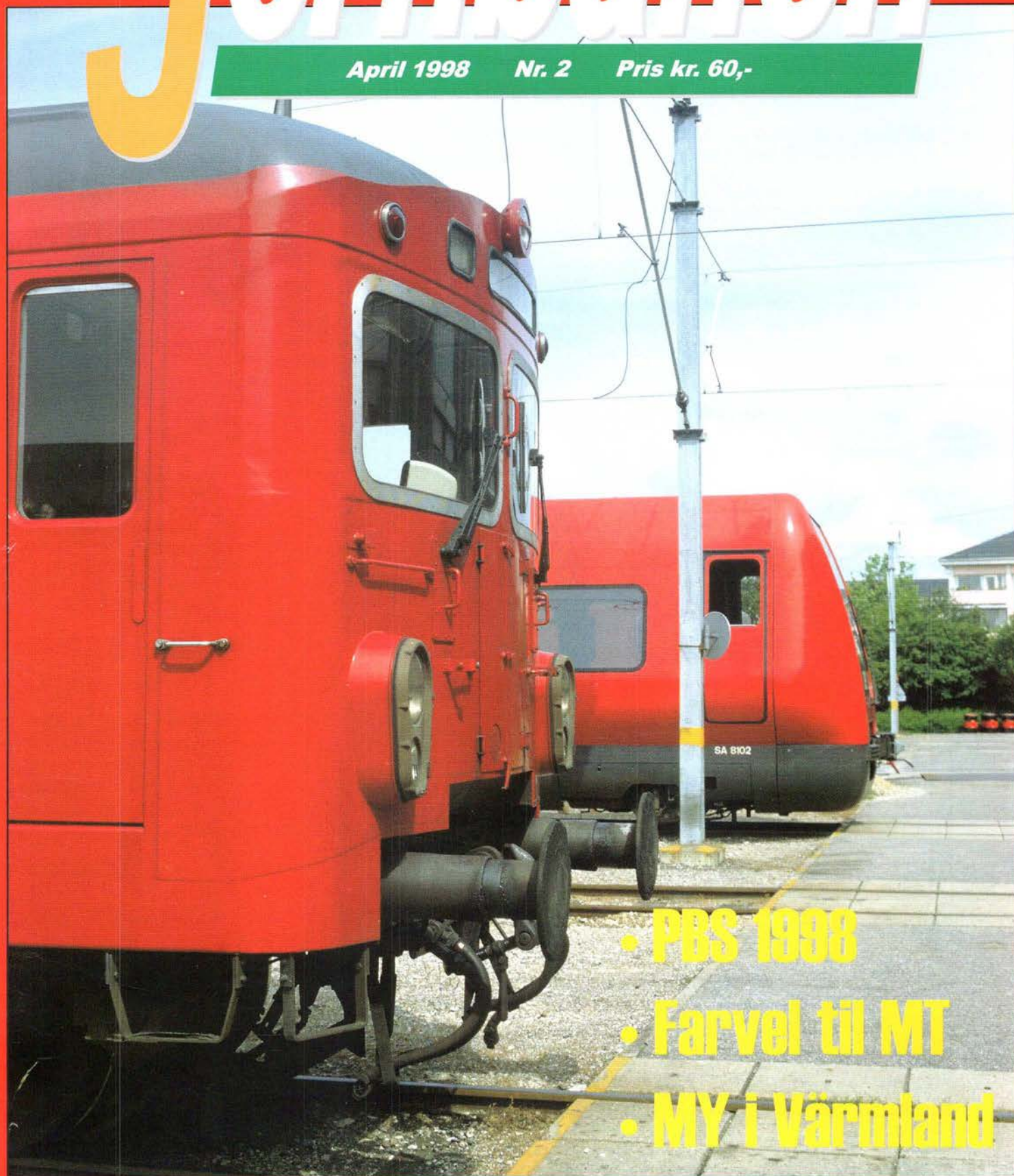


Jernbanen

April 1998

Nr. 2

Pris kr. 60,-



- PBS 1998
- Farvel til MT
- MY i Värmland

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.



M 1/63

Januar/Februar 1963

Fra forgængerer til Jernbanen, som i forgangs tid hed "Meddelelser fra Dansk Jernbane-Klub", kommer der denne gang en smagsprøve på hvad bladet M1/63 fra januar/februar 1963 bragte.

EN GLÆDELIG OVERRASKELSE "Fik sekretæren, da han åbnede et brev fra Vognfabrikken Scandia i Randers, for inde i brevet lå der en check på kr. 1000,- som blev skænket os til hjælp med restaureringen af materiellet. Scandia havde læst vort nødråb i M8/62. Det har mange andre medlemmer også, og vi siger tak til alle De, der har hjulpet foreningen på denne måde."

Videre i bladet, som dengang var på otte sider i A5 format og med ét billede, kunne man bl.a. læse meddelelser fra bestyrelsen, som omhandlede møder og udflugter. F.eks. var der søndag den 10. marts 1963 arrangeret udflugt til Holbæk Privatbaner, hvor man kunne prøve de nye skinnebusser til HTJ m.m. og slutte af med at besøge værkstederne i Holbæk.

Fra Salgsafdelingen, som sekretæren også drev, kunne man tilbyde tre forskellige postkort fra KRB og tre fra KSB til en pris á kr. 1,00 pr stk., porto kr. 0,15, uanset antal. Af litteratur kunne bl.a. tilbydes "Den stora Lokomotivjakten". Pris kr. 3,00 + porto kr. 0,50.

Fra "Restaureringsafdelingerne" efterlyste man også dengang som nu nye medarbejdere. I Klampenborg arbejdede man med at restaurere ØSJS D 11, som skulle have isat nye skillevægge mellem kupeérne. Der skulle fremstilles sæder og vognen skulle males indvendigt og lakeres udvendigt. Man håbede at få vognen klar til drift på Museumsbanen i løbet af sommeren. Også pakvognen HHGB D1, havde fået udskiftet brædderne i vinduerne med glas, og de værste utætheder var blevet tætnet, således at vognen kunne gøre nytte som værksted.

I rubrikken "Jernbane-nyt - kort fortalt", fortæltes at DBJ måtte opgive regelmæssig drift den 4/1-1963, da morgentoget kørte fast i sneen ved Lobbæk. Banen var ryddet og regelmæssig drift genoptaget næste dag ved middagstid.

SNESTORM & ILDEBRAND.

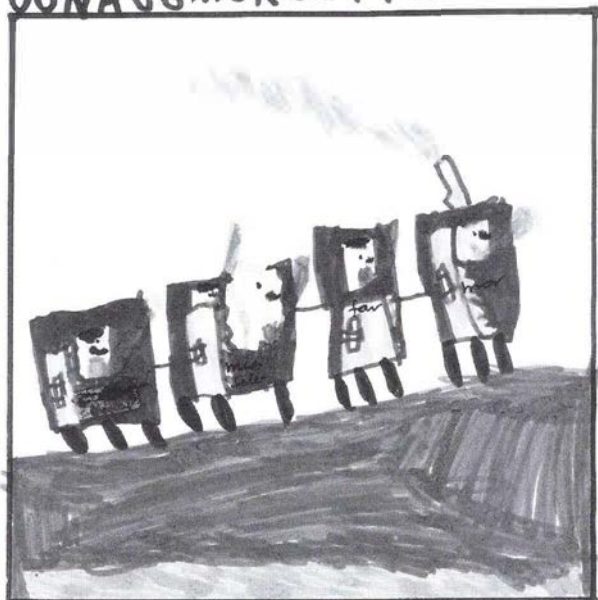
Fra SNNB var der en dramatisk beretning: "Den 3. januar 1963 kørte begge damploko fast i en sne- og jorddrive så høj at den nåede til førerhusets tag, udenfor Åstrup. De rejsende fra togene måtte overnatte i ventesalen på Åstrup st. og i personvognene. Det tog lang tid at grave lokomotivene ud, og i mellemtiden måtte Falck skaffe kul og vand frem gennem sneen til maskinerne. Søndag den 6. januar 1963 genoptages regelmæssig drift."

Dagbladet "Politiken" bragte lørdag den 5. januar en artikel fra banen med foto af loko 3 og det tilsnede gangtøj på loko 5. Endvidere bragtes i musikradioens "æresrunde" nogle dage senere en hilsen til lokomotivførerne Brandt Jensen og Mortensen og deres medhjælpere, der ikke havde været i seng i over 3 døgn. Man kunne også berette, at KRB's remise i København vest nedbrændte natten til den 10. januar 1963, hvorved tre af banens motorvogne; M2, M3 og M4, blev ødelagt. Natten til den 17. januar 1963 opstod der brand i ØSJS værksted, som næsten nedbrændte. Udover to rutebiler og en lastbil blev også ØSJS M4 ødelagt, ligesom lager, maskiner og værktøj gik tabt. Værst ramt blev dog Værkmester Verner Nielsen som boede på 1. Sal, hvis lejlighed blev raseret.

UNÆGTELIG EN BEGIVENHEDSRIG MÅNED!

Birger Bruun

ONNADGMOR OG FAR



størebjør: Misja

mor: Julie

far: Johnny

MIN FAMILIE

På redaktionen modtager vi dagligt billeder til brug i bladet, men det hører til sjældenhederne at vi også får tilsendt tegninger. Vi kunne simpelthen ikke stå for denne tegning fra Oona på 6 1/2 år, der i sin fulde begejstring har udfoldet sine meget kreative evner. Vi siger mange tak for din fine tegning, og sender en plade chokolade.

Forsiden:

De røde 2. generations S-tog fra slutningen af 60'erne kan i år fejre sit 30 års jubilæum. Jernbanen bringer i dette nummer en artikel om deres historie. Tiden er snart inde for en udskiftning af materiellet. De nye 4. generations der er under levering, vil omkring år 2005 have erstattet dem alle. Foto: ved S-togsværkstedet i Tåstrup af Jan Forslund.

Bagsiden:

Enkelte BR 228'ere brøler endnu i Thüringens bjerge. Har du planlagt at kigge forbi inden køreplansskiftet den 24. maj, så indsend en frankeret svarkuvert til redaktionen, mrk. "udland" - så returnerer vi en omløbsplan. Hirschbach-viadukten, maj 1997. Foto: René St. Olsen.

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

38. årgang

Nr. 2 April 1998

Jernbanen

Kalvebod Brygge 40

1560 København V

E-Mail: Jernbanen@DJK.Com

Tlf: 33 33 86 97

Fax: 33 93 20 02

Dette nummer er redigeret af:

Kenneth Dam

René St. Olsen

Lasse T. Petersen

Henrik Sørensen

Følgende har støttet med informationer til dette nummer af Jernbanen:

Pia Stilling, Ole Dinesen, Søren Bay, Allan-Støvring Nielsen, Ole Jensen, Asger Christiansen, Henrik Gregeresen, Bo Lindhardtzen, Jannie Trænk, Lars Rönnow Larsen, Morten Nørsgaard Olesen, Morten Sigaard, Jakob Stilling, Mogens Duus.

Indhold:

Jernbanen i 1963	2
Lederen	3
AJOUR	4
• Banestyrelsen	4
• DSB	5
• Færger	9
• Privatbanenyt	11
• Udland	13
• Veteranbaner	15
PrivatBanen Sønderjylland	17
Retræte med maner!	21
S-togene 30 år	23
MT-lokomotivets historie	26
Sæt hende på grund!	30
Tips for fotografen	33
Med TÅGAB i Värmland	34
Boganmeldelser	38
Generelle adresser	39

Tidsfrister for indlæg til kommende numre af Jernbanen

Indlæg til Nr. 3/98 skal, med mindre andet er aftalt med redaktionen - være denne i hænde senest den 1. maj 1998. Indlæg til nr. 4/98 skal være redaktionen i hænde inden den 1. juli 1998.

Nye bestemmelser for kørsel med veteran tog

Da medlemmer af DJK startede Danmarks første veteranbane mellem Maribo og Bandholm i 1962, var privatbanernes daværende sikkerheds- og signalreglementer fuldt dækkende for kørslen, mens Lollandsbanens værksted kunne besvare alle tekniske spørgsmål vedrørende dampfogdrift.

Siden er der tilkommet en del flere veteran tog og veteranbaner over hele landet, med driftsmateriel, der aldersmæssigt spænder over en periode fra 1869 og helt til vore dage. Der er nu klubber, som kører på egen strækning, og der er klubber, som kører tog på tæt trafikerede hoved strækninger.

Men siden 1962 har de stats- og privatbaner, der overlevede nedlæggelsesbølgen i 1960'erne, oplevet en næsten total udskiftning af materiel og driftsbetingelser, og meget naturligt er disse baners ekspertise inden for veteran tog svindende.

Ved DSB førte det til et særligt sæt regler for kørsel med veteran tog på DSB-strækninger. Som noget af det seneste tonede EU frem med en ny politik på jernbaneområdet - der skulle være konkurrence på skinnerne.

Derfor tog DJK og NSJK i 1994 initiativ til at udarbejde et særligt regelsæt for veteran tog med hensyntagen til:

1. Anden og ældre teknologi end den i dag sædvanlige.

2. Begrænset viden omkring teknologi m.m., idet viden om den ældre teknologi i dag stort set kun findes hos nogle få veteran togsoperatører.

3. Ved driften anvendes personale, der ikke nødvendigvis er jernbaneansatte.

Gennem et omfattende og engageret udvalgsarbejde fremkom dels nogle regler, dels en samling tekniske bestemmelser, der under ét betegnes "Veterantogsbestemmelser". De indeholder definition af veteran tog samt kravene til organisation, personale, materiel og faste anlæg samt tilsynsbestemmelser, og de skal bestemt ikke betragtes som et bekvemmelighedsflag.



Bestemmelserne er afhandlet med DSB, det daværende tilsyn med privatbanerne, andre jernbaneklubber, Banestyrelsen og Jernbanetilsynet.

Da bestemmelserne danner bindeled mellem nutid og "veterantid", vil der være behov for en vis ajourføring, og der er derfor dannet "Danske Veteran togsoperatørers Fællesrepræsentation" (DVF) til sikring af denne ajourføring.

Veterantogsbestemmelserne er nu endeligt godkendt af Jernbanetilsynet til ikrafttræden den 1. marts 1998. Hermed er sikret ensartede regler for fortsat kørsel med veteran tog i Danmark.

Carsten Buhl



Udenfor siler regnen stille, men vedholdende ned over Struer. Lokoføreren er netop mødt og har stillet sin cykel i tørvejr i rundremisen og går nu op i maskinrummet på Mo 1857 og forbereder motorstart. Selvom det er den 27. maj hænger der stadig reservekoblinger til dampvarmen på jernene mellem de bærende piller. Om lidt starter Frichs motorerne og når der er bremsetryk, kører vognen på skiven, inden 1875 hentes på nabosporet. Det er fredag morgen, og i dag kører der for sidste gang planmæssigt Mo vest for Storebælt. 1857 er udsat til sammen med 1886 at køre godstoget 7732 til Herning, mens 1870 og 1886 varetager omgangen til Esbjerg i 654 med indlagt togpar Esbjerg-Varde 661/664 og hjem igen i tog 665, som bliver det sidste planmæssigt Mo-fremførte tog i Vest. Jernbanen bringer en større reportage inde i bladet. Jakob Stilling

Banestyrelsen

Højhastighedsstrækningen København-Ringsted

Interessen for planerne om udvidelsen af kapaciteten på strækningen København - Ringsted er enormt stor. Antallet af protester, indsigelser, ideer og forslag slår alle tidligere rekorder, idet Banestyrelsen havde modtaget mere end 4.000 hørings svar fra borgere, amter, kommuner og foreninger, da høringsfristen udløb den 9. marts kl. 12.00.

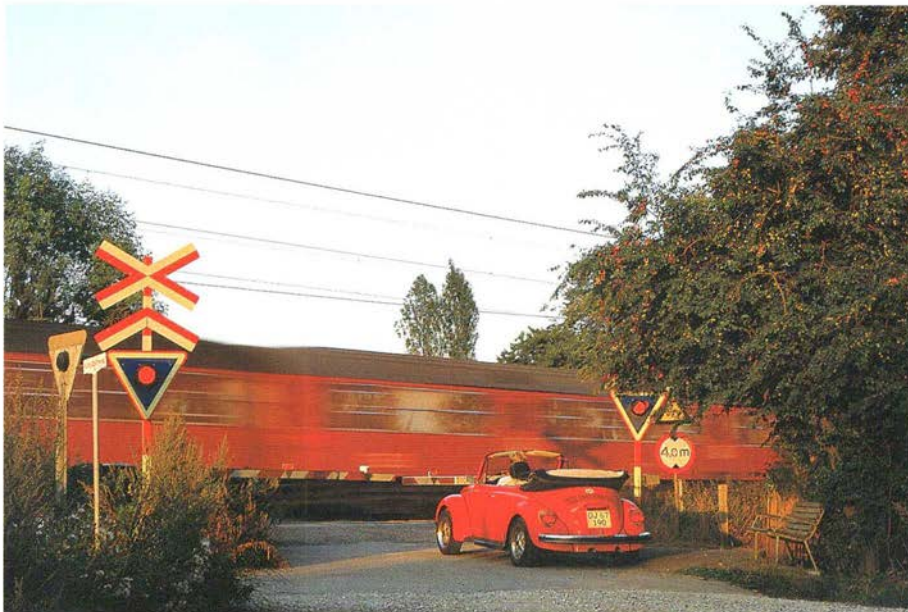
Materialet bearbejdes, således at konklusionerne kan fremlægges i baneprojektets styregruppe, der skal afgøre næste skridt i projektet. På grund af folketingsvalget i marts herskede der nogen uklarhed om det videre forløb i sagen, bl.a. fordi daværende trafikminister Bjørn Westh før valget imødekom massiv kritik fra borgere og politikere om mangelfuld information og lovede, at der ville blive en ekstra høring om projektet. Dermed forpligtigede han sig til at udvide processen med op til et halvt år, således at der kan komme flere konkrete oplysninger om støj, miljø og ekspropriationer på bordet, før det afgøres, hvor den ny (eller udvidede) linieføring skal forløbe. Han lovede samtidig omfattende miljøundersøgelser af alle tre løsningsmodeller.

Banestyrelsen fortsatte under høringsfasen arbejdet med at finde teknisk mulige løsninger for højhastighedsstrækningens indføring i København. Den høje bebyggelsesgrad i hovedstaden mellem Avedøre og København H. udgør en stor udfordring for placeringen af nye spor på overfladeniveau. Derfor arbejdes der også med en række forskellige tunnelloøsninger:

For løsningen med **udbygning** af den eksisterende banestrækning gives der i denne fase blandt andet følgende mulige indføringer fra Vigerslev-trekanten til Hovedbanegården:

1) Der kan lægges to spor ved siden af de eksisterende spor via Valby, 2) der kan placeres to spor ved siden af de eksisterende på Godsforbindelsesbanen - eller - 3) der kan placeres ét ekstra spor langs hver af de ovennævnte strækningssafsnit.

For løsningen med **nybygning** af to spor gives principielt to mulige indføringer, nemlig en nordlig i en tunnel under Holbækmotorvejen og en sydlig under Brostykkevej. Forlængelsen ind til



Højere hastighed og øget trafiikinterval øger risikoen for ulykker ved niveauoverkørsler. Itakt med de nye tiltag forsvinder meget af det miljø der er knyttet til banerne. I 1997 forsvandt den sidste overkørsel på Kystbanen, tilligemed indskrænkedes brugen af de røde Regional-tog mærkbart. Kong Georgsvej en sensommeraften i 1997. Foto: René St. Olsen

Hovedbanegården kan ske på forskellige måder. Nogle realistiske eksempler ud af i alt seks skitserede er:

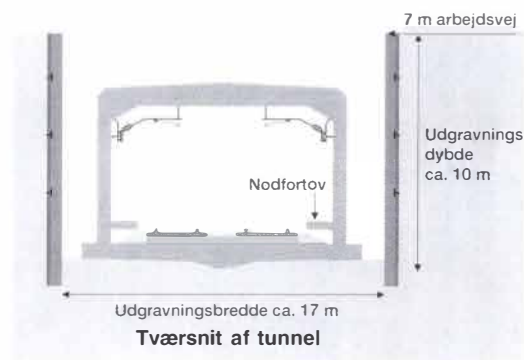
- i en **nordlig løsning 1)** fra Holbækmotorvejen under Vigerslevvej ad Kulbanevej og herefter i tunnel under Vigerslev Allé med tilslutning til den eksisterende banestrækning i Hovedbanegårdens vestende (*skitse 1*), 2) fra Holbækmotorvejen under Vigerslevvej ad Kulbanevej og derefter langs Godsforbindelsesbanen (*skitse 2*).

- i en **sydlig løsning 1)** fra Brostykkevej videre i tunnel under Gammel Køge Landevej til Ellebjerg station og videre ad Ellebjergvej syd om Vestre Kirkegård i tunnel ad Hørdumsgade og ind langs eksisterende spor, 2) fra Brostykkevej videre langs S-banen til nord for Ellebjerg station langs godsbanen i bue syd om Vestre Kirkegård langs Hørdumsgade med tilslutning langs den nye Øresundsbane ind til København H.

I alle tilfælde skal der anlægges forbindelsespor, der muliggør kørsel fra/ til højhastighedsstrækningen via Kalvebod til/ fra Sverige ad Øresundsbanen.



Bemærk, at den uheldige layoutmæssige udformning af artiklerne om "Kapacitet 2000" og "Bedre baner Kh-Rg" i "Jernbanen", nr. 1/98", siderne 22 og 23, kunne foranledige læsere til at overse, at der er tale om to separate projekter.

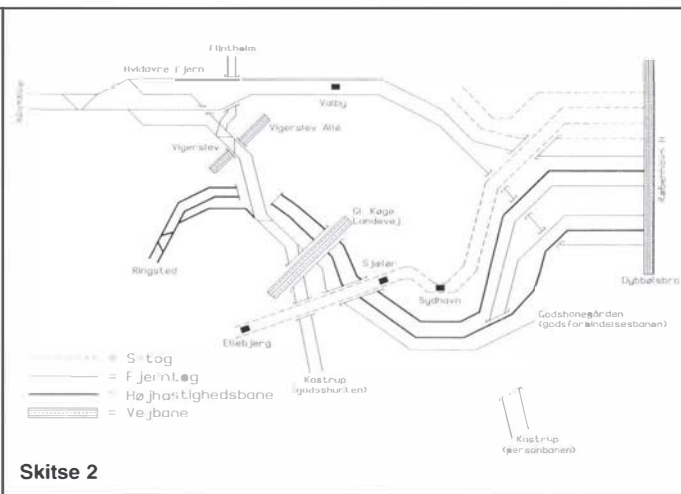
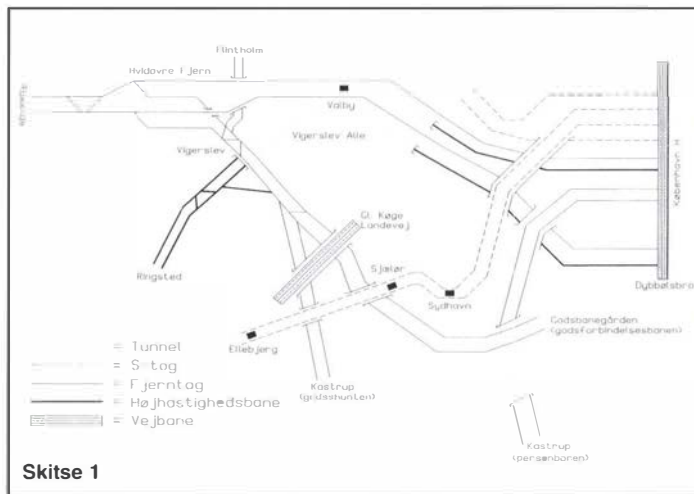


Udretning / opgradering

Resultatet af 1. offentlighedsfase i baneprojektet Eriknauer-Horsens-Skanderborg, der udgør en delstrækning på det samlede elektrificerings- og opgraderingsprojekt mellem Fredericia og Århus, blev, at daværende trafikminister Bjørn Westh besluttede sig for at søge politisk opbakning til en løsning, der omfatter en baneudretning på den korte sydlige del mellem Eriknauer og Horsens. På strækningen Horsens-Skanderborg anbefalede han at undersøge en lille eller stor opgradering af den eksisterende strækning samt en kombination af begge. Dermed er både den østlige og vestlige nybygningsløsning taget af bordet, jf. "Jernbanen" nr. 2/97, side 73.

Fyns sidste idriftværende vognbjørn bruges stadig sporadisk i Svendborg til transport af SNCF-vinogve til Svendborg Vinkompagni. Den 10. marts 1998.

Foto: Flemming Søeborg



Tidsplanen for undersøgelsesfasen er skredet, men Banestyrelsen undersøger nu, om et forslag til anlægslov alligevel kan fremlægges inden årsskiftet. Vedtages loven, vil moderniseringen af den østjyske længdebane kunne være færdig i slutningen af 2003, og med en samtidig kapacitetsudbygning på strækningen København-Ringsted vil den samlede rejsetid mellem f.eks. København og Århus reduceres til ca. 2 timer og 10 minutter - ikke højhastighed, men dog ganske hurtigt.

Spornybygningstog

Banestyrelsen Entreprenør har sendt et nyt sporbygningsstog i udbud. I maj skal eventuelle leverandører have afgivet tilbud.

Sporombygningsstoget, der skal være i stand til at lægge 300 til 400 nyt spor pr. time, betragter Banestyrelsen som en investering i fremtiden - for at kunne konkurrere på lige fod med konkurrenter, når det gælder bygning af nyt spor, eksempelvis i forbindelse med opgaver på det svenske landanlæg (Lernacken).

Øresundsbanen

Ved en kvalitetskontrol i begyndelsen af marts af Øresundsbanens nyanlagte spor konstaterede Banverket Industriedivisionen, at sporbygningsstoget måske havde bøjet skinnerne for meget under udlægningen - eller at der er sket en hærkningfej af stålet. Banverket er indstillet på at udskifte alle eller dele af de udlagte spor, en operation, der vil vare frem til 25. maj. Den tekniske prøvedrift indledtes alligevel den 1. april. Baneanlægget ejes af A/S Øresundsforbindelsen, og Banestyrelsen overtager først driftsansvaret som "infrastrukturforvalter", den 27. september i år.

Den 1. april blev der sat spænding på køreledningsanlægget på Øresundsbanen fra København H. (km 1,200) og Vigerslev (km 2,527) til Kastrup station (km 11,837).

Fjernstyring

Fra den 1. marts 1998 overgik stationerne Vejen og Holsted til fjernstyring fra FC Esbjerg.

Hele strækningen Lunderskov (ekskl.) - Esbjerg (ekskl.) fjernstyres herefter fra FC Esbjerg, der også varetager den radiostyrede trafikafvikling på strækningen Bramming-Tønder.

DSB



Code Tog til Alle

En af de sidste dage i januar præsenterede DSB overraskende en vision, som har fået navnet "Code Tog til Alle", og som er virksomhedens bud på, hvordan man ved en ændret strategi

har imidlertid vist, at det kan lade sig gøre at vende denne udvikling, primært ved at tilbyde kunderne en markant forbedring af rejsetider og komfort, en forøgelse af frekvensen samt en bedre sammenhæng i såvel togenes køreplan som i korrespondancen mellem busser og tog. Men medens Storebæltsforbindelsen primært har skabt forbedringer for rejsende på tværs af Storebælt, har pendlere og lokale rejsende i resten af landet ikke oplevet tilsvarende forbedringer - på Sjælland opleves Storebæltskøreplanen snarere som et direkte tilbageskridt som følge af flytning af IC3-materiel fra regionalstrækninger til InterCity-trafikken.



MR-togene indsættes nu gradvist på "Lille Syd". Her krydser MR-sæt 56 med ME 1521 i Holme-Olstrup den 24. februar 1998. Foto: Allan Støvring-Nielsen

og gennem investeringer i ensartet togmateriel med en høj komfort kan tilbyde pendlere og andre regionalrejsende i næsten hele landet et kraftigt forbedret trafikudbud i forhold til i dag, samtidig med at det nuværende tilbud til de fjernrejsende fastholdes.

Baggrunden for visionen er jernbanens vigende andel af det samlede transportarbejde siden starten af 1980'erne, hvor markedsandele hovedsageligt er tabt til person- og lastbilerne. Erfaringerne efter Storebæltsforbindelsens åbning

De hidtidige planer for udbygningen af den danske jernbanestruktur omhandler som bekendt i første række opbygningen af et dansk højhastighedssystem mellem København og Århus. Det er som følge af disse planer, at mulighederne for baneudretninger i Østjylland og udbygningen af kapaciteten mellem København og Ringsted for tiden undersøges. En forudsætning for, at der skabes en samfundsønskelig nytte af disse store infrastrukturinvesteringer, er imidlertid, at der senest på samme tid foretages en investering i nyt materiel.

DSBs vision om "Gode Tog til Alle" er et brud med den nuværende strategi om at udvikle et egentligt dansk højhastighedssystem, men ikke et alternativ til den del af Baneplanen, der vedrører en kapacitetsudvidelse på strækningen mellem København og Ringsted, idet denne udvidelse er grundlag for jernbanens fortsatte udvikling, medens visionen om "Gode Tog til Alle" kan lette presset og øge kapaciteten på denne strækning i en overgangsperiode.

Grundelementet i visionen er at etablere en S-togslignende drift på hele stamnet - togdrift med høj frekvens mellem kl. 5.30 og 1.00 i en køreplan, der er overskuelig, nem at forstå, og hvor grundsystemet ikke varierer over døgnet. Køreplanen tager udgangspunkt i en udskiftning af de lokomotivtrukne vogne med togsæt samt en række målrettede forbedringer i infrastrukturen. En fremrykning af materielinvesteringerne er derfor en afgørende forudsætning for at visionen om "Gode tog til Alle" kan gennemføres. Strategien i forbindelse hermed er anvendelse af ensartet materiel, baseret på kendt teknologi, alene varieret i form af indretning og energitype. De nødvendige materielanskaffelser i visionen er nedenfor angivet i forhold til de materielanskaffelser, der er indarbejdet i DSBs nuværende 10 års budget (i parentes):

IC3 dieseltogsæt	44	(16)
ER4 elektriske togsæt	63	(11)
Øresundstogsæt	4	(4)
IC2 dieseltogsæt	32	
Diesel regionaltogetsæt		(37)
El-højhastighedstogsæt		(18)

De nævnte Øresundstogsæt er udover de allerede bestilte, og anskaffelse af yderligere et antal kan komme på tale til fordel for de nævnte ER4. Der arbejdes også med den mulighed, at lade den sidste del af ER4-leverancen bestå af togsæt forsynet med kurvestyring og egnet til tophastighed 220 km/h til anvendelse i InterCity-Lyn. De nævnte diesel regionaltogetsæt var et skitseprojekt, som kan karakteriseres som en moderniseret udgave af litra MR; de planlagte højhastighedstog kunne være en dansk udgave af det franske TGV-tog (med kurvestyring).

Køreplanen i visionen er udarbejdet på en forudsætning om en række målrettede infrastrukturinvesteringer, men de repræsenterer kun en *beskeden* del af Baneplanudvalgets oplæg til modernisering af det danske hovednet (som bl.a. forudsætter el-drift mellem Fredericia og Århus). De nødvendige investeringer i "Gode tog til Alle" omfatter elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg samt opgradering af en række delstrækninger i form af ATC, linieleedere, forbedret hastighedsprofil samt sikringsanlæg - til et beløb, der anslås at ligge indenfor 1 - 1½ mia. kr. Derudover forudsættes Banestyrelsens *kortsigtede* forslag til kapacitetsforbedringer på strækningen København-Ringsted ("Kapacitet 2000") gennemført - se "Jernbanen", nr. 1/98, side 22.

Med visionen "Gode Tog til Alle", der vil kunne gennemføres indenfor en tidshorisont på fire år, opnås med en relativ lille udvidelse af DSBs samlede omkostninger en markant forøgelse af produktionen som grundlag for en betydelig tilgang af kunder i det marked, som ellers udvikler sig til ugunst for jernbanen. Det afhænger nu af politikerne, om visionen bliver til virkelighed.



Vogneksporten til Iran er nu gået i gang, og hundrede vogne er nu afsendt. På billedet rangerer MT 157 vogne til grafitti-afrensning i Rødby F, et par dage før de første tog satte kurs mod Teheran. Den 10. marts 1998. Foto: Allan Støvring-Nielsen.

Eksport af personvogne

De første 100 personvogne af litra'erne B (68), Ba (11), Bab (14) og Ba-x (7), der er købt af et dansk handelsfirma, der reeksporterer materiellet, indledte i anden halvdel af marts den lange rejse fra Rødby Færge til Teheran. Vognene afsendtes i fem særtog (20 vogne i hvert tog), den 16. (to tog), 19., 23. (to tog) marts fra Rødby Færge via Storebælt, Snoghøj-Taulov til Padborg, hvor DB tog over. Banestyrelsen havde for DSB indhentet tilladelse til befordringen (usædvanlig transport på grund af dels manglende RIC-mærkning, dels overskredet revisionsfrist på vogne, der er RIC-mærket) hos seks jernbaneforvaltninger (DB-Tyskland, ÖBB-Østrig, MAV-Ungarn, JZ-Jugoslavien, BDZ-Bulgarien og TCDD-Tyrkiet). Vognene befordredes ad ruten Padborg-Flensburg-Passau-Sopron-Subotica-Dimitovgrad/ Dragoman-Svilengrad/Kapikule-Kapiköy/Razi. I transportvejen indgår to jernbanefærgeoverfarter, nemlig over Bosporus-strædet mellem Sirkeci og Heydarpasa i henholdsvis den europæiske del og den asiatiske del af Istanbul og over Van-søen mellem Tatvan i søens vestende og Van i østen (begge lokaliteter i Tyrkiet). Van er ved en enkeltsporet jernbanelinie via Kapiköy forbundet med det iranske jernbanelinje i grænsebyen Razi.

EBJ



Her ses MZ 1455 med et af B-vognstogene til Padborg under passage af Storstrømsbroen den 19. marts 1998. Foto: Lasse T. Petersen.

DSB regnskab 1997

DSBs samlede resultatet for 1997 viser et overskud på 451 mio. kr. mod et forventet nulresultat ifølge finansloven. De samlede indtægter i 1997 blev på 6,2 mia. kr. (inklusive driftstilskud) i forhold til 5,9 mia. kr. for 1996. Samtidig er det nævnte driftstilskud faldet med 21 mio. kr. til 1,67 mia. kr. medens driftsindtægterne er steget med 300 mio. kr. Driftsudgifterne i 1997 beløb sig til 5,72 mia. kr. - mod 5,95 i 1996. Det pæne resultat i 1997 skyldes først og fremmest, at den såkaldte genopretningsplan fra

september 1996 er gennemført hurtigere og med større effekt end planlagt. Samtidig medførte Storebæltsforbindelsen et hurtigere spring i øst-vest trafikken end forventet. Det gav en stigning i driftsindtægterne på cirka syv pct. i forhold til 1996. Det samlede passagertal er alligevel stort set uændret i forhold til forrige år - 144,4 mio.

På udgiftsiden faldt lønningerne med godt 60 mio. kr. Ved udgangen af 1997 var der beskæftiget 11.145 i DSB - en reduktion svarende til 652 fuldtidsansatte i forhold til starten af året.

Tjenestevognsoversigt

Banestyrelsen / DSB

To-akslede vogne (antal: BS: 849 / DSB: 30)

Nr.-serie	BS	DSB	Type
941 2	51	1	tjenestegodsvogne, lukkede
941 2	3		specialvogne
941 3		4	tjenestegodsvogne, lukkede
943 3	166		tjenestegodsvogne, lavsidede
944 1	25		tjenestegodsvogne, fladvogne
944 4	57		tjenestegodsvogne, lavsidede
944 5	6	3	tjenestegodsvogne, lavsidede
945 0		1	specialtransportvogn
945 1		7	tjenestegodsvogne, åbne højsidede
946 0	327		selvtømmende ballastvogne
947 0	1		beholdervogn for brændolie
949 0		4	beholdervogne for bremsesand
949 9		2	specialtransportvogne
950 0	2		tjenestevogne
950 1	199		skinne- og svelletransportvogne
950 2	2		specialtransportvogne
950 3	3		specialvogne (løbevogne f. skinnekran)
951 2	7		specialtransportvogne
951 3		4	specialvogne (brovægtsprøve- og generatorvogne)
952 2		2	specialtransportvogne
952 3		2	specialvogne (løbevogne for hjælpevognskran)

Vogne med fire eller flere aksler (antal: BS 102 / DSB: 16)

Nr.-serie	BS	DSB	Type
980 0	38		bogietjenestevogne
980 1	25		bogiesvelletransportvogne
980 3	24		specialvogne (sneplovelskinnekraner m.v.)
982 0		2	bogietjenestevogne
982 3		3	bogiespecialvogne (hjelpevognskraner)
986 9	15		bagharpningsvogne
99-92 001		1	Målevogn 1
99-90 002		1	Målevogn 2
99-90 003		1	Målevogn 3
99-69 007		1	Måleledsagevogn
99-69 302		1	Mandskabsvogn/hjelpevognskran
99-69 303		1	Hjelpevogn 2
99-69 304		1	Hjelpevogn 1
99-69 305		1	Hjelpevogn 3
99-69 306		1	Hjelpevogn 4
99-69 307		1	Værktøjsvogn/hjelpevognskran
99-89 401		1	Værkstedsvogn

Status: 31. december 1997

EBJ

Ny organisationsform

DSB er gået i gang med en proces, der skal resultere i en helt ny funktionsdelt organisation ved årsskiftet 1998 / 99. Begrundelsen for ændringen skyldes, at 1) DSB er blevet en ren operatørvirksomhed, at 2) erfaringerne efter ibrugtagningen af den faste Storebæltsforbindelse peger på behovet af en enklere opdeling af virksomheden, og 3) ønsket om at geare virksomheden til den kommende status som særlig offentlig virksomhed drevet efter forretningsmæssige principper.

Bestyrelsen i DSB tiltrådte i marts en ny struktur for de nuværende divisioner: DSB InterCity og DSB regionaltog. De ændres - nu hvor opdelingen i to divisioner ikke længere giver nogen mening i trafiksystemet, der er "blevet en time mindre" - til ét ansvarsområde *Marked og Service* (med ansvaret for de kundevedtatte aktiviteter i forbindelse med togdriften) under ledelse af den nuværende intercitychef *Bjørn Wahlsten* og ét ansvarsområde *Terminaler og Salg* (der får ansvaret for billetsalgsorganisationen samt stationer og øvrige bygninger) under ledelse af den nuværende chef for DSB regionaltog, *Stig Næsh*.

Tog til udlandet

Efter det europæiske køreplansskifte (1998 / 99), den 24. maj, bliver det muligt at foretage rejsen mellem København og London udelukkende ved brug af dagtog: DSB IC3 København H-Hamburg (eller DB IR Fredericia-Hamburg), DB IC Hamburg-Köln, *Thalys* Köln-Bruxelles og *Eurostar* Bruxelles-London Waterloo International. 1. afgang fra Fredericia kl. 8.15 (med forbindelse fra København H afg. kl. 6.00) med

ankomst London kl. 20.39 - 2. afgang fra København H kl. 7.55 (fra Fredericia kl. 10.15) med ankomst London kl. 22.39 - i modsat retning fra London hhv. kl. 6.14 (kun hverdage) og 8.27 med ankomst til København kl. 21.59 og 23.59 (og Fredericia kl. 23.59). Tiderne er lokaltider. Når sandheden skal for en dag, så har de ovennævnte forbindelser eksisteret siden den 14. december 1997, men ikke været offentliggjort i DSBs internationale køreplan. (Nævnte dato åbnedes første del af den belgiske højhastighedsstrækning mellem Bruxelles og Lille, og de SNCF / SNCB / NS / DB-ejede fire-frekvens Thalystogsæt sættes i trafik). Det samme

forhold gør sig gældende med den 3. forbindelse til/fra London i tilslutning til EuroNight-togene København-Köln og v.v.

DSBs chartertog "Ferieexpress" kører i sommersæsonen 1998 i tidsrummet 19. juni - 2. august - fra København H på fredage (afg. 18.08) og retur søndage (ank. 11.44). Togene 13283/13282 løber mellem København H og Kufstein og oprangeres af fem liggevogne (Bc), en sovevogn (WLAbm) og en specialvogn (BDdk). Der er altså i år ingen ikke mulighed for biltransport.

Timeglasset for Frederiksberg som S-togsstation rinder ud. Som det kan ses er anlægsarbejdet for den nye minimetro station godt igang. I den kommende tid afkortes S-banestrækningen til Solbjerg St., hvor S-togene linie F og M vil ende. På en af årets første forårsdage i marts forevige René St. Olsen S-toget på Frederiksberg St.



Ny mobil hjælpevogn



til DSB materiel

DSB materiel tog i februar et nyt bjærtningskøretøj i brug. Køretøjet, som egentlig er en lastbil, kan færdes på skinner med en hastighed på op til 40 km/h. Det er bygget op omkring et Scania lastvognschassis, og den 32 tons mobile muskelkraft er udstyret med Danmarks stærkeste lastbilkran, så den kan håndtere alle former for afsporede passager- og godsvogne.

Udviklingsarbejdet startede i 1995, da der opstod behov for en mobil hjælpevogn, der hurtigt kan nå frem til uheldsstedet ad landevejen, udenom de stadig mere intenst trafikerede strækninger og de begrænsninger, som indførelse af ATC har sat. Til gengæld var der brug for et køretøj, der kan sættes på sporet næsten hvor som helst og som samtidig er stærkt nok til at flytte passager- og godsvogne. Disse krav kunne intet eksisterende køretøj opfylde. Derfor indgik lokomotivmester *Jørgen Johansen*, DSB (der havde været beskæftiget med udviklingen af et bjærtningskøretøj til Storebæltsforbindelsen) i et tæt samarbejde med to svenske og én italiensk leverandør, som resulterede i det nye køretøj, stationeret i København og med virkeområde øst for Storebælt - og endnu et til brug vest for Storebælt, til levering i april 1999.

Når den mobile hjælpevogn rykker ud, sker det med en anhænger ("værktøjskassen") tilkoblet. På anhængerens er anbragt en container, der foruden opholdsrum og toilet indeholder det hydrauliske værktøj, der skal bruges ved oprydningsarbejdet. Der er skinnenhjul under containeren, for når køretøjet er nået frem til stedet, hvor den skal køre på sporet, bliver containeren løftet af anhængerens, sporsat og trukket det sidste stykke til uheldsstedet. Når bjærtningskøretøjet kører på skinner, bliver det løftet af de hydrauliske skinnenhjul, så der er en afstand på 10 cm fra gummihjulene ned til skinnerne. Dette løfteaggregat er det kraftigste af sin art i verden. Samtidig er bjærtningskøretøjets støtteben konstrueret således, at køretøjet ved egen kraft kan forskydes fra et spor til et andet. Det har betydning ved oprydning på dobbeltsporet strækning, der på grund af uheld er spærret i begge retninger. Den nye mobile hjælpevogn har kostet 5 mio. kr. inkl. påhængsvogn med hjælpecontainer og udstyr. *EBJ.*

Foto: DSB / Peter Thornvig

Endnu en sæson forsøger DSB / SJ / NSB at holde liv i dagforbindelserne med gennemgående vogne mellem København og hhv. Stockholm og Oslo i den egentlige sommerperiode mellem den 8. juni og 16. august. (SJs og NSBs sommerkøreplan træder i kraft 8. juni). Der køres fra København til Stockholm (tog 286 - afg. 10.21) og til Oslo (tog 398 - afg. 12.05) - retur til København fra Stockholm (tog 287 - ank. 16.17), som også befordrer Oslo-delen (tog 395). InterNordforbindelserne (både dag og nat) er underskudsgivende, men de nordiske jernbaneforvaltninger håber stadig på, at den faste Øresundsforbindelse og indsættelse af nyt moderne materiel på sigt vil resultere i en passagerfremgang.

Tog & Bus projektet

TOG+ ordningen (én billet til tog og bus) udvides fra den 1. maj med flere strækninger (flere regionale og lokale busruter samt færgeruter) og flere billettyper (nu også klippekort og månedskort). I 1998 skal der foretages yderligere en række justeringer af takstsamarbejdet (forventes afsluttet inden årsskiftet) samtidig med, at de enkelte samarbejdspartners rejseregler har-



I det nedlagte pakhús i Horsens afventer de konserverede MY 1142-1143-1125-1127-1138 og 1131 bedre tider for DSB gods. Det forventes at yderligere 4 MY skal placeres i hallen. Foto: Lasse T. Petersen

moniseres (der mangler bl.a. en aftale om en fælles børnealdersgrænse). Bornholms Amts Trafiksselskab indtræder i takstsamarbejdet pr. 1. januar 1999.

Ny trafikminister

Da statsministeren præsenterede sin ny ministerliste den 23. marts, fik Danmark samtidig sin første kvindelige trafikminister: *Sonja Mikkelsen* (42 år), født i Bedsted Thy (så nu må Thybanen været reddet indtil videre). Hun har været medlem af Folketinget (valgt af Socialdemokratiet) - med et par afbrydelser - siden 1981. Den uddannelsesmæssige baggrund er bl.a. HD i organisation og virksomhedsledelse, og indsigt i jernbanedrift har hun fra en plads i Jernbanerådet i 1987/88. Sonja Mikkelsen afløste Bjørn Westh.

Ny informationschef

Den 1. marts tiltrådte journalist *Anna Vinding* som informationschef i DSB. Anna Vinding (47 år) har senest været redaktionschef i Skandinavisk Filmkompagni for programmet "Go' Morgen Danmark" i TV2. Hun startede sin journalistiske løbebane på Fyens Tidende i 1971, kom til Fyens Stiftstidende i 1977, til Politiken i 1981, til Berlingske Tidende i 1986, hvorefter hun i ni år var politisk reporter og redaktionssekretær på DR, TV-avisen.

Nye godsvogne

DSB gods har fra den tyske privatbane (og vognudlejer) AAE (Ahaus-Altstätter Eisenbahn GmbH) indlejet 100 stk. flade bogiegodsvogne med stolper, ende- og sidevægge, litra Rens. Vognene får hos DSB fjernet sidevæggene og omlitreres til Rns-u med numrene 31 (RIV) 86 399 1 000-099. Vognene skal anvendes til transport af stålplader mellem Frederiksværk og stationer i Frankrig. DSB udtager i stedet 100 vogne af litra Rs (i EUROP-vognparken) og udbyder dem til salg for at begrænse godsvognsparvens størrelse.

Rettelser

Ved redaktionen af "Jernbanen", nr. 1/98 har den ny teknik drillet lidt ved overførslen fra manuskript til færdigt arbejde. Det har givet anledning til panderynken hos de opmærksomme læsere - og en række forespørgsler til spalterredaktøren.

Til anvendelse for de ihærdige: På side 6 i faktaboksen "Materiel solgt til Iran" rettes opremseringen af MZ-lokomotiver til 1431, 1433-1435, 1438, 1439, 1442, 1444-1446 - på side 7 i "Rulende materiel" ændres i linien 2.2 Rangerlokomotiver (69) til (80) - på side 8 i "Godsvognsoversigt" er bogstav "l" aflæst som "i" - de korrekte litra er: Hbbilns, Hbbilns, Hbills, Lljps - og så rettes Uds-v til Ucs-v. *EBJ*.

Private vogne (232)

Nr.	serie	Antal	Litra	Vognejer
130 4		30	Gkks	Kommunekemi A/S
225 0		5	Hbis	Scandinavian Waste Systems
433 6		2	Laados	Kalundborg Autotransport
442 6		1	Lgs	Stiching de Blinde
455 1		25	Sgmns	Kombi Dan Amba
473 3		20	Slimps	Hærens Operative Kommando
665 0		18	Fals	I/S Vestkraft
735 1		69	Zs	Kommunekemi A/S
722 5		2	Zckk	Kemira Danmark I/S
736 5		20	Zcs	-
742 5		1	Zckks	-
783 9		5	Zacns	-
788 0		2	Zaes	I/S Vestkraft
791 4		20	Zagkks	BP Gas A/S
791 5		5	Zagkks	Primagaz A/S
935 0		6	Uaks-x	Expotrain ApS
935 0		1	Uaks-x	Stiching de Blinde

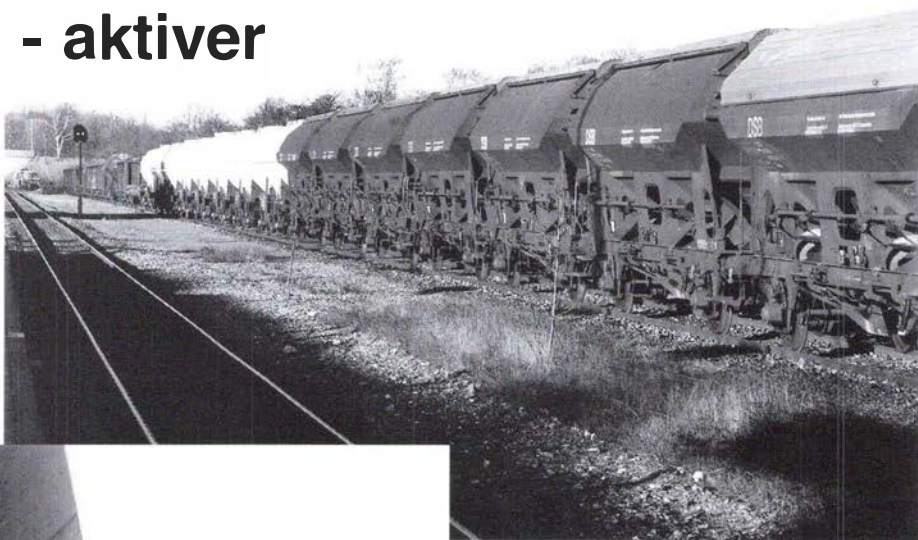
Status: 31. december 1997

EBJ

DSB gods ophugger sine - aktiver

Det kan virke uforståeligt at DSB nu også ophugger sine Tdgs-vogne, det kan trods alt ikke koste så meget at have dem stående til bedre tider. Her venter en række vogne på skærebænderen i Langå, og hundreder af Hbis'er er allerede ophugget. Langå den 1. marts 1998.

Tekst og fotos: Allan Støvring-Nielsen



Spalterredaktørens kommentar:

Tdgs-vognene er efter mange års brug til kunstgødningstransport så gennemtærede af rust at reparation ikke betaler sig. Desuden vil de ikke kunne leve op til fremtidens krav om højere hastighed. EBJ.

Færgenyt



Bestyrelsesformand for Scandlines AG udpeget

Den 77-årige Finn Bønning Larsen er udpeget som bestyrelsesformand for det kommende storrederi Scandlines AG.

Finn Bønning Larsen er dansk, tysk gift og i øjeblikket bosat i Tyskland. Han har en meget bred baggrund - bl. a. har Finn Bønning Larsen i 26 år været ansat i det brasilianske luftfartsselskab Varig og været en hovedmand bag dette selskabs nuværende status som et af Sydamerikas væsentligste. I de senere år har han ernæret sig ved sit eget konsulentfirma. Fusionen mellem det danske Scandlines og det tyske DFO ventes endeligt ført ud i livet i løbet af 1998, evt. med regnskabsmæssig tilbageføring til den 1. januar.

Opkøb af Euroseabridge

Scandlines har opkøbt 50% af aktierne i det tyske rederi Euroseabridge. Rederiet Euroseabridge blev dannet, da det næsten altomfattende ex-DDR-statsrederi Deutsche See Reederei i 1994 besluttede at udskille sine færgeaktiviteter. Kernen i disse færgeaktiviteter var den fantastiske bredsporede jernbanefærgeoverfart mellem Rügen (Mukran) og Lithauen (Klaipeda/Memel). I dag besejler Euroseabridge stadig overfarten mellem Mukran og Klaipeda - men kun med én færge. I øvrigt sejles mellem Travemünde og Klaipeda og mellem Rostock og Liepaja. Da Scandlines i forvejen driver Amber Line mellem Karlshamn og Liepaja, har man med købet af Eurosea-bridge fået etableret et bredt grundlag i "på-langs" trafikken i Østersøen. Euroseabridge disponerer i dag over fire færges, der primært egner sig til trailertransport. To af færgerne er jernbanefærges med 1,5 km russisk bredspor på to dæk. Sporene udnyttes kun på Mukran-Klaipeda overfarten. I Mukran på Rügen findes en rangerbanegård med omladeanlæg og ca. 70 km russisk bredspor.

Sidste nyt! De to Prinsessefærges er i marts solgt til videre drift i Tyskland, hvor de skal sejle mellem Cuxhaven og Brunsbüttel. TNO



Gedser den 28. marts 1998. Foto: Mogens Nørgaard Olesen

Kronprins Frederik på Gedser-Rostock

Den 18. marts forlod *Kronprins Frederik* Nakskov efter endt ombygning. Turen gik til Rostock for afprøvning af lejer. Dagen efter sejlede til Gedser. *Kronprins Frederik* blev den 26. marts indsat som erstatning for *Rostock Link*. *Rostock Link* oplægges i Nakskov med salg for øje (når den faste bilforbindelse over Storebælt åbner, har Scandlines ialt 14 færges, man ønsker at skille sig af med). Foruden en ommaling i nyt, hvidt Scandlines-design har færgen under opholdet i Nakskov (som begyndte den 16. december 1997, og ikke som anført i Jernbanen 1/98 den 17. december) undergået følgende forandringer:

Bådedæk: Mandskabsapteringen er shinet kraftigt op, da færgen på Østersøen skal sejle med mønstrede besætninger. Hvert besætningsmedlem får eget kammer med minimum et skrivebord med stol, et mindre bord, køje, radio og tv.

Salondæk: Det agterste cafeteria er ombygget til tax-free-shop. Kiosken midtskibs er omdannet til parfumebutik. Det forreste cafeteria er ombygget, så det egner sig til arrangementer, der strækker sig over flere ture. Eksempelvis er der plads til musik og dans.

Vognndæk: Perronerne er fjernet, og sporene er fyldt op (men kan forholdsvis enkelt retableres). Casingerne i skibssiden er også fjernet, så nu er trapper m. m. kun at finde i midten. Dette giver plads til to gange tre rækker lastbiler i bredden. Der er kommet en ny hækport, og bag det gamle bovvisir er indbygget en ny, indre bovport. Færgen kan dermed benytte de eksisterende lejefaciliteter for *Rostock Link*.

Maskinrum og bro: Meget er sket siden færgen forlod Nakskov som ny i 1981. Færgen er nu ombygget både på bro og i maskine med henblik på øget automatisering. Men selve maskineriet er stadig det samme, og den fra Storebælt så bekendte lyd af Frichs-hjælpemaskineriet kan fremover nydes på Østersøen.

Søsterskibene *Dronning Ingrid* og *Prins Joachim* er fortsat oplagt i Nyborg, og der foreligger ikke efterretninger om planer om at lade disse to færges følge *Kronprins Frederik*. TNO

Sporhunden



Så er sporhunden (i for bladet meget hjemlige himmelstrøg) atter ude på de lange skinner, hvor der er langt mellem stationerne. Toget her har således kørt 15,6 km siden sidste stop og gør nu holdt på en stor station med en flot statelig stationsbygning. Foto: juli 1987 af Tommy O. Jensen.



PRIVATBANEÅRSBERETNINGSFORSIDE 23



Kan du gætte stationens navn, så send dit forslag ind til redaktionen i Holte: Jernbanen, Vasevej 19 A, 2840 Holte, inden den 20. maj 1998. Vinderen af sidste nummers ordhund *Helge B. Rasmussen*, *Kalundborg*, har allerede fået tilsendt et par jernbanebøger.

Politik & Privatbaner



IC2-provetoget på Frederiksværkbanen den 18. februar 1998. Foto: Ole-Chr. M. Plum

I forbindelse med udarbejdelsen af udkastet til den nye jernbanelov - se jernbanen nr. 1/98, s. 4 - er diskussionen om privatbanernes driftsform atter blevet aktuel i den politiske arena. Årsagen er, at man fra politisk side fandt det væsentligt, at den nye lov skulle gælde for alle operatører. I lovudkastet har man imidlertid valgt ikke at medtage privatbanerne, da de ikke kunne medtages på samme måde som DSB og andre operatører, blandt andet på grund af deres infrastruktur, som de enkelte aktieselskaber også ejer. Det betød, at man fra officiel side ikke umiddelbart kunne lægge beslutningen om hvem, der må køre på den enkelte privatbane ud til andre end banernes ejere, altså bestyrelserne. I bemærkningerne til den nye jernbanelov kan man så læse, at der skal optages forhandlinger med privatbanerne, kommunerne og amterne om vilkårene for fremtidens trafik på privatbanerne. Udgangspunktet for sådanne forhandlinger vil bl.a. være den uheldige materielsituation, som privatbanerne er i. Størstedelen af banernes persontogsmateriel nærmer sig en alder på gennemsnitlig 20-25 år. De 13 IC2-tog fra 1997 og RegioSprinteren fra 1996 dækker faktisk kun det materielbehov, som større trafikudbud og dermed benyttelse har krævet, og så kan banerne ikke en gang få stillet bevillinger fra staten til nyt materiel i udsigt.

Liberaliseringen af trafikken på det danske jernbaneland betyder, at flere privatbaner ønsker at benytte lejligheden til at udvide driften på kortere eller længere dele af Banestyrelsens strækninger. Det kan p.t. kun ske, hvis den udvidede drift ikke betyder ekstra tilskud fra det offentlige til den enkelte privatbanes drift. Ods herreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane vil gerne udvide trafikken med flere amtsregionale persontog mellem Nykøbing Sj. og Slagelse. Med de gennemgående tog, som de to baner allerede har, er der pladsproblemer for både DSB og privatbanerne på Banestyrelsens strækning mellem Holbæk og Tølløse, så der er behov for investeringer til dobbeltspor mellem Vipperød og Tølløse. Ved Nærumbanen er man gået i gang med at undersøge muligheden for at udvide trafikken, således at banens tog kan forsætte på Banestyrelsens spor til Lyngby station. Det vil betyde et væsentligt bedre trafikudbud for mange af banens passagerer, at komme til Lyngby fremfor Jægersborg, idet der i Lyngby ikke blot er bedre omstigningsmuligheder til og fra DSB's S-tog, men også til og fra en lang række buslinier. Her vil der være behov for investeringer i spor og signalanlæg mellem Jægersborg og Lyngby.

M.h.t. den fri godstogskørsel, så er det kun operatører, der drives kommercielt, som kan byde

på kørsel, altså ikke privatbanerne med den struktur, de kører under i dag. For privatbanerne gælder, at de kun kan få en driftstilladelse, hvis de har en drift, der giver overskud, eller at et datterselskab opererer på kommercielle vilkår. Endelig vil en privatbane også kunne opnå en driftstilladelse, hvis der er tale om kontrakt på samfundskørsel, der i øvrigt udbydes løbende.

Med vedtagelsen af finansloven for 1998 blev privatbanerne uden noget særligt varsel pludselig frataget ca. halvdelen af de investeringsmidler, som de var stillet i udsigt gennem den langsigtede planlægning, der indledtes med den politiske rammeaftale om privatbanerne i årene 1993-96, og som man fortsat mangler en efterfølger for. Ligesom DSB har privatbanerne hårdt brug for investeringsmidler, især til rullende materiel. Privatbanerne har for årene 1998-2003 opstillet et samlet oplæg til investeringsbehov i rullende materiel på ca. 900 mio. kr. (inkl. moms). Kan man få bevilget disse investeringsmidler, vil banerne kunne indkøbe 21 nye IC2-tog, 20 andre letbyggede motortogsenheder, 4 RegioSprinterer samt gennemgribende renovering af 2 Y-tog. Det er vigtigt, at man fra trafikministeriets (statens) side går ind og vurderer, hvor man ønsker jernbanedriften opretholdt, og efterfølgende sikrer at der gives investeringsmidler til nyt jernbanemateriel - også til privatbanerne. Hvis man lægger privatbanerne ind under amterne, og de penge, der hidtil er anvendt på banerne, blot overføres til amterne via bloktilskud, vil privatbanerne for alvor være truede. Man vil i de enkelte amter måske foretrække at investere i andre ting, der

slet ikke har med kollektiv trafik at gøre, eller måske i former for kollektiv trafik, der ikke samtidig kan benyttes til f.eks. transporter af gods.

Specielt har Nærumbanen fået problemer omkring banens ønsker om at få leveret nye tog. Da det besluttedes at levetidsforlænge privatbanernes Y-tog, stod det klart, at Nærumbanen hellere så sine snart 30 årige Y-tog udskiftet med nye tidsvarende, miljøvenlige tog. Efter leveringen af et prøvetog, RegioSprinteren LNJ Lm 21, i maj 1996, skrev man fra banens side i efteråret 1996 under på en hensigts erklæring om ønskerne for anskaffelse af yderligere nyt materiel. Der var ikke tale om en direkte ordre, men blot en aftale om, at banen ved yderligere indkøb ville satse på at få leveret yderligere 4 RegioSprinterer fra Siemens Duewag, såfremt testtoget indfrie banens forventninger. Dermed er det fastlagt, at de fire tog, som her i foråret 1998 stort set står færdige til levering i Tyskland, udelukkende er produceret på forventet efterbehandling af producenten og ikke Nærumbanen. Hensigts erklæringen fra 1996 blev lavet efter, at trafikministeriet havde gjort klart, at man var positivt stemt overfor Nærumbanens investeringsplaner. Den tilspidsede situation er opstået, da der ikke kom de fornødne investeringsmidler til nyt rullende materiel til privatbanerne i 1998. Formentlig vil de 4 RegioSprinterer i første omgang blive lejet eller leaset af Nærumbanen fra Duewag-fabrikken, der fylder 100 år den 20. marts 1998. Kommunerne har forlængst givet tilsagn om deres andel af investeringerne i de nye tog, og når investeringsmidlerne fra staten til de nye tog bliver bevilget, formentlig senest i 1999, vil lejen blive fratrasket den aftalte købspris. Trafikminister Bjørn West har meddelt Privatbanernes Fællesrepræsentation, at han er opmærksom på privatbanernes vanskelige økonomiske situation i 1998, og at han derfor har stillet ændringsforslag til finansloven. Samtidig har ministeren - som ovenfor nævnt - gjort opmærksom på, at der er behov for en gennemgribende drøftelse af privatbanernes rolle og ansvarsfordelingen - et omkvæd, som vi efterhånden har hørt forskellige trafikministre benytte sig af, når man gennem økonomiske stramninger har søgt at bremse privatbanerne i at levere den kollektive trafik, som deres oplande har brug for.

Af Ole-Chr. M. Plum



Hos Siemens/Düewag har man nu 4 blå Regiosprinterer næsten køreklar - vi håber de ender på Nærumbanen. Foto: Siemens/Düewag

Privatbanerne



Høng-Tølløse Jernbane (HTJ)

I 1998 begynder banen udskiftningen af strækningssporet mellem Slagelse og Høng. De gamle 37 kg/m skinner lagt på træsveller i grusbalkast erstattes med nye 45 kg/m skinner lagt på imprægnerede bogesveller i skærveballast. Arbejdet starter i 1998 fra Havrebjerg mod Høng. Inden spormoderniseringen af strækningssporet begynder, foretages en større ombygning af spornettet på Høng station, og dette arbejde er startet i februar måned. De to togvejsspor bliver afkortet til 220 m. Det hidtidige spor 2 bliver fremtidigt hovedspor for HTJ's tog. Fra spor 1 bibeholdes sporforbindelsen nærmest stationsbygningen til DLG i den sydlige ende af stationen. Den sydligste transversal mellem spor 1 og sporet til DLG bliver fjernet. I forbindelse med læssesporet til DLG etableres nyt omløb for tog til DLG inden for det usikrede område. Det ekstra spor vil også kunne benyttes af baneafdelingens troljer og vogne under den forestående spormodernisering.

Lollandsbanen (LJ)

Sikringsanlægget på Sakskøbing station er ombygget og udvidet således, at der kan ske samtidig indkørsel fra henholdsvis Maribo og Grænge. Samtidig er der opsat nye udkørselssignaler ved hvert togvejsspor i begge ender af stationen.

Den 20. januar 1998 har Lollandsbanen leveret de lejede personvogne, HFHJ Ag 67 og Bn 75 samt OHJ Bnm 284, Bf 287 og BDn 297 retur til henholdsvis Frederiksværkbanen og



I relativ ubemærkethed prøvede lokale socialdemokratiske folketingskandidater at puste liv i debatten om kollektiv trafik på Lolland-Falster dagen før valget. Her ses LJ MF 1003 med særtog ved Lolland Nord. Forinden havde man både været i Gedser og Rødby, den 10. marts 1998.

Foto: Allan Støvring-Nielsen.

Brugthandlen i Korsør



OHJ og HTJ har købt en del brugte skinner, sporskifter, sveller m.m. fra den gamle Korsør station. HTJ's baneafdeling har været i Korsør med banens troljer for at optage diverse spor, og fra midten af december 1997 til midten af februar 1998 har nogle af godstogene på HTJ været videreført fra Høng til Korsør for på banernes egne skinnetransportvogne at afhente de erhvervede materialer. Her er OHJ MX 103 den 22. januar 1998 ankommet til Korsør gl. station med 11 tomme vogne. Foto: Allan Støvring-Nielsen.

Odsherreds Jernbane. Ved LJ klarer man nu al persontrafikken med de nye IC2-tog samt banens Y-togsmateriel.

Odsherreds Jernbane (OHJ)

I efteråret 1997 blev nye sikringsanlæg ibrugtaget på Vig station (18. september), Grevinge station (23. oktober) og Asnæs station (18. december), og i foråret fortsætter arbejdet med etablering af nye sikringsanlæg på Fårevejle og Hørve stationer. I forbindelse hermed vil togvejssporene på Hørve st. blive afkortet mod syd.

til også at kunne varetage postekspeditionerne. Samtidig etableres der et nyt vindfang ved indgangen fra perronen.

På værkstedet er Y-togsætten OHJ-HTJ Ym 54-Ys 254 p.t. under renovering og ombygges i forbindelse med levetidsforlængelsesprogrammet for Y-togene. OHJ-HTJ MF 1023-FS 1123, der leveredes fra Adtranz den 6. december 1997 har fået navnet "Orion" og togsætten bærer byvåbnet fra Nykøbing Sj.

Som nævnt i Jernbanen 6/97 fik Nordvest-Bus A/S ikke nogen af de ruter, som Vestsjællands Trafikskelskab udbød i licitation i sommeren 1997. Fra 1. januar 1998 havde Nordvest-Bus A/S således kun 8 driftsbusser, nemlig 2 i Hørve og 6 i Holbæk (bybusserne). Som følge af udviklingen i den stærkt konkurrenceprægede busbranche, der er præget af få, men store entreprenører, er alle busser og kontrakter vedrørende buskørsel solgt til Combust A/S pr. 28. februar 1998. Nordvest-Bus A/S fortsætter sine aktiviteter med hensyn til busreparation og udlejning af busfaciliteter. Selskabet vedligeholder bl.a. busser for Bus Danmark, og man maler busser for Combust A/S.

Lemvigbanen (VLTJ)

Fra DSB har VLTJ i efteråret 1997 købt godsvognene Tdgs 074 0 060-1, 081-7 og 105-4, og de skal efter istandsættelse anvendes som ballastvogne på banen. Lemvigbanen har et par gange transporteret gods til Lem for DSB Gods. Sideløbende drøftes muligheden for, at Lemvigbanen i fremtiden skal udføre godstogskørslen på strækningen mellem Herning og Skjern for DSB Gods.

Vestbanen (VNJ)

Den 17. marts 1998 har Vestbanen fået leveret sit tredje Y-tog, VNJ Ym 73-Ys 83. Toget er - som tidligere nævnt i Jernbanen - købt fra Lollandsbanen (ex. LJ Ym 63-Ys 82). Toget er ombygget og levetidsforlænget på Lollandsbanens værksted i Nakskov, hvor motorvognen er ombygget med normale indstigningsdøre, i stedet for de oprindelige pakrumsdøre ved HFHJ i Hundested. OCMF.

Samtidig flyttes sporskiftet fra spor 1 til læssesporet fra sydenden af stationen til umiddelbart syd for pakhuset (Odsherreds Trafikmuseum), og sporbindelsen bliver altså fremover fra nord. Trafikmuseets postvogn, HTJ Pbh 70, bliver stående ved pakhuset på et sporstykke, der fremover ikke vil have forbindelse med læssesporet.

Med virkning fra den 20. april 1998 overtager OHJ postekspeditionen i Svinninge fra Post Danmark A/S. I forbindelse hermed foretages en indvendig renovering af stationsbygningen i Svinninge, hvor ventesal og kontorer indrettes

Udland



Tyskland

BR 101 / 152

Deutsche Bahns nye elektriske persontogs-flagskib BR 101 er nu på hastigt indtog på de tyske hovedstrækninger. I begyndelsen af marts blev enhed nummer 71 leveret fra Adtranz, og dermed er over halvdelen af den bestilte serie afleveret til DB. Leverancerne af de nye elektriske godstogslokomotiver BR 152 er nu også for alvor kommet i gang. Ved dette blads afslutning blev 152 007 leveret til Kassel, hvor det til at start, skal bruges for indøvning af personale. 152 005 har over længere tid befundet sig ved Siemens testcenter i Wegberg-Wildenreuth, hvor man udover at have foretaget diverse småændringer, har eksperimenteret med en forøgelse af strækningshastigheden, fra 140 til 160 km/t. Dette er uden "større" merudgifter faldet heldigt ud, og vil blive standard fra 152 008.

BR 103

Den 14. - 16. maj 1998 fejrer man hos Adtranz i Kassel (tidligere Henchel) 150 års jubilæum. I den forbindelse præsenteres DB's nyeste museumsmaskine E 03 001 (103 001). Lokomotivet har udover en opmaling i beige fået foretaget en større hovedrevision for overgangen til sin nye status som museumsmaskine. I forbindelse med de førnævnte leverancer af 101'ere, er større reparationer på BR 103 indstillet, og lokomotiverne vil i forbindelse med uheld automatisk blive udrangeret. Der udover er udrangeringen af foreløbig 28 "sunde" 103'ere iværksat. Det gamle flagskib er hastigt ved at blive fortrængt fra de tyske hovedbaner, og vil snart kun være at finde på de sekundære strækninger, så fat kameraet nu !!!

Fortsat banedød

Banedøden hænger fortsat i det tidligere Østtyskland, hvor man siden genforeningen har oplevet en massiv passagerflugt og stærkt faldende godsmængder. Hårdest ramt er delstaten Mecklenburg, men inden for det sidste år er der nu også opstået "grimme" huller på jern-banekortet over det bjergrige og smukke Thüringen. Strækninger der i årtier har stået højt på listen over baner med sceneriske fotosteder, forsvinder nu på stribe. Ud over de faldende transportmængder, står man her desværre over for det presserende problem, at de mange broer og viadukter der findes i området, er i meget dårlig stand. Eksempelvis blev Strækningen Probstzella-Laucha-Sonnenberg (KBS 564) nedlagt med få minutters varsel, da en målevogn opdagede at flere af banens viadukter faktisk ikke skulle kunne tåle togenes belastning. Også den kun 16 km lange - Suhl-Schleusingen (KBS 568), med sit klassiske fotomotiv af Hirschbach-viadukten, lukkede i efteråret. Det blev en ærefuld afsked, idet trafikken det sidste årstid varetoges af BR 228'ere, der til alles overraskelse - for gud ved hvilken gang - igen dukkede op på jernbane arenaen. Den 240 meter lange "Markersbach"-viadukt står nu også ubenyttet tilbage og vidner om den tid, hvor jernbanerne var det vigtigste og alt dominerende transportmiddel i landet. En renovering af broen er så bekostelig, at det må regnes for sikkert, at det sidste tog, også har kørt mellem Schwarzenberg og Annaberg-Buchholz! RSO



"Ferkeltaxi"

DR 772 151 ved den tidligere privatbanestation i Genthin, den 15. april 1994. Foto: René St. Olsen.

I midten af halvtresserne så man sig hos Deutsche Reichsbahn (DR), om efter en afløser for damptrækkraften på sidebanerne. I modsætning til bl.a. vores hjemmelige statsbaner, valgte DR at udvikle en let skinnebuskonstruktion, med tilhørende mellem og styrevogne, der kapacitetsmæssigt og smidigt ville kunne tilpasses til det aktuelle belægningsbehov.

Naboerne i Vest (DB) var nogle år tidligere startet på udviklingen af deres "Rote Brummer" (se *Jernbanen* 5/97), og med kraftig skelen til denne konstruktion, kunne DR i 1958 præsentere den første skinnebus VT 2.09 001, der endda havde naboens Büssingmotor. Denne viste sig dog hurtig - af mere eller mindre ideologiske grunde - at være uegnet og en ny kraftigere motor blev udviklet i DDR.

"Ferkeltaxi" eller 772 / 972 som skinnebusserne hedder idag, har gennem tiden levet en stiltfærdig tilværelse uden de store ændringer, rundt omkring på de utallige små sidebaner. Det er højest blevet til en litra ændring i ny og næ.

I 1993 skete for alvor en drastisk ændring for skinnebusserne. De første enheder der ikke var beregnet for samkørsel med flere motorvogne (771), blev stort set alle udrangeret. De lidt yngre 772 'ere, blev renoveret fra A-Z, hvilket desværre også betød at den klassiske røde skinnebusbemaling, blev erstattet af DB's nye "smarte" regionaltogets farve.

De 772 / 972 enheder der rent teknisk var i for dårlig stand til at man ville ofre penge på en renovering, blev gemt væk som driftsreserve. De fleste af disse er efterhånden ved at være forsvundet fra depotsporene. Men som lidt af en sensation, er mindst ét sæt indgået i den daglige drift på sidebanen mellem Weimer og Kranichfeld (KBS 577), hvor de skal køre frem til køreplansskiftet. Har man endnu ikke oplevet dette lille "røde" vidunder, er det absolut sidste udkald, da et større antal renoverede enheder, ved køreplansskiftet den 24. maj bliver overtallige grundet banenedlæggelser rundt omkring i det østlige Tyskland, inkl. den meget fotogene KBS 577. RSO



En 201'er med to Reko-vogne, sniger sig i morgendisens langsomt over den nu lukkede viadukt i Markersbach, den 9. juli 1993. Foto: René St. Olsen

Sardinien

Med virkning fra den 15. juni 1997 er en ny, "kapacitetstilpasset" trafikordning trådt i kraft ved FdS. Dens hovedprincipper er:

- 1) effektivisering og udbygning af togtrafikken (bl.a. med nye tog) på de "levedygtige strækninger": Cagliari-Isili, Macomer-Nuoro, Sassari-Alghero, Sassari-Sorso og Sassari-Nulvi."
- 2) Udbygning af bustrafikken, herunder nedlægning af togdriften, som erstattes af "togbusser" på strækningerne Isili-Sorgono, Mandas-Arbatax, Mancomer-Tresnuraghes (Bosa) og Nulvi-Sorgono-Palau.
- 3) Fortsat turist-satsning med økonomisk støtte fra EU's regionaludviklingsfond tilbydes:
 - a) Chartertrafik med motor- eller damp tog. BANNERNE råder til dette formål over 6 driftsklare damplok på hele nettet, inkl. de pr. 15.06.97 "nedlagte" strækninger.
 - b) I højsæsonen (juli - august) en begrænset "plankørsel" på disse strækninger. Omfanget af denne kørsel er meget varierende fra strækning til strækning.

På strækningen Tresnuraghes Bosa Marina (som ellers var nedlagt i 1981, men blev genetableret i 1995) køres med damp tog; på de øvrige strækninger køres turisttogene normalt med skinnerbus eller diesellok. Konceptet har gennem nogle år været markedsført som "Il Trenino verde" ("Det lille, grønne tog").

Af en eller anden grund offentliggør FdS ikke sine køreplaner i den officielle, italienske køreplan "Pozzorario...", og selv når man befinder sig på Sardinien er det så godt som umuligt at skaffe en plan med togtiderne. Man er altså henviset til at orientere sig på opslagsplaner på de enkelte stationer, som typisk kun omfatter den strækningens tog. Derfor må det tilrådes jernbaneinteresserede Sardinienfarere, at man hjemmefra prøver at kontakte FdS's informationskontor i Cagliari, hvor man angiveligt forstår engelsk:

Ferrovie delle Sardegna
/ Settore Turistico
tel.-fax. 070/580246

Rettelse

I artiklen om Sardinien's smalsporsbaner i nr. 5/1997, var der indsneget sig en fejl, idet sporvidden for FdS systemet ikke er 900, men 950 mm.

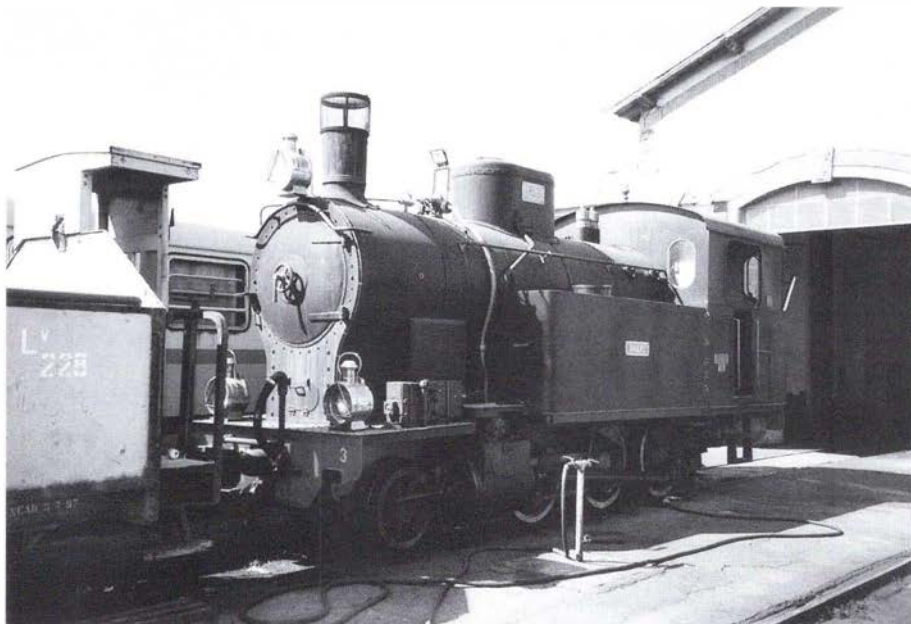
Tekst og foto: Jens Chr. Jensen

Rumænien

Skovbanen i Moldovita er ved årsskiftet definitivt lukket, og alle 70 ansatte har fået deres afsked. Trafikmønstret er ved de tilbageværende systemer uændret.

Øverst: FdS (tidl. SFS) damploko nr.3 "Nulvi", bygget af Breda i 1930, foran remisen i Sassari, juli 1997. De Sardinske smalsporsbaner har endnu et antal køreklare damplokomotiver, som anvendes i turist- og chartertog. Foto: Jens Chr. Jensen

Nederst: Et stemningsfuldt billede af Pt 47-112 da den endnu fremførte tog ved Pt 47-højborgen i Klodzsko. Den 16. april 1986 ml. Bardo-Lawica af Johs. Damsgaard Hansen.



POLEN - Wolsztyn

Ved dampdepotet i Wolsztyn er der siden omtalen i Jernbanen nr. 3 sket flere ændringer, på både materiel- og løbssiden. I forbindelse med endnu en opstramning i persontogenes køretider, er man begyndt at se sig om efter flere store maskiner, rundt omkring ved de øvrige museumsdepoter i Polen. Første skud på stammen er Pt47-112, der ankom fra depotet i Klodzsko den 7 marts. Denne adskiller sig lidt fra Wolsztyns "egen" Pt47-65, ved at være en af de maskiner der ved bygningen, blev "parret" med en af de tidligere tyske BR 41 / 44'er tenderer, der henstod i Polen efter krigen. Det skal blive spændende at se hvad der i den kommende tid yderligere dukker op i Wolsztyn. RSO.

Gældende omløb pr. 1 marts 1998.

Wo = Wolsztyn, Poz = Poznan, Les = Leszno, Zbas = Zbaszynek, Grod = Groszisk, Kos = Koscian, Kon = Konotop, Kar = Kargowa.

Persontog : (Ol49 / Pt47 / Pm36)

Omløb 1)					
Wo 05.05	4441	Poz 07.05 / 08.30	4442	Wo 10.21	Man-Søn
Wo 12.31	33044	Les 13.40 / 15.42	33045	Wo 16.58	Man-Søn
Wo 18.10		Les 19.20 (materiellob)			fre og helligdage
Les 20.25	33047	Wo 21.31			fre og helligdage
Omløb 2)					
Wo 04.40	33031	Zbas 05.19/ 05.56	33030	Wo 06.38	Man-Fre
Wo 11.23	4443	Poz 13.30			Fre-Søn
Wo 15.36	4447	Poz 17.40/19.45	4448	Wo 21.40	Man-Lør

Godstog : (Ty2 / Ty42 / Ty45 / Tkt48) Efter behov.

Wo 07.10	11496	Kar 08.05/ 08.35	11497	Wo 09.25	Man-Fre
Wo 08.00	11185	Grod 09.30/10.30	11186	Wo 12.00	Man-Lør
Wo 06.40	11185	Kos- 10.30/12.30	11186	Wo 15.00	Man-Fre
Wo 10.20	11496	Kon - 11.00/12.00	11497	Wo 12.40	Man-Fre
Wo 19.10	11597	Zbas - 20.06/20.36	11596	Wo 21.35	Man-Fre



Veteranbaner

D-Maskinegruppen - Hvalsø

I Hvalsø går man stadig og venter på en afklaring vedrørende en egentlig lejekontrakt på området. Skulle det lykkedes vil man gerne have opsæt en lille vognhal, som D - maskinegruppen allerede er i besiddelse af. Vognhallen er for øjeblikket placeret på en Gs undervogn i Hvalsø.

Men ellers er arbejdsgruppen igang med at klare de vogne, der skal anvendes i sæsonen 1998. På nuværende arbejdes der med at installere nye el-installationer i CU 4160, hvorefter loftet i sidegangen kan få den fornødne maling. Café-vognen CU 4130 skal "kun" rengøres, så den er snart klar igen. CY 4640 og EH 6762 skal males og revideres før de er klar til trafik. CU 4011 er blevet kørt til Høng for at få svejst nye pufferplanker, da man ikke i Hvalsø kan klare denne form for svejseopgaver. Man er desuden igang med at istandsætte CY 4626, der forventes driftsklar i 1999. I øjeblikket er man ved at erstatte det "usunde" træ, samt at slibe og lakere mahogni og teak i vognen. Et stort stykke arbejde skulle jeg hilse og sige, det havde nok været lettere at male træet, men det letteste i denne verden er jo at være bagklog. Heldigvis har man Knud Nielsen - pensionist og lokalt bosiddende, der går og arbejder på CY 4626 hver dag.

Materielstatus Hvalsø:

GS 526	Lagervogn, ex. GS 40526 (120 1 526).
PB 10996	Under restaurering.
CXM 4507	Brændt, kun undervogn, hen sat.
CP 3244	Hensat, den sidste der var i drift. stod i mange år i Fredericia, desværre er tagpappet blæst af.
GS ?	Den før ovennævnte undervogn med hal.
E 53454	Lagervogn.
CXM 4528	Hensat, intakt indvendig.
CY 4632	Hensat.
CY 4638	Hensat, ex tjenestevogn 616.
CUK 4229	1923 - 41 CD 11249, hensat.
CV 4337	Kun vognkasse.
CY 4624	Kun undervogn, ex tjenestevogn 801, ex. OHJ Tj.vg.
PB 11519	Drift-/ lagervogn, tidl. Elo 701.
HD 38121	Drift-/ lagervogn, ex. UIC: Gklms 138 8 121.
HD 38375	Drift-/ lagervogn, ex. UIC: Gklms 138 8 375.
IGK 20262	Lagervogn. Bygget 1902.
HV F 140	Lagervogn, ex. ØSJS QD 188.
HJ 37474	Lagervogn.
HJ 37505	Lagervogn, 1959 omb. af DSB fra QRL 36350.
CY 4640	Driftvogn.
CY 4626	Under restaurering.
CX 4515	Værksted-/ lagervogn.
EH 6762	Driftvogn.
CU 4160	Driftvogn.
CU 4009	Opholds-/ lagervogn.
CU 4130	Café-/ driftvogn.



OHJ/HTJ har for NSJK lakeret OHJ 216 i Holbæk. Her ses MX 103 med vognen i Hillerød inden afgang mod Græsted den 8. marts 1998. Samme dag tog man Frederiksværkbanens Bn 733 og 740 med til Gislinge, hvor de skal ophugges. Foto: Allan Støvring-Nielsen.

D-Maskinegruppen - Høng

Lørdag den 14. marts blev der igen arbejdet på kedelen til K 564. Nye pufferplanker er nu klar til at blive påsvejst CU 4011, så den i den kommende tid kan blive færdig gjort, da den er en af driftvognene i denne sæson. Når CU 4011 er klar, forsætter man med at udskifte sidepladebeklædningen på CP 2872.

ØSJS 6 har nu fået afmonteret kompressoren, der er sendt ud i byen for renovering. KD.

GM gruppen

Den 20. marts 1998 overtog GM - gruppen MY 1105. Lokomotivet vil, når klargøringen ved værkstedet i Århus er tilendebragt, fortsætte til gruppens tilholdsted i Holstebro. GM - gruppen vil endnu engang opfordre alle interesserede til at melde sig til det nystartede arbejds hold i Holstebro remise. Der bliver nok at se til for alle, så der absolut ingen grund til at holde sig tilbage.

GM - gruppen har planer om en præsentationstur engang hen i maj eller juni 1998, - formentlig på strækningen Vejle - Thisted. Nærmere information følger i *Jernbanen*. Jørgen Gade

Struer Jernbane-Klub

Året 1997 forløb godt for SJK. Sommertogene Vinderup - Struer - Hvidbjerg, som kørtes for andet år i juli og august, var stort set udsolgte, og ca. 700 passagerer deltog i turene, der var arrangeret i samarbejde med de tre lokale turistbureauer.

SJK's juletog kørtes for tredje gang, fire dage i december. Der blev som sædvanlig kørt på strækningen Holstebro - Struer - Hvidbjerg, og Skive - Struer - Hvidbjerg, samt to dage på Lemvigbanen. Der var ca. 400 passagerer med på turene. Der er ved flere lejligheder blevet kørt særtog i løbet af 1997, bl.a. i samarbejde med DSB i Nordjylland.

Klubbens medlemmer har i løbet 1997 fået renoveret to personvogne, en Bg og BD, som nu begge fremstår i den gamle vinrøde DSB-bemaling. SJK's trækraftenheder har været MH 310 og 325 - sidstnævnte har i 1997 gennemgået en større motorrenovering, som klubbens medlemmer selv har foretaget. Desuden er der blevet foretaget en et del omfattende rustarbejde på de to lokomotiver.

SJK arbejder sammen med Struer Museum og kommune, på at oprette et jernbanemuseum i byen, som jo er en af Danmarks mest udprægede jernbanebyer. Der er opbygget en pæn samling af rullende materiel, effekter, arkivalier og fotos. Af rullende materiel er klubben bl.a. i besiddelse af damplokomotivet VLTJ nr.5, der på nuværende tidspunkt næsten er "kosmetisk" færdig restaureret, efter mere end 1000 arbejdstimer. Rangertraktoren LJ 6 har været totalt adskilt, og hele undervognen er renoveret, hvorefter turen nu er kommet til førerhuset. Desuden er man i besiddelse af en motordræse fra Østbanen - erhvervet via ØSJK, samt mange mindre effekter - alt klar med henblik på et kommende Jernbanemuseum, der vil blive en del af det statsanerkendte Struer Museum.

Kaj Rasmussen

Damp i Danmark 2

CD med optagelser fra 1962-1967 af John og Kai Mose Nielsen.

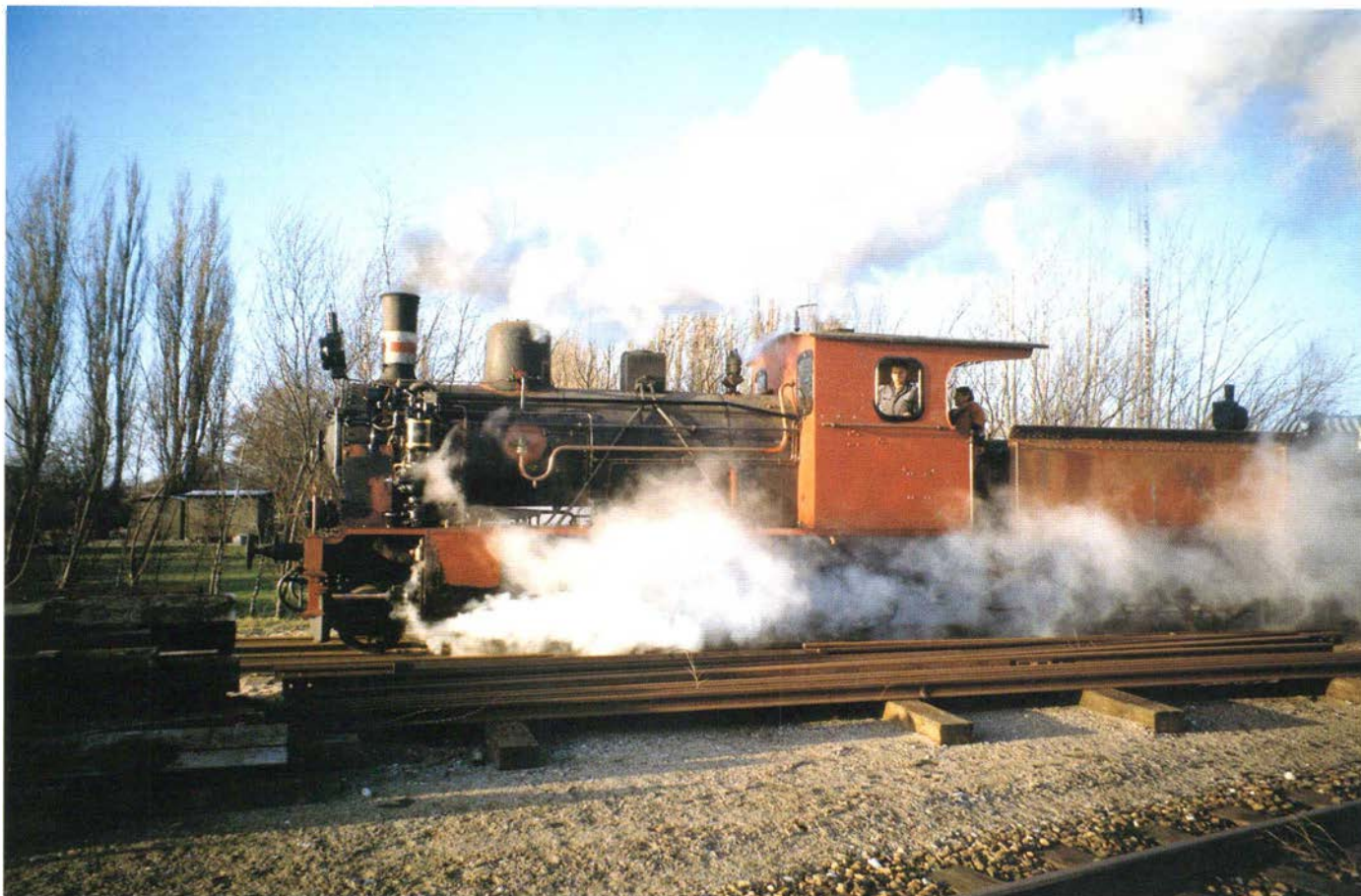
Oplev N 205, H 798, Q 350 m.fl. Pris 149,- kr. + porto

KOW Studie

C/O Martin Nielsen

Aulbyvej 6, Kauslunde

5500 Middelfart



LJ Nr. 19 endelig under damp !

Museumsbanen

I "Jernbanen" nr. 2/1996 blev Museumsbanens udviklingsplaner beskrevet, og redaktøren gav derefter artiklen den - måske lidt overbærende - overskrift "Store planer i Maribo".

Siden er bureaukratiet gået sin gang. Planerne er blevet vendt og drejet, der er blevet skruet på finansieringsmodeller, og sandelig: I løbet af 1997 kom de fleste af de økonomiske tilsagn - i skrivende stund omkring 2,4 mio. kroner - på plads til første etape: "Udvikling af Bandholm station". Hvis alt går vel, kommer projektbeløbet endda helt op på 3,5 mio. kroner. En væsentlig del af beløbet er EU-tilskud.

Det er særlig bemærkelsesværdigt, at der nu ydes tilskud til at udvikle en bestående turistattraktion. Det plejer at være nemmere at få tilskud til noget nyt og spændende, frem for tilskud til at gøre en etableret turistattraktion dobbelt så god.

Kort resumeret består første etape i en delvis sporfornyelse, flere perronspor i Bandholm, flere udstillingsmuligheder og tilbageføring af den fredede hovedbygning til 1920'udseende. Efter tidsplanen skal første etape være færdig i foråret 1999.

LJ 19

Og mens vi nu er ved store projekter, så kan det berettes, at damplokomotivet LJ nr. 19 sidst i marts var færdigsamlet, og arbejdsholdet kunne køre ud på en værkstedsprøvetur en solrig forårsaften den 18. marts 1998.

Som det fremgår af tidligere artikler i Jernbanen, så har arbejdet strakt sig over en del år, og det må derfor noteres med særlig glæde og anerkendelse til arbejdsholdet - og ikke mindst den seje arbejdsleder, at prøveturen forløb absolut tilfredsstillende. Nu mangler blot opmaling og godkendelse af tilsynet, så skal LJ nr. 19 nok dukke op foran nogle af sommerens damptog på Museumsbanen.

Carsten Buhl

Onsdag den 18. marts skete det mange har gået og ventet på. - Efter mere end 20 års restaurering kunne Museumsbanens LJ nr. 19 for egen kraft, bevæge sig ud på sin første prøvetur.

I den dejligste forårssol ses nr. 19 her i Maribo. Som det ses fremstår lokomotivet stadig i grundbemaling. Foto : Carsten Buhl

LEGETØJSMARKED

gammelt og nyt modeltog
modelbiler
dukker

SØNDAG d. 17. maj
kl. 10 - 17

i den gamle Togremise
Hvidemøllevej - Randers

Gratis pendlertog mellem Banegråd
og Togremisen hver 1/2 time.
Der køres med F 441 Dampmaskine

Salg af Kaffe, vand, øl mv.

GRATIS
ENTRÉ

Arrangør:





PrivatBanen

Interview af Ole-Chr. M. Plum

Sønderjylland

Med EU-direktiv nr. 91/449/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner blev der skabt grundlag for, at internationale sammenslutninger eller jernbanevirksomheder kunne udføre international kombineret godstransport på medlemsstaternes infrastruktur. Vedtagelsen af lov af 1. maj 1996 vedrørende jernbanesikkerhed m.v. var et væsentligt skridt på vej mod en friere konkurrence på jernbaneområdet i Danmark. Pr. 1. august samme år oprettedes Jernbanetilsynet, og fra 1. januar 1997 blev det gamle DSB opdelt i to dele, en infrastrukturdelt, Banestyrelsen A/S samt en operatørdelt, DSB.



I Tønder, der tidligere var et stort trafikknudepunkt, bl.a. med både gods- og persontrafik over grænsen mellem Danmark og Tyskland, er man efterhånden temmelig træt af DSB's stadige nedgradering af jernbanetrafikken i området. Senest var godstrafikken på banen mellem Tinglev og Tønder ophørt i oktober 1995, og fra 1997 kørte DSB Gods kun til Tønder, hvis der var mindst 10 vognladninger pr. gang. Den jernbanemæssige betjening af Tønder i dag er kun, når MR-toget én gang i timen vender i Tønder. Billetten kan fortsat købes på stationen, men man handler med et lokalt rejsebureau, der bor tileje i stationsbygningen. Måske netop derfor er Danmarks anden jernbaneoperatør i henhold til ovennævnte EU-direktiv hjemmehørende i Tønder.

Veteranbanen TTVJ

Omkring 1990 etableredes Tønder-Tinglev Veteranjernbane. Der blev anskaffet forskelligt rullende materiel, bl.a. to Fe-vogne, der nu er

under restaurering som led i et beskæftigelsesprojekt. Desuden ønskede man at bevare byens lokomotivremise, der gennem nogle år havde været anvendt til forskellige formål. To år senere gik en gruppe erhvervsledere fra Tønder i gang med få indrettet remisen som arbejdsplads for ledige. Initiativtagerne bag disse to projekter ønskede en samlet struktur for de nævnte aktiviteter, og på baggrund af dette dannedes Heureka Fonden i slutningen af 1995. Fondens bestyrelse gik bl.a. i gang med at undersøge mulighederne for at forbedre godstransporten på jernbane i det sønderjyske område, og snart var man - sammen med den kommende samarbejdspartner i Tyskland, Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG) - i gang med at undersøge muligheden for at blive operatør på det europæiske jernbanelinje. PrivatBanen Sønderjylland ApS (PBS) fik den 25. september 1997 Jernbanetilsynets sikkerhedscertifikat og licens til at drive jernbanedrift i henhold til et andet EU-direktiv, nr. 95/19/EF om forvaltning og tildeling af infrastruktur af 19.

juni 1995. Allerede inden da havde PBS og NVAG indgået aftale med Dansk Træ Emballage i Ribe om transport af ca. 540 godsvogne til Ribe fra Tyskland. Den 26. september 1997 kørte det første tog bestående af NVAG DI 2 samt 8 DB Eaos-godsvogne (læstet med træ) over grænsen med kurs mod Ribe. NVAG's lokomotiv fortsatte til Ribe med toget, da PBS på dette tidspunkt ikke havde køreklare strækningsslokomotiver. Først den 16. oktober kunne PBS selv levere trækraft fra Tønder, da MY 1122 i PBS-bemaling blev spændt for toget i Tønder. Transporterne med træ til Ribe har indtil nu kun omfattet 32 vogne, idet træ kvaliteten ikke har været tilfredsstillende. Når dette problem er afhjulpel vil PBS naturligvis udføre transportopgaven for kunden.

Besøget ved banen

I vinterferien valgte jeg at besøge Danmarks nye privatbaneselskab, der indtil videre har lejet sig ind på 1. sal i stationsbygningen i Tøn-



I tillid til det forventede trafikpotentiale har DB på den tyske side renoveret strækningen Tønder-Niebuß med nye skinner på betonsveller. Foto: Robin Roost.

der. Jeg ankom til Tønder i rimelig tid inden det aftalte møde, og valgte derfor først at gå lidt rundt på området. Ved den gamle rundremise stod PrivatBanen Sønderjyllands materiel. I eftersommeren 1997 har PBS købt diesellokomotiverne MY 1110, 1120, 1122, 1124, 1132 og 1134 fra DSB. Alle lokomotiver - undtagen MY 1134, der skal bruges til indvinding af reservedele - forventes gjort køreklare. I februar 1998 er MY 1122, 1124 og 1132 gjort køreklare. MY 1122 er ommalet, hvid med røde fronter, og bærer navnet Sarah. MY 1132, der har navnet Maria, er ommalet med en blå og en rød front, og på fronterne er EU's stjerne samt nummeret på EU-direktivet, som er grundlaget for banens eksistens. Endvidere henstod her MX 1030 - ligeledes ommalet, men ikke køreklar. Dette lokomotiv fik man rådighed over allerede i 1995. Banen har desuden rådighed over to rangerlokomotiver, tidligere DB BR 311. Det ene er sat i køreklar stand som PBS M 1, Karl, og malet i Tønder Bank's grønne og hvide farver, og det anden får navnet Max. Snart var jeg i snak med to medarbejdere fra PBS, lokomotivfører Ivan Vinther og rangist Per Nissen. De var i færd med at tømme spildbakken på MY 1132 samt foretage eftersyn på de andre køreklare lokomotiver. Stolt viste de mig, hvorledes MY 1122 havde fået monteret stik for fremmednet som forsøg.

Efterhånden var tiden gået, og jeg begav mig

op ad trappen til PrivatBanen Sønderjyllands domicil, og her mødte jeg administrerende direktør og medindehaver Robin Roost. Knap var jeg kommet ind ad døren førend en medarbejder fra den lokale TV-station kom og bad om et kort interview med Robin, da man ønskede sidste nyt omkring genåbningen af banen mellem Tinglev og Tønder. I mellemtiden blev jeg budt på kaffe i personalestuen sammen med de to medarbejdere, jeg nys havde mødt samt folk fra Banestyrelsen, der var på linieeftersyn til Tønder. Snart sad jeg atter på Robins kontor.

Vil du fortælle mig lidt om baggrunden for PrivatBanen Sønderjylland?

"I oktober 1995 blev godstrafikken på banen mellem Tønder og Tinglev indstillet. Bylderup Bov blev betjent fra Tinglevsiden, men banen var nedlagt fra Bylderup Bov til Tønder. Gods til Tønder fra Padborg skulle indtil da kun på en rejse på ca. 2 timer ad de 44 km bane. Men nu måtte godset en omvej på ca. 300 km over Taulov/Kolding til Esbjerg og derfra videre til Tønder. Samtidig blev godstransporterne indskrænket til 3 gange om ugen. Tinglev-Tønder Veteranjernbane blev opfordret til at køre på banen mellem Tønder og Tinglev samt foretage rangering specielt for Brd. Hartmann i Tønder. Man sagde: Nej, tak. Det kunne måske være sjov i 14 dage. Ved Brd. Hartmann forsøgte man med mindre held at rangere med

en gaffeltruck. Heureka-fonden, der er stiftet af Tønder Flyveklub og Tinglev-Tønder Veteranjernbane, er en organisation, der skaber aktivitet med transport og teknik som tema. Projekterne kombineres med beskæftigelses- og uddannelsesprojekter og andre kulturelle aktiviteter. Man fandt man det vigtigt for grænselandet at søge nye veje for godstransport på bane til og fra området. På denne baggrund blev Privatbanen Sønderjylland ApS stiftet i 1997 af 3 initiativrige personer samt Heureka-fonden, der ejer 4,5 % af PBS."

Hvad er formålet for PrivatBanen Sønderjylland?

"Formålet med PBS er, som en del af en international sammenslutning af jernbaneselskaber - indtil nu NVAG og PBS - at befordre gods og måske personer primært på strækningerne Esbjerg-Tønder, Tinglev-Tønder og Niebuß-Tønder. Dertil er så senere kommet planerne om kørsel på Løgstørbane samt til Grindsted."

Hvorledes er etableringsfasen forløbet?

"Vi startede arbejdet ud fra de to nævnte EU-direktiver, og i første halvdel af 1996 blev alt arbejde udført ved frivillig arbejdsindsats fra flere sider. Vi kommer altså i gang før lovgivningen om Jernbanetilsynet, der nu har stået for den officielle godkendelse af os. Der kom yderligere vind i sejlene omkring årsskiftet 1996/97, hvor jernbanenettet blev liberaliseret, og Banestyrelsen fik oprettet en salgsafdeling som - på given foranledning fra Trafikministeriet - tog kontakt til PBS. Jeg har selv en fortid som lærer på en teknisk skole og blev ansat i firmaet fra 1. april 1996. I første omgang fik vi en godkendelse til at genoptage grænsetrafikken mellem Tønder og Niebuß, og den 5. april 1997 kørte vi det første tog over grænsen med NVAG DI 2 som trækraft."

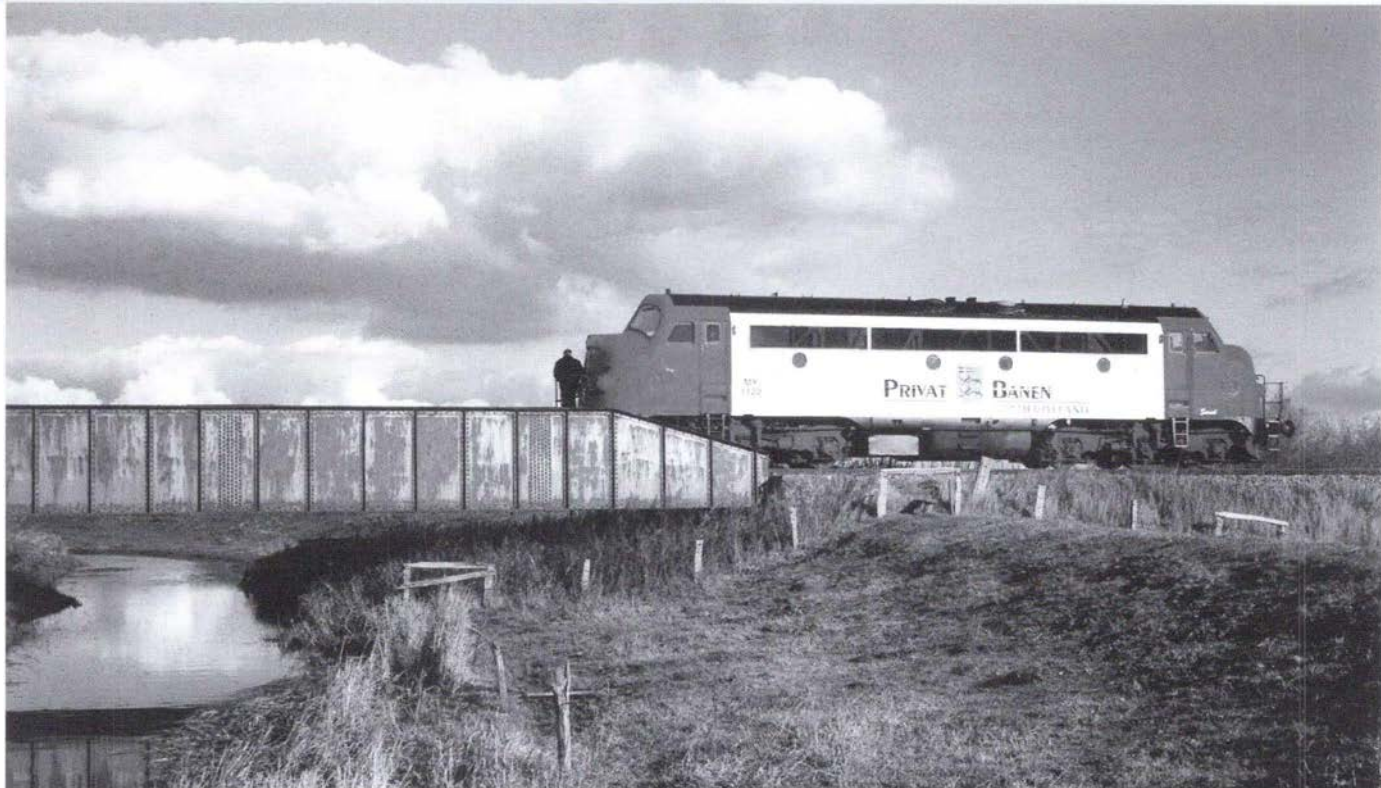
Hvor stort er markedet for kørsel med internationalt gods i Sønderjylland?

"PrivatBanen Sønderjylland har lokalt transporter af stål til Burmeister & Wain Energi i Tønder, af æggebakker og anden emballage fra Bdr. Hartmann til Tyskland og Østrig samt aluminiumsprodukter fra Heat Transfor i Tønder og trådruller til Ribe Jernstøberi. Desuden arbejder vi i øjeblikket på en daglig forbindelse med containere på strækningen Esbjerg-Hamburg via Tønder med containere til Hamburg-Billwerder-Waltershoff og Cuxhafen. PBS har indgået en samarbejdsaftale med DFDS om at bruge DFDS' terminal i Esbjerg. Transporttiden for et feedertog med forskellige vogntyper vil ved indkobling i plantog være på ca. 19 timer Esbjerg-Hamburg, men kommer vi over 500 t kan vi lave et bloktog, og transporttiden kommer så ned på ca. 7 ½ time. Desuden er vi blevet kontaktet af Løgstørbane A/S, der ikke opnåede en selvstændig licens, om at overtage deres kundekontakter. Vi er ved at lægge sidste hånd på transporttilbud til bl.a. Dankalk og

PBS startede op uden driftsklart materiel, og måtte på indvielsesdagen den 5. april 1997, benytte NVAGs diesellok DL2 som trækraft for premieretoget Tønder-Niebuß. NVAG DL2 har en fortid som type 211 ved DB, men er blevet totalt ombygget og moderniseret efter overtagelsen.

Foto: Robin Roost





PBS MY 1122 ved broen over Sønder Å, der ca. 3 kilometer syd for Tønder danner grænse mellem Danmark og Tyskland. Foto: Tom Lauritsen.

Løgstør Rør. Til et tredje firma, Vest-Wood, har vi indtil videre måttet melde „hus forbi“, da det udelukkende drejede sig om indenlandske transporter. I forbindelse med de forventede kørsler på Løgstørbanen har vi fået henvendelser fra Holstebro, Struer og andre steder. Vi har også fået henvendelser fra Tyskland og Frankrig om transporter med kemiprodukter til Grindsted, og efter at vi her i februar 98 har fået godkendelse til kørsel med kemiprodukter, planlægger vi at betjene Grindsted med gods to gange om ugen. Grindsted blev betjent første gang den 26. marts 1998, der køres herefter hver torsdag. Der har også været forespørgsler om transporter af kemiprodukter op langs den jyske vestkyst, bl.a. til/fra Cheminova på Lemvigbanen.“

Hvilke materieltyper satser PBS på?

“Vi har foreløbig satset på at investere i brugt trækraft, og her er valget faldet på de godt nok noget aldersstegne GM-lokomotiver af typen MY, men med de anskaffede 6 lokomotiver har vi mulighed for at holde mindst 5 i drift, bl.a. ved at tage reservedele fra det sidste lokomotiv. MY 1132 og 1124 var egentlig reserveret til Løgstørbanen, men altså nu købt af PBS. Købet af lokomotiver er finansieret af Tønder Bank A/S. Ved PBS er vi godt klar over, at vi på materielsiden hurtigt kan komme i den situation, at de driftsklare MY-lokomotiver ikke er et tilstrækkeligt beredskab, hvis planerne om regulære godstogsløb til bl.a. Grindsted og Løgstør skal føres ud i livet. Lokomotivernes daglige vedligeholdelse sker i øjeblikket under åben himmel i Tønder, mens PBS har lavet aftale med DSB Århus om alle større eftersyn. Mindre service klares med hjælp fra vor samarbejdspartner, NVAG. Med tiden vil vi måske bygge en mindre hal til daglig vedligeholdelse af lokomotiverne. MY 1122 har fået påbygget et fremmednet modul, og vi kan med dette holde kølevandstemperaturen konstant på mindst 40 grader. Angående egne vogne. Der findes jo massevis af firmaer, der leaser godsvogne. Vi har ikke tænkt at købe vogne. Det er f.eks. muligt at leje en containergodsvogn for kun 15,80 Dm pr. dag. Vi har så kun den løbende

vedligeholdelse, men ingen revisioner m.m. Til de transporter, der evt. vil blive med kalk fra det nordjyske område, tænker vi os en model med 12 lejede vogne i et tog, hvor hver vogn er læsset med 3 containere indeholdende 15 tons. De vogne læsses med lastbilkrog eller hejse-lad, og til/fra endestationerne sker transporten altså på lastbiler. Indtil nu har vi udelukkende anvendt tyske godsvogne, der er lejet hos DB Cargo, der ligesom andre tyske selskaber lejer vogne ud til relativt lave priser. Når vognlejen for tyske godsvogne er lav skyldes det, at en tysk godsvogn p.t. kun har op til 27 “køredage”



i gennemsnit pr. år. Vi benytter også vogne fra Trans-Fragt, der et datterselskab til DB AG. De udlejer vogne specielt til international containerkørsel samt vogne, der kan transportere lastvognstrailere.”

Skal MY'erne kun køre i Danmark?

“Nej, ved PBS ønsker man at få godkendt MY'erne til kørsel til Niebüll, og måske køber NVAG også en MY'er, og så kan vi bare køre igennem med hinandens lokomotiver og blot skifte personale på grænsen. Finder vi ikke ud

af det, er vi jo lige så uflexible som DSB sammen med DB. Indtil videre foretager vi lokomotivskifte på vore tog i Tønder.”

Hvem ansættes ved PBS?

“Vi ansætter kun ildsjæle, og indtil videre er der foruden den administrerende direktør kun tre medarbejdere. Både lokomotivførere og rangister får en højere løn end ved DSB. Til gengæld skal de også være engageret i PBS. Engageret vil f.eks. sige, at de også skal kunne optræde som sælgere. Som administrerende direktør må jeg også - især under opbygningen af PBS - være med til at skifte olie m.m. på lokomotiverne. Vi arbejder med selvstyrende grupper. Det er selvfølgelig let i øjeblikket, hvor vi ikke er så mange. Men det vil sige, at med f.eks. 5 lokomotivførere vil vi ikke have en tjenestefordeler. Vi vil have nogle ruter, der skal befares, og tjenestefordelingen sker i lokomotivførergruppen, der selv fordeler ruterne/tjenesterne mellem sig. Den sparede løn til tjenestefordeleren betyder, at vi kan give de andre højere løn.

Med tiden skal vi nok blive flere ansatte. Vi får mange uopfordrede ansøgninger, og skal vi ansætte flere som rangister og lokomotivførere, så behøver vi ikke opslå flere stillinger, de ligger der allerede. Vi har vor egen jobbank!

Når kørslerne på Løgstørbanen bliver en realitet vil vi også ansætte personale i det område, og vore tog kan så blot skifte personale undervejs. På samme måde skal vort personale også kunne samarbejde med personale fra NVAG syd for grænsen. Vi har allerede en del tyske rangister, som er uddannet til at måtte rangere i Tønder, og - som nævnt - med tiden skal NVAG's lokomotivførere også selv kunne køre i Danmark og vore køre syd for grænsen.”

Hvad får de tiden til at gå med, når PBS ikke kører tog?

“Da vort personale startede, havde vi ikke fuldt arbejde til dem i jernbanemæssig henseende. De har derfor hjulpet med at indrette og male lokalerne her på 1. sal i stationsbygningen. De har sat loftet op og lavet personalestue m.m. Desuden har de også lavet en del arbejde i for



bindelse med klargøringen af lokomotiverne. Der er hele tiden noget at lave - altså for den opfindsomme medarbejder! De der spildbakker til olie på MY'erne er f.eks. lavet om med en trykluftstyret vacuumpumpe, så nu pumper vi spildolien op. I førerrummene skal der indrettes velfærdsfaciliteter, og ud over strækingsradio skal vore lokomotiver også have mobiltelefon. Derimod er det Modeljernbanen Skiftespoet, der har hjulpet til med at male MY 1122."

Har I andre samarbejdspartnere end NVAG?

"Nej, ikke endnu. Men vi har et utroligt godt forhold til DB, der nok har været mere åbne overfor os som ny operatør, end DSB. Vi har dog fået et fint samarbejde med DSB Gods, der bl.a. har hjulpet os med at blive godkendt som CIT-bane. DB Cargo har været hurtigere. De har også forstået betydning af at kunne servicere kunderne samme dag, som de henvender sig, og således har DB Cargo på mindre en 4 timer kunnet give os oplysninger, så vi hurtigt kunne besvare en forespørgsel på transport af noget gods mellem Duisburg og Skive. Vi vil også gerne samarbejde med f.eks. DSB gods vedrørende indenrigstransporter, hvor vi kunne medtage en enkelt godsvogn til Esbjerg, hvorfra den ville kunne indgå i et DSB heltog. Vi har en intention om ikke være underentreprenør, men ønsker et reelt samarbejde med DSB Gods".

Hvornår kører det første PBS-tog på banen mellem Tønder og Tinglev?

"Forhåbentlig kort efter 1. maj 1998. Kampen om Tønder-Tinglev banen har ikke været med Jernbanetilsynet, men med dem, der skal vedligeholde banen, og det er Banestyrelsen. Jernbanetilsynet har faktisk allerede den 26. september 1996 udstedt et certifikat for banen, så vi kan køre på den med en hastighed på 40 km/t og med vogne med 22,5 t akseltryk. Det godkender Banestyrelsen, der har haft en monopolfunktion, ikke. De har en salgsafdeling, en teknikafdeling og en sikkerhedsafdeling, og mellem disse har der været interne kommunikationsproblemer. Derfor har man i øjeblikket meldt ud, at banen ikke kan bedefes på grund af sporets tilstand. Det er Banestyrelsen, der halter bagud med sin vedligeholdelse af banen. Som driftsherre har man meldt ud, at banen ikke er vedligeholdt siden 1962, og derfor ikke kan bedefes. Men hvem har i 1962 kunnet for

udsige, at den skulle nedlægges netop i 1997? Først nu her i februar 1998 kender vi de endelige vilkår for en genåbning. Banestyrelsen og Jernbanetilsynet har aftalt de reparationer, der skal foretages, så vi kan køre der med 40 km/t og 18,5 t akseltryk. Det lavere akseltryk betyder for os, at vi skal køre med 4-akslede vogne fremfor for 2-akslede vogne, men det er ikke det store problem. Banestyrelsen vil udføre arbejdet her i foråret. Der er nu en sporspærring på banen, men den er vi ikke underrettet om, selv om det kontraktmæssige er fastlagt, at Banestyrelsen skal underrette operatørerne i god tid, hvis der foretages indgreb på jernbanenettet, som kan få indflydelse på vor trafik. En sporspærring er efter min mening et sådant indgreb. Kommer der gods fra Padborg til Tønder inden maj 1998, må vi bede Banestyrelsen om en kanaltildeling fra Padborg-Taulov. Derfra videre til Bramming/Esbjerg og endelig derfra til Tønder".

Bliver der ligeså store problemer med en genåbning af Løgstørbanen?

"De meldinger, som vi har, er sådan, at vi umiddelbart skulle kunne vi befare banen, men vi kender i øjeblikket ikke Banestyrelsens vurdering. Som du kan høre, har vi brugt en masse tid på jernbanepolitik; en tid som vi hellere ville have brugt til produktion, altså godstogkørsel".

Er PBS en privatbane?

"Nej, vi er en operatør, en vognmand på skinner. Der er to danske operatører, nemlig DSB og PBS. Det var klart, da Jernbanetilsynet skulle godkende os. PBS var ingen privatbane med skinner etc, og vi var heller ikke en operatør på samme grundlag som DSB. Vi var faktisk den første danske skinneløse privatbane. Da man havde en operatør som DSB, valgte man sige, at vi skulle opbygge en struktur som DSB. Det var måske lidt urimeligt. Men nu er vi faktisk lidt forud. En sikkerhedsorganisation som vor har DSB ikke. Vi kan tilbyde at lave det for dem. Vor sikkerhedsorganisation er helt ny, bygget over et moderne kvalitetsstyringssystem med registrering og dokumentstyring. Det næste skridt er at få lavet et kvalitetsstyringssystem på jernbanen. Så kan man følge den enkelte sag, hvordan den bliver håndteret, alt lige fra ekspedition af gods, uddannelse af personale, vedligeholdelse af et lokomotiv og meget mere".

DSB MY 1122 blev inden afrejse fra Århus malet ved frivillig indsats fra medlemmerne af modelbaneklubben "Skiftespoet".

Foto: Robin Roost.

Hvordan forestiller du dig til et samarbejde med de 13 traditionelle privatbaner?

"Den største forskel mellem de gamle privatbaner og PBS er, at de kører med offentlige tilskud. Vi er rent private. Vi kan forretningsmæssigt gøre, som vi har lyst til. Vi har valgt ikke at melde os i Privatbanernes Fællesrepræsentation. Vi mener ikke, at vi passer ind i den organisation, men vi vil utrolig gerne samarbejde med privatbanerne og deres organisationer. Derimod har vi lavet aftale med Dansk Jernbaneforbund og Lokomotivpersonalets afdeling vedr. ansættelse af vort personale. Vi vil gerne samarbejde med privatbanerne, og et samarbejde om godstransporter med f.eks. Vestbanen og Lemvigbanen er ikke utænkeligt. Hvis DSB vedligeholdelse lukker deres værksteder i Jylland, så kunne det godt være, at vi lavede en aftale om vedligeholdelse af vore GM-lokomotiver med et privatbaneværksted, der kan klare en sådan opgave. Vi orienterer hinanden. Mon ikke det også er en begyndelse til et samarbejde?"

Når PBS kommer igennem alle de her nåleøjer, kunne man så ikke få brug for at leje trækraft hos nogle af privatbanerne?

"Nej, de lokomotiver, der kunne komme på tale, er trækraftmæssigt for små. De kan kun trække op til 9 tungt læssede vogne - og så kun i lavt gear, op til 50 km/t. Vi skal op i Mx eller MY-størrelse for at have kapacitet nok. Vi har derimod kig på andre GM-lokomotiver i udlandet".

Hvordan former fremtiden sig for PBS?

"Vi har fri adgang til det danske jernbanelov nu, men en ny jernbanelov vil muligvis betyde, at vi også kan interessere os for indenrigstransporter. Indtil videre er vor primære opgave internationalt transitgods, men hvor det er belejligt vil vi kunne medtage indenrigstransporter på de strækninger, som vi kommer til at befare. Moderne godstransport er også hurtig godstransport. Det er det kunderne har brug for i dag. Kunderne har brug for en organisation, der er hurtig og effektiv. Det betyder, at en jernbaneoperatør skal ligne vognmændene. Vi skal kunne det samme. Derfor er det vigtigt med selvstyrende, fleksible grupper. Det er lokoperatøret og rangisten, der skal være i kontakt med kunderne. Vort personale skal kunne disponere, når kunden ringer til et af vore tog. Vor ledelsen har ikke nogen jernbaneerfaring. Derfor har vi også ansat den tidl. godscenterleder fra DSB i Padborg, Kay Henning Hansen, til at hjælpe os med fragtberegning, kontakter og meget mere. Med 23 års jernbaneerfaring er han også vant til at håndtere international godstrafik. Vi søger at kombinere moderne virksomhedsprincipper med gammel konventionel jernbandrift, og jeg tror helt og fast på, at PBS ikke blot har en fremtid for sig, men en stor fremtid - som godsoperatør på det danske jernbanelov".



De fleste kender det sikkert, man sider og rodder i sine gamle billeder, og pludselig dukker der nogle op, som vækker minderne frem.

Billederne jeg fandt, var 15 år gamle dias af et stort MO-godstog, hvilket i sig selv var en sjældenhed på dette tidspunkt. Her er historien om den dag det hele udspandt sig.

Billedet som vakte minderne frem...

MO 1857 og 1875 er netop kommet fri af Holstebro, og med sammenlagt 1000 HK acceleres godstog G 7732 afsted mod Herning den regnvåde fredag i maj for 15 år siden.

Retrætte med maner !

Leverancen af MR/MRD togsæt havde allerede stået på i flere år, og antallet var nu så stort, at de sidste MO-vogne i Jylland kunne tages ud af drift til sommerkøreplanen K83. Fredag den 27. maj 1983 var derfor sorgens dag for MO-vennerne, så de valfartede til Struer fra nær og fjern, for at følge de sidste MO-fremførte plantog i Jylland.

Brugen af MO havde allerede været beskeden siden januar, og anvendelsen af dem strakte sig kun til fredage fra maskindepot Struer. Fem driftsklare MO'er var stationeret her; nr. 1835, 1857, 1870, 1875 og 1886. Der blev kørt med to stammer, et togpar til Esbjerg inklusiv en ekstra smuttur mellem Esbjerg og Varde, og to togpar til Thisted. Begge stammer var normalt oprangeret som MO+MO+Cil+Bhs. Den sidste MO stod som reserve for de 4 andre.

Starten på den sidste køredag tegnede sort, den ene af Cil'erne var løbet en akselleje varm fredagen før, og kunne ikke bruges. Det besluttedes derfor at sætte et MR-sæt ind i de to togpar til Thisted. Kortegen af biler med fotofolket samledes istedet om tog 654 mod Esbjerg, afgang fra Struer 13.32. Kort før afgang, indløb der melding fra depotet, at godstog 7732 til Herning nu skulle fremføres af de to arbejdsløse MO'er.

Stor frustration blandt fotofolket, for hvad skulle man nu jage, det sidste ordinære MO-persontog eller godstoget til Herning? Begge tog kørte jo næsten samtidig! En slagplan blev lagt, og vi valgte som de eneste at jage tog 654 ud til Ulfborg og derefter ræse ad landevejen tilbage til udkanten af Holstebro og følge tog 7732 til Herning. Og sandelig, det lykkedes! Min gamle

lasede notesbog minder mig om, at der kun var 21 minutter mellem de fotos, men hastighedsreglerne blev vist heller ikke rigtig fulgt denne dag...

Tog 7732 var et imponerende skue for os unge entusiaster, der kun havde set MO'erne skubbe rundt på styrevogne og en enkelt mellemvogn når det gik højt for sig; her var der jo tale om et rigtigt tog med 15 godsvogne! MO'erne kæmpede rigtig for at slæbe de 201 t vogne op ad bakken mod Tvis og udsendte den herligste solarfims man kunne forestille sig, akkompagneret af den karakteristiske bølgende lyd fra de 4 stk 250 HK Frichs's motorer i stilling 4. Woww!

Hurtig ind i bilen og med fuld fart ned til næste fotosted ved den kugleformede ammoniakbeholder syd for Tvis, hvor sceneriet atter kun besigtiges med åben mund og store øjne. Ka-

G 7732 i fuld fart mellem Skibbild og Herning med en blanding af Hims og Gs vogne, suppleret med en hvid Hkks og to Fds. Bemærk at MO'erne er sammenkoblet i den "varme" ende; førerne foretrak at sidde i den "kolde" ende, hvor støjen var mindre.

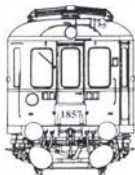


meraerne klikkede løs på fuld tryk, og scenariet blev eviggjort på celloid. Heldigvis skulle toget krydse undervejs i Vildbjerg, så der blev også lejlighed til et billede mere ved Skibbild. MO'erne mestrede opgaven med tog 7732 til UG, og gav således en værdig afsked for arten i Vestjylland.

Inde i Herning blev vognene rangeret på plads, og de to MO'er blev henstillet for hjemtransport til Struer hen på aftenen af MT-rangermaskinen i Herning. Vi andre kørte straks sydpå mod Ølgod og fulgte med de andre entusiaster de to MO'er trække afsted med tog 665 for sidste gang. Klokkeren præcis 20.00 ankom toget flag-smykket til Struer, og de endegyldige afskedsbilleder blev taget. 5 minutter senere kørte MO'erne ud til depotet, og stationens MT trak Bhs'en og CII'en over på personvognsristen. Vestjylland var blevet en attraktion fattigere.

Efterskrift

MO 1835, 1857, 1870, 1875 og 1886 var de sidste driftsklare vogne i Struer, og blev alle udrangeret umiddelbart efter K83's ikrafttræden. Bortset fra MO 1835, som solgtes til "Freunde des Schienen Verkehr" i Flensburg, overlevede ingen af vognene året ud efter afviklingen i Struer. Den 7. juli blev alle vognene, hensat i FASTERHOLT, for blot 3 uger senere at blive kørt til Bjerringbro for ophugning i fuld driftsklar tilstand. Alt imens den ene defekte MO efter den anden humpede af sted på "Lille Nord!" -Men det er en hel anden historie...



Tekst og foto: Tommy O. Jensen



Øverst: Velankommet til Herning, rangeres stammen over i godsristen, hvor MT'eren senere vil fordele vognene. Turen her var den sidste for MO 1875 (bagerst), MO 1857 fik lov til at slutte af dagen efter med et fototog Struer-Viborg-Løgstør og retur, inden den gik definitivt på pension. Nederst: Her er det sidste MO-plantog P 665 nået til Struer, oprangeret af Bhs 823+CII 491+MO 1886+MO 1870. En epoke afsluttes.



Ophugning af MO'erne skete i efteråret 1983 hos produkthandler Orla Rasmussen i Bjerringbro. Den 27. august var MO 1870 allerede skåret i småstykker og MO 1886 ved at blive klargjort til afbrænding. Længere ned i koen holder MO 1872 og 1857 og venter på samme skæbne.





30 år med røde S-tog

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden 1968 overgik Nordbanen Holte-Hillerød til elektrisk drift. Samtidig indsattes en helt ny generations S-togsmateriel, udviklet af DSB i samarbejde med Scandia og Frichs.

Dette 2. generations S-togsmateriel udgør stadig grundstammen i den københavnske nærtrafik, men står for en snarlig decimering, når serieleverancerne af det nye 4. generationsmateriel fra Siemens/LHB tager fart. Når alle 120 nye sæt er leveret omkring år 2005 vil der kun være en mindre driftsreserve af 2. generations-togene tilbage - hvis ellers de øjeblikkelige planer holder. Det er i sig selv tankevækkende, at de sidst leverede brune S-tog var i drift i ca. 16 år, mens de røde S-tog kommer til at være i drift i omkring end den dobbelte tid!



Nye S-tog til Nordbanen

Ved elektrificeringen af Nordbanen bibeholdtes 1. klasse. Den første leverance af de nye tog indeholdt derfor en serie på 7 første-classes styrevogne litra AS, som stadig er let genkendelige ved, at de kun har to indgangspartier, og en meget stor midterkupe med bedre benplads, selv om opklæbningen af plasticfolie nu har skjult den mørke 1. classesfiner. Da DSB ved den nye S-togskøreplan i 1972 opgav den ret dårligt udnyttede særbehandling af Nordbanens passagerer, blev vognene deklasseret og omlitret til FS-vogne, og tabte dermed den gule stribe og vognklassemarkeringen på siden og i dørvinduerne.

Det nye, røde S-tog var opbygget som fast sammenkoblede 2-vognssæt med en motorvogn og en styrevogn, som kunne sammensættes som 2, 4, 6 eller 8 vognstog efter behov. De enkelte vogne i et togsæt var indbyrdes forsynet med en fast centralkobling og med konventionelt trækktøj og puffer i førerrumsenderne. Vognene var forberedt for montering af "rigtig" centralkobling, men kun MM 7631, MM 7731, FS 7132 og FS 7232 kørte en overgang forsøgsvis rundt med Scharfenberg-kobling.

MM-vognene er karakteristiske ved, at pantografen er placeret i en fordybning på taget, som er ført helt ud til vognsiden. Denne placering skyldtes, at man ved anlægget af den københavnske tunnelbane gerne ville spare på tunnelhøjden. Pantografplaceringen på S-togene blev dog det eneste varige spor efter 60'ernes tunnelbaneplaner i København!

De første vogne var allerede færdige på Frichs og Scandia omkring årsskiftet 1966/67. Fra februar 1967 var sæt 2 og 3 stationeret på Engshave Maskindepot, hvorfra der gennemførtes omfattende prøvekørsler. Leveringstakten var fra efteråret 1967 6 vogne pr. måned.

Køreledningsanlægget var færdigt, sådan at spændingssætning til Hillerød skete 1.4.1968.

"Jernbanen" gik i majnummeret samme år så vidt, at man med fede typer bragte følgende opfordring: "Jernbaneentusiast - benyt lejligheden til at fortælle om - særligt til børn - at det er forbundet med livsfare at komme i direkte eller indirekte berøring med samt i farlig nærhed af køreledningsanlægs strømførende dele."! Fra 18. april 1968 begyndtes prøvekørsler mellem Holte og Hillerød, hvor også de elektrificerede overhalingsspor i Birkerød og Allerød gennemkørtes for at kontrollere køreledningsanlægget. Prøveturene skete med to MM/AS-togsæt. Den officielle indvielse skete ved overgangen til sommerkøreplanen med indvielsestog lørdag den 25. maj 1968. Mandag den 20. maj 1968 var et nyt eftersynsdepot vest for Tåstrup Station, som var specielt indrettet til at tage sig af de nye tog, taget i brug. Det nuværende S-togsværksted har dermed også 30-års jubilæum i maj 1998.

Til ibrugtagningen havde DSB overtaget 16 to-vognstog, hvilket var tilstrækkeligt til at udfylde et lukket omløb på Nordbanen med nye tog.

Øverst: Ballerup St., juli 1972.

Foto: Joen Jensen.

Nederst: Hillerød St., august 1985.

Foto: René St. Olsen.

Frem til 1975 leveredes 213 MM/FS-sæt. Driftsbestanden har dog næsten altid været noget mindre som følge af planlagte revisioner, ombygninger og levetidsforlængelser, hvoraf størstedelen er foregået i Århus. Også driftsuheld, pyromanbrande og på det seneste planlagt udrammering af de dårligste vogne, har reduceret bestanden, sådan at der i øjeblikket skulle være en samlet bestand på 206 MM/FS-sæt til rådighed.

I 1975/76 efterleveredes en videreudviklet vogn-type som rene mellemvogne, d.v.s. uden førerrum. Med de 65 MU/FU-sæts levering kunne der oprangeres faste 4-vogns enheder. Den plads, som før havde været optaget af førerrummet udnyttedes til en symmetrisk kupeindretning med 4 lige store kupeer i begge mellemvognene. Alle mellemvognene er fortsat i drift. Samtidig igangsatte DSB projekteringen af det 3. generation S-togsmateriel, som sættes i drift fra 1980, men som - end ikke i den mest vellykkede version med elektrisk udrustning fra ASEA - blev den store succes. Ved første tanke virker det som om, der igennem de 30 år ikke er sket de store ændringer på S-banens stammateriel - togene ligner sig selv, både udvendigt og indvendigt. Ved nærmere eftersyn har der dog været en lang række ændringer og ombygninger gennem årene.

Togene var som nævnt født som 2-vognstog - terminologien med hel- og halvtog benyttedes oprindeligt, da man havde 3- og 6 vognstog (dvs. ingen styrevogne) men der kørtes i praksis altid med 4 eller 8 vogne. Først i forbindelse med materielmangel i 80'erne gik man over til først at indsætte 6-vogns tog og siden at be-

nytte 2-vognstog på Frederiksberg-linien og i døgnet ydertimer mod bl.a. Klampenborg og Frederikssund. Standsningsmærker m.v. har dog altid taget højde for alle kombinationer. Det gav dog anledning til mange skrivelser fra passagerne, da der begyndte at dukke 2-vognstog op, som holdt "mærkelige steder ved perronen", som en rasende ældre dame, der havde taget opstilling i den forkerte ende af Østerport og derfor måtte se sig agterudsejlet af et Klampenborgtog, skrev i et læserbrev.

En enkelt FS-vogn kørte i flere år i begyndelsen af 90'erne som pilotprojekt for LHBs enkeltakslede boggie, og var dermed 3-akslet, idet den almindelige boggie var bibeholdt i den "blinde" ende.

Oprindeligt var vognene udstyret med fast monteret slutsignal for S-tog med tre røde lygter, hvoraf den øverste var placeret over førerrummet. Da det særlige slutsignal for S-tog bortfaldt, var den tredjelygte i nogle år ude af brug, og blev så erstattet af en frontlanterne, da S-togene ophørte med at føre kun to hvide lys som kendingssignal og gik over til triangellys. I forbindelse med RENO-2 renoveringen har 4-vognstogene fået skiltekasse med destinationskilte over sidedørene.

I forbindelse med RENO-2 programmet først i 90'erne fik en del 4-vognstog indbygget vinduer i endegavlene for at muliggøre, at passagerne kunne se gennem toget. Der var tanken, at rejsen i de tyndt besatte tider af døgnet skulle føles trykkeligere, når man kunne se, hvad der foregik i nabovognen. Vinduerne er ret små og monteret næsten ude i vognhjørnerne af hensyn til ledningsforbindelserne mellem vognene og de i endegavlene placerede relæskabe, så de har i praksis - hvis de ellers er vasket - ikke den store virkning, og kan ikke ses udefra. Mellem førerrumsenderne i de sammenkoblede togsæt sker den elektriske forbindelse ved hjælp af styrekabler, som er monteret i skabe på fronten under førerrumsvinduerne. I mange år var det sædvanligt at se togene køre med lågerne til ledningsskabet slået op, i visse tilfælde vist så længe, at dørene endte med at ruste fast. Så lykkedes det pludseligt at få overbevist køremænd og rangerpersonale om, at også frontdørene burde være lukket under kørslen, og i de sidste mange år har det været et særsyn med et S-tog med "åbne frontdøre". Omkring 1993 blev der malet cykelsymboler på dørene til de mellem-perroner, hvor cyklerne skal placeres under kørslen.

Farvevarianter

S-banen har efterhånden været plaget af graffiti i mange år. I de første år kunne lidt ny maling el-

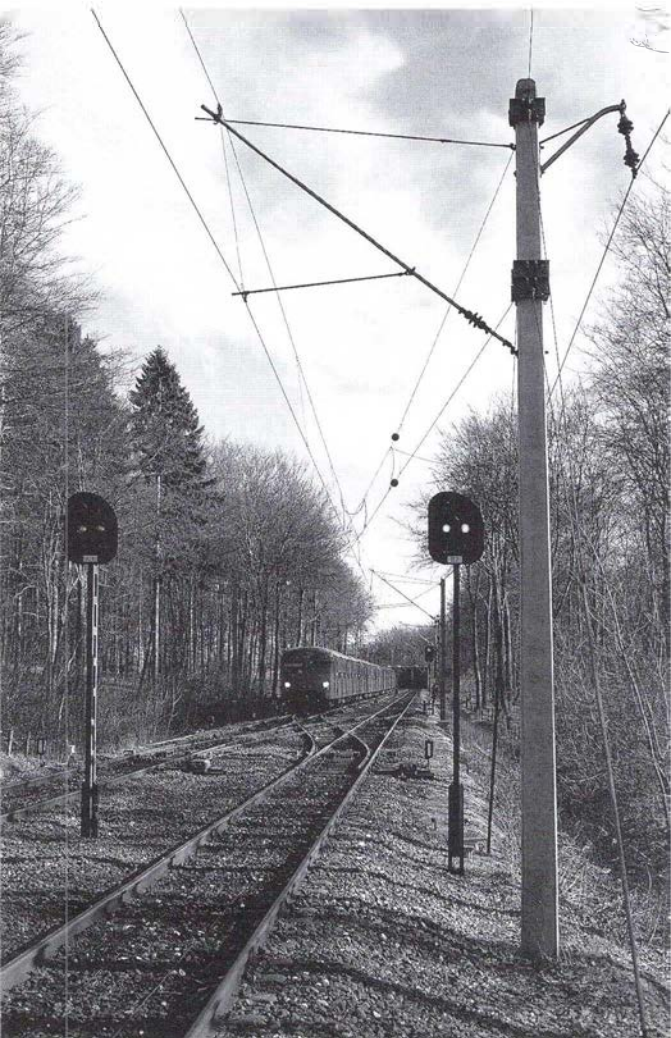
lers være tiltrængt, for togenes sider bar tydelige vidnesbyrd om hyppig kontakt med oxalsyre og andre skrappe midler i vaskeanlæggene. Områderne mellem døre var i lange perioder yderst falmende på en stor del af vognparken. Fra 1991 - hvor den røde maling ellers var fundet frem igen - fulgte DSB selv trop i bestræbelserne for at gøre billedet mere spraglet ved at sælge helvogne som reklameplads. Et enkelt firevognstog blev i 1993 malet hvidt med røde dørpartier. Årsagen var, at man ville undersøge, op et hvidt tog skulle vaskes mere end et rødt- og det skulle det! Som følge af dette forsøg blev det besluttet, at 4. generations S-togene skulle være røde. Det hvide S-tog er senere blevet forsynet med rød folie, men kan dog kendes på reklameteksten "Byens puls". Ellers har der oftest været tale om enkeltvogne som totalreklame. De par gange, hvor samme annonør har købt 2 vogne, har de - vel hovedsageligt for at få kundens budskab ud til flest muligt passagerer - været adskilt i driften. Totaludsmykningen har strukket sig fra en hel appelsinvogn over blå og grønne vogne til det meget spraglete. Med det nyeste levetidsforlængelsesinitiativ, hvor der spares på pladearbejdet og i stedet påklæbes plasticfolie ovenpå tænger og rustpletter, er der, med erfaringerne fra guldtog til 150-årsjubilæet opstået helt nye reklamemuligheder, som man må håbe bliver udnyttet. Jeg har selv altid drømt om et Trabant-grønt 4-vognstog som reklame for et skylemiddel!

Nye frontruder

Den mest indgribende, permanente udvendige ændring var, da S-togene (i lighed med MZ, serie I-III) mistede de buede frontruder, som var monteret i gummlister og i stedet fik påsvejet et stykke plade. Samtidig blev der monteret nye termovinduer i fronten fastholdt i en blank metaliste. Disse "briller" ændrede afgørende togenes udseende. Ved opmalinger er der dog en tydelig tendens til, at også den blanke liste får en gang rødt, og det får fronten til at se noget anderledes ud, indtil der på værkstedet bliver tid til at få skrabt malingen af.

Togene var fra leveringen forberedt for 1-mandsbetjening, men der gik nogle år, før der var monteret overvågnings-TV på alle stationer og medgivelsen af en togfører, hvis eneste opgave det var at fløjte og trykke på en knap, ophørte. For ikke at overanstrenge elektroforernes lunger blev der som led i overgangen til 1-mandsbetjening monteret trillefløjter under hver enkelt førerplads, som luftforsynedes via bremsesystemet. Det gjorde det langt nemmere at høre fløjten i togets bagende, men lyden blev så kraftig, at man på en stille sommeraften kunne høre S-togsafgangen på flere kilometers afstand af stationerne. Efter forskellige lyd-eksperimenter overgik DSB så til et elektronisk bippersignal á la vækkeur, som ikke i samme grad når ud over den umiddelbare omegn af perronen.

I det indvendige har togene været igennem en næsten ubrudt række tilpasninger og ombygninger. De oprindelige 1. klassesvogne var ved leveringen monteret med mørk finer og det grønne "marsbetræk". Da det var slidt op, var 1. klasse afskaffet, og togene fik så overalt de formstøbte sæder med blå plasticbetræk, som 2. klassesvognene var født med. Efter indførelsen af den nye design fik først det nyliveredemateriel, siden også de ældre vogne, monteret



S-toget til Farum nærmer sig her Harreskov st. en varm forårsdag i marts 1981. Foto: Jakob Stilling.

det samme brunt/beige sribede uldbetræk som fjerntogsmateriellet. I samme periode skulle der være armlæn. Da slid, ælde og hærværk havde gjort sit, monteredes sæderne i stedet med et kulørt, mønstret betræk, som idag er enerådende og vist er ganske modstandsdygtigt overfor både hærværk og skidt. Da var armlænenes for længst demonteret, men kan af kendere stadig spores på de to rørender mod midtergangen under sædet.

Kupevinduerne kan i dag kun lukkes nogle centimeter op, efter at det i flere år var en yndet sport at demontere alle sæder i en vogn under kørslen og drysse sæderne langs banedæmningen. Vinduesstopperne har deres medansvar for, at det i sommertiden kan være en varm oplevelse at rejse med S-banen.

Fra den utryghedsperiode, som gav anledning til montering af vinduer mellem vognene stammer også det lille vindue i den indvendige førerrumsdør, som skulle gøre det muligt for elektroføreren at holde øje med, hvad der skete i togets første vogn. Vinduet er monteret med et rullegardin, som dog oftest er suppleret af et "indkørsel forbudt"-mærkat i ruden og et reklameskilt, vendt 90 grader. I praksis er det vist Danmarks mindst benyttede vindue. Fra "tryghedskampagnen" stammer også forberedelserne til alarmknapper, monteret over midtersæderne i hver af de store kupeer. Projektet blev opgivet efter omfattende debat, men da var der allerede i en stor del af materiellet etableret et hul i beklædningen til alarmknappen med en fastskruet dækplade. Efter at der som led i den seneste levetidsforlængelse er monteret plasticfolie på alle indvendige vægge, er den lille plade over hullet nådigt blevet skjult. Bagagenettene er også gået af mode og der er nu monteret hattehylde, ligesom askebægrenes kommen og gåen er en historie helt for sig selv. Oprindeligt var der kun skydedøre rundt om midterperronen, hvilket gjorde vognene meget svære at holde varme i vinterhalvåret. I de senere leveringer fra ca. 1972 blev der så indført skydedøre til alle kupeer, men moderniseringen nåede på dette punkt aldrig frem til de første serier.

Tilbage i 70'erne havde vognene stadig den gamle bandbulle over dørene om, at de rejssende, under trusel om bødestraf, ikke måtte hindre den automatiske dørlukning, suppleret med det helt pragtfulde lille skilt med uddrag af personbefordringsreglementet. På de seneste er skiltens indhold efter en sproglig moderni-



I april og maj 1968 gennemførtes prøvekorser med den nye materieltype på Nordbanen. Et prøvetog med "Reserveret"-sæder i alle døre passerer Allerød nogle dage før indvielsen.

Foto: E. M. Mørch/arkiv JS.

sering - som bl.a. indeholder en trussel om at tilbageholde toget, indtil passagerne opfører sig ordentligt - påny dukket op, men ordet "forbud" er erstattet af "må ikke".

Den indvundne plads over dørene søges solgt som reklameplads, hvilket også er tilfældet for det areal, hvor der oprindeligt var bagagenet. At dømme efter den hyppighed, DSBs egne produkter optræder med, er det svært at overbevise fremmede annoncører om reklamepladsens fortræffelighed.

De ældste vogne havde på 2. klasse en 3+2 sædeopstilling i midten af de store kupeer og gennemgående sæder i gavlen modsat førerrummet. Sædeopstillingen var hindrende for passagen gennem vognen, og erstattedes senere af en 2+2 opstilling overalt i toget.

Inspireret af 4-generationstogenes "flexrum" er en ombygning i øjeblikket undervejs, hvor 2. kupe på et antal MM og FS-vogne slås sammen med 1. indgangsparti, sådan at der opstår eet stort rum, hvor der monteres klapsæder og cykelstativer i samme udførelse som i 4. generationstoget.

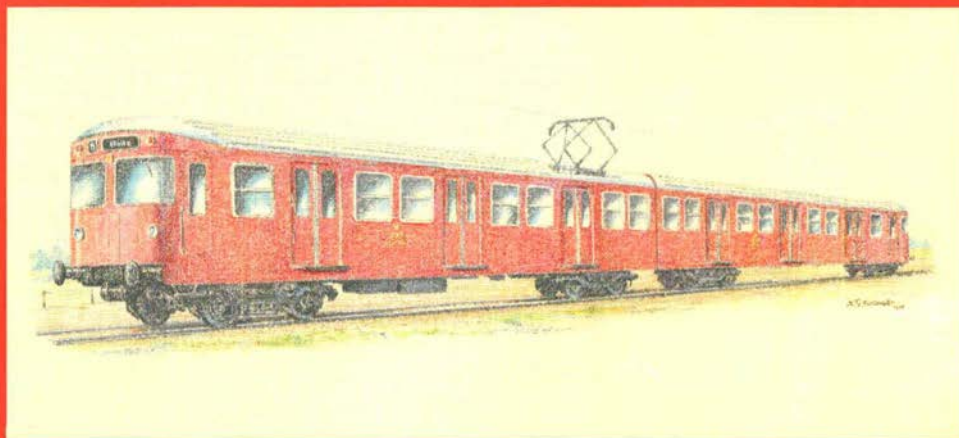
S-togsmateriellet er nok det dårligst dokumenterede og mindst fotograferede danske jernbanemateriel. At der gennem 2. gene-

rationstogenes 30-årige liv har været talrige ændringer både indvendigt og udvendigt er blandt andet vist på disse sider. På trods heraf har S-togene altid indtaget en plads helt i bunden af jernbaneentusiasternes hitliste, for "de kører jo alligevel altid". Med den meget tætte trafik på S-banen er der dog ingen undskyldning for ikke at eksperimentere lidt med sin fotografering og søge usædvanlige vinkler og usædvanlige belysninger i de kommende år, inden de "gamle røde S-tog" pludselig står for udrangering eller er blevet forvist til enkelte linier. Hvis en speciel vinkel ikke lykkes, kommer der jo alligevel et andet tog om nogle minutter.

De første strækninger, som helt overtages af de nye tog (og de lige så oversete 3. generations-tog) bliver linie A og E - altså netop de strækninger, hvor de røde S-tog gjorde deres entre for 30 år siden.

Nummerræng og andre de-tailinterserede, som måtte ønske nærmere oplysninger om de enkelte leverancer henvises til DLM og til John Poulsens S-togsbog fra 1984 hvor der findes en nummeroversigt og en beskrivelse af ombygninger, udrangeringer m.v. frem til 1984.

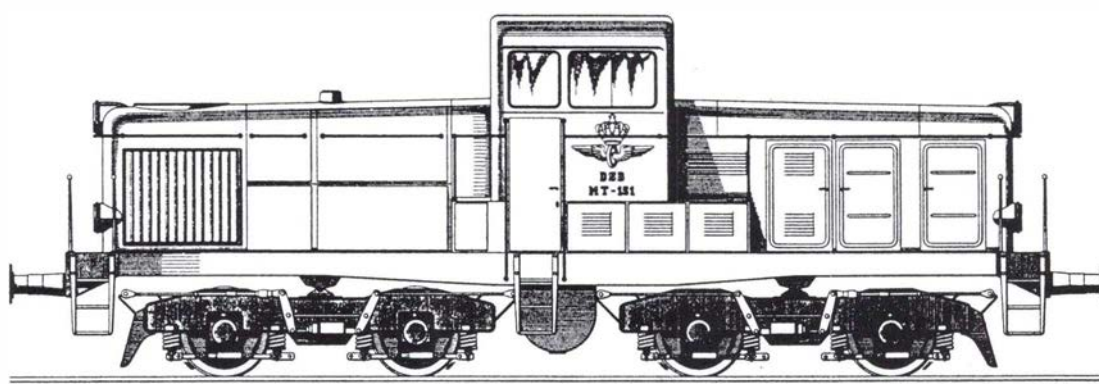
Jakob Stilling



I Jernbanemuseets tegningsarkiv findes denne perspektivtegning fra Scandia af et MM/FS-tog, dateret januar 1965. Udviklingsarbejdet er tydeligvis ikke afsluttet, for der er en del detaljer på tegningen, som kom til at se anderledes ud. Der er ikke spor af dørhåndtag, førerrumsdøren er noget højere placeret end i den endelige udførelse, og mest markant er fronten - som i betænkelig grad minder om DBs samtidige type 624 - trukket "rundt om hjørnet". Slutresultatet blev bedre!



En slider fra Frichs



For 40 år siden modtog DSB lokomotiverne MT 151 og 152. De fik følgeskab af yderligere 15 af slagsen, men nu er kun to tilbage i drift. Når næste MK-leverance afsluttes i dette efterår, må det påregnes, at den sidste MT udrangeres. Thomas Nørgaard Olesen og Søren Bay beretter her i korte træk om lokomotivets historie.

Den 21. oktober 1955 skrev DSB kontrakt med Frichs om levering af to dieselelektriske lokomotiver. Lokomotiverne skulle både kunne anvendes til rangering og til strækningsskørsel. I det ydre kunne de nye lokomotiver minde lidt om de 6 privatbanelokomotiver, Frichs leverede i 1953.

De to lokomotiver blev leveret i foråret 1958 - omkring et år senere end planlagt - som litra MT nr. 151 og 152. Ganske kort tid efter leveringen af de to første bestilte DSB yderligere 15 eksemplarer, der blev leveret i 1959 og

Øverst: MT 151, der som første lokomotiv af serien blev leveret i 1958, trækker her ud fra Århus Godsbanegård i juni 1972.

Foto: Asger Christiansen.

Nederst: Sidste skud på stammen var MT 167 der leveredes i 1960. Her med persontog mod Tommerup/Assens i Odense ca. 1960.

Foto: A. Kirkeby / arkiv OMJK.

Tegning: DSBs fantomtegning fra 1955 af det kommende rangerlokomotiv.



1960 som nr. 153-167. Tillige leveredes et par reservebogier.

Serieleverancen afveg iøvrigt på enkelte punkter fra de to "prototypemaskiner", f.eks. var der forskelle i placeringen af komponenterne i apparatskabet.

De to prototypemaskiner blev umiddelbart efter leveringen underkastet et længere prøveprogram. Herunder afprøvedes lokomotiverne på en række større stationer, til strækningsskørsel på sidebaner og til færgerangering. Prøverne viste, at en MT kunne erstatte en Q-maskine som rangerlokomotiv, mens DSBs blad Vingehjulet i juni 1958 var lidt mere forbeholden over for lokomotivtypens evner til strækningsbrug: "Ved anvendelse til at fremføre tog på strækningerne må det naturligvis tages i betragtning, at lokomotivets hestekraft på 425 hk er fastsat med henblik på de krav, der vil blive stillet til dem i rangerarbejdet og i de tog, der normalt køres af rangerlokomotiver, d.v.s. hovedsagelig udkørsel med godsvogne fra de større stationer, og denne hestekraft sætter en grænse for de togstørrelser, de med hensigtsmæssig hastighed kan fremføre på strækningerne".

Med en oprindelig maksimalhastighed på 70 km/t kunne MT-lokomotivet dog gøre god fyldest på mindre sidebaner.

Lokomotiverne blev bygget efter forskrifter fra O.R.E., en europæisk organisation for jernbaneforskning. Man havde nok håbet på at kunne eksportere lokomotivtypen, men det lykkedes aldrig.

Heller ikke herhjemme blev MT-eren nogen talrig type, thi der blev aldrig bygget flere end 17 eksemplarer. DSB valgte derimod det måske lidt mere "skræbete" dieselhydrauliske MH-lokomotiv som standardrangerlokomotiv.

MT-lokomotivets konstruktion

Lokomotiverne var som nævnt diesel-elektriske. Motoren drev en jævnstrøms- og en vekselstrøms-generator på samme aksel, således at dieselmotoren var placeret i lokomotivets ene ende og det elektriske udstyr i den anden. Akslen under førerhuset var udstyret med fleksible koblinger.

Hovedgeneratoren leverede jævnstrøm til de fire banemotorer, mens vekselstrømsgeneratoren producerede trefaset vekselstrøm til ventilatorer for banemotorer, generatorer og kølevand. Banemotorer og hoveddynamo blev leveret af

MT 154 foran CI- og Cle-vogne en meget kold vinterdag i Struer. Først langt senere fik lokomotiverne monteret oliefyr. Struer den 1. december 1973. Foto: Ole Jensen



MT 159 har indkørsel til Tinglev fra Tønder med 11 vogne, den 5. juni 1978. Foto: Ole Jensen.



MT 166 på vej fra Assens til Tommerup med EH- og CP-vogn, ca. 1964. Inden for en årrække vil det også være muligt at præsentere en tilsvarende oprangering i DJK regi. Foto: A. Kirkeby/arkiv OMJK.

A/S Titan, mens ASEA leverede komponenter til styringen.

Reguleringen udførtes således, at ydelsen kunne udtages kontinuerligt i hastighedsområdet 12-60 km/t. MT'erne var indrettet med serie-parallelomskiftning.

Banemotorudluftningen forgik i lighed med "de danske MY-lokomotiver" via en hul bogiecenter-tap. Herved undgik man skrøbelige bælgeforbindelser mellem vognkasse og bogie. Iøvrigt ses i forskellige detaljer flere ligheder mellem MT-lokomotiverne og MY 1201 og 1202.

Frichsmotoren

Den oprindelige motortype var en nyudviklet v-motor af Frichs eget fabrikat. Cylindervinklen på 90° muliggjorde, at maskinrummet kunne bygges lavt, således at der opnåedes gode udsigtsforhold fra førerrummet.

Frichsmotoren var en 8-cylindret 4-taksmotor. Ved maksimal belastning (1200 omdr./min) var effekten 425 hk og brændolieforbruget tilnærmelsesvis 75 L pr. time. Cylinderdiameteren var 200 mm og slaglængden 220 mm. Typebetegnelsen for Frichsmotoren var 8.200 CV. Motoren var ikke trykladet. Oprindeligt var det tanken at videreudvikle motortypen og bygge motorer med flere cylindre og trykladning, men disse planer blev dog ikke virkeliggjort.

Netop fordi der var tale om en nykonstrueret dieselmotor, gennemførtes et længere prøveprogram hos Frichs. Den afsluttende

prøve udførtes af DSB-folk efter UIC-regler og omfattede en 100-timers prøve. De 80 timer heraf var for fuld belastning, 19 timer på varierende belastning og 1 time med 10 pct. overbelastning.

Prøvernes udfald var tilfredsstillende, men med tiden viste der sig dog alvorlige problemer med Frichsmotorene. Frichsmotorene blev derfor i 1968-69 erstattet med Maybach-Mercedes motorer af typen 820B. Mercedesmotoren havde en effekt på 491 hk. Ved samme lejlighed ændredes lokomotivernes tilladte maskimalhastighed til 90 km/t.

Ændringer på MT-lokomotiverne

Lokomotiverne blev leveret i grøn farve med litra og nummer i antikvaskrift. Bemalingen forblev grundlæggende uforandret indtil ommalingen til rød/sort i 70'erne og først i 80'erne, omend nogle maskiner fik nyt skriftsnit af en mere simpel "grotesk-type".

I årene omkring 1990 ombyggedes lokomotiverne løbende, idet der påbyggedes forlængelser af udstødningsrør for både dieselmotor og oliefy. Dette skete for at minimere røggasgener. Visse lokomotiver fik omkring 1996 renoveret førerpladserne af hensyn til ar-

bejds miljømæssige forhold. Gennem årene er lygterne på en del lokomotiver udskiftet efter rangerlokomotiv. De to nederste lanterner er derfor ofte af MO-typen, hvor fatningen sidder lodret i stedet for vandret. Også styreventil-erne er udskiftet fra HIK-fabrikat til KE-typen.

I begyndelsen af 70'erne blev lokomotiverne forsynet med gule rotorblink. Da disse gav anledning til støj i rangerradioerne, blev de i midten af 90'erne udskiftet til blink af blitztypen.

Driftsforhold og anvendelse

I første omgang indsattes MT-lokomotiverne primært vest for Storebælt. Især på de fynske sidebaner kom MT'erne hurtigt til at køre mange tog, såvel person- som godstog. MT'erne har aldrig haft togvarmeanlæg, så der var normalt vogne med kedel eller egenvarme med i persontogene.

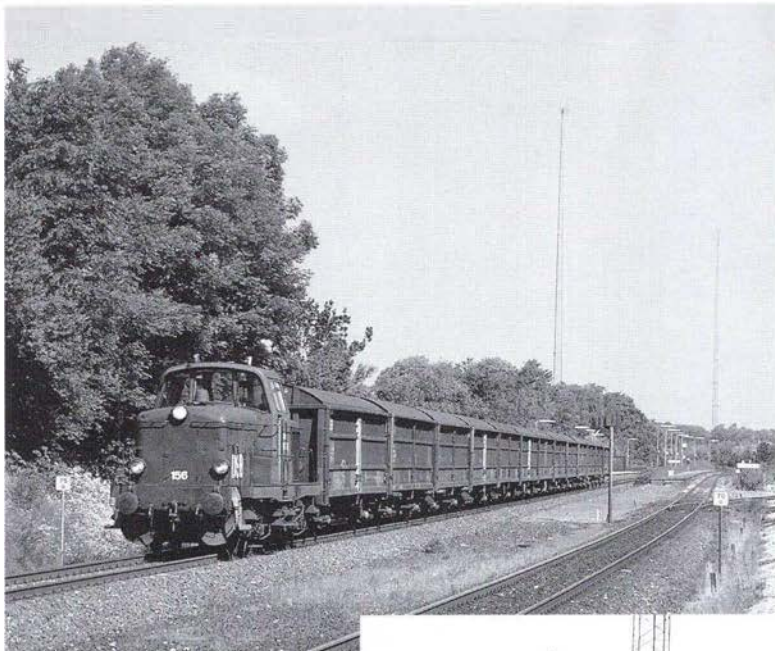
Øst for Storebælt anvendtes i 60'erne MT-lokomotiver til rangering ved Malmøfærgen.

I 70'erne anvendtes lokomotiverne til rangering og godstogskørsel. På de fleste jyske og fynske godsbaner har man anvendt MT. Den sidste godsbane med MT som "normalt" lokomotiv var Løgstørbanen, hvor MY'erne tog over i 1995. Også på f.eks. Grenåbanen var MT en flittig gæst.

Under "den store trækraftmangel" omkring 1981 var der en overgang planer om på ny at anvende MT til at fremføre persontog i Vestjylland. Planerne blev dog ikke ført



Små tyve år senere havde meget ændret sig på Assensbanen. Persontrafikken var forlængst nedlagt, og kun sæsonpræget godstrafik var tilbage. MT 166 huserede dog stadig på egnen, men i nye klæ'r. Sukkertog ved Ebberup den 29. oktober 1983. Foto: Ole Jensen.



MT 156 undervejs mod Næstved, passerer her Glumsø st. med "papirtoget", den 26. juni 1994.
Foto: Henrik Sørensen

ud i livet. Fra slutningen af 80'erne blev MT'erne DSBs "færgerangerlokomotiv". I Rødby Færge, Korsør og Nyborg udgjorde de grundstammen i færgerangeringen. Denne anvendelse fortsatte helt den faste Storebæltsforbindelses åbning i 1997. Ud over anvendelsen i færgehavnene kørte MT-lokomotiverne en del i København.

Lidt speciel var anvendelsen af MT i "papirtogets" sjællandske del fra Korsør til Næstved og retur i 1994. Fornøjelsen ved at opleve en MT "på de lange skinner" varede dog ikke så længe, idet MY-lokomotiverne tog over i stedet.

Den sidste tid

Som følge af et rangeruheld i Rødby Færge blev MT 151 udrangeret i 1990. Lokomotivet var slemt moglestretet ovenpå en kollision med MX 1022, og nok ikke mindst for at indvinde reservedele (herunder bogier) valgte man at udrangere maskinen. Nogen større udrangeringsbølge gav dette dog ikke anledning til, selvom der i første halvdel af 90'erne af og til var hensat op til et par lokomotiver.

Først med indvielsen af den faste Storebæltsforbindelse og leveringen af MK-lokomotiver i 1997 blev der gjort alvorligt indhug i bestanden af MT-lokomotiver. Efter den 1. juni 1997 var der kun behov for to MT'ere i København. Der var i første omgang tale om MT 158 og 167, men efter et nedbrud i efteråret 1997 blev 158 erstattet af 152. MT 152 og 167 er således de sidste, der indgår i den daglige drift.



MT 154 trækker en vognladning godsvogne fra borde i Rødby F, juni 1994. En særdeles kendt scene da MT'en stadig var DSBs "færgerangerlokomotiv".
Foto: René St. Olsen.

De anvendes begge i København, ikke mindst ved containerterminalen. Så tag en tur med dit kamera, før det er for sent...

Der har dog været enkelte særlige anvendelser for de øvrige maskiner. MT 155 rangerede således i Nyborg frem til den 6. juni 1997, da personalet endnu ikke var uddannet til betjening af køf-traktorer. Og til rangering med de mange B-vogne i Rødby Færge har man i foråret 1998 anvendt MT 157. Desuden har MT 166 i perioder været anvendt til måletog.

Men når de næste MK-lokomotiver leveres i løbet af efteråret, vil det efter alt at dømme være helt forbi med MT-lokomotiver i drift. Heldigvis bevares et antal for eftertiden, og bl. a. kan det nævnes, at MT 155 i dag er en del af DJKs udstilling på Museumsfærgeren i Nyborg.

Søren Bay og Thomas N. Olesen

Hoveddata for MT 151-167

Tjenestefærdig vægt:	52 t.
Brændoliebeholdning:	1600 liter.
Smøreoliebeholdning:	110 liter.
Kølevandsbeholdning:	340 liter.
Maksimalhastighed for lokomotivet:	90 km/t.
Sandbeholdning:	280 liter.
Antal drivaksler:	4
Hjuldiameter:	1000 mm.
Største akseltryk:	13 t.
Bogiecenerafstand:	5450 mm.
Afstand mellem hjulsæt i bogier:	2200 mm.
Længde over puffere:	12490 mm.
Største bredde over håndbøjler:	3150 mm.
Største højde:	4160 mm.
Sporvidde:	1435 mm.
Mindste kurveradius:	80 m.
Dieselmotor:	Maybach Mercedes Benz MB 820 B, 12 cylindre, V-form, 4-takt, 491 hk ved max 1400 o/min, tomg 600 o/min.
Hoveddynamo:	Titan H 2/35, 700/455 V-446/686 A 312 kW - 1400 o/min.
Vekselstrømsgenerator:	Titan BG 57, 30 kVA, 3 x 175 V, 11 7 Hz.
Banemotorer:	4 stk Titan BM 381, 75 hk 250 V X 265 A ved 260 o/min, gearudveksling 65/16.
Hjælpedynamo:	Titan MBL 10, 4 kW, 80 V X 50 A 1200/2900 o/min.
Kompressor:	Knorr VV 450/150, 2-trin, 4 cylindre.
Køleventilator:	Behr hydrostatisk aggregat ML-PR 40 hk ved 2020 o/min af ventilator.



Sæt hende på grund!

På en rodet, møgbeskidt indisk strandbred skæres, rives og flænses Storebæltsfærgerne Asa-Thor og Knudshoved i tusinde stykker...



Øverst: I et inferno af røg, støj og møg gnaver daglejerne sig langsomt, men sikkert igennem den gamle storebæltsfærge, "Asa-Thor".

Nederst: Et sted ude på vandet, gemt i dis og smøg ligger færgen "Knudshoved" for anker og venter på den dag, hvor ordren om at sætte skibet på grund bliver givet.

En lang rejse er slut. Deres længste nogensinde. Og sidste. Et kapitel i Danmarkshistorien slutter på en beskidt strandbred i Indien. To af vores alle sammens DSB-færger i uvante omgivelser.

Flere følger måske efter. For at blive flænset fra hinanden i et inferno af røg, støj og møg. Som strandede hvaler ligger en snes skibe tæt ved siden af hinanden med stævnen et stykke oppe på bredden, nu hvor det er lavvande. Den gamle godsfærge Asa-Thor, resterne af den, er med sine sort-hvide DSB-farver endnu let genkendelig mellem gigantiske rust-farvede og meget yngre skibe, som også har sluttet deres sidste rejse.

Mellem Asa-Thor og de andre ud-rangerede skibe er der lige plads nok til den færge, de fleste danskere på et eller andet tidspunkt har sejlet med, Knudshoved. Endnu ligger den for anker, gemt for det blotte øje et sted ude i den voldsomme blanding af dis og smog, som kvælende hænger i struberne på de 14 millioner mennesker, der befolker Mumbai, det tidligere Bombay. Når storbyens vidtforurenede net af bureaukrater en af dagene endelig har snøvlet sig færdig, det vil sige har fået en passende bestikkelse, vil Knudshoveds indiske besætning sejle den det allersidste, lille stykke vej. Og scenen fra den 11. november sidste år vil gentage sig. Det var dén dag, Asa-Thor gik op på stranden.

Den sidste ordre

Inde på bredden står den indisk-fødte englænder Hassan Ahmad. Det er hans skibe, så længe de ligger derude. Både Knudshoved og Asa-Thor har han købt af Scandlines, det tidligere DSB-re-

deri, som længe har forsøgt at sælge dem til færgefart i Sydøstasien. Forgæves. Og nu nærmest umuligt på grund af valutakrisen i den del af verden.

For dyre at have liggende ubrugte i Danmark har Scandlines i stedet solgt dem til Hassan Ahmad.

Det er højvande. Hassan Ahmad sætter en walkie-talkie til munden og glammer ud til kaptajnen:

- Her er din sidste ordre. Fuld kraft frem. Sæt hende på grund!

Få minutter efter bragede Asa-Thor op på bredden. Stod fast. Besætningen gik fra borde. Missionen fuldført. Også for Hassan Ahmad. Nu

var skibet ikke længere hans. Hverken ejendom eller ansvar.

Jomfrurejsen

30 dage havde turen fra Danmark til Indien været. En slags jomfrurejse, kalder Hassan Ahmad det. For færgerne har aldrig været ude at prøve kræfter med de store oceaner.

En halv snes brugte køleskabe med mad til besætningen installerede Hassan Ahmad, inden Asa-Thor afsejlede fra Storebælt. Og en masse sække med ris. Tankene blev fyldt med vand, så skibet kunne ligge bedre i de urolige farvande. Dertil hjalp også vægten fra de 60 ton olie i tønder på dækket. Ved at holde en



Øverst: Alt arbejde med at nedbryde skibene foregår pr. håndkraft. Og går det for langsomt med at udføre arbejdet, er der opsynsmænd der dasker til daglejerne.

Nederst: På vejen fra Danmark til Indien er Asa-Thor, Korsør, blevet til Asa, Kingstown.

behersketfart kunne den således nå til Suez-kanalen, før det var nødvendigt at få fyldt olie på igen til den sidste tur over det Arabiske Hav til Indiens vestkyst. Og op på bredden ved Bombay.

En god forretning

Sat derop tilhører Asa-Thor nu Sanjay K. Jain, som sammen med sin far driver shipbreaker firmaet Sanjay Steel Corporation, et af de 19 skibs-skrotnings firmaer, der ligger på strøbe i Mumbai-bydelen Darukhana. Over 400 skibe går årligt ind her og længere oppe af kysten i Alang. Det er en stadigt voksende industri i Indien, hvor titusinder af daglejere knokler med ikke meget andet end de bare næver for at partere de gigantiske fartøjer.

Sanjay K. Jain har gjort en god forretning. Det fastslår mellemhandleren Hassan Ahmad. Sanjay K. Jain selv siger, at det ikke er noget særligt.

- Nej, det er klart, for har i nogensinde hørt en forretningsmand indrømme, at det er en rigtig god handel?

Det er Hassan Ahmad, der spørger os. Og nej, det er nok rigtigt. Et par dag før havde han selv undvigende svaret, at der ikke blev så meget tilbage til ham, når alle udgifterne med at få færgerne til Indien var betalt.

Hjertet græder

- Det er gode skibe. De er godt vedligeholdt. Og derfor er der trods deres alder dobbelt så meget stål i dem - ja i det hele taget i danske skibe - end der er i selv yngre skibe af tilsvarende størrelse fra de fleste andre lande, siger Hassan Ahmad.

- Mit hjerte græder over at sende den slags skibe til skrotning, tilføjer han.

Stillet på grund myldrer flere hundrede daglejere om bord for at rive og skære det fra hinanden. Tynde, senede mænd hentet fra byens uendelige mængder af elendige, små, støvgrå hytter af pinde, pap og lærreds-rester.

De starter fra en ende, med et par skærebrændere og deres hænder. Arbejder sig systematisk gennem skibet. Piller det fra hinanden stykke for stykke.

Liv og død

De mennesker har intet - eller mindre endnu. En dagløn på en dollar for 12 timers arbejde med at brække skibe fra hinanden kan derfor gøre en stor forskel. Forskellen på liv eller død

for dem og deres familie.

I hvert fald for de heldige af dem. Det vil sige dem, der ikke kommer alvorligt til skade. Der står en kran på larvefodder på pladsen. Den er for dyr i drift, når 350 lastbiler skal læsses med det, der engang var en færg. Det er billigere med daglejerne til at bære de tunge stålplader. Otte om en plade. Det hænder, den smutter, og det kan nemt koste en hånd eller en fod. Dem er der ikke arbejde til dagen efter.

Dødsulykker forekommer jævnligt. De bliver ikke talt, men til gengæld er der ingen, der benægter, at det er mange.

- Dør de, så dør de. Der er masser af nye folk at få. I de heldigste tilfælde giver firmaets ejer vedkommendes familie et par hundrede kroner i erstatning. Og så er den sag ude af verden, siger en mand i branchen.



Forurening af havet

Ikke fordi han bryder sig om, at det foregår på den måde. Heller ikke det afsindige miljø-svneri kan han lide. Olie, asbest, kemikalier fra skibene render direkte ud i havet.

- Det ville aldrig gå i Europa. Men her i Indien kan du få forureningen til at forsvinde, hvis du betaler de rigtige folk de rigtige steder, forklarer han.

Myndighederne lukker øjnene, for skibsskrotningsindustrien er for vigtig for landet. Hver eneste lille del fra skibene genanvendes. På den ene eller den anden måde. Og stålet smeltes om.

Konkurrencen er benhård. Fra Kina først og fremmest. Og fra andre lande i denne del af verden med lige så mange mennesker, der hungre efter et arbejde til selv den usleste løn og højeste risiko for liv og lemmer.

- Her er din sidste ordre...

En af dagene vil Hassan Ahmad igen glamme i walkie-talkien. Om nogle måneder vil ingen kunne se, at her har Asa-Thor og Knudshoved ligget. Kun vandet er blevet mere tykt, stinkende og sort.

I den stikkende varme vil daglejerne være i gang med et nyt skib. Overvåget fra 1. sals vinduerne i Sanjay K. Jains airconditionerede kontor, hvor et billede af Asa-Thor i Storebælts is hænger i glas og ramme...

Tekst: Frede Jakobsen

Foto: Michael Bager

Tips for fotografen

Lejrskoletog

Så er foråret kommet, og traditionen tro betyder det kørsel med lejrskoletog.

Nedenfor er angivet nogle af togene. Alle kører i perioden 14. april til 20. maj. Man skal bemærke, at DSBs **eneste** brug af kupévogne litra B-t og Bc er i togene IR 8039/IR 8130.

Bemærk: Den 8. maj er det *kun* togene IR 8229 og 6426 der kører. Togene IR 8033, 8035 og 6330 kører heller *ikke* den 9. maj. *HS*.

Med den store udrangeringsbølge af kupévognsmateriel er der nu kun et fåtal af B-vogns typen tilbage. De fleste skal nu ombygges til brug i chartertog. Indtil da kører en enkeltstamme som lejrskoletog i Jylland. Et syn som dette med MZ 1409 der buldrer gennem landskabet syd for Horsens, vil derfor kun kunne opleves en begrænset tid endnu. Foto: Henrik Gregersen.



København H-Fredericia

Tog Kører	IR 8229		IR 8033		IR 8037	
	Hv. undt Lø		Ma, fr, Lø		Dgl. undt Lø	
	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.
København H		8.16		9.16		10.16
Roskilde	8.39	8.41	9.39	9.41	10.39	10.41
Ringsted	8.59	9.01	9.59	10.01	10.59	11.01
Korsør	9.27	9.28	10.27	10.28	11.27	11.28
Nyborg	9.42	9.43	10.42	10.43	11.42	11.43
Odense	9.58	10.00	10.58	11.06	11.58	12.00
Middelfart	10.26	10.27	11.32	11.33	12.26	12.27
Fredericia	10.35		11.41		12.35	

Disse tog fremføres af EA og Bn-vognsmateriel.

Fredericia-København H

Tog Kører	IR 6426		IR 6330		IR 6434	
	Dgl. undt Lø		Ma, Fr, Lø		Dgl.	
	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.
Fredericia		11.22		12.22		13.26
Middelfart	11.29	11.31	12.29	12.31	13.33	13.35
Odense	11.57	11.59	13.01	13.03	14.01	14.03
Nyborg	12.15	12.17	13.19	13.20	14.22	14.24
Korsør	12.31	12.33	13.34	13.35	14.38	14.39
Ringsted	13.00	13.02	14.01	14.02	15.05	15.13
Roskilde	13.21	13.23	14.21	14.23	15.32	15.34
København H	13.51		14.51		15.57	

Disse tog fremføres af EA og Bn-vognsmateriel.

Aalborg-Fredericia

Tog Kører	IR 8022		IR 8130		IR 8058	
	Ma og Sø		Dgl. undt Lø		Fr	
	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.
Aalborg		8.05		9.54		-
Skørping		8.22		10.10		-
Randers	8.55	8.57	10.42	10.44		-
Århus H	9.34	9.41	11.23	11.33		18.10
Skanderborg	9.56	9.58	11.49	11.50	18.26	18.28
Horsens	10.15	10.17	12.08	12.09	18.44	18.46
Vejle	10.37	10.39		12.29	19.02	19.04
Fredericia	10.55		12.45		19.21	

Opr.: IR 8022: MR
IR 8130: MZ+8 Bt/Bc
IR 8058: MZ+6 Bn-o+ADns-e

Fredericia-Aalborg

Tog Kører	IR 8233		IR 8035		IR 8039	
	Sø		Ma, Fr, Lø		Dgl. undt. Lø	
	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.
Fredericia		11.25		12.30		13.11
Vejle	11.42	11.44	12.47	12.49		13.26
Horsens	12.03	12.05	13.09	13.11	13.43	13.44
Skanderborg	12.23	12.25	13.30	13.32	14.02	14.03
Århus H	12.40	12.50	13.48		14.17	14.30
Randers	13.32	14.00			15.09	15.10
Skørping	14.36	14.39			15.41	15.42
Aalborg	14.56				16.00	

Opr.: IR 8233: MR
IR 8035: MR
IR 8039: MZ+8 Bt/Bc



Med de rundsnudede i Värmland

I Danmark er MY'erne ved at synge deres sva-nesang, og anvendelsen af dem begrænses til få lokalgodstog i det jyske. På Sjælland er brugen af MY'erne allerede historie.

Men man kan forsat opleve det legendariske diesellokomotiv yde imponerende præstationer, ikke på den bakkede østjyske længdebane, men i Värmlands store skove. Her gør fire af maskinerne daglig tjeneste for det private ope-ratørselskab Tågåkeriet i Bergslagen A/B (TÅGAB) med togstørrelser op til 1600 t!

Her er hvad man kan opleve en almindelig hverdag i starten af efteråret 1997, set fra fører-pladsen på en af de gamle kæmper.

Kristinehamn 2. september 1997. Klokken er lidt i halv syv om morgenen, vejret har bestemt sig for at være gråt og fugtigt idag. Tilbuddet

Øverst: TMX 104 og TMY 102 med tog 67605 Nässundet - Kristinehamn den 1. september 1997. Foto: Jørgen Gade. Nederst: TMY 102 omløber i Daglösen. Stationen er nedlagt for person- trafik, og bruges nu kun til opstillingssted for udrangerede B5-vogne. Foto af Tommy O. Jensen, den 2. september 1997.



om en førerrumstur op til Hällefors, kommer derfor som en appelsin i turbanen. Stammen af godsvogne er allerede ankommet fra Halls-berg, og TMY 102 (ex. DSB MY 1128) er spændt for og ifærd med at afsluttede bremseprøven. Ialt 33 vogne er på hægtet på krogen, svarende til 987 t togvægt.

Med kurs mod Filipstad

Præcis kl. 6.35 sætter TMY'en igang med tog 67600 med kurs mod Filipstad som det første

mål. Roligt reguleres der op til stilling 8, og maskinen accelererer med sit velkendte GM-sound af ud byen og de næste 10 km op mod Sjöändan. Stigningen er op til 14 promille, så der er brug for alle 1950 HK. Men man fornem-mer også, at lokføreren virkelig passer på ma-skinen, men det går jo også ud over hans bo-nus, hvis der ryger en banemotor eller et stem-pel på grund af hård kørsel. I en virksomhed som TÅGAB med ca. 25 ansatte og en års-omsætning på 15-20 mill. SEK, er ethvert ha-vari en reduktion i overskuddet.

På grund af svelledskiftning ved Nässundet, hvor hastigheden er nedsat til 20 km/h umid-delbart før en lang stigning, går TMX 104 (ex. DSB MX 1021) med som skydelok indtil Stor-fors. Det er nu ikke meget man ser til TMX'en, for med en toglængde på 638 m er der langt ned til den, og oftest skjules den af de mange nåletræsskove der ligger langs banen. I mor-gendisen ses dyrelivet udfolde sig; tjurer fin-der korn på marken, musvågerne overvåger dovent fra luften og råvildt forcerer adret spo-ret foran maskinen.

Vognkirkegården

Efter tre kvarter passeres Nykroppa, hvor en række ældre personvogne og X9-togsæt afven-ter ophugning. Lokføren fortæller, at på grund af asbest i vognene, bliver de faktisk ikke skå-ret i stykker, men mast flade og nedgravet! Indtil nu skulle over hundrede vogne være nedgra-vet i det gamle grubeområde, hvilket må siges

Øverst: Påvej over de svenske søer med TMY 102 i front med Gt 67605 Loka - Daglösen.

Nederst: Lokomotivfører Svante Törnsson kalder op til Daglösen, for at få signal for TMY 102. TMY'en er indrettet med svensk ATC, hentet fra udrangerede Rc-lok eller X9-motorvogne og indbygget af TÅGAB. Begge fotos den 2. september 1997 af Tommy O. Jensen

at være en rigtig vognkirkegård. Også flere af de forhenværende strategiske damplok af typen B og E, har endt deres dage her, dog hugget op på mere traditionel vis.

Filipstad nåes kl. 7.52, hvor 465 t af toget sættes. Z65 203 radio dirigeres hen på vognene, og går straks igang med at fordele vognene til en af TÅGAB's store kunder, nemlig knækbrøds fabrikanten Wasabröd. I Filipstad går sporet videre nordpå ad den gamle Inlandsbane til Persberg, hvor der er ved at blive reetableret sidespor til Svenska Minerals grube. Egentlig trafik forventes genoptaget i starten af 1998, og godspotentialet skønnes til over 1000 vogne om året. Vi får fortalt, at der også er planer om at genåbne strækningen op til Lesjöfors, ca. 40 km nord for Filipstad. Her er det stålvirksomhederne Le Steel og Springwire som ønsker delstrækningen genåbnet; idag er de henvist til omlæsning af gods til lastbil i Filipstad. Sporet ligger der stadig og er i rimelig stand, men bruges indtil videre kun af skinncykler.

TMY 102 laver hurtig omløb, og kl. 8.08 kan resten af toget nu afgå mod Hällefors som tog 67601. I Daglösen skiftes der tognummer til 67602, og nu går det resten af vejen under køreledninger. Heller ikke her er der fast persontogtrafik, så sporet har vi for os selv. Undervejs passerer flere ubetjente krydsningsstationer, men med en trafik på 2-3 godstogpar i døgnet, er der ikke det store behov for dem. Landskabet omkring banen er ganske flot, vekslende med granskove og søer, og kan man finde derud på de få grusveje, er der der mange gode fotosteder. F.eks. ved Loka, hvor en del af stationen ligger på en dæmning tværs over en sø. Delstrækningens eneste tunnel findes et par km vest for stationen. Også ved Hornkullen, hvor strækningerne mod Hällefors og Kristinehamn grener fra hinanden i nogle fotogene klippegennemskæringer. Her plejer fotografierne normalt at stå oppe, og knipse ned i hovedet på os, griner lokføreren.

Hällefors nåes

Kl. 8.55 ruller vi ind på Hällefors station, og også her holder en Z65 (nr. 204) klar til overtage rangeringen. Sjovt, for i Danmark har vi næsten vænnet os til at togmaskinen står for rangeringen, ud fra devisen, at rangermaskiner er for dyre i drift. Enten ved man ikke dette i TÅGAB, eller så har man fundet ud af det er det billigste



og mest fleksible. TMY'ens maskine bliver stoppet, og lokføreren tager sig en tiltrængt formiddagslur. Vi andre ser Rc2 1103 komme nordfra, for at udveksle vogne til byens største arbejdsplads, stålværket Ovako Steel. Stålværket er en af TÅGABs største kunder, som modtager skrot og udskiber forarbejdet stål.

På opdagelse i "Svenskeland"

Da TMY'en først kører ved et-tiden, er der et par timer til at se en typisk svensk provinsby efter i sommene. Men spændende er den ikke. Vi konstaterer, at lösgodis (=bland selv slik) står i 3.90 SEK pr. 100 g og Saab og Volvo er de foretrukne bilmærker i byen. Persontrafikken på banen er nedlagt for flere år siden (1985), og nu er det Länsbussene der står for den kollektive trafik. Skal man finde noget positivt om de svenske provinsbyer, må det være de mange billige frokost restauranter, hvor de nærliggende virksomheders ansatte indtager deres middag. Her kan man spise sig rigelig mæt for 35-40

SEK, endda inklusiv lätöl og kaffe!

Retur til Kristinehamn

Allerede lidt over 12, har Z65'eren stykket toget sammen vi skal have med tilbage til Kristinehamn. De 13 fladvogne med stålplader synes ikke af meget, men vejer trods alt 870 t. Lokføreren får spist det sidste af madpakken, starter maskinen op og laver den obligatoriske bremseprøve, og så er tog 67605 klar til afgang. Kl. 12.33 triller en af Banverkets lastvognstrojler ind fra syd, og straks efter kan TMY'en afgå mod Daglösen. Igen reguleres der fornuftigt op, og snart nåes maksimal hastigheden på 90 km/t. Vejret er klaret noget mere op, og der er rig mulighed for at nyde det øde landskab der passerer forbi.

Knap en time efter nåes Daglösen, hvor der skal gøres omløb og opsamles vogne fra Filipstad. Z65'eren er endnu ikke kommet, så der bliver tid få en kop kaffe hos stationsbestyrer-



Også hos TÅGAB har lokomotivføren flere jobs end blot det at fremføre lokomotivet. Her afkobles stammen i Daglösen, inden der foretages omløb. Foto: Tommy O. Jensen.

inden i den flotte gule stationsbygning. Hun synes det er rart se gæster på hendes station - der er ikke for mange af dem siden persontrafikken blev indstillet. Til gengæld står der hen-sat 20-25 litra B5/B5F personvogne, som venter på enten salg eller ophug. Vognene blev overtallige, da de kun må køre max. 130 km/t i tog. Og det er for lidt i Sverige, hvor man sat-ser på minimum 160 km/t på alle hovedstræk-ninger.

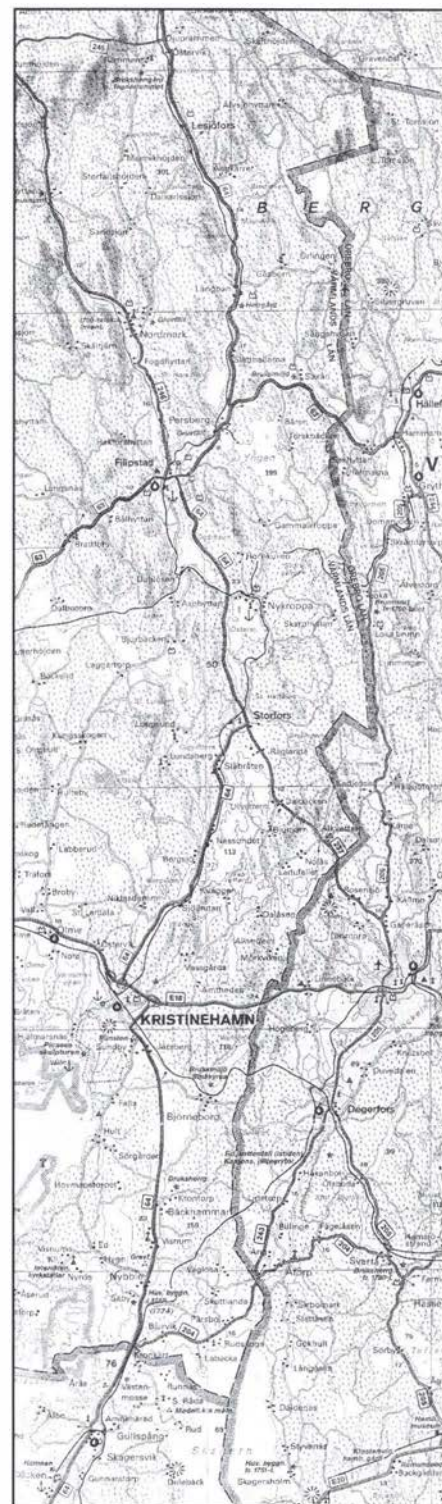
Aktivitet i Daglösen

Pludselig bimler en nærliggende overkørsel, og snart ruller Z65.203 ind på stationen med 14 lukkede godsvogne fra Filipstad. Lokføren hop-per af, og radiodirigerer vognene hen på stam-men fra Hällefors. Vores tog har nu en anse-elig størrelse, 27 vogne med ialt 1385 t tog-vægt. Lidt over 14 er de fornødne samleprøver for de to stammer tilendebragt, og vi får afgang med spejlægget af stationsbestyrerinden. Det

høres tydelig på TMY'en, at den har fået noget at slæbe på. Banemotorerne sluger konstant 800 ampere, og regulatoren står i stilling 8. Vi passerer en bondegård lidt uden for Daglösen, hvor et ældre ægtepar er ifærd med at tage kartofler op. De er tydeligvis imponeret over den hårdtarbejde og buldrende maskine, men æn-ser dog at vinke til føren, som selvfølgelig kvit-terer med en pift.

Det meste af turen til Kristinehamn må TMY'en arbejde hårdt, men det lykkedes at holde en hastighed på 60-70 km/t det meste af vejen. Strækningen mellem afgreningen øst for Dag-lösen og Kristinehamn er ikke elektrificeret, og ligger mange steder forsat i grusballast. Lidt nord for Nässundet er der endda et par km med stangrækker. Vi må konstatere, at der faktisk er mange gode fotosteder, som giver inspira-tion til de næste dages fotojagt i bil.

Tolv minutter over tre ankommer vi atter til



TÅGAB kører foreløbigt kun op til Persberg ad den gamle Inlands-banen. Men falder pla-nerne på plads, må skinncyklerne snart vige pladsen får godstogene op til Lesjöfors, og skiltet her kan fjernes. Persberg den 3. september 1997.

Foto: Tommy O. Jensen

Kristinehamn, hvor Rc3 1133 allerede står klar til at trække de 27 vogne til den store rangerbanegård i Hallsberg. For et par år siden kørte TMY'erne også stammerne til Hallsberg, men der blev rejst spørgsmål ved det miljømæssige i at køre med diesellok under køreledninger, og så blev det forpurret. TÅGAB leverer dog personale til gennemførsel af toget, og lejer Rc'en af SJ. Iøvrigt er der et tæt samarbejde mellem TÅGAB og SJ, idet begge parter erkender, at der ikke er plads til konkurrence på sporene. TÅGAB er således driftsoperatører på en række sidebaner og SJ står for den administrative del af godstransporten.

Fyraften

Knap 15.30 kan lokføren spænde TMY 102 af stammen og dermed holde fyraften efter en lang arbejdsdag, der startede kl. 5.30. Vi hjælper med at stille sporskifterne, så maskinen hurtigt kan komme over til rundremisen, hvor TÅGABs maskiner har til huse. En rundvisning bliver det selvfølgelig også til, folkene i værkstedet synes, at det kun er rimeligt at danskerne får set hvordan MY'erne behandles heroppe.

TÅGAB disponerer over 6 spor i remisen, hvor der er indrettet værksteder og et lille kontor. Udenfor holder nyindkøbte TMY 105 (ex. DSB MY 1113) flot opmalet i TÅGABs farver, og venter på at få førerhusene lavet færdige for støjdæmpning. De to andre TMY'er er ikke hjemme; TMY 103 (ex. DSB MY 1123) er udlejet med lokfører til NSB for sporarbejder ved Trondheim og TMY 101 (ex. DSB MY 1121) kører godstogsparret mellem Hallsberg og Mariestad. De resterende spor i remisen har SJ Värmlands- trafikens til Y1-motorvogne, og udenfor holder fem "hemmelige" T43-lok, som beredskabslok for forsvaret.

Fuld tilfredse med dagens oplevelser, returnere vi til hyttebyen i udkanten af Kristinehamn, hvor vi har valgt at indkvartere os, og indtager en gang obligatoriske svenske köttbullar med potetismos og lättöl.

Af Tommy O. Jensen

TMX 104 og TMX 102 triller ned ad bakken de sidste kilometer mod Kristinehamn. Normalt kører TMX'en ikke tog alene, men anvendes som dobbelttraktion ved store tog, dvs. 12-1300 tons. Foto: Tommy O. Jensen



TÅGÅKERIET I BERGSLAGEN AB



Læserne skriver

Fra en af Jernbanens udenlandske abonnenter, bosiddende i USA, har redaktionen modtaget følge brev.

Jeg har for nyligt modtaget "Jernbanen" nr. 1/98. Den nye farveforside er glimrende, og helt op i tidens trend, med hensyn til layout'et. Det var morsomt at bagside annoncen - med delvist engelsk tekst - også henvendte sig til os udenlandske abonnenter. Jeg var meget glad for indlægget om det gamle lyntog hos Scandia, og historien om E-maskinen der endte i Sverige.

På trods af mit ringe kendskab til dansk, er det i "Jernbanen" nemt at følge med i, hvilke typer materiel der kan opleves rundt omkring i Danmark. Det ville i fremtiden være dejligt at se, eksempelvis flere historiske billeder fra jeres mange privatbaner, også gerne fra de af bærerne der længe kun har været historie. Fortsæt endelig det gode arbejde!!!

Erik Frodsham, Fresno / USA.

Jernbanen er for tiden inde i en rivende udvikling, så derfor er redaktionen på Vogn-ex altid meget glad for både ris og ros fra bladets store læserskare, og det er da herligt at man også "over there" har stor glæde af Jernbanens alsidige og informative stof.

Med hensyn til historiske artikler vedrørende privatbanerne, er der i de kommende numre flere spændende ting på programmet. Bl.a. en beretning fra Bornholm der i år, for tredive år siden, mistede sine sidste baner, og en fortælling om Kolding - Egtved banen der nu ville kunne have fejret 100 sit års jubilæum.

Redaktionen

Som bekendt har nærværende blad fået ny redaktion og et helt nyt look. Den nye redaktion har fortsat den linie som blev startet under den tidligere redaktør, en efterhånden tiltrængt modernisering. Man kan spørge om den nye redaktion ikke er kommet til at overdrive samme? Eller sagt på en anden måde: har der ikke været lige lovlig meget gang i "layoutprogrammet"? Forsiden er ihvertfald så rød at salig Knud Jespersen i sin kommunisthimmel må være helt misundelig. Og sådan er det hele vejen igennem. Man anvender farver på en måde som skulle man til møde i det længst hensovede kommunistparti.

Mit forslag er at redaktionen bruger layoutprogrammet med større konservatisme, og med en helt klar linie.

Hvis man skal rose, og ikke kun rise, vil jeg mene at indholdet har man held med. Man er kommet udover den tiltidert alt for overvældende begejstring for hvad denne og hin veteranbane måtte finde det for godt at fordrive tiden med. Ikke sådan at forstå at jeg mener at veteranbanerne skal fordrives fra bladets spalter, næh det jeg mener er blot at hvis bladet skal have en bredere læserskare, må man primært interessere sig for de rigtige jernbaner. En af måderne at gøre det på er at gøre lidt mere ud af det udenlandske. I den forbindelse syntes jeg det er mærkeligt at man aldrig har villet afsætte nogle sider til engelske jernbaner, det er trods alt jernbanens fødeland. Hvorfor ser man aldrig noget til P.W. Skadhauges professionelle hånd? Den type af fagligt forsvarlige artikler er en klar force. I det hele taget finder jeg at det

kunne være godt at komme væk fra den hidtidige fokusering på træ og damp, og gøre noget mere for diesel og elektriske tog, samt noget for nogle af de andre områder der er blevet stedmoderligt behandlet: organisation af jernbanedrift og jernbanen fra et økonomisk synspunkt. Jeg ser frem til hvad den nye redaktion finder på i fremtiden.

Anders Warthoe-Hansen

Uha da da, var den umiddelbare reaktion efter at have læst dit brev et par gange. Første del af brevet trækker vi lidt på smilebåndet af. Kære Anders Warthoe-Hansen, din "saglige" kommunistkræk forventer du vel ikke vi skal tage helt alvorligt. Når der i udlandsstoffet er en overvægt af artikler fra tidligere kommunist/socialistiske lande, skyldes det at man i forhold til vesten, her befinder sig på et langt mindre teknologisk stade og derfor eksempelvis, stadig benytter sig af damptrækkraft eller forældet dieselmateriel. I flere østlandes flag optræder røde stjerner, i vores et hvidt kors, dette gør jo ikke os til fanatisk troende!

Vi håber med dette nummer af Jernbanen, at kunne opfylde dine ønsker om en mere klar linie i bladet. Der vil desuden i nær fremtid blive præsenteret flere artikler fra Skadhauges hånd. Det er jo synligt for alle, at jernbanebilledet i Danmark er inde i en rivende udvikling, og derfor i højere grad bærer præg af hvide pile i landskabet. Vi vil derfor fortsat satse på at præsentere Jernbanens læsere for hvad der foregår i det store udland. Vi har ingen intentioner om at fjerne "træ og damp" fra bladets spalter, og vil naturligvis fortsat satse på at være alsidige med hensyn til indholdet.

Redaktionen

Boganmeldelser

Jernbaneliv II

Af Poul Egeskov Rasmussen

Et Lokomotivførerliv 1940 - 1990.

48 sider, 17 cm x 25 cm., 59 s/h, 4 farve.

Udgivet af Banebøger. Pris kr.139,00

Så er den anden bog i rækken af "Jernbaneliv udkommet". Bogen er skrevet i et dejligt og læseligt sprog af nu pensionerede lokomotivfører Poul E. Rasmussen, som vi følger igennem et langt og spændende liv. Bogen er krydret med mange rigtig gode og ældre billeder, hvor de fleste er taget øst for storebælt. Billedudvalget gør at, der er noget for både damp- og diesel entusiasterne. Bogens eneste farvebilleder er dem, der ses på bogens omslag. Dette er dog ikke ensbetydende med en forringelse af bogen, men kun en konstatering. I selve teksten har forfatteren fået utrolig mange små detaljer med i sine fortællinger, noget som jeg godt kan lide.

Som sagt er billedvalget og kvaliteten igennem hele bogen rigtig god. Derfor er det lidt synd, når billedteksterne ikke stemmer overens med fotografiet. F.eks. når der kan være tvivl om materiellet på pågældende fotografi eller hvor der kan være tvivl om årstal. På side 37 ses to E-maskiner i drift ved drejeskiven i Korsør fotograferet 1986 i følge billedteksten. Måske passer årstallet 1966 bedre. Et andet eksempel er på side 40, her står der ifølge billedteksten at det er fotograferet i 1975 og at det er P 917 der ses på fotografiet. Men på selv samme og meget skarpe fotografi står der P 923 på nummerpladen. P 923 blev udrangeret 1958 og MY

1107 som også ses, har påmonterede fødeslanger, hvilket de første fik i begyndelsen af halvfjerdserne. Er De forvirret, men måske har forfatteren glemt endnu en god historie.

Denne type nedskrevende erindringer i bogform, fortalt af pensionere jernbanefolk vil vi gerne se flere af. Selv hører jeg til den generation, der er født "lidt for sent", og derfor kun igennem denne type erindringer, kan opleve nostalgien fra den svundne tid.

Kenneth Dam

På togtur med Dancker-Jensen - bilder av norske damplokomotiver

af Thor Bjerke og Ove Tova's

Norsk Jernbaneklubb, 103 s., 156 ill., heraf 5 farvefotos, Format 23 x 21 cm. 312 kr.

"På togtur med Dancker-Jensen" er det norske svar på "Damp tog gennem Danmark". Dancker-Jensen har været flittig jernbanefotograf i Norge på et tidspunkt, da der tilsyneladende var langt mellem norske jernbanefotoentusiaster. Netop derfor er Dancker-Jensens fotos et værdifuldt materiale blandt vore norske venner, og ikke uden grund. Vor mangeårige leder af Jernbanemuseet har en særlig evne til at indfange atmosfære og stemning på filmens celluloid, hvilket også kan ses i denne bog, der (som altid med norske bøger?) er i et gedigent udstyr, trykt på ordentligt papir, indbundet og i øvrigt i et format, der tillader gengivelse af billederne i pæn størrelse.

Dokumenteret bliver i denne bog perioden fra 1948 til 1968, såvel på smal- (1067 mm) spor som normalspor. Trods undertitlen er han ikke fanatisk - bogen rummer også et par dejlige fotos med el- og dieselloko såsom El 1, Deutz-loko'et Di 40.02 (se selv, hvad det er - en gåde til de ikke alvidende Norges-kyndige), SJ Of-loko og El 3 (begge malm-elloko fra 20'erne) og naturligvis et par Di 3'ere.

Men hovedvægten er på damplokomotiver, hvor vi får set mange af de smukke konstruktioner, der har kørt på norske skinner i de omhandlede år. Altid sat ind i en fin sammenhæng, det være sig jernbanemæssigt eller i den dejlige norske natur.

Norges-venner! *hast til Jernbanebøger og køb "På togtur med..."* - I vil ikke fortryde det, når I synker ned i den bløde lænestol og nyder de dejlige sort/hvid fotos...

Anders Riis

Svenska Lok och Motorvagna 1997

Af Ulf Diehl og Lennert Nilsson

256 sider i tillempet A5-format. Bogen forhandles gennem SJK, Box 124, 10122 Stockholm, for en pris af 400 SEK + udlandsgebyr.

Med tre års mellemrum udsender vores svenske broderklub SJK standardværket over alle svenske lokomotiver, motorvogne, togsæt, sporvogne, tunnelbanevogne m.m. - en imponerende opdateringsrytme, som vi her i Danmark ikke er vant med, selvom Tom Lauritzens danske version netop i år er udsendt. Fra at være en "lille rød" i lommeformat er den svenske DLM nu en vægtig bogbundet sag på hele Alle trækkraftenheder gengives i fint afstemte farvebilleder, og data er fyldestgørende til det perfektionistiske. Dette værk må være bibelen for svensk interesserede.

Jan Forslund

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
Lasse T. Petersen
Frank Nielsen (arkiv)

Opplag: 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. Jonsen (EBJ)
Box 188
2900 Hellerup

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

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

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

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

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

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

Annoncetegning
Jan Forslund (JF)
Vasevej 19 A
2840 Holte
Tlf: 42 42 04 52
Giro: 5 55 38 30

Henvendelse vedr. bladekspedition

DJK, Sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,
1560 København V. Tlf: 33 33 86 97

Indsendelse af indlæg og fotos

Arbejdet med skrivning og redigering af Jernbanen foregår som alt andet arbejde i DJK udelukkende på frivillig og ulønnet basis. Tilsendelse eller overdragelse af fotos og manus samt øvrigt materiale til jernbanen er derfor ensbetydende med, at indsenderen samtykker i at det 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 bladekspeditionen. Reklamation af fejlede ekspeditioner og fejlede eksemplarer 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: DJK@djkk.com
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. 5 annoncer á 1/8 side) Kr. 2500,-

Kontigentbetaling

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

DJKs arkiv

v/ Birger Bruun
Kalvebod Brygge 40
1560 København V
Tlf/Fax: 33 93 20 02
- Indsamler materiale af jernbanehistorisk interesse
og yder historisk konsulenttjeneste.



DJK udflygt
v/ Søren Bay
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:** Lars Henning Jensen, Enebærvej 12,
8800 Viborg, Tlf: 86 61 38 39
- **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

Øvrige bestyrelsesmedlemmer

- Tommy O. Jensen, Langebjergv. 534, 3050 Humlebæk,
Tlf: 49 19 42 35
- Poul Kaspersen, Østergade 24, 3200 Helsingør,
Tlf: 45 88 43 04
- Søren Bay, Koldinggade 17, 3. tv., 2100 København Ø,
Tlf: 35 38 46 79 S
- Carsten Buhl, Refshalevej 8, 4930 Maribo,
Tlf: 53 88 43 54
- Keld Haandbæk, Høgholtevej 5A, 2720 Vanløse,
Tlf: 38 74 70 32
- Hans Meyer, Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup,
Tlf: 98 38 31 27
- John Rasmussen, Rodalvej 26, 7183 Randbøl,
Tlf: 75 88 35 99

- Valgt på generalforsamlingen
- Valgt ved banerne
- S Suppleant

Lokalafdelingerne

DJKs nordjyske afdeling

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

DJKs midtjyske afdeling

Torben Bay-Johansen, Olaf Rudes Vej 41
3. th., 8270 Højbjerg, Tlf: 86 27 04 35

DJKs sydjyske afdeling

Kontakt via DJKs sekretariat, Kalvebod Brygge
40, 1560 København V, Tlf: 33 33 86 97

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 37

DJKs Veteranjernbaner

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl, Refshalevej 8,
4930 Maribo, Tlf: 53 88 43 54,
E-mail: Museumsbanen@djkk.com
Information i weekender: Tlf: 53 88 05 49

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 3, 9550 Mariager, Tlf: 98 54 18 64
E-mail: MHVJ@djkk.com
v/ Lars Henning Jensen, Tlf: 86 61 38 39.
Arbejdshold i Mariager, Århus og Viborg.

Bloustrødbanen (DJKs afdeling for småsporsmateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20,
3450 Allerød, Tlf: 48 17 07 18
v/ Oscar Meyer, 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

DJK Veteranog Vest

Henrik Gregersen, Fredensgade 2, 1.,
8700 Horsens, Tlf: 30 88 81 18
Arbejdshold i Bramming og Holstebro

D-maskine gruppen

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

GM-gruppen

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



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
v/ Klaus S. Jørgensen

