebog i jernbanefotografering, i at variere motiv, komposition, brændvidde og vinkel under stadigt variende lysforhold. Der er selvfølgelig flest solskinsbilleder, men gråvej, regn og mørke er flot repræsenteret, og solen står ofte lavt på billederne - dagens ydertimer er,

som det også fremgår af billedteksterne flere steder, flittigt udnyttet. Mange af motiverne er direkte "frække", og undervejs igennem bogen kan man næsten føle sommervarmen, fuglefløjten, de dugvåde sko eller vinterkulden emme ud fra billederne. "Jernbanelandskaber" er en enestående fotobog, som ikke bør mangle på nogen fotograferende jernbaneentusiasts reol, og som kan tjene alle til inspiration på vejen væk fra pufferfotograferingen.

Bogen er inddelt i 12 temaer eller kapitler, opbygget med en kort indledende tekst inden de udenlandske afsnit, og for hvert billede en titel og tilhørende tekst. Ca 60% af bogen er flotte motiver fra Danmark, mange fra Vejle og omegn og generelt flest DSB, resten er delt mellem 7 udenlandske afsnit, som demonstrerer, at Ole Jensen gennem 30 år har rejst flittigt og i rette tid for at se på tog, også i Østeuropa før 1989. Blandt de udenlandske afsnit står (damp)temaerne fra DDR og Polen stærkest, afrundede og i fuld overensstemmelse med titlen, mens Spanien og Jugoslavien trods landenes eksotiske præg med henholdsvis 3 og 5 billeder fremtræder lidt for tynde til at retfærdiggøre et kapitel. På bagsiden har der endda indsneget sig eet enkelt billede fra forfatterens Ruslandstur i 1997!

For min skyld kunne man dog have undværet den nogen gange lidt søgte titel på det enkelte billede, og i stedet have ladet selve billedet få lidt mere plads. Bogens eneste, rigtigt svage billede er desværre forsiden - man fristes næsten til at tro, at billedet i den afsluttende fase af produktionen i al hast er valgt af forlaget. Bogens iøvrigt høje kvalitet kunne have fortjent et "rigtigt sejt strækningshug" som forside.

En lille indsigelse fra min side, som dog på ingen måde ødelægger det samlede indtryk, er at de fleste billeder er aftrykt i et lidt mærkeligt format, nemlig 11x14 cm, som så afgørende afviger fra 24x36 formatet, at en stor del af forlægget er forsvundet i beskæringen. En af de store forer ved gode dias er netop bindingen til filmformatet, der viser, om fotografen mestrer at udnytte, hvad søgeren viser og gøre også billedets hjørner interessante. Netop en bog, som ambitiøst lægger op til at være en bog om landskaber med jernbaner og vice versa, kunne ved at bruge hele det oprindelige billedformat have stået endnu stærkere, for Ole Jensen kan sit kram. Selv om titlen måske lægger op til

"ren" kunstfotografering på fri strækning, er der dog også motiver fra stationslandskaber, og en del hele eller delvise portrætter af lokomotiver.

På 31 af bogens 104 sider er "standardopsætningen" med to billeder i 11x14cm fraveget, og der er eet stort billede på siden. Det er et klart plus, for de store billeder, f.eks. et par billeder, optaget med polfilter, af Grejsdalen i sne og fra Midtlyn står utroligt godt og dokumenterer, at billederne generelt kunne have tålt at blive forstørret endnu 10-20%. Hvis du kun skal købe en fotobog fra 1997, så lad det være denne!

Jakob Stilling

Nesttun-Osbanen

- en attraksjon som ble borte.

af Per Ivar Tautra.

172 s., 21 x 23 cm. Indb. 194 ill. (1 farve, 193 s/h).

Pris ved bestilling i Norge (fra Danmark): NOK-283,-

I Norge ka' de' bare dét med jernbanehistorie. Og at skive om det, så hver en sten bliver vendt, og det stadig er spændende. Det lyser ud af NJKs tidsskrift "På Sporet" og bogen "Fremskrittet som åbnet bygdene: Nesttun-Osbanen - en attraksjon som ble borte", er endnu et eksempel.

En flot og udtømmende monografi over en bedårende lille smalspors-jernbane (750 mm), der forsvandt allerede 1935. Intet er forsømt: Med er de anekdoter, som kun fås med et omfattende lokalkendskab og / eller måneders avisgranskning, den generelle historie, stemningsbilleder, skalategninger af alt materiel, fotos og sporplaner for samtlige stationer. Talrige køreplaner og beskrivelsen af driftsformen på en tredjerangsbane savnes ej heller. Det hele serveret indbundet og i en gedigen indpakning og med et lay-out, som ved sammenligning får de fleste danske jernbanebøger til at blegne.

Nesttun-Os banen lå syd for Bergen og var én af tre norske baner anlagt med den mindste af de tre benyttede "offentlige", sporvidder i Norge, 750 mm. En sporvidde, som stadig kan ses for fuld damp flere steder i det østlige Tyskland.

Men syd for Bergen kom man aldrig ud at køre på 49 kg/m skinner, som i det tyske Sachsen i dag. En påtænkt "kielvogn" måtte opgives, blandt andet fordi den trådte for hårdt på sporet, som (efter forstærkning) var 15 kg/m. Lighedstræk kan bestemt findes med de danske metersporsbaner i Østjylland - især Kolding-Egtved, der ligesom den norske Nesttun-Os benyttede sig af Mallet-lokomotiver.

Er man "småbanegal" og måske tillige en smule skandinavisk inspireret, vil Nesttun-Osbanebogen udgøre en perle på bogreolen.

Den kan bestilles hos NJK 1 Gamle Vossebanen, Postboks 638, N-5001 Bergen, ved at indsætte NOK 283,- på banens konto: Norsk postgiro 0806 3661105. Eller hvad med selv at besøge området og Nye Vossebanen, og købe bogen dér? I så fald har man sparet de første 85 NOK op til turen - de går nemlig ellers til gebyr og porto!

Anders Riis

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'erne:

Damp i Danmark 1

GM Europa 1

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

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

**JERNBANE
BØGER**

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Jernbanen

Kalvebod Brygge 40
1560 København V

E-mail: jernbanen@djkk.com

Tlf: 33 33 86 97

Fax: 33 93 20 02

Redaktion

Tommy O. Jensen (ansv.)
Langebjergvej 534, 3050 Humlebæk
Tlf: 49 19 42 35

Kenneth Dam
René St. Olsen
Henrik Sørensen
Frank Nielsen (arkiv)

Oplag: 2.500 stk.
Sats: DJK-Sats
Scan af fotos og trykning:
Central Tryk Hobro, Tlf: 98 52 01 99
ISSN 0107-3702



Fagredaktioner

DSB
Erik B. Jensen
Box 188
2900 Hellerup

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

Færger
Thomas N. Olesen
H.P. Christensensvej 18
3300 Frederiksværk
Tlf: 47 72 55 39

Veteranbanerne
Kenneth Dam
Vestre Stationsvej 45
2960 Rungsted Kyst
Tlf: 30 45 86 78

Udland / Globetrotter
René St. Olsen
Søborg Hovedgade 40, 3. th.
2860 Søborg
Tlf: 31 67 57 03

Jernbanehistorie
Anders Riis
Klostergade 3
9550 Mariager
Tlf: 98 54 23 24

DJK-Sats
Henrik Sørensen
Bramsløkkevej 61, 1. th.
2500 Valby
Tlf: 36 45 35 90

Annoncetegning
Jan Forslund
Vasevej 19 A
2840 Holte
Tlf: 42 42 05 52
Giro: 5 55 38 30

Indsendelse af indlæg og fotos

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

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. skal være maskinskrivne, gerne efterfulgt af diskette (i Word-format). 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 arkivet.

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

Distribution

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

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

Jernbanen er medlemsblad for foreningen Dansk Jernbane-Klub. Bladet dækker aktuelle og historiske jernbaneforhold. Jernbanen udsendes seks gang årligt, sidst i hver af månederne februar, april, juni, august, oktober og december.



Dansk Jernbane-Klub

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.djkk.com

DJKs telefonavis: 86 75 20 98
Sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.
(ansv.: Ole-Chr. M. Plum)

Medlemskontigent i DJK 1998

Ordinære medlemmer Kr. 275,-
Seniormedlemmer (67 år pr. 1/1-1998) Kr. 225,-
Juniormedlemmer (under 18 år pr. 1/1-1998) Kr. 190,-
Husstandsmedlemmer Kr. 190,-
Firmakontigent (inkl. 6 annoncer á 1/8 side) Kr. 2500,-

Kontigentsbetaling
Girokonto: 5 55 38 30
Norsk giro: 0806 190 4833
Svensk Giro: 547137-0



Jernbanebøger

Salgsafdelingen i DJK
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
Tlf & fax: 33 93 20 02, Giro: 3 17 91 76
E-mail: jernbog@djkk.com
Ved Klaus S. Jørgensen



DJK udflugt
Søren Bay og Tommy O. Jensen
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Tlf: 33 33 86 97, Giro: 8 11 10 06

Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse

Formand: Bent Jacobsen, Lillegårds Allé 18
2730 Herlev, Tlf: 42 84 21 07

Næstformand: Ole-Chr. M. 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 N. Olesen, H.P. Christensensvej 18
3300 Frederiksværk, Tlf: 47 72 55 39 S

Lars Henning Jensen 86 61 38 39
Tommy O. Jensen 49 19 42 35
Poul Kaspersen
Klaus Jørgensen 45 88 43 04
Søren Bay 35 38 46 79 S
Carsten Buhl 53 88 43 54 B
Keld Haandbæk 38 74 70 32 B
Hans Meyer 98 38 31 27 B
John Rasmussen 75 88 35 99 B

S Suppleant
B Valgt af banerne
Øvrige bestyrelsesmedlemmer valgt af generalforsamlingen.

Lokalafdelingerne

DJKs Nordjyske afdeling
Hans Meyer, Blishønevej 9,
9230 Svenstrup, Tlf: 98 38 31 27

DJKs Midtjyske afdeling
Troels Lenchler Poulsen, Bygaden 15,
Torild, 8300 Odder, Tlf: 86 53 13 21

DJKs Sydjyske afdeling
Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Brejning, Tlf: 75 86 21 20

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

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

DJKs Veteranjernbaner

Arbejdshold

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 3, 9550 Mariager, Tlf: 98 54 18 64
Lars Henning Jensen, Enebærvej 12, 8800 Viborg
Tlf: 86 61 38 39
Arbejdshold i Mariager, Århus og Viborg.

Bloustrødbanen (DJKs afdeling for smalsporsmateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20,
3450 Allerød, Tlf: 48 17 07 18
Oscar Meyer, Holloselund Strandvej 9,
3220 Tisvildeleje, Tlf: 48 70 75 07

Limfjordsbanen

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

D-maskine gruppen

Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A,
2700 Vanløse, Tlf: 38 74 70 32
Arbejdshold i Bramming, Høng og Hvalsø

GM-gruppen DJK

Jørgen Gade, Langebjergvej 532,
3050 Humlebæk, Tlf: 49 16 26 21

Contractor for Technical Field Construction A/S

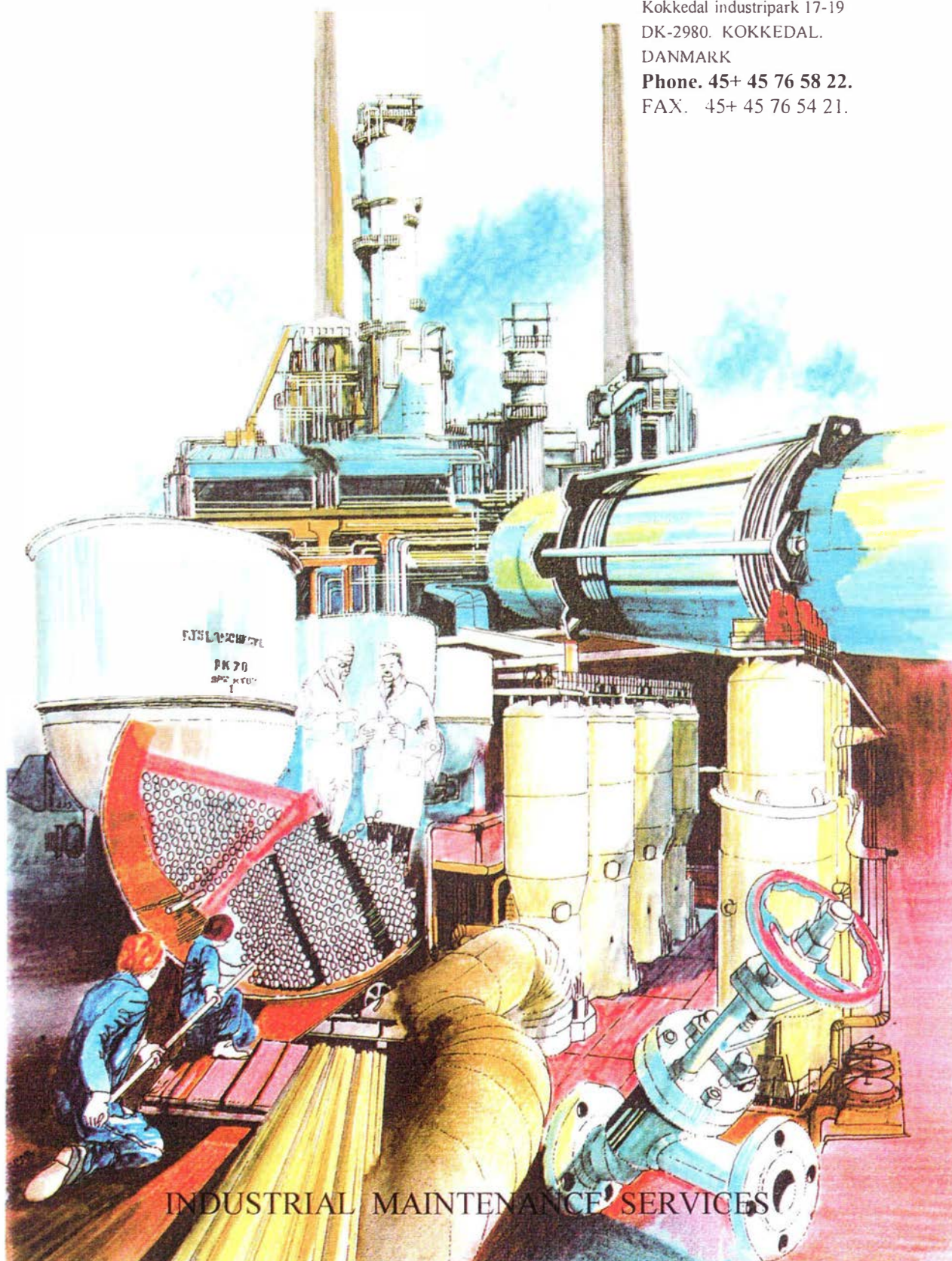
CONTEC

CONTEC A/S.

Kokkedal industripark 17-19
DK-2980. KOKKEDAL.
DANMARK

Phone. 45+ 45 76 58 22.

FAX. 45+ 45 76 54 21.



INDUSTRIAL MAINTENANCE SERVICES