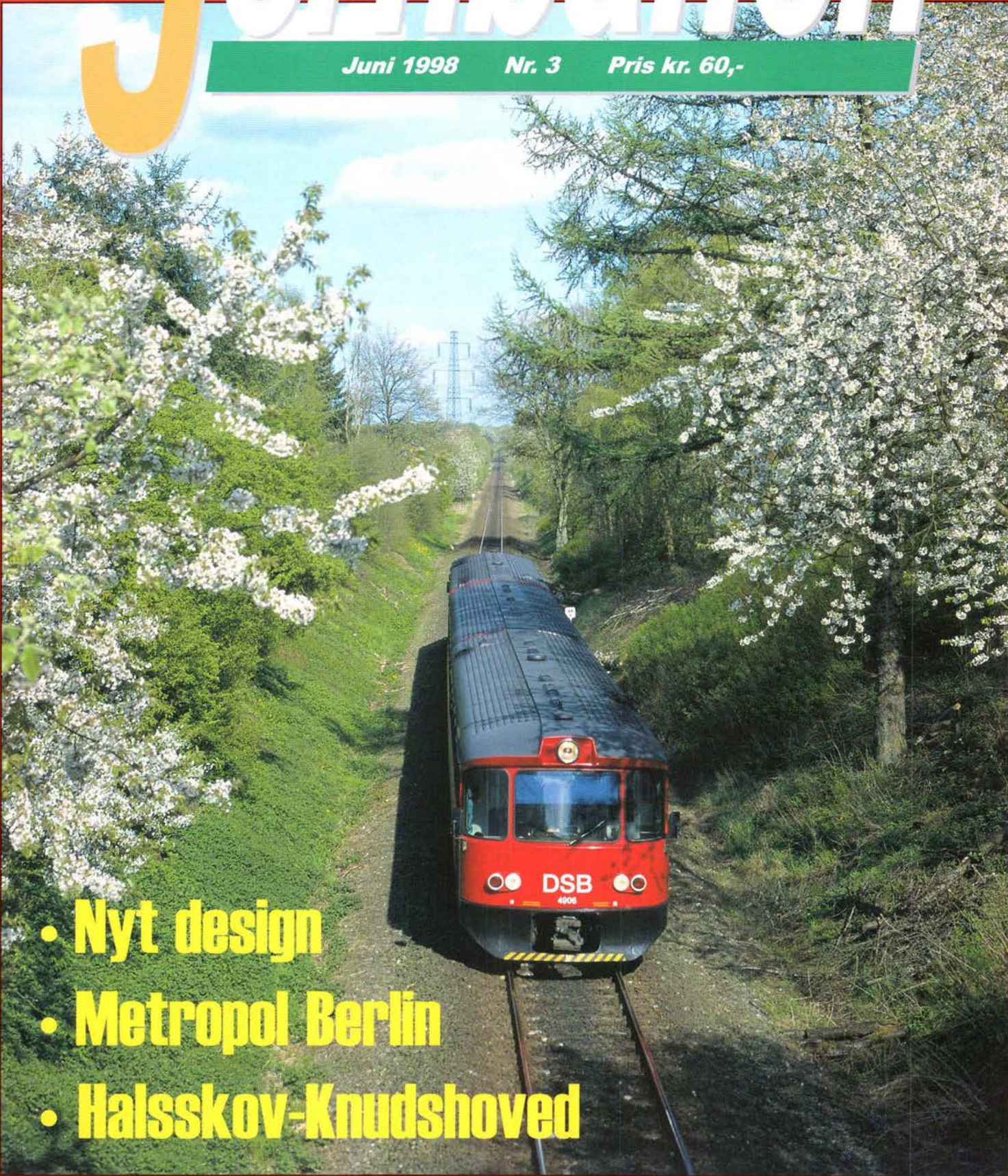


Jernbanen

Juni 1998

Nr. 3

Pris kr. 60,-

- 
- **Nyt design**
 - **Metropol Berlin**
 - **Halsskov-Knudshoved**

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

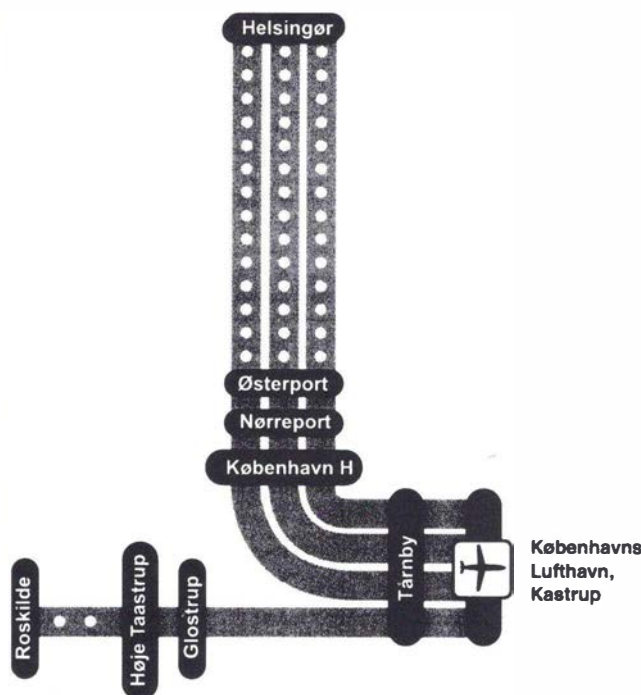
Ankoms t 28-09-98

Åbningen af stationen Københavns Lufthavn, Kastrup giver gode forbindelser med toget til de mange flyrejsende.

Regionaltog kører 3 gange i timen mellem Helsingør og Lufthavnen, og mellem Roskilde og Lufthavnen 1 gang i timen.

InterCity Lyntog forbinder Lufthavnen med resten af landet ca 1 gang i timen.

I den nye terminal kan DSB rejsecenter hjælpe med information, køreplaner og køb af togbilletter.



DSB

Damp i Danmark II

CD med lydoptagelser 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

Forsiden:

På Lille Nord har størsteparten af materiellet fået en tiltrængt renovering, og ved samme lejlighed en ny frisk kulør. Om materiellet nu skal ommales påny i forbindelse med introduktionen af det nye design er dog et spørgsmål, der indtil videre må stå hen i det uvisse. ML 4906 ses her på sin vej mod Hillerød, lige nord for Kvistgård, den 16. maj 1998.

Foto: René St. Olsen

Det nye DJK

DJKs 37. generalforsamling den 22. marts er vel overstået, og det blev den nok mest fredelige i mands minde; genvalg over "hele linien" og - sådan kan det kun tolkes - tillid til og opbakning bag hovedbestyrelsen og den foreningspolitiske linie, som den repræsenterer.

På generalforsamlingen blev det antydnet, dels at foreningen indenfor det nærmeste års tid vil kunne vente et - fredeligt - formandskifte, dels at fremtiden nok vil bringe visse organisatoriske ændringer i foreningen.

DJK oprettedes i 1961 som en traditionel forening med formand, sekretær og kasserer og med een pengekasse; allerede året efter begyndte med Museumsbanen knopskydningen indenfor foreningen, og denne udvikling er fortsat frem til nu, hvor DJK indadtil er en kompleks "størrelse" med mange interne regulativer, aftaler og pengekasser. Men juridisk og overfor omverdenen er vi stadig een forening med een pengekasse, og det er - viser det sig nu - ikke nødvendigvis den bedste måde at gribe tingene an på.

Mange og store engagementer mellem vore baner/afdelinger og omverdenen indebærer, uanset hvor godt vi gør vort arbejde, store risici, som det vil kunne være hensigtsmæssigt at isolere, således at eksempelvis en stor uforudset eller uforudsigelig udgift ikke risikerer at vælte hele eller store dele af vor forening. Samtidig må vi konstatere, at nummersregler ikke er skabt til at "mathe" nutidens DJK (eller måske er det lige netop omvendt), og at de ting, som vi gerne vil lave, derfor i mange tilfælde bliver væsentligt dyrere, end de behøver. Endelig har det vist sig, at visse tilskudsmuligheder er blokeret af, at der ikke er "vandtætte" økonomiske skodder mellem de enkelte afdelinger og baner indbyrdes og mellem disse og hovedkassen.



Indadtil i foreningen er tiden også ved at løbe fra den ledelsesmæssige struktur, som blev skabt med lovene af 1990. Nye afdelinger og baner er kommet til, og flere vil givet komme; det er der kun delvis taget højde for, og vi risikerer bl.a. med tiden at få en alt for stor hovedbestyrelse.

Det bliver derfor een af det/de kommende års største opgaver for hovedbestyrelsen at udforme, formulere og implementere en ny og hensigtsmæssig foreningsstruktur, som kan være grundlaget for de næste mange års virksomhed i DJK. Det bliver en proces, hvor både følelser og ren forretningsmæssig tænkning skal forenes - vi skal ikke give afkald på vores "foreningsånd", men vi skal samtidig heller ikke afskære os fra en række muligheder eller løbe en større risiko end nødvendigt.

Resultatet af processen skulle gerne blive det, som vi som arbejdstitel kan kalde "Det nye DJK", et DJK, som er mere smidigt og mere robust overfor omverdenen. Men det skal også være et DJK, der uanset formelle interne nyskabelser som ApS'er, fonds eller hvad man nu kan forestille sig, fastholder det hovedsigte, at vi i DJK fortsat skal være "een stor familie"! - og hvem ved?, måske kan vi ad den vej opnå, at "familien" bliver endnu større ...

Lars Henning Jensen

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Nr. 3 Juni 1998

Banestyrelsen	6
DSB	7
Privatbanenyt	9
Færger	12
Udland	12
Veteranbaner	14

Peter Thornvig



Nyt design

Efter mere end ét år i støbeskeen, ligger DSBs nye design klar. Væk er programmet fra 1972 og etaten har valgt at satse på et utraditionelt "frisk" look. Jernbanen vurderer de nye tiltag.

Side 4

Henrik Sørensen



Bilfærger på Storebælt

Den 14. juni lukkede biloverfarten på Storebælt mellem Halsskov-Knuds-hoved. Anders Riis har set på overfartens historie fra 1957 og frem til i dag, med et blik på faste anlæg, færger og den samfundsmæssige betydning overfarten har haft gennem tiden og ikke mindst om projekter, der aldrig blev en realitet.

Side 19

Krigslokomotiver fra Århus	15
Bilfærger på Storebælt	19
På Sporet af ETJ	24
De små vævre F'ere	26
DB V200 i Danmark	29
Metropol Berlin	32
Tips for fotografen	37
Boganmeldelser	38
Generelle adresser	39

Ole Jensen



DB V200 i Danmark

Det er 17 år siden at DSBs skinnenet havde besøg af en række usædvanlige lokomotiver. Vi bringer Ole Jensens stemningsreportage i ord & billeder.

Side 29

Nyt design



Efter mere end ét år i støbeskeen ligger DSBs nye design klar. I løbet af de næste par år skal samtlige tog, stationer, køreplaner og ansatte "ikklædes" det nye design, hvor et stiliseret vingehjul og en helt ny skrifttype sammen med et redesign af DSB-kronen er de vigtigste elementer. Moderne grafik og klassiske jernbanesymboler skal bidrage til profileringen af den nye kommercielle jernbanevirksomhed: DSB.

Først lidt historie: Mere end 25 år er gået, siden DSB præsenterede sit hidtidige designprogram. Dengang - i 1972 - gav det genlyd, da DSB radikalt ændrede sit ansigt gennem en ny visuel identitet. Årsagen til reaktionerne var dels, at DSB brød med gamle traditioner, ikke mindst ved at afskaffe vingehjulet som bomærke, dels fordi det på det tidspunkt var enestående, at en stor offentlig virksomhed indførte en designpolitik. Siden fulgte mange efter, både private og offentlige virksomheder. Inspirationen gav sig også udtryk i, at DSB blev forbillede, særlig i kraft af sit skilteprogram og brugen af piktogrammer.

Fra starten blev der sat ind på at fastlægge ensartede retningslinier for udformning og anvendelse af bomærke, typografi og farver. Grundlaget blev udgivelsen af en designmanual i 1974, og det havde særlig betydning i en så decentral virksomhed som DSB at få samlet alle retningslinierne i et sådant opslagsværk. Bomærket blev fastlagt som initialerne DSB, som skulle fremstå i en klar og entydig form, anvendelig i alle situationer. Blandt elementerne i designprogrammet var indførelse af en ny typografi, herunder en ny skilteskrift. Den daværende så velkendte Johnston Sans Serif blev afløst af en skrift, der byggede på Akcidenz Grotesk og Helvetica med inspiration fra det britiske Rail Alphabet.

Kendingsfarverne for DSB blev som hidtil rød og hvid, eventuelt anvendt sammen med sort. Den daværende bordeauxrøde farve på passagervognsparken blev afløst af en ny rød farve, medens lokomotiverne fremstod med

førerhus i rødt og maskindelen i sort. Den vedtagne bemaling af godsvognsparken i en jordbrun farve (DSB brun) var den, der slog mindst igennem.

Heller ikke dengang blev designprogrammet gennemført i hele virksomheden fra den ene dag til den anden, men i takt med, at der alligevel skulle ske fornyelser. I de forløbne år har der været behov for justeringer af programmet, og til de mere bemærkelsesværdige ændringer hører genindførelsen af kronen i DSB, bl.a. i forbindelse med med bomærket og DSBs splitflag.

Mesteren for 1972-designprogrammet var designchef *Jens Nielsen*, ansat i 1971. Han var designchef i DSB - og i en periode overarkitekt - frem til sin død i 1992. I sit grundlæggende arbejde havde han en entusiastisk støtte i daværende generaldirektør *Povl Hjelt*.

Og så til nu- og fremtiden: DSBs nye designprogram er skabt i et samarbejde mellem designchef *Pia Bech Mathiesen* og den grafiske tegnestue Kontrapunkt. Pia Bech Mathiesen (36 år) blev ansat som designchef i DSB den 1. november 1996. Hun er uddannet som industriel designer på Kunstakademiet, er HD i organisation og har i Californien læst markedsføring og produkt-design. I en syvårsperiode forud for ansættelsen i DSB var hun tegnestueleder og administrativ chef for udviklingsafdelingen på Experimentarium i København.

Det er overgangen til ny, selvstændig offentlig virksomhed og behovet for profilering af DSBs produkter, der



har gjort det påkrævet at få indført et nyt designprogram. DSB har gennem de seneste år forandret sig fra en virksomhed med tog, færger og busser og infrastruktur til at være en ren togoperatør. Dermed er behovet for at virksomheden udsender nye signaler blevet påtrængende. Det er baggrunden for valget af det moderne vingehjul (med eller uden krone) som det gennemgående symbol. Symbolet vil blive brugt på siden af de hvide togsæt, på de nye røde S-tog, på køreplaner, brochurer og annoncer og på uniformer, brevpapir og hjemmeside. Hvor der er behov for signalere virksomhedens tilhørsforhold til den danske stat, forsynes loget med en krone, hvis udformning er godkendt af statens heraldiske konsulent, *Nils G. Bartholdy*.

De tre bogstaver DSB er det første varsel om en helt ny skrifttype. Hermed forlader virksomheden 70'ernes Helvetica-skrift - symbolet på etaten - til fordel for 90'ernes dristige, nye design. Skrifttypen er så ny, at den endnu ikke har fået noget navn, men den vil snart være at finde overalt i DSB, bl.a. i forbindelse med udskiftning af stationsnavneskilte, hvor stationsnavnet vil fremstå i negativ, hvid på blå bund. Den ny mørkeblå



farve (på f.eks. virksomhedens biler) er valgt for at signalere service og business, medens rød er den klassiske jernbanefarve! I markedsføringen, på f.eks. køreplaner og plakater, giver accentfarverne i gul og grøn modspil til den klassiske blå eller rød.

Indførelsen af DSBs nye design sker - som tilfældet var med 1972-programmet - primært i takt med ny- og reinvesteringer. Det gælder både bemaling af det rullende materiel og udskiftning af skilte. Skilte med den nye skrift vil allerede i år blive opsat på en tredjedel af stationerne, og resten følger i løbet af 1999 / 2000. I løbet af de næste par år vil alle IC3- (MF) og IR4- (ER) togsæt få det nye design. Det samme gælder de 112 bestilte S-togsæt (SA) og de 13 bestilte godstogslokomotiver (EG). Øresundstogsættene (ET) vil få et eget design. Der er ikke taget stilling til de øvrige trækraftenheder, togsæt og vogne, men materiel, der er inden for en overskuelig tidshorisont står for udrangering, ændres der ikke på. DSBs uniformsprogram tilpasses designprogrammet, efterhånden som uniformerne udskiftes, og det sker i samarbejde med skaberen af uniformerne, designeren *Vibeke Lassen Nielsen*.

Studér design-smagsprøverne på side 4 og 5 nok en gang, for her følger spalteredaktørens subjektive vurdering af DSBs nye designprogram:

Totalt set virker designprogrammet for feminint. Bomærket er et ikke særlig markant - og slet ikke uden kronen - det minder om en "énvinget frisbee" (hvis nogen skulle være i tvivl: Rund, let plasticskive, som to eller flere personer kan kaste til hinanden - efter varemærket for det amerikanske tærtfirma "Frisbie Pie Co", hvis tærtforme kunne bruges til at kaste med) - eller hvis man ingen fantasi har - resultatet af en "malingsbombe".

Den nuværende rød/ hvide eller røde bemaling af det senest anskaffede materiel gør et stilrent indtryk, det kan man ikke sige om de nye farveklatter. Og det er vel for optimistisk at tro på, at den ny stil skulle stoppe det ubændige graffiti svineri.

Der er ingen umiddelbar forklaring på, at fronten på S-togsmateriel skal forsynes med bomærke inkl. krone. Skulle der på materiellet fra et datterselskab (endog et aktieselskab: DSB S-tog A/S) være særlig behov for at vise tilknytning til statsmagten? Det er også svært at forstå, at den ellers strenge rigsheraldiker har godkendt kronen med den forvredne underdel!

Bemalingen af det nye godstogslokomotiv, litra EG, skal nok få løftet øjnene på tilskuerne i en periode - ikke



mindst hos vore østlige og sydlige naboer - men er den spændende at se på efter et par uger? Rent praktisk vil den noble dybblå farve vise sig at være svær at holde ren.

Skrifttypen (uden navn) er smuk, men ikke overdreven læsevenlig jf. de senest udsendte brochurer, men det kan først rigtig afgøres, når selve køreplansmaterialet sættes med ny typografi. Den store køreplanstavle for S-tog (pr. 24. maj 1998) med hvide tal på blå baggrund er set fra et synspunkt om læsbarhed en katastrofe. Det samme forhold (hvide bogstaver på mørkeblå baggrund) gør sig gældende for stationsnavneskiltene vedkommende på steder i "lukket rum", f.eks. under perrontage.

Men som nævnt til indledning, kommentarerne er spalteredaktørens subjektive betragtninger. Det kunne være spændende at få kommentarer fra foreningens medlemmer, når det nye designprogram rigtig begynder at materialisere sig!

Tekst: Erik B. Jonsen
Foto: Peter Thornvig/DSB



Pga. MK haverier, anvendes MH nu meget i storkøbenhavn. MH 398 ses her ved Kombiterminalen i Høje Taastrup den 18. maj 1998.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

Banestyrelsen...

Ny høringsrunde

Trafikminister *Sonja Mikkelsen* har besluttet, at der skal udarbejdes tre mere præcise projektforslag som eksempler på en udvidelse af strækningsskapiteten mellem København og Ringsted, efter at de berørte borgergrupper efter den første høringsperiode har kritiseret, at de tre hovedprojekter (de såkaldte "korridorer") var så udflydende beskrevet af Banestyrelsen, at de er svære at tage stilling til. Ministeren bekendtgjorde den 6. maj ved et møde med borgmestre fra de berørte kommuner, at en ekstra høringsfase, hvor de detaljerede linieføringer kan fremlægges, skal foregå i perioden fra 21. september til 16. november 1998.

Indsigelse indgår herefter i arbejdet med at vælge den af de tre linieføringer, som Trafikministeriet og Banestyrelsen vil anbefale ministeren. Derefter vil ministeren tage stilling til, hvilket af de tre forslag, der skal sende ud til tredje og afgørende høringsrunde. Forslag til anlægslov vil derfor sandsynligvis først kunne fremlægges i Folketinget i slutningen af 1999. Tidsplanen forskyddes derved med ét år, således at det samlede anlæg først er færdigt i 2005.

Der forlyder, at ministeren reelt har fravalgt løsningsforlaget fra konsulentfirmaet Carl Bro, finansieret af Høje Taastrup kommune, som går ud på at etablere det såkaldte 5. spor mellem Vigerslev og Høje Taastrup, som strækningen er forberedt for, idet der blandt andet er gjort plads til sporet under/over 12

af de 24 eksisterende broer og underføringer. Prisen herfor er 1,3 mia. kr. mod 6 mia. kr. for hvert af Banestyrelsens tre forslag. Ideen med tre spor for fjerntrafikken er, at man i myldretimerne disponerer over to spor i den aktuelt mest trafikeret retning, medens det tredje fjerntrafikspor anvendes af godstog udenfor myldretimerne - og Høje Taastrup bevarer sin status som hovedstadens anden banegård. Løsningen giver plads for samme antal tog (24 i timen) som i Banestyrelsens tre løsninger, men er ikke fremtidssikret og giver ikke mulighed for opfyldelsen af målsætningen om en rejsetid på omkring de to timer mellem København og Århus.

Blandt mange projekter, som Banestyrelsen og Trafikministeriet arbejder med, lægges to nye spor i midterbatteren på Køge Bugt- og Vestmotorvejen, en dyr løsning, fordi vejbanerne skal flyttes og broer ændres, men logisk fordi der kun blive én trafikkorridor i området, og fordi man derved har første del klar af en eventuel fremtidig Femer Bælt forbindelse.

Nyt partnerskab

Banestyrelsen og teleselskabet Mobilix, som er en del af France Telecom, indgik med virkning fra den 20. april et partnerskabsaftale, der betyder at teleselskabet vil komme til at udbyde alle sine tele-ydelser ved bl.a. at udnytte Banestyrelsens landsdækkende lysledernet, der løber langs de store jernbanelinier i Danmark (f.eks. Helsingør-København-Fredericia-Århus/Padborg).

Med ét slag har Mobilix fået et landsdækkende fastnet uden at have taget et eneste spadestik, og selskabet slår for alvor sin status som fastnet- og mobiloperatør fast ved at blive et reelt alternativ til Tele Danmark.

Banestyrelsen indskyder ingen kontante midler i partnerskabet, men derimod transmissionskapacitet, som er værdisat til 270 mio. kr. Som betaling for aktiverne modtager Banestyrelsen en aktiepost på 14 %. Banestyrelsen løser den af Folketinget stillede opgave med salg af overskydende transmissionskapacitet: Samfundet får mest muligt ud af investeringerne i jernbanens infrastruktur, idet det indgåede partnerskab giver Banestyrelsen del i det fremtidige overskud, som forventes at blive større end et eventuelt salg af de rå lysledere, og det påvirker ikke brugen af transmissionsnettet til jernbaneformål.

Den ledige kapacitet på Banestyrelsens telenet er opstået, fordi den teknologiske udvikling har givet en bedre udnyttelse af det enkelte fiberpar. Eksempelvis kan ét fiberpar i dag transportere fire gange så mange samtaler som for få år siden. Et moderne lyslederkabel indeholder minimum 12 optiske fibre, hvorefter kun otte anvendes til jernbaneformål.

Tele Danmark har i første omgang med bistand af Teleklagenævnet saboteret ovennævnte aftale ved at nægte af afgive noget af sit telemopol. Det vil et flertal i Folketinget ændre på ad lovgivningens vej.

Hektiske døgn

Det meget omfattende arbejde med gennemgribende sporændringer, er på København H gennemført i dagene 20.-23. juni. Det var nødvendigt af aflyse samtlige spor for

Ny endestation

Den 24. maj - i forbindelse med sommerkøreplanens ikrafttræden - var det planlagt (og offentliggjort i publikumskøreplanerne) at afkorte strækningen Vanløse-Frederiksberg 800 meter med det tidligere Solbjerg trinbræt som ny endestation for S-banelinierne F og M. Storkonflikten på arbejdsmarkedet ved månedsskiftet april/maj væltede disse planer, som - ved redaktionsslut medio maj - først kan iværksættes den 25. juni. Ved Ændringen bliver Solbjerg ny togfølgestation

med nye I-, PU- og U-signaler (fjernbetjent fra Vanløse), medens Flintholm (togfølgestation) nedlægges. I foråret 2001 indstilles driften på strækningen i en periode af hensyn til ombygningen til metrodriфт, der forventes indledt med af udgangen af 2002. Til den tid er sporene også lagt i "cut and cover" tunnel fra Frederiksberg metrostation til en ny Solbjerg metrostation (placeret øst for Nordre Fasanvej, der er ført tilbage til oprindeligt niveau efter fjernelse af broen).

fjerntrafikken med undtagelse af sporene 1 og 8, der fungerer som gennemgående spor for den 15-minutters penduldrift mellem Roskilde og Helsingør, som var den eneste jernbaneforbindelse mellem hovedstaden og det øvrige Danmark.

Et tilsvarende kompliceret arbejde med sporændringer på Århus H i direkte fortsættelse af arbejdet på Sjælland (se DSB køreplan 98/99, s. 3) har måttet udsættes til september som følge af forsinkelser i forberedelserne affødt af storkonflikten ved månedsskiftet april/maj.

1. spadestik

Den 1. april indledtes etableringen af 2.-sporet mellem Ballerup og Frederikssund. Udbygningen er et led i planerne om at forbedre den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Strækningen er i dag den eneste enkeltsporede på S-banenettet, og den er en flaskehals, som forhindrer en ønskelig 10-minutters drift. Anlægsarbejdet omfatter etablering af 23 km nye spor samt to nye stationer. Udbygningen betyder også, at alle niveauoverkørsler på strækningen nedlægges og erstattes med broer eller underføringer. Banen ventes færdig til Veksø i år 2000 og til Frederikssund i 2002.

Det første spadestik blev taget på Ballerup station, hvor to gennemgående spor omlægges for at give plads til et nyt terminalområde med depotspor og serviceperroner. Trafikken på stationen vil ikke blive berørt i nævneværdig grad i anlægsperioden. Næste fase i strækningens udbygning indledes i august, hvor Banestyrelsen går i gang med arbejdet på strækningens broanlæg. I Ballerup f.eks. skal overgangen ved Pederstrupvej nedlægges og erstattes af en stunnel.

Erik B. Jonsen



Aftale om fremtiden

DSB kapper navlestrengen til statskassen den 1. januar 1999. Med virkning fra årsskiftet skal DSB omdannes til selvstændig offentlig virksomhed (SV - *bermærk forkortelsen på kun to bogstaver!*) efter samme model som Post Danmark. Dermed bliver DSB en jernbanevirksomhed med samme forretningsmæssige selvstændighed som et aktieselskab, men med staten som indkøber af trafikale ydelser og regulerende myndighed på området.

Omdannelsen skal sikre, at DSB og andre fremtidige jernbaneoperatører kommer til at virke på lige vilkår indenfor de rammer, der fastlægges i den nye lov om

Banestyrelsen udsendte i april et nyt oplæg til banernes fremtid: "En bedre jernbane - oplæg til en strategi". I oplægget udtrykker styrelsen sin kritik af jernbanenettet således: „Den danske jernbane har ikke kunnet leve op til kundernes krav de seneste år. Det skal der gøres noget ved, for danskerne efterspørger en bedre jernbane - der er pålidelig og holder, hvad køreplanen lover". Banestyrelsen følger dog samtidig, at – "Jernbanen har gode muligheder i Danmark. Danskerne hører til de mest miljøbevidste i Europa" – "Og endelig ønsker danskerne en effektiv, komfortabel og moderne transport. Det kan togtrafikken tilbyde". Strategien for jernbanen i Danmark bør konsekvent understøtte jernbanens stærke sider. Det vil sige:

- Pendlertrafikken omkring de store byer
- Landstrafikken mellem de store byer
- Godtrafikken over de lange stræk

Banestyrelsen vil derfor investere 22 mia. kr. over de næste seks år i en modernisering af det danske jernbanenet. Der foreslås bl.a. - udover den tvingende nødvendige udbygning af kapaciteten af København-Ringsted og på København H - igangsættelse af elektrificering af den østjyske længdebane helt til Aalborg og elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg, udbygning til dobbeltspor, hvor dette mangler i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens og Tinglev-Padborg) og på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød). Styrelsen påpeger også, at en række lokalbaner bør udbygges: Odense-Svendborg, indre dele af Århus-Grenaa, Bramming-Ribe samt at visse stationer omkring Aalborg bør genåbnes. På lidt længere sigt bør banenettet omkring Århus udbygges til nærbanebetjening. Endvidere foreslås det, at de nuværende 180 km/t som højeste hastighed på Jernbanerne øges til 200 km/t, hvor det tracémæssigt er muligt (250 km/t på en eventuel ny strækning København-Ringsted).

For S-banenettets vedkommende (der adskiller sig fra fjernbanerne ved bl.a. et andet strømsystem og sikkerhedssystem) anføres det, at hovedstrategien er fastlagt ved beslutningen om anskaffelse af nye togsæt, opgradering af infrastrukturen og udbygning af strækningen mellem Ballerup og Frederikssund, men at der med relativt enkle midler kan skabes bedre betjening og større fleksibilitet i togtrafikken omkring København ved at anvende S-banen til andet end S-tog. Det kræver indkøb af f.eks. to-strømsystem regionaltoget samt mindre tilpasninger i infrastrukturen. Styrelsen har også store ambitioner med hensyn til rettidighed: Andelen af rettidige tog skal øges fra de nuværende 85 pct. til 95 pct.

Banestyrelsen er kritisk overfor DSBs oplæg "Gode Tog til Alle" ("Jernbanen", nr. 2/98, s. 5/6). Styrelsen mener, at en del af DSBs forslag vil kunne realiseres med godt resultat, men "dog vil det næppe være realistisk at udbyde samfundsindkøbt regionaltrafik udenfor myldretiderne i den størrelsesorden, som DSB lægger op til. Ligeledes vil det med intentionerne om stærkt øget togbetjening og frekvens på den eksisterende infrastruktur være umuligt at opnå det ønskværdige løft i pålidelighed og rettidighed". Banestyrelsen lægger vægt på, at også vigtige godstog prioriteres og ikke stilles i skyggen af andre tog for at "køre, når der er plads".

Erik B. Jonsen



Nye stationer og udbygning af eksisterende strækninger vil blive resultatet af Banestyrelsens seneste udspil "En bedre Jernbane". Ørestaden den 2. februar 1998. Foto: Jan Forslund.

En bedre jernbane

Overvejer Du et nyt job?

Vi er et stort rådgivende ingeniørfirma der har behov for en ekstra medarbejder, primært indenfor området kollektiv transport og transportmidler.

- Ingeniør suppleret med økonomi
- Interesse for trafikteknik og kollektiv transport
- Interesse og viden om jernbanedrift og rullende materiel
- Bred teknisk basis
- Flair for teknisk/økonomisk analysearbejde
- Minimum 5 års erhvervs erfaring
- Opstilling af skitseprojekter
- Udarbejdelse af udbudsmateriale
- Vurdering af tilbud
- Opfølgning af leverandører

Dette indenfor Jernbaner, Busser, Færger og Lufthavne

Da det er væsentligt for os at kombinere erfaringer fra den private industri med erfaringer fra den kollektive sektor, skal Du have erfaring fra en privat industrivirksomhed.

Du skal kunne skrive velformuleret Dansk og Engelsk.

Yderligere oplysninger på telefon 20 97 28 38

**Eller skriv:
DJK, Sekretariatet
Kalvebod Brygge 40
1560 Kbh. V
Billet Mrk. 222**

Freelance tilknytning kan også være relevant.

De primære arbejdsområder er

- Analyser, anbefalinger og beslutningsgrundlag.

jernbanevirksomhed (jf. "Jernbanen", nr. 1/98, S.4), som Folketinget vedtog den 7. maj. Med loven udskilles S-togsdivisionen hurtigst muligt til et aktieselskab under DSB med navnet DSB S-tog A/S.

Loven forudsætter, at en lang række forhold bliver detaljeret fastlagt, inden den træder i kraft den 7. januar 1999. Det drejer sig f.eks. om Banestyrelsens beregning og opkrævning af banaefgifter, procedurer for kapacitetstildeling m.m.

DSBs største aktivitet bliver at udføre passagertrafik på jernbane på kontrakt med staten. DSBs godstrafik skal drives uden kontrakt og uden tilskud. Godsdivisionen skal omstruktureres og på slankekur, så underskuddet, der for tiden er omkring en halv mio. kr. pr. år, gradvis bringes ud af verden i løbet af de kommende fire år. Målet er at kunne omdanne DSB gods til et overskudsgivende aktieselskab senest pr. 1. januar 2003. Den tidsramme har trafikministeren allerede pure afvist som for lang.

Hvis DSB ikke får klar politisk opbakning til at gennemføre de planlagte drastiske ændringer i godsdivisionen, har DSB gods ingen fremtid, er så virksomhedens klare vurdering. De drastiske ændringer i den udarbejdede strategiplan for perioden frem til 2002, der skal forbedre resultatet med 800 mio. kr., består i lukning af tre (Nykøbing F., Odense og Padborg) af de ni godsterminaler, trimning af organisationen og øget internationalisering. Men selv med gennemførelsen af alle strategiplanens faser, er der tvivl om godsdivisionen opnår overskud i år 2002, som er det fastlagte økonomiske mål i den nye jernbanelov. Man klamrer sig dog til Øresundseffekten, d.v.s. at Øresundsforbindelsen bliver for gods, hvad Storebæltsforbindelsen er for passagertrafikken. Der regnes med et trafikspring i den internationale trafik, der medfører mængdestigninger på ca. 50 %, medens der regnes med en nedgang på 15 % i den indenlandske godstrafik som følge af øget bilkonkurrence efter Storebæltsbroens åbning.

Det er økonomisk nødvendigt for DSB gods med en enklere og mere rationel produktion. Den omstændighed, at storebæltsafgiften vil blive opkrævet pr. tog, trækker klart i retning af større tog. Anskaffelsen af EG-lokomotiver giver mulighed for at øge den gennemsnitlige togstørrelse i trafikken via Storebælt fra ca. 1200 tons til ca. 1700 tons. På en del af jernbanenettet kører der allerede i dagens situation ikke godstog i fast køreplan. Der planlægges med ophør af fast betjening i områderne: 1) Syd for Køge/Ringsted, 2) nord for Holstebro, 3) nord

Den 1. april 1998 blev strækningerne København H / Vigerslev-Kalvebod - Københavns Lufthavn, Kastrup taget i brug med henblik på teknisk afprøvning og trafikral indøvelse - som i øvrigt først kom i gang ved månedsskiftet maj/juni, efter at Banverket Industridivisionen havde udskiftet de deformerede skinner, jf. "Jernbanen", nr. 2/98, s. 5.

Der er i den anledning foretaget en række foreløbige ændringer i det gældende signalreglement (SR) med baggrund i, at det er første gang strækninger ibrugtages, hvor den ydre signalgivning er reduceret i forhold til den hidtil anvendte på strækninger med faste ATC-anlæg. Grunden hertil er, at signal- og hastighedsinformationerne grundlæggende er flyttet til førerrumssignalet, hvorfor signalbegreberne i de ydre signaler har kunnet reduceres.

En gang i fremtiden er det hensigten, at alle signaler kun skal kunne vise "kør", "stop" og "stop

og ryk frem", og der vil således ikke længere kunne vises såkaldt positiv forsignalisering ("kør igennem") i de ydre signaler. Signal "kør" vil derfor generelt betyde "kør, men forvent stop på næste hovedsignal", og nedbremsning og standsning af tog med udkoblet (eller ingen) ATC samt arbejds køretøjer foran AM- og I-signaler skal derfor ske på basis af afstandsmærkerne foran signalet. Ydre signaler med reduceret signalgivning (RYS-signaler) vil heller ikke kunne vise hvilken hastighed, der må køres med i ind- og udkørselstogveje (ikke forsynet med hastighedsviser eller -tavle), da den aktuelle hastighed vises for lokomotivføreren gennem førerrumssignalet.

Det betyder, at for tog med udkoblet ATC og arbejds køretøjer der fastsat en fast hastighed ved kørsel ind og ud af de stationer, hvor signalerne er "reducerede", og for at gøre reglerne så enkle som muligt, for de forholdsvis få tog de kommer til at gælde for, fastsættes den fælles faste hastighed på disse stationer

til 40 km/t, uanset hvilken hastighed, det normalt er/har været muligt at køre med. Af den grund er det nødvendigt at indføre en særlig markering af stationer med "hastighedszone" for tog med udkoblet ATC og arbejds køretøjer - i form af faste mærker på signaler og afstandsmærker (se tegningerne - hastighedszone-tavlerne har gul bund og rød kant).

I praksis var (ved redaktionsslut medio maj) de supplerende mærker "Hastighedszone følger", "Hastighedszone begynder" og "Hastighedszone ophører" kun opsat på stationerne Vigerslev, Kalvebod og Kastrup men kun delvis på København H, da der resterende visse drøftelser, Jernbanetilsynet, Banestyrelsen og den faglige organisation imellem. Der er i øvrigt ingen hastighedszoner på København H eller Vigerslev ved indkørsel fra Øresundsbanen, hvorfor I-signalerne foran de to stationer er forsynet hastighedsvisere (indtil videre).

Erik B. Jonsen

Anbragt på	Navn på det supplerende mærke	Betydning
I-signal Afstandsmærke	 "Hastighedszone følger"	Hastighedszone for tog med udkoblet ATC og arbejds køretøjer følger i stationens udkørselsende. Hastighedszonen begynder ved PU- eller SU-signalet. NB. Anbringes også på toppen af standere for afstandsmærker placeret foran I-signaler med mærke "Hastighedszone begynder"
I-signal PU-signal SU-signal	 "Hastighedszone begynder"	Hastighedszone for tog med udkoblet ATC og arbejds køretøjer begynder. Hastigheden i hastighedszonen er 40 km/t for tog med udkoblet ATC og arbejds køretøjer. En hastighedszone omfatter enten en hel station eller en stations udkørselsende,
U-signal VU-signal	 "Hastighedszone ophører"	Hastighedszone for tog med udkoblet ATC og arbejds køretøjer ophører. Hastigheden efter hastighedszonens ophør er som angivet i TIB, La eller særlig meddelelse (maks. 80 km/t) for tog med udkoblet ATC og arbejds køretøjer.

for Aalborg og 4) vest for Langå. Lejlighedsvis togbetjening gennemføres efter behov, eventuelt i samarbejde med privatbanerne og nye operatører. Det er planen, at produktionen i 2002 kan klares med 13 EG-, 22 EA- og 22 ME-lokomotiver. De øvrige lokomotiver kan udrangeres. Godstrafikken i sig selv vil kunne afvikles med 25 færre lokomotiver end i dag.

Med omdannelsen til selvstændig offentlig virksomhed får DSB frihed til at låne til fremtidige investeringer i nye tog, men virksomheden skal også aflevere et stiftelsesbidrag til statskassen på 2,4 mia. kr. som betaling for de værdier, DSB overtager i form af stationsbygninger, værksteder og rullende



Et af de få "juletræer" hænger endnu i Thisted. I takt med DSB's nye design vil 1972 designet også snart være ren nostalgi.

Foto: Allan Støvring-Nielsen



GM-Lokomotiverne, der som nævnt i "Jernbanen" nr. 2/98, stod hensatte i Horsens, er siden blevet flyttet til DSBs nye hjemsted for overtalligt trækraft. Lokomotiverne ankom til Vejle i tre omgange, nemlig: den 28. april maskinerne fra Horsens (MY 1131, 1127, 1125, 1138, 1143, 1142). 5. maj kom MY 1147, 1148, 1149 og 1151 fra Århus, og endeligt kom så den 11. maj MY 1155, MZ 1402 og 1424 fra Århus. Senere er MY 1148 dog blevet hentet tilbage til Århus. Fotoet viser MY 1146, 1153 der rangere foran de 15 henstillede GM-lokomotiver den 14. maj 1998. Foto samt informationerne fra Vejle skyldes Ole Jensen.

materiel m.v. De penge, som skal indbetales til statskassen i løbet af tre år, må DSB ud at låne.

Øresundstakster

Efter flere års forhandlinger er de danske og svenske trafikselskaber nu enige om et integreret kollektivt trafiksystem i Øresundsregionen, der skal træde i kraft i slutningen af år 2000, når den faste forbindelse mellem København og Malmø tages i brug. På begge sider af sundet får passagererne mulighed for at skifte mellem tog og bus og vice versa uden at skulle købe ny billet, idet DSB, SJ, HT og Skåne Trafik har vedtaget at anvende et fælles takstsystem.

Øresundsregionen, der omfatter



Banestyrelsen har påbegyndt renovering af sporet mellem Tønder og Tinglev, ikke mindst fordi PrivatBanen Sønderjylland nu har fået tilladelse til at befare strækningen. Foto: Robin Roost

HOLSUND og RailSoft informerer

Nu er den her! Kmp Fredericia

Den hidtil mest omfattende danske jernbanesimulation til PC: Kan du klare trafikken på Fredericia banegård? Hvad stiller du op med forsinkelser og nedbrud? Hvordan håndterer du en snestorm, der truer med at lukke stationen? Har du overblikket, når IC-togene skal samles og deles? Husker du skiltene på perronen og højtalerudkaldet? Hvad nu, hvis en passager får et hjertetilfælde? Eller hvis en togtørrer ikke møder til tiden?

Lidt statistik:

Kørepelan med flere end 480 tog. Omkring 700 togveje. 380 trykknapper, 420 lysdioder. 135 signaler. Radiokommunikation med lyd.

CD-ROM. Kører under Windows 95. Pris kr. 345,00

HOLSUNDs tiårskavalkader.

Nyhed: »På sporet af 60'erne« af Hans Gerner Christiansen og Jan Forslund. 80 sider, ca. 175 ikke tidligere viste billeder, flere end 30 i farve. Kavalkaden om det årti, da også jernbanen gik »helt agurk«. Farvel til triangler og damp - goddag til lynetter, MY, MX og MZ.

Udkommer ultimo 1998. Pris kr. 188,00

»På sporet af 70'erne« **Forlaget Text. Udsolgt**
»På sporet af 80'erne« **Få eksemplarer**
»På sporet af 90'erne« **Udk. ultimo 2000**

HOLSUNDs årbogsserie.

»På sporet af 1998«. **Udkommer nov. 1998.**
Pris kr. 140,00

RailSoft

Tlf.: 75 13 71 11
E-mail: info@railsoft.dk
Web: www.railsoft.dk

HOLSUND

Vasevej 19A
2840 Holte
Tlf.: 45 42 04 52

HT-området og hele Skåne, bliver inddelt i 17 takstzoner. I første omgang indføres et billetsystem med kontantbilletter, klippekort og pendlerkort (månedskort), men senere tænkes indført et elektronisk "smart card", der registrerer rejsens længde, når det føres forbi en kortlæser på stationer og i busser. De endelige takster var ikke fastsat ved redaktionens slutning, men der regnes med følgende priser (eksempler) for en rejse mellem HT-zonerne 1, 3 samt 4 og Malmø - kr. 60,- / Lund - kr. 80,- / Ystad - kr. 105,- og det anser eksperter for at være for højt sat, hvis der virkelig ønskes, der skal skabes en dynamisk dansk-svensk erhvervsregion (med 3,3 mio. indbyggere). Ifølge de mest optimistiske prognoser vil pendlertrafikken med tog næsten blive fordoblet fra 2,5 mio. til 4,8 mio. rejser pr. år - fem år efter, at broen er åb-

net. Trafiktallene vil selvfølgelig blive påvirket af, hvor meget bilisterne skal betale i bropenge.

Pendlertrafikken over den faste forbindelse skal afvikles med de nye Øresundstogsæt i en hvert tyvende-minut plan mellem København og Malmø. To gange i timen udgår togene fra Helsingør, én gang i timen fra Østerport - og de fortsætter én gang i timen til Helsingborg via Lund - og hver anden time til Kristianstad via Lund-Hässleholm (se også "Jernbanen", nr. 6 / 97, s. 222). Den direkte forbindelse mellem universitetsbyerne Roskilde og Lund (videreførsel af de direkte tog mellem Roskilde og Københavns Lufthavn, Kastrup, der starter den 28. september) må vente til at "City-tunneln" i Malmø står klar i 2005.

Erik B. Jensen

Privatbanerne



Gribskovbanen (GDS)

Gribskovbanen har - ligesom de seneste år - atter i efteråret 1997 og det tidlige forår 1998 haft en del godningstransporter til Helsingør. Som det fremgik af "Jernbanen" nr. 6/97 var det GDS L 1 fra 1952, der fremførte godstogene. På grund af ekstra mange tomme vogne til Frederiksværk har det 46 år gamle lokomotiv i slutningen af marts 1998 også kørt godstog på Frederiksværkbanen.

Nærumbanen (LNJ)

Nærumbanen har haft møde med Trafikministeriet angående banens planlagte køb af yderligere 4 Region Sprintere fra Siemens

Düweg, der er omtalt i Jernbanen nr. 2/98, side 11. I ministeriet er man positive overfor banens ønsker, men bevilling til togtøbet fra statens side vil man først kunne forvente, når en ny aftale om privatbanernes økonomiske forhold er på plads. Ved Nærumbanen håber man, at de nye tog på en eller anden måde kan indsættes i driften i løbet af efteråret. Banens Y-tog, LNJ Ym 17-20, der ikke er levetidsforlænget på samme måde som Y-togs materiellet ved de andre privatbaner, viser tegn på at være udslidte. Desuden har Nærumbanen i snart et år haft udlejet motorvognen LNJ Ym 19 til Hornbækbanen.



Den 17. marts 1998 fik Vestbanen leveret sit tredje Y-tog, VNJ Ym 73-Ys 83. Toget er som tidligere nævnt i Jernbanen - købt af Lollandsbanen (ex. LJ Ym 63-Ys 82). Toget er ombygget og levetidsforlænget på Lollandsbanens værksted i Nakskov, hvor motorvognen er ombygget med normale indstigningsdøre, istedet for de oprindelige pakrumsdøre. På billedet ses det nymalede togsæt forlade Lollandsbanens værksted inden kursen mod vest. Foto: B. A. Christensen.

Odderbanen (HHJ)

I forbindelse med rationaliseringen af togdriften på Odderbanen

opsættes der fra slutningen af maj 1998 og frem gennem juni billetautomater på 15 af de 19 stationssteder mellem Odder og År-



SB M9 med G2011 har netop krydset persontog i Hulsig den 22. april, og fortsætter videre sydpå. Et sjovt tilfælde opstod da DSB museumstogs MX 1001 dagen før, i forbindelse med afhentning en gammel godsvogn i Skagen, fremførte godstoget til Frederikshavn.

Foto: Allan Støvring-Nielsen



LJ gik i løbet af foråret igang med udskiftningen af de sidste 3-4 km spor på Museumsbanen til Bandholm. Således bliver hele sporet 45 kg/m og i projektet indgår også en remise og drejeskive i Bandholm, bl.a. finansieret af betydelige EU-midler. Her er LJ MT 1 igang med grenklipping ved Merritskov den 17. februar 1998. Banen har fortsat jævnlige trafik til DLG på Bandholm havn. Foto: Allan Støvring-Nielsen.

hus. Oprindeligt havde banen regnet med installation af billetautomaterne i togene, men i stedet har man nu valgt løsningen med billetautomater på stationerne - i øvrigt samme type som DSB opsætter på stationerne mellem Århus og Grenå. Fra de nye billetautomater kan der købes billetter til Odderbanen, DSB-strækninger, Århus Sporveje samt busruterne i Århus Amt. Abonnements- og klippekort skal fortsat købes ved billetsalgssteder, f.eks. på stationen. Indførelsen af billetautomater koster ca. 2,3 mio. kr., men til gengæld vil banen på driftssiden - bl.a. ved énmandsbetjente tog - kunne spare ca. 1 mio. kr. pr. år.

På Odderbanens generalforsamling, mandag den 18. maj 1998, blev det besluttet at sælge de fleste stationsbygninger langs banen. Banen har ikke længere brug for dem. I nogle år har de været udlejet til postvæsenet, men Post Danmark har efterhånden opsagt

lejemålene, bortset fra det i Tranbjerg.

Lemvigbanen (VLTJ)

Diesellokomotivet VLTJ ML 24, der p.t. ikke er køreklar, er solgt til det tyske firma On Rail. Ved Lemvigbanen vil motoren på ML 24 blive afmonteret og sendt til reparation i Tyskland. Herefter vil motoren atter blive monteret på lokomotivet, så det kan forlade Lemvigbanen for egen kraft.

VLTJ ML 24 er bygget i 1969 som Nr. 8 til Deutsche Solvay Werke. Lemvigbanen købte lokomotivet i 1980, hvor det frem til 1990 var litteret VLTJ ML 14.

I en periode har Lemvigbanen selv afhentet vognladningsgods i Holstebro til kunder ved VLTJ. Mellem Lemvigbanen og DSB Gods forhandles der nu om en udvidelse af dette samarbejde. Planerne går ud på, at Lemvigbanen skal hente og aflevere Lemvigbanens vognladningsgods i Herning. Samtidig skal banens godstog også betjene godskunder i Holstebro og Struer. Indgåelse af en sådan samarbejdsaftale mellem VLTJ og DSB Gods vil ikke blot være til gavn for de to godsentreprenører, men også for godskunderne i det vestjyske område.

Kørslen med svensk skinnebus på havnebanen i Lemvig, "Lemvig Bjergbane", genoptages i perioden 1. juli - 4. august 1998, og forhåbentlig vil den lille turistbane atter i år transportere mange passagerer.

Ole-Chr. M. Plum

VLTJ's diesellokomotiv ML 24, er nu endelig blevet solgt, efter at have stået stille længe. Her ses lokomotivet litteret ML 14 i Lemvig, juli 1989.

Foto: Klaus Jørgensen



I midten af marts måned indgik DSB Gods og PrivatBanen Sønderjylland en feederaftale om godstransporter pr. jernbane. Samarbejdet har til hensigt at sikre kørsel med vognladningsgods pr. jernbane i nogle af de yderområder, som DSB Gods ikke har ønsket betjene. Ved PBS mener man, at der fortsat vil være et rimeligt kundeunderlag bl.a. på de forladte godsbaner, hvis man kan tilbyde en flexibel driftsform. Foreløbig omfatter feederaftalen kun transport af vogne for kommunkemi, hvor PBS tager sig af kørslen mellem Grindsted og Esbjerg og DSB Gods af den videre befordring. Når potentielle godskunder i Vestjylland bliver bekendte med aftalen vil PBS sikkert kunne hverve yderligere nye kunder - ikke mindst efter at PBS også er begyndt at køre til Løgstør via Struer-Viborg.

Den 26. marts 1998 kørte PrivatBanen Sønderjylland sit første godstog med kemikalievogne til Danisco Ingredients i Grindsted. Herefter er det planen at køre godstog mellem Tønder og Grindsted på torsdage, og som nævnt befordrer disse tog foruden internationalt gods også indenlandske vogne for Kommunkemi.

Efter at have brugt en masse tid på jernbanepolitik, er PBS endelig kommet i gang med en egentlig produktion, nemlig godstogs-kørsel, og i påsken kom så den første transport af materialer til Løgstør Rør. Mandag den 13. april afgik det første tog fra Tønder med My 1122 og 1132 som trækraft. Toget medførte 15 læssede tyske Snps-vogne. Der blev over-

PBS besøgte Grindsted første gang den 26. marts 1998 og trafikkerer nu banen mindst én gang ugentligt.

Foto: Allan Støvring-Nielsen



Nu ruller hjulene for PrivatBanen Sønderjylland

Med en belastning på 1210 tons triller PBS MY 1122+1132 mod Løgstør. Syd for Skærbæk den 13. april 1998. Foto: Lasse Toylsbjerg-Petersen

nattet i Struer, og den følgende dag kørtes til Løgstør over Viborg. Turen Viborg-Løgstør tog ca. 4 timer, da alle overkørselsanlæg var afbrudt. Toget returnerede den 15. april. PBS har i maj måned kørt yderligere et par godstog mellem Tønder og Løgstør.

Med udsigt til mere faste kørsler til Løgstør samt kørslen til Grindsted har PBS fået brug for sine tre køreklare My'ere, 1122, 1124 og 1132. Skal kørslen udvides væsentligt bliver der snart også brug for at få My 1110 og 1120 gjort køreklare.

Godtogs-kørsel på banen mellem Tønder og Tinglev, der oprindeligt var udgangspunktet for PBS, er endnu ikke kommet i gang. Banestyrelsen er i gang med udskiftning af sporet mellem Tønder Øst og Rørkær. På grund af konflikten er arbejdet forsinket, og PBS regner derfor med, at banen først bliver genåbnet i begyndelsen af juni 1998. Herefter er PBS klar til også at transportere gods via denne bane.

Ole-Chr. M. Plum



Færgenyt



Konkurrence på Østersøen

I sommeren 1998 bliver der konkurrence på overfarten mellem Gedser og Rostock. Det norske Eidsiva-rederis datterselskab Easy Line indsætter nemlig en superflexfærge (den tidligere *Mercanida I*, der har ligget oplagt i Horsens siden ophøret af Kalundborg-Juelsminde overfarten) under navnet *Easy I*. Færgeren er blevet ombygget langs kaj i Nykøbing Falster og har bl.a. fået indrettet tax-free shop. Der må påregnes en "priskrig" på overfarten i sommerens løb.

Mellem Rødby og Puttgarden er det fortsat ikke afgjort, om og hvornår der kommer konkurrence til Scandlines/DFO. Det må fortsat anses som en reel mulighed, at Vognmandsrutens Storebæltsfærger kan ende på Fugleflugtslinjen som led i et samarbejde mellem Stena Line, Vognmandsruten og skibsreder Ole Lauritzen.

Storebæltsfærgerne

Når overfarten mellem Halsskov og Knudshoved ophører den 14. juni meget sent på aftenen, vil 4 af de 5 nuværende bilfærger blive lagt op, mens den sidste - *Heimdall* - allerede den 13. juni tilbageleveres til Mercandia. *Lodbrog* og *Kraka* forventes lagt op i Århus - *Kraka* kan evt. anvendes som afløser- og supplementfærge mellem Århus og Kalundborg. *Arveprins Knud* og *Romso* vil blive lagt op i Nakskov. Hermed bliver der kun de to IC-færger i Nyborg til bage ved Storebælt. Fremtiden

for disse to færger er endnu ikke afklaret.

"Det store udsalg"

Som nævnt i sidste nummer af Jernbanen er de to "prinsessefærger" solgt til Tyskland, hvor de skal indsættes tværs over Elbens munding mellem Cuxhaven og Brunsbüttel for det tyske rederi Egon H. Harms. Prinsessefærgerne har nu fået navnene *Jochen Steffen* (tidl. *Prinsesse Anne-Marie*) hhv. *Heinrich Kopf* (tidl. *Prinsesse Elisabeth*). Begge færger vil blive tilpasset deres nye overfart på værft i Bremerhaven. Det er endnu ikke fastsat, hvornår de vil blive indsat mellem Cuxhaven og Brunsbüttel. Også det tyske DFO sælger ud. Rødby-Puttgarden færgeren *Deutschland* fra 1972 er således i marts solgt til videre sejlads på Det røde Hav under navnet *El Saalam 97*.

Scandlines fik et flot regnskab i 1997

1997-regnskabet for Scandlines udviser et flot overskud på 380 mio. kr. Egenkapitalen endte på 1,9 mia kr. og omsætningen var 4,4 mia kr.

Ny rute fra Århus til Letland?

Færgeren *Rostock Link*, der blev overtallig på overfarten mellem Gedser og Rostock efter indsættelsen af *Kronprins Frederik* på Østersøen, overvejes indsat på en ny overfart mellem Århus og Letland. I Letland vil man anvende havnen i Liepaja, der i forvejen besejles af Scandlines med fragtfærger fra Sverige.

Thomas N. Olesen

Cat-Link sætter farten op

Cat-Link vil i sommerens løb udskifte de tre nuværende færger med to nye. De nye færger får en servicefart på ca. 40 knob eller ca. 4-8 knob mere end de tre nuværende færger. Herefter forventer Cat-Link at kunne sænke overfartstiden til 75-80 minutter, selvom sejlturen fremover vil blive omlagt til at gå øst om Vejre for at undgå miljødiskussioner.

Samtidig med tonnagedudskiftningen er der kommet ændringer i Cat-Links ejerforhold. Den australske Holyman-koncern har trukket sig ud, og Holymans halvdel af Cat-Link overtages i stedet af InCat-værftet på Tasmanien, der har bygget både *Cat-Link I* og *Cat-Link II* samt begge de nye færger.

De nye færger er af InCats standardtype InCat 91. Bilkapaciteten er ca. 220, og der er mulighed for at medtage 800 passagerer. Agterude er frihøjden tilstrækkelig til at medtage et begrænset antal busser, ca. 4. Fire Rustondieseler på hver 7080 kW driver hver sin vandjet via gear. Færgerne har en længde på 91,3 m og en bredde på 26 m. Tophastigheden uden last er over 50 knob, med last 43 knob.

Da de nye færger har en meget større kapacitet end de gamle, forventes brændstofforbruget pr. overført bil mindsket med omkring 30%. Hver færge skal sejle 5 daglige dobbeltture, hvilket giver en kapacitet på 2200 biler i hver retning pr. døgn mod nu ca. 1400 biler i hver retning pr. døgn.

En ulempe ved de nye færger er der dog. Bildækket er indrettet således, at al ombord- og i landkørsel sker agter, hvorefter bilerne via interne ramper fordeles på ialt fire niveauer i forskibet. Der må derfor forventes en forholdsvis lang ekspeditionstid i havnene.

De gamle færger er allerede til dels afhændet. *Cat-Link I* og *Cat-Link II* forventes således at tilbringe sommeren i Middelhavet, mens fremtiden for *Cat-Link III* ikke er afklaret.

Den første af de nye færger, *Cat-Link IV*, ventes at komme til Danmark i maj/juni via Det indiske Ocean, Suez-kanalen og Middelhavet, mens nr. to forventes fremme i juli. Nr. to skal sejle via Stille- og Atlanterhavet, og InCat har sat næsten op efter, at katamaranen tager "Det blå Bånd" - hastighedsrekorden for sejltuen mellem Ambrose Lighthouse ved Hudsonflodens munding i USA og Bishop's Rock ved Lands End. Rekorden indehaves i øjeblikket af en mindre InCat-bygget katamaran, der har klaret turen på tre døgn, syv timer og 54 minutter i 1990 (gennemsnitsfart 36,6 knob). Den sidste "klassiske" indehaver af Det blå Bånd i østgående retning var Atlanterhavsdamperen *United States*, der i 1952 klarede turen "over dammen" på 3 døgn, 10 timer og 40 minutter (gennemsnitsfart 35,6 knob) og dermed satte *Queen Mary* fra 1936 grundigt til vægs (*Queen Marys* bedste tid var 10 timer længere). Men *United States* havde også et dampturbinmaskineri på anslået 165000 hk...

Thomas N. Olesen

Udland



Sverige

Nyt jernbanemuseum

Banverkets nye jernbanemuseum "Banmuseet" i Ängelholm indvies den 12. juni under stor festlighed. Der afholdtes bl.a. dræsinerally med deltagelse af dræsiner og skinncykler fra ind- og udland. Museet, der ligger nær jernbanestationen i Ängelholm, har åbent alle dage mellem 10-17 frem til slutningen af august. Museet vil ikke umiddelbart blive en konkurrent til Sveriges andet officielle jernbanemuseum i Gävle, da udstillingerne i Ängelholm hovedsageligt vil fokusere på jernbanernes infrastruktur. Der vil dog også være lokomotiver og vogne at finde i udstillingen.

BK-Tåg

BK-Tåg har siden starten af marts befordret containere mellem Karlstad og Göteborg. Som trækraft for disse tog benyttes selskabets to Da-lokomotiver nr. 804 og 887. Opstarten forløb desværre ikke helt problemfrit, idet Da'erne havde været henstillet så længe, at batterierne var beskadiget. Man så sig derfor nødsaget til at indleje trækraft hos Shortline Väst og TGOJ. Til transporterne har BK-Tåg anskaffet 30 Container-vogne litra Lgns, der før opstarten alle blev malet i det flotte blå design. BK-Tåg forventer på sigt at køre op til fem gange ugentligt. Der forhandles desuden med Privatbanen Sønderjylland om at starte en fragtrute fra Göteborg til Frederikshavn og derfra videre ned gennem Jylland til det øvrige Europa.



Rc2 ombygget til styrevogn

Rc2 1040 blev ved årsskiftet forsøgsvis ombygget til styrevogn litra SM1, da den planlagte anskaffelse af nye Interregional-styrevogne til det økonomisk trængte SJ indtil videre er udsat. Lokomotivet har fået demonteret sine banemotorer, og det er derved blevet muligt at overskride dets normale maks. hastighed på 135 km/t. Der er ikke planlagt yderligere ombygninger for SJ har vurderet resultatet af forsøget, så Rc2 1101 der her ses den 16. april 1998, med et flot stilrent tog syd for Älmhult, er foreløbig "fredet". Foto: René St. Olsen



Med et passende mix af før og efterkrigsmateriel, vælter en Rc'er i sommeren 1998 over den udskiftningsmodne svingbro i Trollhättan. Foto: René St. Olsen

I forbindelse med udbygningen af strækningen Trollhättan - Öxnered med dobbeltspor, står den kun 10 år gamle svingbro over Göta ålv foran udskiftning, da det ikke er muligt at finde plads til en lignende bro ved siden af den eksisterende. Den nye løftebro der skal kunne hejses op til 27 meter, bygges med 40 meter høje ståltårne hvor i spilværk og wiretræk placeres.

På trods af Banverket's oplysning om det modsatte, er løftebro's modellen ikke ny i Sverige, idet Årstabroen udenfor Stockholm i 1929 byggedes efter samme princip, hejset har dog ikke været ibrug i årtier.

Norge

Di 6 skandalen fortsætter...

I starten af marts var samtlige 11 af de nyanskaffede Di 6 lokomotiver hensat ved NSB's værksted i Marienborg/Trondheim. Her har ca. 20 teknikere fra Siemens uden større held forsøgt at udbedre de nye vidunderes utallige fejl og mangler. Det er dog ikke første gang at Siemens har måtte udstationere mandskab i Norge. I december måned kæmpedes bravt med lokomotiverne, og kort før årsskiftet mente Siemens at alle fejl var udbedret. Man blev med NSB enig om at 11 af de oprindelige 12 Di 6'ere nu kunne overtages, den sidste - der tidligere var udbrændt - tilbagegik til Siemens. Di 6'erne har fra starten været fyldt med fejl og mangler og har utallige gange måtte transporteres hjem til fabrikken i Tyskland.

Det har været så grelt at NSB har set sig nødsaget til i videst udstrækning at lade lokomotiverne køre i dobbelttraktion, da man aldrig har kunne vide sig sikker på om lokomotiverne ville kunne gennemføre dagens kørsler.

Årsagen til at NSB nu har taget skridtet fuldt ud ved at give lokomotiverne køreforbud, skyldes hovedsageligt to tilfælde, - en lækage i brændstofsystemet der oversprøjtede hele motorrummet med diesel, og et tilfælde hvor man efter en kollision med et mindre jordskred opdagede at førerrummet havde løsnet sig fra lokomotivet. Efter sidstnævnte skred lokomotivførernes fællesorganisation ind og betegnede Di 6'erne som di-

rekte livsfarlige.

I slutningen af april fremsendte NSB så et endelig ultimatum til den tyske fabrikant, hvor i det med al tydelighed fremgik, at hvis ikke alle 11 lokomotiver afleveres 100% driftklare den 1. juli 1998, må købsaftalen betragtes som annulleret.

Fortsat Di 3 drift i Trondheim

I forbindelse med de omtalte Di 6 problemer, har NSB set sig nødsaget til at reaktivere et større antal henstillede Di 3'ere.

Anvendelsen er hovedsageligt lagt på den 729 km. lange Nordlandsbane mellem Trondheim og Bodø, hvor de fremfører største-parten af fjerngodstogene og enkelte persontog. Man, Tirs og Fre køres endvidere i dobbelttraktion til den svenske grænse ved Storlien.

Indsend en frankeret svarkuvert til redaktionen, mrk. Udland - så returnerer vi en gældende Di 6/ Di 3 omløbsplan.

Tyskland

Afsked med flere klassiske lokomotivtyper.

Foråret og den nye sommerkøreplan bød på et farvel til flere af det tidligere DR's enhedslokomotivtyper. Ved Godsterminalen i Zwickau var det den 9. april afskedens dag for de fire tilbageværende BR 201, der var den svageste (735 KW) af DR's BR 110 familie, fra slutningen af tredserne. Det går nu også hastigt tilbage for de lidt større BR 202 (835 KW) der hidtil har været dominerende på sidebanerne i det tidligere Østtyskland. Ved køreplansskiftet blev bl.a. Thüringen fuldstændigt renset for sine 202'ere.

I Halle blev der den 23. maj taget afsked med de sidste to tilbageværende el-lokomotiver BR 109 (tidl. E11/211) der som retræteopgave varetog lokaltrafikken til Leuna. Det kan ikke siges at være nogen særlig værdig afsked for et eksprestogslokomotiv der i 70'erne og et godt stykke op i 80'erne var meget dominerende

på DR's hovedstrækninger.

Foråret var også det sidste for BR 142 (tidl. E42/142) i faste løb. Til depotet i Magdeburg er samtlige 22 driftklare lokomotiver af typen nu overført (fra bl.a. Seddin), og her skal de alle frem til årsskiftet - hvor de forventes udrangeret - varetage godstogsreserven på strækningerne til Halle og Leipzig.

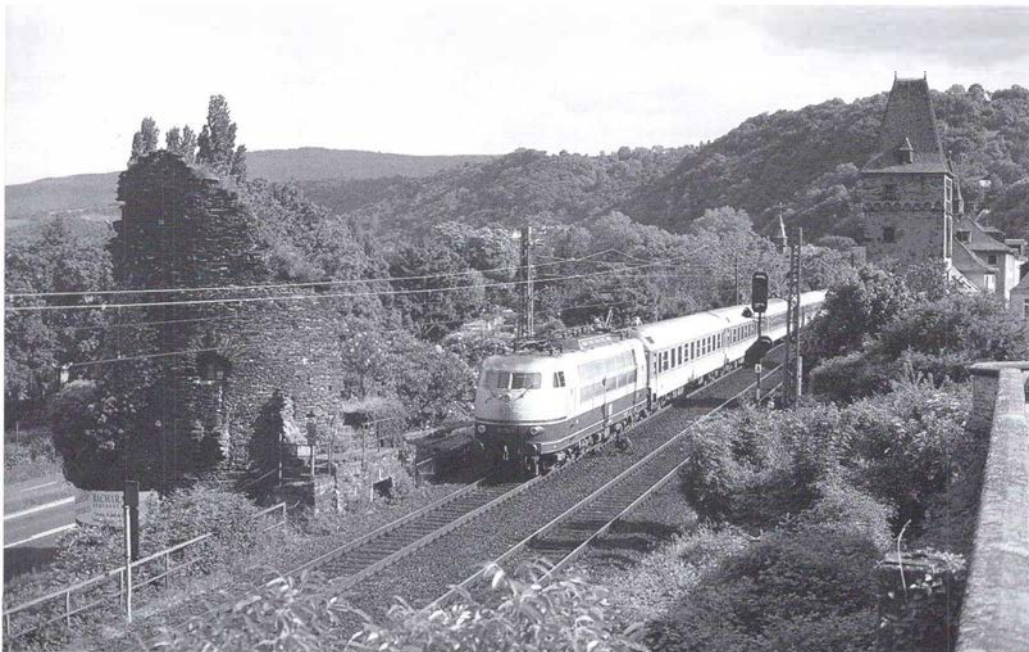
Prignitzer Eisenbahn GmbH

Køreplansskiftet bød traditionen tro på de sædvanlige banenelæggelser i det tidligere DDR. Et lyspunkt er dog Prignitzer Eisenbahn GmbH der virkelig har fået vind under sejlene i Brandenburg. Det nystartede private selskab der i forvejen trafikkerede strækningerne Putlitz-Pritzwalk-Kyritz og Neustadt-Rathenow, har ved køreplansskiftet nu også overtaget trafikken på strækningen Neustadt-Neuruppin-Herzberg.

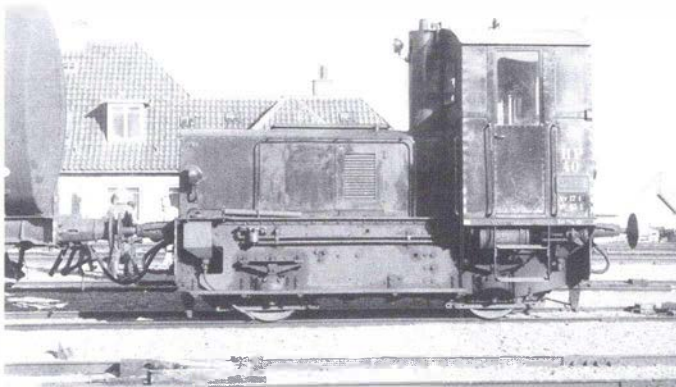
Selskabet der som i modsætning til tiden under DB, har valgt at køre efter kundernes behov, ser sig for øjeblikket om efter flere skinnibusser (996/796), idet man pt. ikke længere råder over disponibelt materiel, til et ved vinterkøreplanen planlagt øget trafikniveau på specielt Neuruppin-strækningen. Fra jernbanemuseet i Flora, på Rügen, er i marts købt ex. DR 201 001 og 228 203. I forvejen haves to driftklare 201'ere, der er ommalet i selskabets blå design. De to nye lokomotiver planlægges på sigt istandsat, idet selskabet forventer også at kunne konkurrere med DB på specielt lokalgodsområdet.

René St. Olsen.

I over 27 år var BR 103 at finde på den "Badische" hovedbane mellem Karlsruhe og Basel. Den 23. maj var det uigenkaldeligt slut for dette formskønne lokomotiv på denne strækning. Det går nu for alvor stærkt med udfasningen af 103'eren. På Rhinen, der også tidligere har været et klassisk 103 domæne, er der også ved at blive langt imellem, at typen viser sig på "scenen". Det nye flagskib BR 101 og BR 120 fremfører nu 80% af de oprindelige 103 løb på strækningen, og inden kort tid vil fotografier som dette med 103 141 der i høj fart, den 19. maj 1998 blæser gennem "Bacharach am Rhein", blot være historie. Foto: René St. Olsen



Veteranbaner



HP 40 der forventes overtaget af MHVJ, ses her ved stationen i Hirtshals, engang under sommeren i 1970. Foto: Arne Kirkeby

Mariager-Handest Veteranjernbane

MHVJ benyttede den milde vinter til, at give sit bidrag til den igangværende rømning af Nyborg Færgestation. Et arbejdsdelt afhængte på en smuk januarlørdsdag et større antal perronforkanter med tilhørende fundamenter, fem sporstopper samt to gamle telefon-skure, som gennem en årrække har haft deres plads ved leje 3. Disse skure er nu ved at blive restaureret på Teknisk Skole i Århus, og det ene forventes senere opsat på perronen i Mariager som redskabsskur. Det andet tænkes opstillet i True ved indgangsspor-skiftet i Handest-enden, således at togpersonalet i regnvej kan gå i læ under den med togkrydsninger forbundne rangering.

I Handest er der i løbet af foråret arbejdet med sporlægning til den nye vognhal. Sporskitterne er færdige, men endnu mangler spigring og justering af de to opstillingsspor. Fundamentterne til hallen er støbt, og der arbejdes nu med svejsning og klargøring af stålbuerne, som forhåbentlig kan opstilles i løbet af efteråret.

Dampafdelingen arbejder fortsat med revision af damplokomotiverne HV 3 i Viborg og VLTJ 7 i Mariager. I begge maskiners kedler er der i foråret svejst mindre grubetæring, og kedlerne skal herefter synes i løbet af sommeren.

På "dieselfronten" er de store projekter fortsat renoveringen af HHJ M 2's undervogn, der nærmer sig færdiggørelse, samt udskiftning af sidestolper på APB M 1. Den gennem flere år tiltagende "udbulning" af vognkassens ene side viste sig ved nærmere eftersyn at skyldes, at flere stolper var helt eller delvist bortrådnede! MHVJ udvider i øvrigt "bestanden" af dieselskøretøjer. Fra Hjørring Privatbaner har man på yderst favorable vilkår

overtaget rangertraktoren HP 40 (Fricks 1934). Traktoren henstår fortsat i Hjørring, og der er endnu ikke taget endelig stilling til istandsættelse og fremtidig anvendelse.

MHVJs køreplan for 1998 ligner i det store og hele 1997-planen, blot er tiderne rykket ti minutter af hensyn til kørslen til og fra Randers, og højsæsonen er nedskåret med en uge. Da alt tydede på, at strækningshastigheden mellem Randers og Hobro ville blive sat op til 160 km/t fra køreplansskiftet, blev det allerede i efteråret besluttet, at Randers-togene skal køres med VNJ DL 12 og personvognen SB F 4, idet det ikke er tilladt at køre personførende tog med trævogne på strækninger med maksimalhastighed over 140 km/t. Imidlertid viste det sig, at etableringen af ATC på strækningen og dermed forøgelsen af hastigheden er udsat foreløbig til august 1999, men MHVJ fastholder dog alligevel den nævnte materielanvendelse for sæsonen 1998.

Lars Henning Jensen

D-Maskingruppen Høng

Arbejdet på K-maskinens kedel foregår løbende. Der er i løbet af vinteren udskiftet ca. 150 støttebolte, som alle er fremstillet på vort værksted. De nye pufferplaner til Cu 4011 er nittet på som i vognens driftstid. Svejsearbejdet vedrørende grubetæring i vangerne er færdiggjort i den ene ende. Den anden ende bliver man nød til at vente med til efter køresæsonen 1998. Vognens oprindelige balancepuffesystem bliver naturligvis også genetableret. Kompressoren til nr. 6 er iøvrigt nu samlet og påmonteret på lokomotivet, efter at man måtte sende stempelstokken til håndforcrøning, da den var for blød i overfladen.

Carl Otto Jensen

Veterantog Vest

Veterantog Vest er navnet på DJKs nyeste afdeling. Veterantog-Vest har til huse i Bramming remise og råder over en materielpark, der bl.a. inderholder tre MO'ere (en til reservedele), en Ardeltraktor, flere CI personvogne, en Cle vogn, en Au vogn, samt enkelte godsvogne (ølvogne m.m.). Man satser især på kørsler i området omkring Bramming, men også kørsler i hele vestområdet vil forekomme. I år er der planlagt en del kørsler på Grindstedbanen. Man arbejder i øjeblikket på at få driftvognene klar gjort. Ud over den sædvanlige rengøring af vognene, er der også blevet udført lidt rustarbejde. To personvogne har fået malet vogntage. Der er også blevet udført en mindre motorvedligeholdelse på MO 1848. Den har fået repareret brændstoftpumpen, så den igen fungerer tilfredsstillende. Med tiden skulle DJKs anden MO (1829) også gerne komme i drift.

Endelig har man med lokal bistand fået repareret drejeskiven,

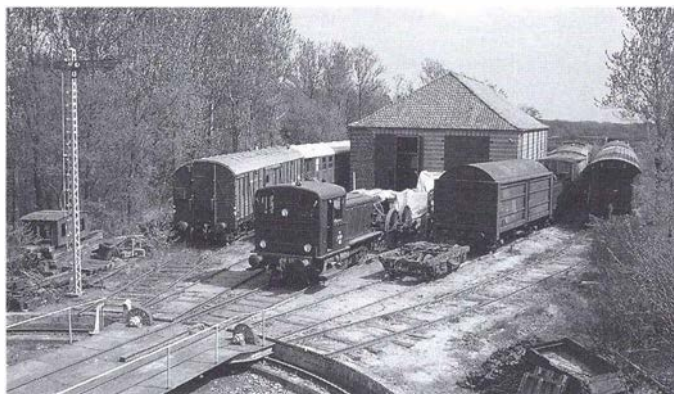
der var begyndt at synke i den ene side.

Henrik Gregersen

Limfjordsbanen

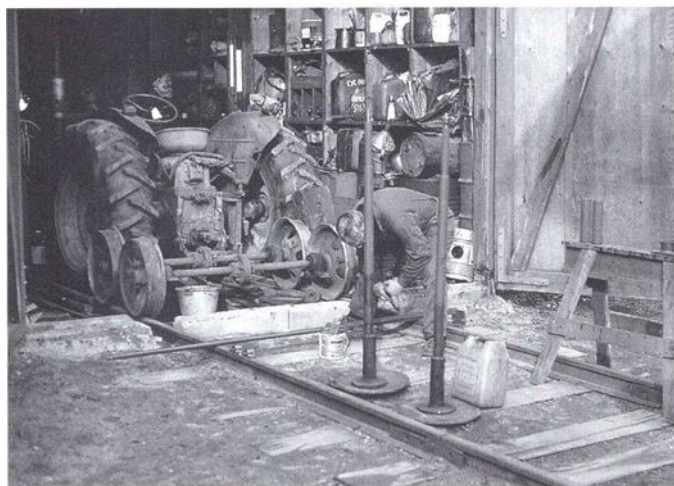
Vi nåede akkurat (takket være strejker m.v.) at få FFJ 34 klar til forårets mange særtog. Turene har dels været på hjemmebane og dels til Skalborg og Skørping. Til sidst nævnte tur med 350 passager måtte MHVJ træde til med to personvogne. Skinebussen GDS Sm 5 er afhændet til Videbæk-Skjern Veteranjernbane efter DJKs regler. Vi er i fuld gang med forberedelserne til vores 25 års jubilæum, som finder sted lørdag den 27. juni 1998 med åbent hus i remisen, samt kørsler på banen. Vi får besøg af MHVJ, som kommer med deres Aalborg materiel. Mogens Bendsen arbejder desuden hektisk på en bog om Limfjordsbanens historie. Denne går i trykken omkring 1. juni, således at den er klar til jubilæet.

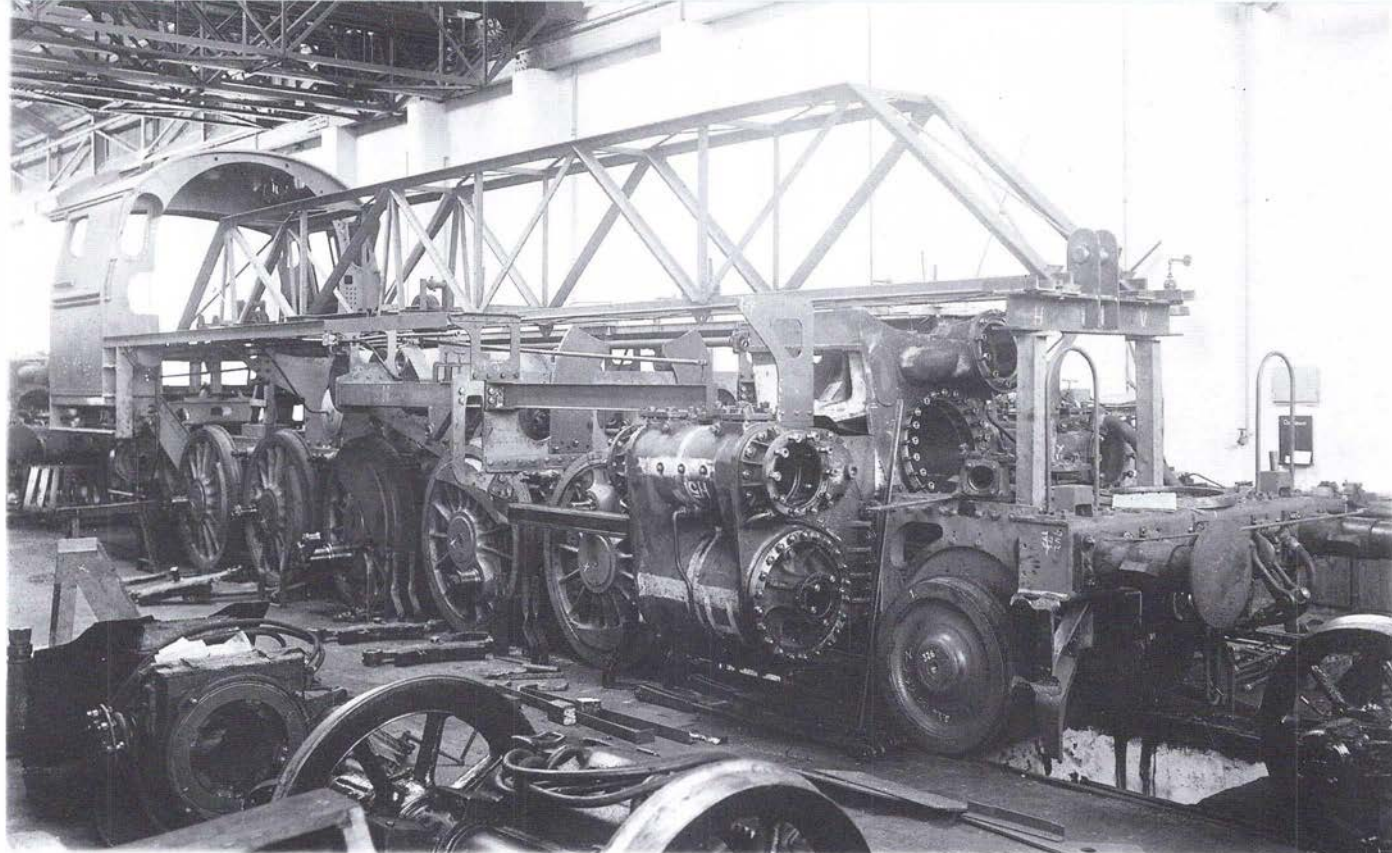
Frank G. Sørensen



Bramming remise er hjemsted for Veterantog Vest. Her vedligeholdes MO og stål-vogne litra CI, Cle og Au. På billedet ses bl.a. den køreklare Ardel 135 og de kommende arbejdsopgaver CIs 1714 og CI 1589. I forgrunden ses endvidere noget af D-maskinegruppens K 564, der bliver fragtet til Høng inden længe, og i remisen kigger den køreklare Mo 1848 ud. I remisens andet spor henstår Mo 1829. Den afventer en større renovering. Udover Bramming remise har Veterantog Vest også et arbejdsdelt i Herning, hvor man er gået igang med at renovere nogle af klubbens stål-vogne. Det er målet at kunne præsentere to nyrenoverede CI/CII vogne i år 2000. Et projekt om at starte et arbejdsdelt til renovering af Mo i Holstebro er midlertidigt indstillet, da DSB selv har brug for den ledige plads dér. Foto: Lasse T. Petersen

Den 14. marts var man i fuld gang med at renovere pufferplaner til Cu 4011. Vognen skulle meget gerne være færdig til 1998 sæsonen. Foto: Kenneth Dam





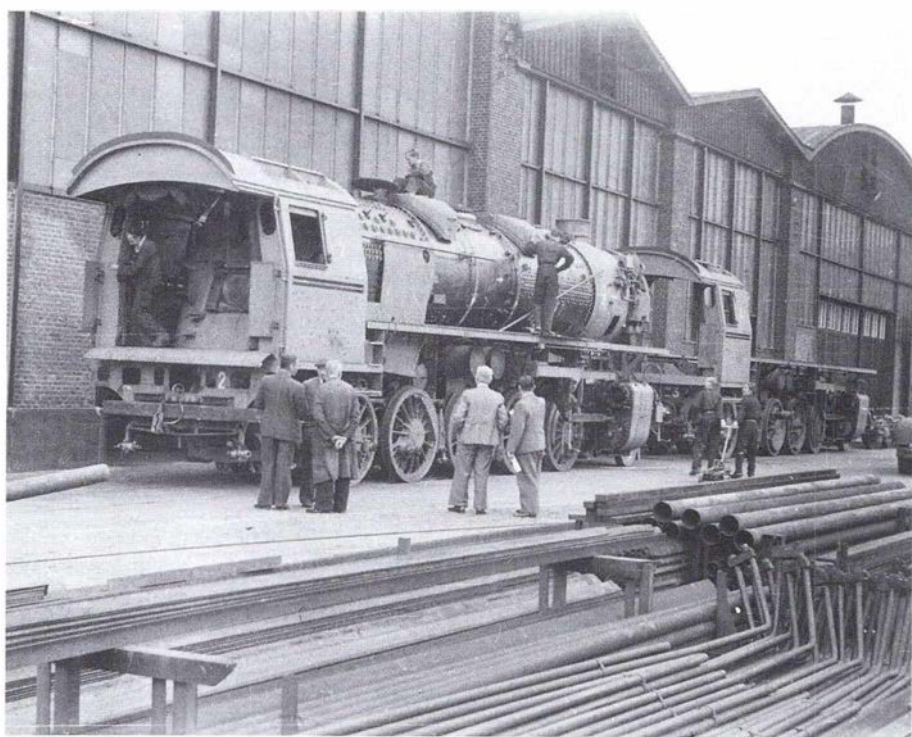
Tyske krigslokomotiver fra Århus - 1. del

Under 2. verdenskrig byggede Frichs lokomotiver til Deutsche Reichsbahn. Materiale-mangel, modvilje og sabotage forsinkede leveringen. - af Asger Christiansen



Da tyskerne 9. april 1940 besatte Danmark, blev landet draget ind i 2. verdenskrig. Det fik mange konsekvenser, også for de virksomheder der fremstillede jernbanemateriel, for tyskerne manglede leverandører af godsvogne og lokomotiver. Allerede en måned efter besættelsen rettedes henvendelse til lokomotiv- og motorfabrikken Frichs i Århus. I slutningen af maj fik virksomheden besøg af to repræsentanter fra Deutsche Reichsbahn (de tyske statsbaner). Herfra ønskede man, at Frichs efter tyske tegninger byggede mindst 15-20 damplokomotiver årligt.

En uge senere fik Frichs en forespørgsel fra det tyske Krupp-Germania Werft, der ønskede dieselmotorer til ubåde og torpedobåde. Frichs var i de år en velansket producent af dieselmotorer. Henvendelsen skabte nervøsitet hos Frichs-direktør Peter Due-Petersen. Han frygtede, at fabrikation af ubådsdele ville tiltrække englændernes opmærksomhed (USA var endnu ikke trådt ind i krigen) og udløse flyangreb på fabrikken. Det stod endvidere klart, at bygning af lokomotiver og motorer til både Danmark og Tyskland oversteg virksomhedens kapacitet. I hvert fald ville det forsinke de damplokomotiver, der otte måneder forinden var bestilt af DSB. Det var seks godstogslokomotiver litra H 783-788. DSB havde også bestilt det første af et nykonstrueret motorvognssæt, Mk 675-Fk 676.



44 1232 og 44 1233 (uden kedel) foran lokomotivværkstedet på Frichs, sommeren 1944. Type 44ÜK kunne bl.a. kendes ved at de i modsætning til de 44'ere der blev bygget før krigen i Tyskland, kun havde et enkelt sidevindue i førerhuset. Øverst ses 44 1231 under bygning på Frichs, juni 1944. Stativet på kedlens plads var anbragt aht. opmåling under samling af ramme, hjul m.m. Arkiv Asger Christiansen

Type 44 og reservekedler

I slutningen af juli 1940 deltog en Frichs-ingeniør i en konference i Berlin. Her oplyste Deutsche Reichsbahn nu, at DR i første omgang havde bevilling til køb af 10 godstogslokomotiver hos Frichs. Fra virksomheden stilledes det krav, at alle materialer samt kul, olie osv. blev leveret fra Tyskland. Frichs krævede tillige, at tyskerne først leverede 70 tons kedelplader, som skulle bruges til de seks H-maskiner til DSB. Pladerne var bestilt i Tyskland i december 1939. Allerede tre uger efter det nye krav fra Frichs ankom de første kedelplader til Århus. Lokomotiverne H 783-788 var færdige fra Frichs i maj-juni 1941. Statsbanernes Reklamevæsen indspillede en 22 minutter lang film med titlen „Lokomotivet. Filmen om H-Maskinens Bygning“. Den rummede også scener fra prøvekørslerne. Filmen giver et indblik i, hvordan et damplokomotiv fremstilles, og indtryk af arbejdsdagen på virksomheden i Århus. Filmen er nu overspillet på videobånd og forhandles gennem Jernbanemuseet i Odense.

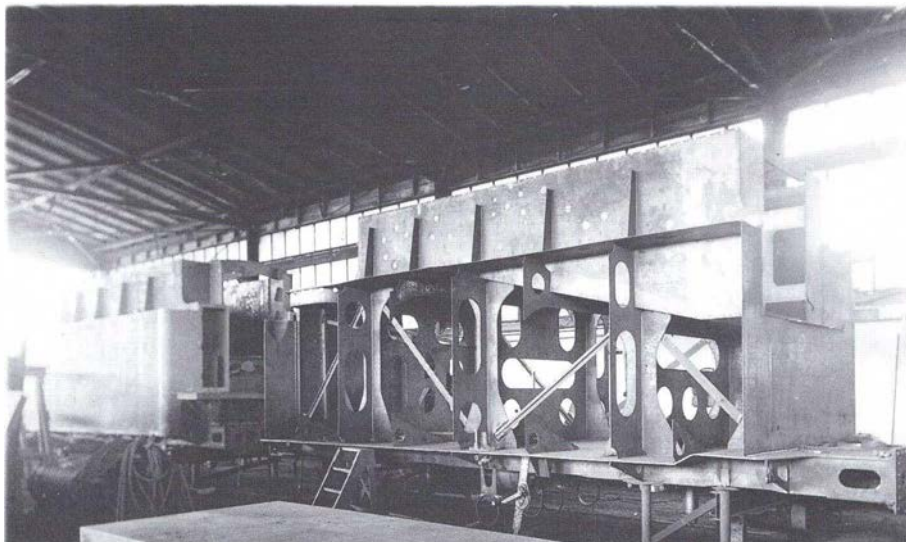
Efter lange forhandlinger blev de tyske lokomotiver type 44 noteret i ordrebogen i november 1942. Den samlede pris var 5 mill. kroner, som i dag ville svare til et trecifret millionbeløb. Tyskerne mente, at de nødvendige materialer kunne leveres i løbet af 8 måneder, og der ville gå et års tid med bygningen. Efter ordrens afgivelse blev det af tyskerne bestemt, at lokomotiverne skulle fremstilles i en mere simpel udgave end de sædvanlige 44-maskiner. Endelig i 1943 blev det meddelt, at lokomotiverne skulle bygges som type 44ÜK.

Forkortelsen ÜK stod for „übergangs-kriegslokomotiven“, der betegnede en modificeret lokomotivkonstruktion. Som følge af krigsforholdene var det nødvendigt at spare på materialer og arbejdskraft. Alt overflødigt på lokomotiverne blev derfor udeladt, ligesom bearbejdning af komponenter simplificeredes. Ændringerne kunne været ret omfattende. Et par af de mere iøjnefaldende forskelle på type 44 og 44 ÜK var, at ÜK-maskinerne kun havde et enkelt vindue i siden af førerhuset, der var ingen røgskærme, og fodpladen langs kedlen var ikke ført forbi røgkammerdøren og ned til pufferplanken. Også fødevandsforvarmeren blev udeladt.

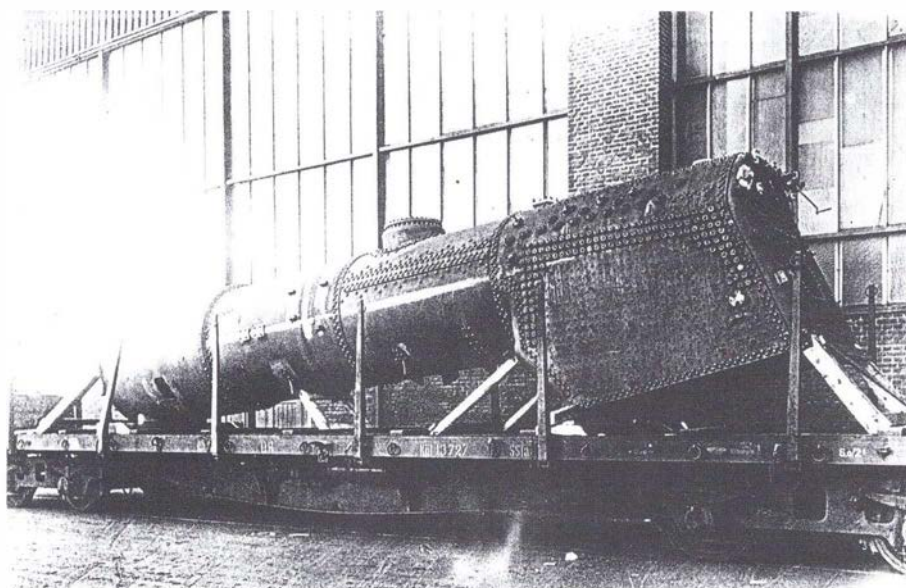
Type 44 var trecylindrede, femkoblede godstogslokomotiver med en fireakslet tender. De første 44-lokomotiver blev fremstillet i 1926. Under anden verdenskrig blev typen fremstillet fra 1942 til 1945 i 1066 eksemplarer som type 44 ÜK. De blev bygget i flere lande, bl.a. Frankrig, Østrig og Danmark, da de tyske fabrikker havde rigeligt at gøre med at fremstille lokomotiver i tusindvis - især type 52. Tyskland havde i løbet af et par år erobret store landområder, og jernbanenettet under tysk kontrol var dermed stærkt forøget. Derfor var det nødvendigt at bygge lokomotiver i stort antal.

Med en længde på 22,6 m og en tjenestevægt på 183 tons blev 44'erne de største damplokomotiver nogensinde fremstillet i Danmark. Til sammenligning kan nævnes, at de danske H-maskiner var 19,5 lange med en tjenestevægt på 138 tons.

Frichs leverede desuden 10 reservekedler til damplokomotiver Deutsche Reichsbahn til damplokomotiver



Øverst ses to tendere til type 44ÜK, under bygning i kedelsmedien, juli 1944. Tenderne kunne rumme 34 m³ vand og 10 tons kul. Nederst ses en af de omtalte reservekedler til Deutsche Reichsbahns type 52, fotograferet på Frichs, december 1943. Arkiv Asger Christiansen.



type 52. Typen var en femkøbet godstogs-maskine, der i et antal af 6.187 (!) blev bygget 1942-45 på forskellige fabrikker. Det var nærmest en „spareudgave“ af type 50 (som de danske N-maskiner) konstrueret kort før krigen. Det har ikke været muligt at klarlægge, hvilke maskiner der fik de 10 kedler fra Frichs. Kedlerne blev sendt enkeltvis til „Werk Wildau, Zeuthen, Berlin“ i perioden december 1943 til april 1944. Modtageren har formodentlig været et værksted hos Deutsche Reichsbahn. Transporten af de 9 m lange kedler foregik på åbne bogiegodsvogne tilhørende Deutsche Reichsbahn, og den ene kedel blev fotograferet i fabriksgården inden afsendelsen. Nogenlunde samtidigt leverede Frichs ca. 50 cylindre til damplokomotiver type 38 (magen til DSB's efter krigen overtagne T 297- 299).

En del af forhandlingerne om leverancer til Tyskland blev ført gennem DSBs generaldirektør Peter Knutzen. Formålet var at koordinere ordrene til DSB og Tyskland under hensyn til virksomhedens kapacitet.

Under disse forhandlinger følte flere Frichs-ansatte sig dårligt behandlet af generaldirektøren. De mente, at han var for tyskvenlig. Efter sigende påstod Knutzen, at Frichs ikke arbejdede hurtigt nok med de tyske lokomotiver. Efter krigen indgik disse og andre udtalelser i

en retssag, hvor generaldirektør Knutzen stod anklaget for „unational opførsel“ (se senere).

Godsvogne fra Scandia

Tyske myndigheder henvendte sig også til vognfabrikken Scandia i Randers. Virksomhedens bestyrelse ønskede at sikre sig, inden man accepterede de tyske ordrer. Derfor bad man DSB erklære, at statsbanerne ikke følte sig generet af, at Scandia arbejdede for tyskerne. DSB havde nemlig i maj 1940 bestilt 300 lukkede godsvogne litra Ia. En anden betingelse var, at Scandia ikke ville bygge tyske vogne, før alle materialer var leveret fra tyskerne selv. Sluttelig ville Scandia ikke modtage ordrer på mere end 300 vogne ad gangen. I oktober 1940 bestilte tyskerne 300 åbne godsvogne, og i januar 1941 fulgte en ordre på 250 tankvogne til den tyske krigsflåde. Det lykkedes at få indført i aftalen, at tyskerne til gengæld leverede materialer til de 300 lukkede DSB-godsvogne. De tyske vogne blev leveret i 1942. Samme år bestilte Deutsche Reichsbahn yderligere 300 åbne godsvogne.

Sammen med ordrer på flere hundrede godsvogne til DSB var det en travl tid for Scandias 800 ansatte. 1943 kneb det at få materialer fra Tyskland, og Scandia frygtede, at man ikke kunne levere vognene til DSB. Efter forslag



Drejeskiven fotograferet dagen efter sabotagen den 26. september 1944. Alle værkstedernes ruder er blæst ud. Bag porten i lokomotivværkstedet skimtes 44 1233. De to lastbiler var virksomhedens egne. Arkiv Asger Christiansen.

fra generaldirektør P.Knutzen sendte man en repræsentant på rundrejse til leverandører i Ruhrdistriktet. Mod forventning lykkedes det faktisk at få udvirket, at tyskerne leverede materialer til både danske og tyske vogne.

løvrigt blev tre af de åbne, højsidede godsvogne til Deutsche Reichsbahn overtaget i 1951 af DSB, hvor de fik litra Pd 27.401-403. Den ene vogn, Pd 27.403, overgik i 1964 til Hillerød-Frederiksværk- Hundested Jernbane som P 226.

Bygningen af lokomotiverne

Inden fremstillingen af de tyske lokomotiver type 44 hos Frichs blev der i december 1942 atter forhandlet gennem DSBs generaldirektør Knutzen. DSB havde bestilt yderligere 12 damplokomotiver, nemlig persontogsmaskinerne E 975-980 og de store rangermaskiner Q 342-347. DSB krævede, at Frichs færdigbyggede E-maskinerne, inden man påbegyndte type 44. Det afviste trafikministeriet i Berlin omgående. DSB henvendte sig derefter til udenrigsministeriet og forklarede, at leveringen af E-maskinerne ville frigøre tyske lokomotiver, der på det tidspunkt var lejet af DSB og kørte i Jylland (type 56 og 57; flere var stationeret i Århus). Argumenterne blev sendt til Berlin gennem den tyske rigsbefuldmægtigede i Danmark, og DSBs ønske blev underligt nok efterkommet. Lokomotiverne litra E og Q afleveredes til statsbanerne i foråret 1943.

Det var en hektisk tid hos Frichs. Man var allerede igang med yderligere 10 lokomotiver til DSB, nemlig maskinerne E 981-986 og Q 348-351. Det gav travlhed på tegnestuen. Der fandtes i forvejen svenske tegninger på papir af E-maskinerne, men tegningerne var gamle og skulle omarbejdes til tidens tekniske normer, især toleranceområdet, der slet ikke fandtes på de 25 år gamle tegninger. løvrigt fremstillede Frichs i 1943 et toakslet akkumulatorlokomotiv beregnet for intern rangering. Det lille lokomotiv uden førerhus var forsynet med

en elektrisk banemotor magen til DSBs Mo-vogne. Inden akkumulatorlokomotivet blev bygget, blev rangering med tunge maskindele udført af Hammelbanens rangertraktor MT 2. I andre tilfælde klarede man sig med håndrangering; således kunne 25 ansatte f.eks. flytte rundt med en lokomotivtender.

Hjulsættene til E 981-986 skulle leveres fra Tyskland, men lod vente på sig. Som følge af krigen var forholdene ustabile. I oktober 1943 rejste fabrikkens lokomotivchef til Berlin for at klage over forsinkelsen. Han blev sendt videre til firmaet Krupp i Essen, hvor de delvist færdige hjulsæt lå i et bomberamt værksted. Andre dele lå hos forskellige underleverandører. Det lykkedes dog Frichs-repræsentanten at få arrangeret afsendelse til Danmark af de 160 tons hjuldele. Alle disse besværligheder blev for direktør Peter Due-Petersen et belejligt argument for at koncentrere sig mere om DSB-lokomotiver end 44-maskinerne til Tyskland.

Frichs havde også travlt med andre ordrer. Der leveredes et par dieselmotorer til elværker og en enkelt til lysanlægget på Lyngvig fyr på Vestkysten. En større ordre var tre dampmaskiner hver på 2.000 HK til statsbanernes nye isbryder "Holger Danske". I virksomhedens motorafdeling fremstillede man bl.a. 16 dieselmotorer til den svenske marine, mindst 15 motorer til danske minestrygere, 4 stk til skinn omnibusser til Aalborg Privatbaner og en til Trolldhede-Kolding-Vejlen Jernbane samt et antal til små entreprenørlokomotiver fra Pedershåb Maskinfabrik. På Århus havn udførtes en del reparationer på skibsmotorer, bl.a. Mercedes V20 dieselmotorer i tyske R-både. Til Madrid- Zaragoza-Alicante jernbanen i Spanien fremstilledes fire 230 HK dieselmotorer. De skulle erstatte B&W motorer i motorvognssæt bygget i Spanien i 1936. Det lykkedes dog Frichs at undgå bygning af ubådsmotorer. Til Krupp-Germania Werft leveredes en diesel-elektrisk autokran, der kunne løfte 3½ tons.

Drejeskiven blev totalt ødelagt ved sabotagen. Bag to mænd holder to tendere til type 44ÜK. Til højre ses virksomhedens administrationsbygning med tegnestue på først sal. Arkiv Asger Christiansen.





A/S FRICHS ca. 1945

Endvidere udførte Frichs vedligeholdelse og reparation af flere damplokomotiver fra danske privatbaner. Inden aflevering blev lokomotiverne prøvekørt på Hammelbanen. Det nye DSB-motorvognssæt Mk 675-Fk 676 var under prøvekørsel i Jylland, hvor det forsøgsvis var indsat som posttog. Som det ses var der travlhed på den store fabrik. Virksomhedens område dækkede 47.600 kvadratmeter (8 tønder land), heraf var 18.400 under tag. Med 975 ansatte var Frichs en af byens største arbejdspladser. Alene på tegnestuen arbejdede 60 ingeniører og konstruktører.

Ved lokomotivchefens hjemkomst fra Tyskland begyndte man i efteråret 1943 at samle 44-lokomotiverne. Hr Bendsberg fra Deutsche Reichsbahn kom til Århus for at kontrollere arbejdet. Da det åbenbart gik noget langsomt, sendte Deutsche Reichsbahn endnu en mand herop. Ingeniør William Bay, der senere skrev flere bøger om danske damplokomotiver, var i den periode ansat på Frichs. Han har fortalt, at Bendsberg var en tiltalende mand, men den anden tyske ingeniør *"var ubehagelig og gik ustandselig i vejen, mens han lavede en masse vrøvl"*. Bay har også fortalt, at Frichs *"forsinkede leverancen helt eventyrligt. Således var 30 meget svære flanger til kraftdamprene totalt borte, da de skulle monteres. Men de dukkede pludselig frem igen, da erstatningerne for dem var fremstillet og anbragt"*. I flere tilfælde smuglede ansatte smådele ud af fabrikken, når de gik hjem. Stumperne blev smidt i Århus Å, der lå tæt ved Frichs.

Lederen af lokomotivafdelingen, overingeniør Rudolf Zeis Floor, og underdirektør Jens Due-Petersen (søn af direktør Peter D-P og engelsk gift) havde blandt de ansatte ord for at være tyskfiendtlige. Måske vidste nogen, at Floor

Frichs undgik at bygge ubådsmotorer til den tyske krigsmarine. Det blev kun til denne beddingkran, til Krupp-Germania Werft i 1944. Arkiv Asger Christiansen.



var medlem af den illegale organisation "Ringen". Senere blev han medlem af Frihedsrådets lokalkomite i Århus.

Drivhjulssættene, dvs ialt 50 aksler med hjul, blev fremstillet i Tyskland, men skulle afdrejes og færdigbearbejdes i Danmark. Det skete på statsbanernes centralværksted i Århus. De tapper, der på hjulene var beregnet for montering af kobbelstænger, blev ødelagt ved sabotage med sprængladninger. I drejeværkstedet fremstilledes metaldæksler til kobbelstængerne, men flere gange var dækslerne forsvundet, når personalet mødte næste morgen. Så kunne man begynde forfra.

Frichs ønskede ikke at forsyne lokomotiverne med hagekors eller tyske nationalitetsmærker. Tyskerne protesterede, men Frichs ændrede ikke beslutning. Man ønskede heller ikke at montere de sædvanlige Frichs byggeplader på siden af cylindrene. Der blev dog anbragt et lille ovalt messingskilt på kedlernes bagvæg ud mod førerpladsen. Hvis man ønskede at se, hvor resten af lokomotivet var bygget, var det nødvendigt at fjerne hjulskærmen på højre side over forløberen. Bag hjulskærmen var navnet Frichs indhugget i rammen.

De manglende byggeplader har senere givet anledning til teorier om, at lokomotiverne enten ikke var bygget hos Frichs, eller også havde man kun fremstillet rammer og hjul. I tysk litteratur formodes, at Frichs kun leverede kedlerne. Disse teorier har intet på sig. Der var tale om "ægte" Frichs lokomotiver med byggenumre 326-335 for rammer og hjul og 934-943 for kedlerne. Hos Deutsche Reichsbahn blev lokomotiverne - inden leveringen - tildelt driftsnumre fra 44 1231 til 44 1240.

I september 1944 var samlingen af det første lokomotiv så fremskredent, at den monterede kedel kunne opvarmes og de tre cylindre blæses igennem med 20 atmosfæres damptryk. Dette arbejde blev udført af bl.a. ingeniør William Bay. Han var ansat på fabrikens tegnestue, men på grund af nedsat arbejds mængde, fik Bay midlertidig ansættelse som værkmeisterassistent i lokomotivværkstedet.

Sabotage

I de illegale kredse var man velinformeret om, hvor langt bygningen af lokomotiverne var nået. Lederen af modstandsbevægelsens nordjyske Region I og nedkastningschef Anton Toldstrup gav ordre til at sprænge den drejeskive, der lå i fabrikgården på Frichs. Hvis det lykkedes, blev det vanskeligt at få de tyske lokomotiver ud fra værkstedshallerne. På kong Christian Xs fødselsdag, 26. september 1944, dukkede fire delvist maskerede mænd op ved porten til Frichs i taxa X 42. De knapt 1000 ansatte havde netop da frokostpause. To af sabotørerne var læringe på Frichs, men som følge af illegal virksomhed havde de nogle måneder levet i skjul i Aalborg og arbejdede derfor ikke længere på fabrikken.

Den ene lærling, 20-årige Werner Clausen, ventede sammen med en elektrikerlærling i taxaen, mens aktionen fandt sted. Portneren på Frichs havde ord for at være tyskervenlig, og man turde derfor ikke tage chancen for at blive genkendt af ham. Den ene af de to mænd, der gik ind og anbragte sprængladninger, var en aalborgensisk politibetjent Poul, der også levede under jorden. Inden aktionen blev han instrueret af Werner Clausen om fabrikens indretning og drejeskivens placering. Først sprængtes en lille sprængladning, og det fik alle virksomhedens ansatte til at søge dækning. Derefter anbragtes en større sprængladning under drejeskiven. Det illegale ugeblad "Budstikken" beskrev aktionen:

"Tirsdag middag blev Drejeskiven paa Gaardspladsen i Frichs Fabrikker ødelagt ved Sabotage. Portneren blev i Middagspausen holdt op af fire revolverbevæbnede Mænd, der anbragte to Bomber; en Brand- og en Sprængbombe, under Drejeskiven. Ved Eksplosionerne blev Sporene paa Drejeskiven slynget højt op i Vejret og Understøttet sprængt i Stykker, saa der vil gaa mindst et par Uger, før Drejeskiven atter kan bruges. Det vil betyde, at Lokomotiver og det øvrige Jernbanemateriel, der staar færdige til Aflevering, ikke kan komme ud af Fabrikken".

Efter sprængningen forlod sabotørerne stedet i den ventende taxa. I fabrikgården stod fire tendere til de tyske lokomotiver. De tog åbenbart ingen skade ved sprængningen. Men de fleste af værkstedshallernes og administrationsbygningens ruder blev blæst ud. Som nævnt var det på grund af drejeskivens placering nu vanskeligt at køre materiel ud fra værkstederne. Sprængladningen var placeret midt under drejeskiven, så drejetappen og jerndragerne var bøjedede og ubrugelige. DSB skaffede dog hurtigt en anden drejeskive, der blev installeret i løbet af kort tid. Drejeskivens betondfundament havde nemlig ikke taget synnerlig skade. Sabotagen udsatte altså kun i mindre grad leveringen af lokomotiverne, og derfor blev Frichs en uge senere målet for endnu en sabotageaktion. - *forsættes...*

DANSKE STATS BANER



HALSSKOV-KNUDSHOVED BILFÆRGER

- og en jernbanerute der kun blev til Bilgravsminde

Da M/F Halsskov 27. maj 1957 indviede Danmarks nye overfart mellem øst og vest, var det efter mange års slagsmål mellem biler og tog om pladsen på færgerne Korsør-Nyborg. 60 år før, i 1898, var den første bil blevet sat over Storebælt med Statsbanernes færger. Da var det - set fra jernbanen - meget lettere: Bilen, ejet af vognfabrikant Bruun i Viborg, stod på en godsvogn.

Siden fulgte bilisterne i stadigt større antal, og biler blev en fast del af billedet på jernbanefærgerne. I 20'erne dystede baner og biler indædt, og for det frihedselskende bilfolk var Storebælt og den tvungne forbindelse med ærkefjenden på skinner en kilde til ulidelig ærgelse. Vel med rette, da overdreven service overfor konkurrenten fra landevejen jo ikke var i banernes interesse.

Resultatet måtte blive et forsøg på at bryde Statsbanernes monopol. Det kom fra Motorøjernes Færgesamt AIS, der med baggrund i motorklubberne og især FDM bestilte en ny bilfærge til en rute Korsør-Nyborg. Den var knapt påbegyndt på Aalborg Værft, da man lavede en aftale med Statsbanerne: De skulle fortsat varetage trafikken - men byde bilisterne bedre vilkår.

Først blev den 30 år gamle hjulfærge *Store Bælt* bygget om, så den 1. april 1930 kunne gå i trafik som den første bilfærge på ruten. Med en tilføjet overdækning i forskibet, der kunne give enhver skibsæstetiker søvnløse nætter, klarede dampfærger trafikken, mens den nye bilfærge tog form på værftet - nu som statsbanefærge.

Heimdal blev 1. november 1930 indsat mellem to nye bilfærgelejer i Korsør og Nyborg med *Store Bælt* som afløser og forstærkning på store rejsedage. Samtidig fortsatte man i stort omfang med at overføre biler på jernbanefærgerne.

Trafikken steg kraftigt, men med de tre nye jernbanemotorfærger steg også kapaciteten for bilisterne, og tillige kunne Statsbanerne fra 1931 tilbyde bilister færgelighed mellem Århus og Kalundborg. Her

tog motorskibene *Jylland* og *Kalundborg* 30-40 biler med pr. tur. Længere nordpå skete der også noget, som lettet trykket på Storebælt: Den private Grenaa-Hundested rute startedes i 1934 - og så af motorfolket.

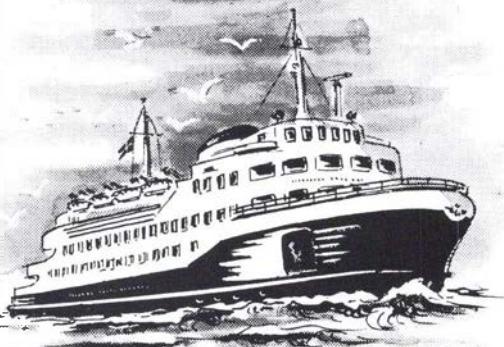
På Storebælt fik man i 1936 endnu en bilfærge - *Freia*, der havde et enkelt jernbanespor, men stort set kun har sejlet som bilfærge. Og isbryder - det var den god til, hvilket den fik lov at vise i sin første vinter.

Efter *Freia* var *Store Bælt* overflødig. Et forslag om bevaring vandt ikke gehør i 1938. Til gengæld lyttede folk til et forslag fra danske ingeniører med Christiani og Nielsen i spidsen om en Storebæltsbro og et dansk motorvejsnet. Besættelsen satte biltrafikken i stå. Bilfærgerne *Heimdal* og *Freia* havde derfor ikke trafikale opgaver, da de blev beslaglagt af tyskerne i 1944; mere savnede man de jernbanefærger, der også blev taget. Heldigvis kom alle beslaglagte DSB-færger hjem efter besættelsen.

Bilkørerne breder sig

Efter krigen krævede bilerne mere end blot et hjørne af jernbaneoverfarten. Lange bilkøer blokerede Korsør og Nyborg ved højtidene, og når alt materiel var sat ind, kunne det være svært at finde manøvreplads til færgerne ved anløb af havnene. Selv isbrydere som *Fennis* - tosporet isbryderfærge fra 1894 - og S/S *Holger Danske*, med plads til 40 biler, blev sat ind, når det kneb.

Storebæltsbroen lod vente på sig, så man måtte finde andre veje. Ruten mellem de gamle isbådsanløbssteder lå lige for som den absolut korteste. På de 18,9 km Halsskov-Knudshoved kunne man udnytte materiellet bedre end på Korsør-Nyborg med 25,0 km. Dermed spredte man også færgetrafikken til to havne



FÆRGER

på hver side, så svajende færger ikke hele tiden satte prop i for de andre færger.

Folketinget vedtog i lov af 11. juni 1954 at bygge færgenhavne i Knudshoved og Halsskov, en motorvej på hver side og én ny bilfærge, *Halsskov*, der med bildæk i to etager satte nye rekorder.

Der blev tænkt stort. Biltrafikken eksploderede: I 1946/47 var den på førkrigsniveau med 193.000 overførte biler, 1951/52 var den næsten fordoblet til 332.000, og mens man drøftede det nye forslag, fordobledes tallet atter en gang - til 651.000 i 1955/56. *Holger Danske* nåede vist i disse år at sejle flere sømil som ekstrabilfærge, end den nogensinde kom til som isbryder, og også *Dan* nævnes blandt de ekstrafærger der blev sat ind i trafikken. Fra SFDS chartrede man i 1955 og '56 den nye *Lolland*, bygget til Nakskov-Spødsbjerg.

Frem til midten af 1960-erne var de små bilfærger *Freia* og *Broen*, der var bygget til bilfærgeoverfarten mellem Korsør og Nyborg, i drift mellem Halsskov og Knudshoved. På billedet fra marts 1961 er *Broen* på vej over Storebælt. Fem år senere var den blevet alt for lille til denne overfart og blev derfor overført til Samsørutten. (James Steffensen)





Øverst: Luftfoto fra Knudshoved færgehavn på indvielsesdagen den 27. maj 1957, med M/F Halsskov under indsejling. Arkiv Mogens N. Olesen.

Til venstre en "fantomtegning" af den projekterede sammenlægning af bil- og jernbanefærgehavn, fra beslutningen i maj 1984. Tegning DSB.

De store tanker gjorde P.E.N. Skov rede for bl.a. i et foredrag, han i 1956 holdt i Forsikringsklubben. Her fortalte han, at skønt de nye færgehavne i Knudshoved og Halsskov først kun blev udstyret med to færgelejer, var de forberedt for op til otte (!) færgelejer på hver side, hvilket ifølge Skov skulle muliggøre op til 24 færger på ruten i spidsbelastning. Tidligere i foredraget havde han dog nævnt, hvor besværligt det var at sejle med blot 11-13 færger på Korsør-Nyborg.

Han nævnte, at man efter beregningerne "kun" ventede to mio. biler i 1980 (et tal, der blev tangeret omkring 1970), og dét ville kunne klares ved indsættelse af otte dobbeltdækkerfærger i spidsbelastning. Allerede dengang forudså Skov i øvrigt, at Fugleflugtslinjen ville aflaste Storebælt.

Åbningen af Halsskov-Knudshoved overfarten var en begivenhed, som ikke kun bilister så frem til. Også jernbanens brugere havde grund til at ønske sig en bedre ordning for bilerne. Som det så ud midt i 1950'erne, betød store bilrejsedage, at al disponibel plads også på jernbanefærgerne blev udnyttet - til bilister. Somme tider måtte godsvogne vente i dagevis på at blive overført, så der kunne blive plads til bilerne. Jernbanepassagerer måtte se restaurant og salonpladser optaget af bilisterne, når de kom om bord - bilisterne kom nemlig ofte først. Fortegnet fra 1920'erne var vendt.

Skov fortalte, hvorfor man ikke havde brugt to-retningsfærger på Storebælt. Årsagen er at man har en relativ lang sejlstrækning. Da én-retningsfærger på grund af skrogform m.v. kan holde en relativ højere fart end to-retningsfærger, tjener man den sparede tid til svajninger

ind. Derved blev det i alle overfartens år. Den planmæssige overfartstid, som Skov i 1956 opgav til 45 min. Knudshoved-Halsskov (uden svajning) og 55 min. Halsskov-Knudshoved (med to svajninger), er i 1998 vokset til en time.

Færgehavnene

Havnene blev anlagt ved isbådsstationerne. Det betød, at DSB kunne sende gods til anlægsarbejdet helt frem med jernbane via isbådsbanerne. Ved Knudshoved kom banen, som anlægsarbejderne af færgehavn og motorvej skred frem, i vejen for de nye anlæg, og det meste blev derfor nedlagt og fjernet i eftersommeren 1956. Ved Halsskov fik store dele af banen til gengæld lov at ligge helt frem til i dag. Den var en mulig transportvej for olie til færgehavnen, og et kort stikspor anlagdes ved banens nye slutpunkt ved Halsskov. I Knudshoved brugte man isbådsmlen fra omkring 1890 som del af den nye færgehavn, hvor den er den inderste halvdel af den sydlige mole. Man kan stadig på molen finde den stribe grusbælt, hvor sporet ud på molen gik, og den kampestenstrappe, passagerer til isbryderne skulle stige ned ad. I DSBs beskrivelse fra 1957 af de nye anlæg nævnes, at anløbspladsen på ydersiden af Knudshovedmolen er bevaret til brug for evt. fremtidig sejlads med isbryder.

Knudshoved fik nordre leje (leje 1) bred Storebæltsform, dvs. det passede til! agterstavnen på de store bilfærger og jernbanefærger indrettet til gennemkørsel. Desuden er der broklap for øverste dæk på dobbeltdækkerne. Det sydlige leje i Knudshoved (leje 2) har derimod spids Storebæltsform, der passede til jernba-

nafærgernes forstavn - og *Freia* og *Broens* agterstavn.

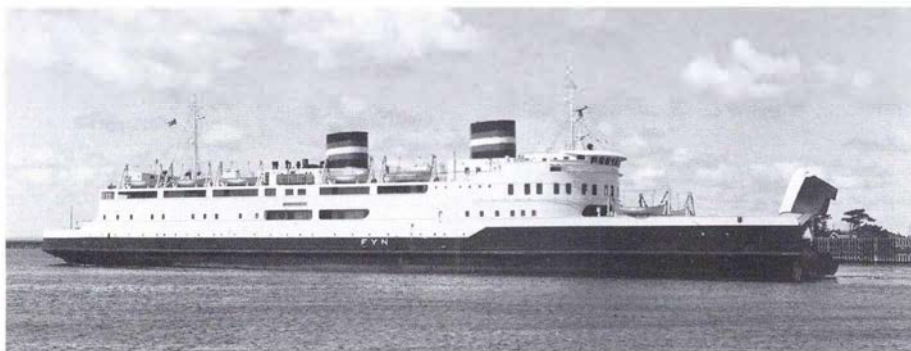
I Knudshoved byggedes færgelejerne udenfor den gamle kystlinje, mens man i Halsskov på grund af bundforholdene gravede lejerne ud bag den gamle kystlinje. Her havde begge de oprindelige færgelejer spids Storebæltsform. Det betød, at alle bilfærger samt *Dronning Ingrid*, der i 1952 havde fået ombygget agterstavnen til gennemkørsel på Gedser-Grossenbrode ruten, sejlede Knudshoved-Halsskov uden svajning, og Halsskov-Knudshoved med to svajninger. Jernbanefærger måtte svaje en gang hver vej og store biler bakke ombord.



Forsyningen med brændstof til færgerne skete altid i Knudshoved med tankbil fra anlægget i Avernakke. På begge sider blev der bygget mandskabs- og restaurationsbygninger, og skorstenen her var det sidste sted, man kunne se spor af DSB-bomærker - rød-hvide skorstensbånd! I foråret 1998 blev disse skorstene dog hvidmalede.

I Halsskov anlagdes desuden en oplæggersplads nord for lejerne - som senere skulle kunne ombygges til et tredje færgeleje. Allerede 15. juni 1956 fik bilisterne en for smag på den ny ordning på Storebælt. Bilfærgeren *Halsskov*, der tre dage før var leveret fra Helsingør Skibsværft, blev indsat på Korsør-Nyborg - med tomt øverste dæk: Det var der ikke ramper til i Korsør og Nyborg. Alligevel de 105 bilpladser en kærkommen udvidelse af bilkapaciteten.

Forinden havde DSB i kort tid oplevet konkurrence, da en privat rute uden held forsøgte sig med en bilfærgerute. Færgeren var *Betula*, der både før og siden sejlede godsvogne med sukkerroer mellem Bergkvara i Småland og Mörbylånga på Öland, og senere blev kendt på H-H overfarten.



Den elegante jernbanefærge *Fyn* fra 1947 fik i 1976 ombygget agterenden, så den passede til lejerne i Knudshoved - og det var derfor ikke noget særsyn at opleve *Fyn* som bilfærge, som her i 1978. Motorfærgerne med to skorstene forskudt i længderetningen var indrettet således, at udstødningen fra hjælpemaskineriet var ført gennem den forreste skorsten og udstødningen fra hovedmaskineriet gennem agterste. (Erik Wilhelmssen).

Indvielsen

27. maj 1957 blev Halsskov-Knudshoved indviet, efter at man en sidste gang havde oplevet mareridtet med bilkøer i Nyborg 2. påskedag 1957, 22. april, da 4111 biler i én retning gav rekord på den gamle rute. Aviserne skrev om fem timers ventetid og otte km kø på denne sidste store trafikdag. Sammen med den nye færgerute fik man to nye motorveje - landets anden og tredje: Vemmelev-Halsskov, 10,9 km, og Hjulby-Knudshoved, 8,1 km. Den nye rute gav en tidsbesparelse på ca. 40 min. i forhold til før - ved normal drift. Mindst. For ud over den 20 min. kortere overfartstid og de ca. 20 min., bilister sparede ved at køre på motorvej uden om Korsør og Nyborg, kom nu muligheden for at reservere plads.

Samtidig med Halsskov-Knudshoved tog DSB nemlig sit første automatiske pladsbestillingsanlæg i brug. Før havde bilisterne ikke kunnet reservere, fordi det med de kaotiske tilkørselsforhold var håbløst at dele bilkøen til færgerne op i to rækker, "bestilte" og "chancebilister". Med de nye færgeløst med hver 32 opmarchbaner og plads til 700 biler, var det nu anderledes. Et nyt pladsbestillingsanlæg på København H med et gigantisk relæstyret system af tællere gav den tekniske mulighed. Via DSBs fjernskrivernet kunne stationerne indtaste pladsbestilling direkte til maskinen - og få bekræftelse inden 30 sekun-



I Knudshoved ses den karakteristiske rullevogn med sit store udvalg af diverse aviser og kulørte blade der netop har overstået sin runde, og de ventende bilister kan snart køre ombord på M/F Arveprins Knud. I oplæggerlejet til venstre ligger M/F Fyn.
Postkort 1976 / Samling Lasse T. Petersen

rute indstillede man i 1968 bilfærgerne mellem de gamle lejer, og *Heimdal* blev ekstra- og reservefærge på Bøjden-Fynshav.

Det betød dog ikke, at man havde givet afkald på at overføre biler med jernbanefærgerne. Biler blev fortsat tilbudt plads på Korsør-Nyborg i trafiksvage tidsrum, blandt andet om natten, hvor der alligevel sejlede jernbanefærger. Hertil har man brugt en "følg-mig-bil" fra bilfærgens opmarchbåse til jernbanernes færgehavne. Den trafik fortsatte, lige til jernbanefærgeoverfarten ophørte - i de senere år dog kun som ekstraordinært tiltag bl.a. i isvinteren 1995/96.

Da ruten i 1957 blev indviet, skulle bilisterne for sidste gang have oplevet bilkøer langt ud ad færgveje. Hurtigt viste det sig dog, at 700 pladser i opmarchbåsen på hver side var for lidt. På store rejsedage var motorvejen Vemmelev-Halsskov fyldt af lange bilkøer. Derfor blev opmarchbåsene allerede i 1959 udbygget. I Halsskov til 1000 pladser, i Knudshoved til 900.

Samme år opdagede man skader på færgerne skruer. De skyldtes, at de 1,8 tons tunge betonfliser i legebunden til sikring af sider og bolværker af skruevandet var blevet kastet huller til bulter på færgeløjernes bund. De blev pillet op én for én og siden atter en gang lagt ned, nu lænket sammen fire og fire for at sikre, at de lå fast.

Såvel arbejds konflikter som vejret har generet færgerne gennem tiden. Allerede i 1959 fik man smagsprøver: 20. februar kom *Halsskov* i stærk storm til at ligge på tværs af færgeløjet i Halsskov, men ved hjælp af wirer blev den trukket på ret kurs i løbet af et kvarters tid. Senere på året var der opræk til ballade, da 30 kølebilchauffører 2. april blev sure over, at forsvaret havde bestilt al plads på den først afgående færge, *Halsskov*. Ved politiets mellemkomst løstes problemerne, som det også er sket siden - senest ved de nylige blokader i forbindelse med storkonflikten 1998.

Sammenhængen mellem jernbane- og biloverfart har ikke kun været i økonomien, hvor DSB hvert år fra bilerne kunne hente et solidt

bidrag til at dække underskud på de skinnearbejder af virksomheden. Da man bestilte ny færge til Storebælt sidst i 50'erne, blev der taget hensyn til såvel jernbane- som biloverfart, og *Prinsesse Benedikte*, leveret 1959, var bygget til den rolle som "medhjælper" på Knudshoved-Halsskov, som *Dronning Ingrid* først havde.

"Alt udsolgt"

Såvel jernbane- som biloverfarten var kraftigt belastet omkring 1960. Højkonjunktoren var ikke kun en kilde til biltrafikkens vækst, antallet af godsvogne satte også rekord efter rekord. Fra 2. december 1959 til 1. december 1962 blev rekorden for godsvognsoverførsel på én dag slået ikke mindre end seks gange, og hævet fra 1415 til 1633 vogne. Det betød, at presset på overfarterne kom fra såvel jernbanen som bilerne, og indsættelsen af *Prinsesse Anne-Marie* med to daglige afgang på Hurtigruten mellem Århus og Kalundborg fra 15. oktober 1960 betød ikke den store lettelse på Storebælt. Populært sagt blev alt, hvad der kunne flyde sendt ud på Storebælt, og sommeren 1960 sejlede seks færger i fast plan Halsskov-Knudshoved. 2. juli 1960 kunne man for første gang på forhånd melde "alt udsolgt" fra pladsreserveringen på samtlige dagens 40 afgang. 5500 biler overførtes fra Sjælland til Fyn, og kun to-tre pct af bilisterne mødte ikke op. Dette år mødte mange bilister et andet syn



Færgeren *Halsskov* var en af verdens første, som kunne medtage biler på to dæk. Men efter næsten 32 år i drift på Storebælt på vej ud af drift. Efter endnu en af de utallige ture over bæltet sejlede *Halsskov* roligt ind i Halsskov havn om aftenen den 30. maj 1988.
Foto: Thomas Nørgaard Olesen.

NG
ÆK
**ER STRENGT
ER FORBUDT
RANDFARE!**

Uanset vejret
skal biler altid være bremsset
under overfarten!

der! Hver færgafgang fik tildelt en elektromekanisk tæller i det enorme anlæg. Samtlige ture i en to måneders periode på Halsskov-Knudshoved, Kalundborg-Århus, bilfærgerne Korsør-Nyborg, Fåborg-Mommark og Gedser-Grossenbrode kunne dækkes.

Færgerutens drift

Indvielsen gik ikke stille af - men typisk for dagspressens allerede dengang ret tilfældige prioritering af begivenheder er "Politikens" dækning i afsnittet "Hvad der hændte" i "Hvem-Hvad-Hvor 1958": Mens bilkøerne i Nyborg 2. påskedag nævnes ligesom et banalt sammenstød mellem RHJ-skinnebus og en bil 30. maj 1957 - bilisten omkom - er indvielsen af to nye motorveje og Danmarks vigtigste færgerute 27. maj ikke værdig et eneste ord!

På ruten var parolen "Fuld kraft frem". De faste færger *Freia*, *Broen* og *Halsskov* fik om sommeren forstærkning i dagtimerne af jernbanefærgerne *Dronning Ingrid*, mens *Heimdal* blev ved at sejle Korsør-Nyborg.

Det var for dyrt at bygge færgen om til de nye lejer. Efter 11 års faldende trafik på den gamle



Mange kan vel nok huske at det at holde bagerst i "chancekøen", men hvem husker idag de små "ildelugtende" tankbiler der huserede i midterbanen. Halsskov færgenhavn med M/F Broen, Sprogø og Arveprins Knud. Postkort 1965 / Samling Lasse T. Petersen.

end dét, DSB foretrak: Nogle blev overført med moderne og rummelige færges, mens andre kom med Storebælts sidste dampfærge, evigt unge *Christian IX*, der i 1960 havde 10.100 af sine sejlads km som bilfærge Halsskov-Knudshoved, svarende til ca. 265 dobbeltture i årets løb.

De følgende år bød på flere muligheder for bilisterne, der kunne aflaste Storebælt. Men trafikken fortsatte med at vokse, selv om konkurrenter stadig udbyggede kapaciteten. På Storebælt havde man allerede ved leveringen af *Knudshoved* og *Sprogø* i 1961 og 62 en ny superfærge i ordrebogen: Danmarks første tredækker, *Arveprins Knud* med plads til 400 personbiler.

Sprogø og *Knudshoved* var bygget til såvel jernbane- som biloverfarten og var en kærligkommen kapacitet på Korsør-Nyborg. Her kæmpede man med store mængder godsvogne, samtidig med at behovet for direkte persontog stadig voksede. *Arveprins Knud*, derimod, er en ren "bilcontainer", og er nok er den danske bilfærge, der har fragtet flest biler og passagerer nogensinde på én og samme rute. Med sit mellemstør krævede den nye færgeløjer, hvor bilerne kunne køre til alle tre etager samtidig ad hver sin rampe. I stedet for at ombygge de eksisterende lejer valgte man at bygge nyt, samtidig med, at begge færgeløjer atter fik en stor udvidelse. I Knudshoved blev tredje leje bygget i sydsiden, mens man i Halsskov ombyggede oplæggerlejet til færgeløjer for Arveprinsen. Som erstatning for oplæggerlejet byggede man ved en ny pier to oplæggerpladser i Halsskov færgenhavn syd for lejerne. Her har vi i mange år kunnet se gamle Storebæltsfærger aftjene deres sidste tjans - klar til at springe ind som afløser på Halsskov-Knudshoved. Alle jernbanefærger af traditionel type fik "turen" - såvel *Korsør*, *Fyn* og *Dronning Ingrid*, der var ombygget for til- og frakørsel med biler agter i henholdsvis 1971, 1976 og 1953, som *Nyborg*, *Sjælland* og *Storebælt*, der beholdt den oprindelige agterstavn.

Efter udvidelsen var de to færgenhavne med 1700 pladser i Halsskov og 1800 pladser i Knudshoved maksimalt udbygget. En serie begivenheder betød, at trafikstigningen på ruten ikke blev så stor som forventet. Desuden har Folketingets gentagne brodebatter og skiftende vedtagelser gennem årene betydet en na-

turlig tilbageholdenhed i nyinvesteringer i anlæg og færges.

Nye ruter "tog tryk". DSBs egen hurtigrute Århus-Kalundborg blev straks en succes, der fra 29. maj 1961 udnyttede *Prinsesse Anne-Marie* fuldt ud med tre dobbeltture. 15. maj 1962 lagde den private Juelsminde-Kalundborg rute ud med én, snart to færges, og fra 14. maj 1963 ledte DSB med Fugleflugtslinjen Rødby-Puttgarden trafikken sydpå uden om Storebælt. Det betød en lettelse ikke mindst på jernbaneruten og frigjorde *Prinsesse Benedikte*. 29. maj 1963 blev den indsat som DSBs anden færge på Hurtigruten Århus-Kalundborg, indtil *Prinsesse Elisabeth* kunne leveres året efter. En streg i regningen var det, at *Arveprins Knud* for sommeren 1963 var forsinket tre måneder. I stedet måtte bilisterne få ældre jernbanefærger som ekstrafærger. Dog ikke *Christian IX*, der var nedsat til gods-færge.

Nu fulgte en række stabile år, hvor fremgangen ikke udmøntedes i nybygninger til bilruten. Tværtimod kunne man afgive færges: I vinteren 1963/64 blev M/F *Knudshoved* ombygget med toldfrie kiosker, ny bredere agterport og tilkørsel til de tre spor agter for fast at forstærke trafikken på Rødby-Puttgarden om sommeren, og resten af året fortsat på Storebælt. I foråret 1964 blev *Knudshoved* indsat som Tysklandsfærge, en tjans, den i høj grad varetog lige til 1996, da den vendte hjem som reservefærge på Storebælt. Tjansen på Gedser-ruterne og sågar Århus-Kalundborg betød, at *Knudshoved* blev den mest omkringflakkende af flerdækkerne. Så var søster *Sprogø* mere stabil - dog ikke uden en enkelt udflugt til Århus-Kalundborg i tidens løb.

Farvel blev det også til *Freia*, der afløste gamle *Kalundborg* på Samsø-ruten, og *Broen*, der senere under sit nye navn *Kalundborg* trådte i stedet for *Jylland*. I påsken 1966 sejlede den dog endnu på Halsskov-Knudshoved, men under navnet *Kalundborg* - sammen med syv andre færges: *Korsør*, *Nyborg*, *Sjælland*, *Halsskov*, *Knudshoved*, *Sprogø* og *Arveprins Knud*. Den hidtil største konkurrent, Mols-linjen, startede 18. maj 1966. Inden tre år kom der time-drift og et trafikalt, der kun er overgået af netop Halsskov-Knudshoved.

I 1970 kunne nye investeringer ikke udskydes længere. Da blev tredækkeren *Romsø* bestilt. Ellers måtte færgerne sejle videre uden de store ændringer, mens oliekrisen i 1973-74 lagde en dæmper på trafikken, og Intercity-systemet

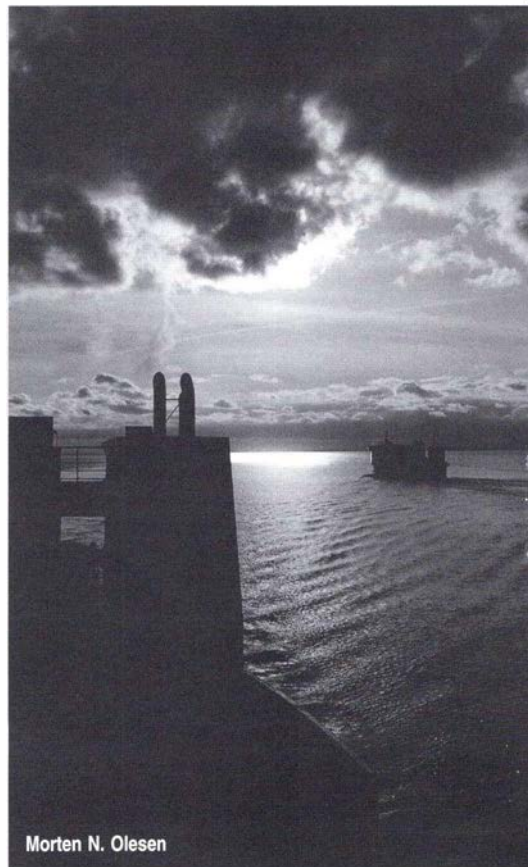
lagde fuldt beslag på de hurtigste og nyeste jernbanefærger. Det blev de hurtige bilfærger *Sprogø* og *Knudshoved*, der måtte rykke ind som reserve-IC-færger. I stedet kunne ikke mindst lastbilchauffører af og til hilse på veteraner som *Korsør* og *Fyn* på bilruten.

Jernbaneruten, der aldrig kom

De tre nyeste IC-færger blev konstrueret, så de kunne få indskudt et ekstra billedæk over jernbanedækket. Det ville blive nødvendigt, hvis de to færgeruter som forudset i DSBs planlægning blev slået sammen til én kombineret rute Halsskov-Knudshoved: Det - og tiden efter den anden oliekrise i 1979 med dertil hørende stagnation i trafikken - betød fortsat sparsommelighed på rutens materiel, men anlægsarbejderne i land gik siden i gang. I Knudshoved nåede man at få bygget den bro, hvor jernbanen og motorvejen skulle krydse hianden på vej mod de fælles færgeløjer. Konstruktionsarbejdet på IC3-toget var også godt i gang, og en af forudsætningerne for IC3-vognenes nuværende længde var netop Folketingets vedtagelse af den sammenlagte overfart, der betød fortsat færgedrift.

Planen blev vedtaget i maj 1984, og hvad man havde adskilt i maj 1957, forudså man nu atter samlet fra 1988. 26. august 1985 holdt DSB den første ekspropriation, og siden begyndte anlægsarbejdet. Bemeldte bro i Knudshoved blev siden af folkeviddet døbt *Bilgravsminde*: Forliget, der førte til beslutningen om de sammenlagte overfarter, havde nemlig den radikale Jens Bilgrav-Nielsen som en af de centrale personer.

Stærke politiske kræfter arbejdede imidlertid for noget helt andet. Trafikminister Arne Melchior bad med vanlig centrumdemokratisk slagfærdighed Dronning Margrethe II om at reservere en dato til indvielsen af Storebæltsbroen, og selv om tidspunktet slet ikke holdt stik, var der denne gang en del indhold i Arne



Morten N. Olesen



Den 1. januar 1997 overgik DSB Rederi til at hedde Scandlines, og ved samme lejlighed indførtes en ny bemaling på rederiets færger. Bilfærgerne på Storebælt fik dog kun en "halv" omaling. Søndag den 14. juni 1998 var det uigenkaldeligt slut med Storebæltsfærgerne. Lodbrog på sin sidste tur mod Sjælland, passerer her Arveprinsen på den sidste ordinære afgang mod Fyn.

Foto: René St. Olsen.

Melchior's løfte. 12. juni 1986 kunne Danmark konstatere, at politikerne ville have en fast forbindelse uden smålig skelen til, hvad flertallet i befolkningen ønskede. Resultatet var, at de nye anlæg, der var ved at blive opført efter den kun to år gamle modsatte beslutning, var spildt og måtte brydes ned igen.

Dermed fik overfarten aldrig den betydning, man havde tiltænkt den i første halvdel af 1980'erne, og efterhånden som det stod klart, at nu kom den faste forbindelse, fik det sin betydning for færgeruterne.

I stedet for at anskaffe nye færger til afløsning bl.a. af *Halsskov*, der stod overfor renovering eller udrangering, købte man brugt. I første omgang kunne tre prinsesser på skift ses på bilfærgeruten: *Prinsesse Benedikte*, der var overfaldig på Korsør-Nyborg samt de to hurtigrutefærger, der var afløst af *Peder Paars* og *Niels Klim*. Men man havde andre planer for *Anne-Marie* og *Elisabeth*, og i stedet blev leasede og ombyggede fragtfærger fra Mercandia løsningen.

Indsættelsen af *Lodbrog*, og *Kraka* i 1988 med en ny og indbydende passageraptering og mas-ser af plads til lastbilerne var samtidig et modtræk mod discount-tilbuddet fra Vognmandsruten, der var startet i protest mod en påstået monopolistisk prispolitik overfor lastbil- og trailerkunderne. Det gamle leje 2 i Knudshoved, der var blevet endeligt overflødig efter udrangering af den sidste færge uden ilandkørsel agter i 1982, fik nu et nyt liv. Berøvet de originale færgeklapper fik leje 2 i Knudshoved og leje 3 i Halsskov nye ramper og klapper for tilkørsel til de nye færger - i Knudshoved på den måde, at de lægger til med forstavnen et stykke ude i det spidse leje og har tilkørsel over siden i to etager. I Halsskov med ombordkørsel over agterstavnen. Dermed sejler de nye omvendt de andre færger: Uden svajning Halsskov-Knudshoved og med to svajninger Knudshoved-Halsskov.

Selv om ruten gennem tiden har været forskånet for de store skibskatastrofer som storbrand og forlis, har der været uheld og også sammenstød, dog aldrig med mange personskader til følge. *Romsø* står vel nok for den mest omtalte hændelse: 14. september 1993 sejlede den på Vestbroen og kilede sig fast under den, så passagererne måtte evakueres til broen via stiger. To måneder senere var færgen dog atter klar. Og broen? Den fik knapt nok en skramme.

Den sidste tid

Overfarten er, helt til den sidste færge sejler, præget af travlhed, men freden har på visse

punkter for længst sænket sig over dele af anlæggene. Således viste de stort anlagte tankanlæg for bilisterne sig som en fejlinvestering, og de for nyligt fjernet. Ej heller cafe-terier og kiosker på land udover længere den samme tiltrækning for publikum som for år tilbage. De findes, men tilbuddene bærer præg af, at de fleste kører forbi uden at benytte sig af faciliteterne.

Ved færgeløjerne kan man endnu i 1998 se familier på udflygt for at tælle biler, og en specialitet på Knudshovedsiden i form af vildtlevende kaniner kan iagttages af den opmærksomme besøgende.

Ruten har i sit sidste leveår fået en ny opgave: Man har aldrig før overført passagerer uden bil, men det er sket på det seneste. Dog kun med landgang over billedækket. Der har aldrig været landgangs anlæg for passagerer i bilfærgen.

Ved overfartens lukning omfattede normal, daglig drift fem færger: *Lodbrog*, *Heimdal*, *Kraka*, *Romsø* og *Arveprins Knud*, mens *Sprogo* var yderste reserve. Dermed kunne man opretholde den halvtimesdrift, ruten har haft siden seneste motorvejsindvielse 17. juni 1993, da man fik direkte motorvej hele vejen København-Halsskov.

Storebæltskaffen

Farvel til Storebæltsfærgerne betyder også farvel til en sejlvet myte - den om Storebæltskaffen. Den er ældre end Halsskov-Knudshoved og fik vind i sejlene, da kgl. operasanger Johannes Fønss (1884-1964) støttede myten i dagspressen. Som leder af teatrets provins-turné var han flittigt bruger af overfarten, og opnåede en slags "våbenhvile" med en af Storebælts markante skikkelser, restauratør Werner Schwartzlose, der fra 1947 til 1972 havde restaurationserne på Storebæltsfærgerne. Med stor videnskabelighed kastede Schwartzlose og hans folk sig ud i studierne af kaffens kvalitet og mulige forbedring, og allerede i 1949 kunne Johannes Fønss i gæstebogen notere:

Jeg husker, da færgens kaffe var slet, -
- og duftede af tang og tjære.
Nu er færgeturten liflig og let,
- for kaffen er som den skal være

Myten om kaffen kom dog til live fra tid til anden, og selv i dag er der nok ingen tvivl om, at ordet *Storebæltskaffe* - lidt uretfærdigt - opfattes nedsættende.

Anders Riis

Færgerne på Halsskov-Knudshoved 1957-1998

M/F Freia, OYLS, 1957-1964. Helsingør bnr. 237. Bil- og jernbanefærge, 1 halvåbent dæk (opr. 55 biler / 1 spor; 71,3 m). Gennemkørsel for biler. Længde 78,17 m., br. 12,62 m., 1429 BRT. Indsat 17.9.1936 på Korsør-Nyborg (biloverfarten). 1964-75 indsat på Samsørutten Århus-Kolby Kås-Kalundborg. 1975 solgt til Italien, hvor den fortsat sejler som M/F Ischia Express.

M/F Broen, OYLC, 1957-1966. Frederikshavn bnr. 218. Bilfærge, 1 halvåbent dæk (opr. 70 biler). Gennemkørsel. Længde 80,00 m., br. 13,50 m., 1582 BRT, 16 kn. Indsat 7.6.1952 på Korsør-Nyborg (biloverfarten). 1966-92 indsat på Samsørutten (Århus-)Kolby Kås-Kalundborg under navnet *Kalundborg*. 1992 solgt som restaurationskib til Århus, hvor den fortsat ligger som Broen.

M/F Halsskov, OYGD, 1957-1988. Helsingør bnr. 327. Bilfærge, 2 lukkede dæk (opr. 105 + 95 biler). Gennemkørsel med tilkørsel i to plan. Længde 106,12 m., br. 17,70 m., 3195 BRT, 16 kn. Indsat 15.6.1956 på Korsør-Nyborg (biloverfarten). 1988 solgt Middehavet, siden set i drift ombygget med clipperstævn som pilgrimskib på det Indiske Ocean.

M/F Knudshoved, OYND, 1961-1997 (med afbrydelser). Helsingør bnr. 352. Bil- og jernbanefærge, 2 lukkede dæk (opr. ialt ca. 200 biler). Gennemkørsel for biler med tilkørsel i to plan. 1963/64 ombygget med bred agterklap m.v. samt gennemkørsel også for jernbanekøretøjer til brug Rødby-Puttgarden. Sporlængde eft. opr. tre spor = 252,6 m., efter ombygningen 241,6 m. Længde 109,16 m., br. 17,70 m. 3838 BRT opr., siden 3882 BRT, 16 kn. Indsat 15.3.1961 på Halsskov-Knudshoved (dag) og Korsør-Nyborg (jernbanefærge - nat og forstærkning), siden forår 1964 sommertrafik på Rødby-Puttgarden. 1993 ombygget med indv. bilrampe til øvre dæk og indsat Gedser-Warnemünde. 1994 ombygget med ny hejseport for og indsat Gedser-Rostock. 1996 tilbage til Halsskov-Knudshoved. 1997 via Regency Projects Ltd., London, solgt til ophugning i fjernøsten og afsøjet som *M/F Knud*. Har i mindre omfang afløst på Århus-Kalundborg.

M/F Sprogo, OWPY, 1962-1998. Helsingør bnr. 360. Bil- og jernbanefærge, 2 lukkede dæk (opr. ca. 200 biler / 3 spor, ialt 251,0 m. sporlængde). Gennemkørsel for biler med tilkørsel i to plan. Længde 106,12 m., br. 17,70 m., 3836 BRT, 16 kn. Indsat 7.2.1962 på Halsskov-Knudshoved samt jernbanefærgerne Korsør-Nyborg (nat og afløsning). Fast på de to overfarter i alle årene. Enkelte afløsningsture på Århus-Kalundborg.

M/F Arveprins Knud, OZHD, 1963-1998. Helsingør bnr. 366. Bilfærge, 2 faste og 1 bevægeligt lukket bildæk (opr. ca. 400 biler ved alle tre i brug). Gennemkørsel for biler med tilkørsel i to eller tre plan. Længde 130,00 m., br. 17,70 m., 4836 BRT, 17 kn. Indsat 14.9.1963 på Halsskov-Knudshoved og har sejlet der siden.

M/F Romsø, OXUI, 1973-1998. Helsingør bnr. 402. Bilfærge, 2 faste og 1 bevægeligt bildæk (opr. ca. 440 biler ved alle tre bildæk i brug). Gennemkørsel for biler med ilandkørsel i to eller tre plan. Længde 130,00 m., br. 17,70 m., 5603 BRT, 19 kn. Indsat 1.3.1973 på Halsskov-Knudshoved og har sejlet der siden.

M/F Lodbrog, OXVI, 1988, 97-98. Frederikshavn bnr. 401. Bil/trailerfærge, to faste dæk, fuld højde, øverste delv. Åbent (273 biler). Gennemkørsel. Længde 131,70 m., br. 20,00 m., 4473 BRT, 14 kn. Bygget 1982 som Mercandian President, 1988 chartret af DSB og ombygget til passagerfærge. Charteraftalen udløbet 1997. December 1997 købt af Scandlines. 1988 indsat på Knudshoved-Halsskov, siden Rødby-Puttgarden. 1997 tilbage til Knudshoved-Halsskov.

M/F Kraka, OZFZ, 1988-1998. Frederikshavn bnr. 402. Bil/trailerfærge, to faste dæk, fuld højde, det øverste delv. Åbent (275 biler). Gennemkørsel. Længde 131,70 m., br. 20,00 m. 4290 BRT. 15 kn. Bygget 1982 som Mercandian Governor, 1988 chartret af DSB og ombygget til passagerfærge. Juni 1997 købt af Scandlines.

M/F Heimdal, OZW 1989-1998. Frederikshavn bnr. 409. Bil/trailerfærge, to faste dæk fuld højde, øverste delv. Åbent (275 biler). Gennemkørsel. Længde 131,70 m., br. 20,00 m. 4285 BRT. 15 kn. Bygget 1983 som Mercandian Admiral II, 1989 chartret af DSB og ombygget til passagerfærge.

Afløserfærger, der i kortere eller længere tid har været indsat på overfarten: S/F Christian IX, M/F Korsør, Nyborg, Sjælland, Storebælt, Fyn, Dronning Ingrid, Kong Frederik IX, Prinsesse Benedikte, Prinsesse Anne-Marie, Prinsesse Elisabeth, Dronning Margrethe II.



Årstallet var 1873, da Ebeltoft første gang nævntes i forbindelse med jernbaneanlæg. Det handlede om anlæg af en bane fra Næstved til Slagelse og videre nordpå gennem Odsherred til Sjællands Odde, hvor der skulle være færgefart på den korte distance til Ebeltoft. På Djursland skulle der så i denne forbindelse føres en bane til Ebeltoft.

I de umiddelbart efterfølgende år gik anlægget af Randers-Grenåbanen i gang, og derefter anlægget af strækningen Århus-Ryom (Ryomgård), og der kom snart røster frem om at sætte Ebeltoft i forbindelse med en af de nævnte baner.

De første tanker handlede om en forbindelse til Ryomgård via Femmøller, Grønfeld og Bjødstrup, men allerede i 1876 fremkom der forslag om en bane til Trustrup.

Så kom en lokal folketingsmand på banen og foreslog en bane over Egens og Rønde til Mørke. Han mente, at banen skulle anlægges i vejsiden som en dampsporvej i lighed med dampsporvejen på Strandvejen i København. Omkring 1880 begyndte man at mærke, hvad de to baner på Djursland havde betydet for Ebeltofts opland, men samtidig blev man noget skræmt af de økonomiske problemer, som "Det østjyske Jembaneselskab" (ØJJ) løb ind i. Rent faktisk satte Handelsbanken selskabet på tvangsauktion; den eneste gang noget sådan er sket i Danmark. Tvangsauktionen blev afværget, og staten gik i stedet ind og overtog ØJJ i 1881. Endelig i 1894 blev den første af de store jembanelove vedtaget. Den sidstnævnte i denne lov var en bane Ebeltoft-Thorsager - altså en linie op gennem Mols Bjerge og rettet mod Århus, men i 1897 blev denne plan opgivet, og i stedet opnåede man endelig enighed om en bane til Trustrup. Lovgrundlaget ændredes og anlægsarbejderne gik i gang i sommeren 1899. I januar 1901 kørte der for første gang tog på banen i forbindelse med Ebeltofts 600 års byjubelæum. Den festlige indvielse fandt sted d. 26. marts 1901 - med lånte lokomotiver fra Hammelbanen. Bane-egne var ikke blevet færdige til tiden, og der gik fire måneder, før de kom. ETJ førte så gennem årene en jævnt almindelig privatbanetilværelse med en aldrig særlig stor persontrafik, men en ganske pæn godstrafik. Her spillede de store grus- og stengrave ved Balle og Rosmus en vigtig rolle.

Fra 1924 kørte en del af banens persontog igennem fra Trustrup til Grenå, i et forsøg på

at imødegå den begyndende konkurrence fra rutebiler. Der begyndte også at dukke konkurrerende lastbiler op, og ganske langsomt - men sikkert - begyndte det at gå ned ad bakke for ETJ.

Som trafikmønstrene efterhånden udviklede sig, viste det sig, at man måske skulle have holdt sig til de helt oprindelige planer om en bane til Mørke eller Thorsager på Århus-Grenåbanen, for den lokale trafik Ebeltoft-Trustrup-Grenå var ærlig talt ikke noget at råbe hurra for.

Staten førte et speget spil, idet man gav den besked, at der kunne bevilges en 60% dækning af underskuddet i det sidste år, hvis kommunerne besluttede at nedlægge banen. Hvis banedriften blev opretholdt, ville statstilskuddet langsomt blive nedtrappet, så det ikke længere var der i 1968-69. Det kunne kommunerne simpelthen ikke hamle op med, og ETJ indstillede derfor driften den 31. marts 1968.

DSB's station i TRUSTRUP (22,5 km fra Ebeltoft) var ETJ's forbindelse til omverdenen. Her var der en enkeltsporet remise henne ved vejen mod Lyngby, og op mod stationsbygningen var der en drejeskive.

Men Trustrup station er så absolut nu kun en skygge af fordums storhed. Netop her i denne sommer er DSB bane gået i gang med at fjerne overhalingsporet, som har været afløst siden 1978. Når dét er væk, er der kun perronen og et af de almindelige venteskure i den sorte "sildekassestil" tilbage, som har noget med jernbanen at gøre. Stationsbygningen er blevet overtaget af en børnehave eller et fritidshjem af en slags.

ETJ kørte ud fra Trustrup i en bue mod sydvest. Lige efter overskæringen er der en sti på banedæmningen frem til hovedvejen mod Århus, hvor der i årene 1952-54 var et trinbræt kaldet GRENÅVEJ for afstigende passagerer fra Ebeltoft. På den anden side af hovedvejen fører en vej ad banen ned til en gård.

Langs Hoed Å kan man finde en del dæmningsrester. Her ved åen lå under 1. verdenskrig og igen 1919-24 et privat sidespor kaldet Balle Mose, og ved banens passage af vejen mellem Balle Kær og Trustrup lå fra 1925 trinbrættet ATTRUP KÆR (km 19,5). Der er mere end tre kilometer til selve Attrup Kær herfra. Hverken sidespor eller trinbræt lader sig finde i dag.

Trustrup station som den tog sig ud i 1996.

Det gør til gengæld BALLE station (km 17,0) med tilhørende pakhud. Det hele er i meget fin stand, selvom det måske ikke længere helt er i den oprindelige skikkelse. Stationsskiltet er kommet om på gavlen, og så gør det måske lidt mere gavn, end på den side, hvor der i hvert fald ikke mere kører tog. Ved stationen findes stadig resterne af to store rampeanlæg beregnet til læsning af grus og sten fra de nærliggende grave. Stationen havde desuden krydsningsspor og to læssespor.

Efter Balle i sydlig retning kommer man til det store grus- og stengravsområde, hvortil der allerede fra banens åbning kom et sidespor. Senere kom der flere, og nogle lukkede igen, som f.eks. "K.V. Eriksens efft., Emulsionsfabrik" 1962-68, "Jyllands Kalkcentral" indtil 1953, og "A/S Dansk Damman Asfalt" 1954-68. Midt i det hele opstod en arbejderby kaldet NY BALLE, og ved sidesporet oprettedes der så i 1925 et trinbræt (km 15,9) med samme navn. I en periode kunne man oven i købet afseende stykgods herfra. På grund af den fortsatte graveaktivitet samt en del nyere vejanlæg er det i dag svært at genfinde ETJ's forløb forbi stedet. Kun få og små dæmningsrester står tilbage.

Det enorme hul i jorden forsætter næsten helt hen til ROSMUS station (km 14,4). Her var der et læssespor, som gik hen over vejen og ned til et stenværk. Allerede i 1933 blev sta-



tionen nedsat til trinbræt, men det fortrød man åbenbart, for i 1945 blev her station igen. Stationsbygningen står endnu, og der er en smuk udsigt herfra lige ned over åen til Rosmus Kirke.

Videre gik det mod syd og sydvest til HYLLESTED station (km 12,0). Her står stationen også endnu. En af dørene på den lave sidebygning er helt tydeligt ikke blevet malet i mange år, for øverst på den grønne tremmedør, ses stadig ordet "retirade". Efter Hyllested blev banen nede i dalen langs Stokbækken, mens landevejen går op og op og atter op over Hyllested Bjerget. Vi cyklister må tage det sure med det søde.

Under 2. verdenskrig var den militære, tyske bygningstjeneste også i gang på ETJ. Lige inden næste station påbegyndtes i 1944 anlægget af et sidespor op til det igangværende anlæg af flyvepladsen ved Tirstrup. Sidesporet blev aldrig bygget færdigt, men man kan stadig finde nogle snevolde og en lille gennemskæring i nærheden af Fuglslev. Hvis sidesporet var blevet færdigt, havde det været over syv kilometer langt.

I km 9,5 lå GRAVLEV station med læssespor. Her står stationsbygningen også endnu, og langs tilkørselsvejen kan man se den oprindelige perron forvandlet til en fornem have.



Gravlev station blev også nedsat til trinbrædt i 1933, og også genoprettet som station i 1945. Efter passagen af landevejen mellem Gravlev by og Fuglslev starter "Naturstien Ebeltoft-Gravlev". Allerede inden banen lukkede var diskussionen om banerealeernes fremtid gået i gang. Her var blandt andet "Sporvejshistorisk Selskab" inde i billedet med planer om en sporgovnsbane fra Ebeltoft til Skærsø, hvor der skulle etableres et museum.

Planerne døde dog ud, og i stedet kom man på den ide at udlægge banen til natursti. Det forhandlede man så om i nogle år, men det var først efter Kulturministeriets køb af arealerne i 1972, at stien omsider blev anlagt.

Fra Gravlev kan man altså i dag fortsætte sin færd direkte ad banen helt ned til udkanten af Ebeltoft. Dette stykke af banen er efter min mening naturmæssigt også det mest interessante. Det sydlige Djursland er jo ret kuperet. Stien går skiftevis gennem dybe gennemskæringer og hen ad høje og lange dæmninger. Godt 1 1/2 km nede ad stien kommer man forbi en af de for tiden så populære, kunstigt anlagte fiskesøer, men på den anden side kan man mod vest se langt ud over den flotte Stubbe Sø.

Ved vejen mellem Gravlev og Stubbe kommer man til STUBBE trinbræt anlagt 1925 - 7,2 km fra Ebeltoft. Det kan man ikke finde mere, men sporoptagningen efter banens lukning har lavet en smutler her, for der ligger stadig et par svelter på tværs af stien lige ved vejen. 500 m længere fremme blev i 1945 oprettet et trinbræt kaldet STUBBE SYD. Det blev rykket lidt mod syd (!) i 1962, men det er ikke til at genfinde hverken det ene eller det andet sted.

Temmelig øde men dog lige i nærheden af den store gård Skærsø kom så SKÆRSØ station. Stationen står her endnu godt gemt bag en tæt lund af lærketræer på det gamle sporareal. Stien kører i en bue uden om, men man kan stadig få et kig ind mellem træerne og se, at navneskiltet hænger der endnu. Her har der også været et "J" engang (se Gjerlev i historien om RHJ). Skærsø station blev nedsat til trinbræt i 1967. Banen fortsatte videre ned mod sydvest gennem Skærsø Plantage. Det fremgår tydeligt, at jordarbejderne ved banens anlæg på dette sted har været ganske betydelige.

Ved den lille vej fra Dråby til Egsmark op gen-

Naturstiens begyndelse syd for Gravlev Station, anno 1996.

Rutebil Tistrup — Ebeltoft



E. T. J. — Tlf. 41028

KØREPLAN

gyldig fra 4. oktober 1959 til 28. maj 1960

Ebeltoft-Trustrup-Grenå

Afg. Ebeltoft Ank. Ebeltoft	Hverdag										Søn- og helligdage									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
720	900	1300	1625	1910	2100	2250	2400	2550	2700	2850	3000	3150	3300	3450	3600	3750	3900	4050	4200	4350
722	902	1302	1627	1912	2102	2252	2402	2552	2702	2852	3002	3152	3302	3452	3602	3752	3902	4052	4202	4352
725	905	1305	1630	1915	2105	2255	2405	2555	2705	2855	3005	3155	3305	3455	3605	3755	3905	4055	4205	4355
730	910	1310	1634	1920	2110	2260	2410	2560	2710	2860	3010	3160	3310	3460	3610	3760	3910	4060	4210	4360
733	913	1313	1637	1923	2113	2263	2413	2563	2713	2863	3013	3163	3313	3463	3613	3763	3913	4063	4213	4363
738	918	1318	1641	1928	2118	2268	2418	2568	2718	2868	3018	3168	3318	3468	3618	3768	3918	4068	4218	4368
745	922	1325	1645	1932	2122	2272	2422	2572	2722	2872	3022	3172	3322	3472	3622	3772	3922	4072	4222	4372
750	926	1330	1649	1936	2126	2276	2426	2576	2726	2876	3026	3176	3326	3476	3626	3776	3926	4076	4226	4376
753	928	1333	1652	1939	2129	2279	2429	2579	2729	2879	3029	3179	3329	3479	3629	3779	3929	4079	4229	4379
758	931	1336	1654	1942	2132	2282	2432	2582	2732	2882	3032	3182	3332	3482	3632	3782	3932	4082	4232	4382
760	935	1340	1658	1946	2136	2286	2436	2586	2736	2886	3036	3186	3336	3486	3636	3786	3936	4086	4236	4386
763	938	1343	1661	1949	2139	2289	2439	2589	2739	2889	3039	3189	3339	3489	3639	3789	3939	4089	4239	4389
768	941	1346	1664	1952	2142	2292	2442	2592	2742	2892	3042	3192	3342	3492	3642	3792	3942	4092	4242	4392
770	945	1350	1668	1956	2146	2296	2446	2596	2746	2896	3046	3196	3346	3496	3646	3796	3946	4096	4246	4396
773	948	1353	1671	1959	2149	2299	2449	2599	2749	2899	3049	3199	3349	3499	3649	3799	3949	4099	4249	4399
778	951	1356	1674	1962	2152	2302	2452	2602	2752	2902	3052	3202	3352	3502	3652	3802	3952	4102	4252	4402
780	955	1360	1678	1966	2156	2306	2456	2606	2756	2906	3056	3206	3356	3506	3656	3806	3956	4106	4256	4406
783	958	1363	1681	1969	2159	2309	2459	2609	2759	2909	3059	3209	3359	3509	3659	3809	3959	4109	4259	4409
788	961	1366	1684	1972	2162	2312	2462	2612	2762	2912	3062	3212	3362	3512	3662	3812	3962	4112	4262	4412
790	965	1370	1688	1976	2166	2316	2466	2616	2766	2916	3066	3216	3366	3516	3666	3816	3966	4116	4266	4416
793	968	1373	1691	1979	2169	2319	2469	2619	2769	2919	3069	3219	3369	3519	3669	3819	3969	4119	4269	4419
798	971	1376	1694	1982	2172	2322	2472	2622	2772	2922	3072	3222	3372	3522	3672	3822	3972	4122	4272	4422
800	975	1380	1698	1986	2176	2326	2476	2626	2776	2926	3076	3226	3376	3526	3676	3826	3976	4126	4276	4426
803	978	1383	1701	1989	2179	2329	2479	2629	2779	2929	3079	3229	3379	3529	3679	3829	3979	4129	4279	4429
808	981	1386	1704	1992	2182	2332	2482	2632	2782	2932	3082	3232	3382	3532	3682	3832	3982	4132	4282	4432
810	985	1390	1708	1996	2186	2336	2486	2636	2786	2936	3086	3236	3386	3536	3686	3836	3986	4136	4286	4436
813	988	1393	1711	1999	2189	2339	2489	2639	2789	2939	3089	3239	3389	3539	3689	3839	3989	4139	4289	4439
818	991	1396	1714	2002	2192	2342	2492	2642	2792	2942	3092	3242	3392	3542	3692	3842	3992	4142	4292	4442
820	995	1400	1718	2006	2196	2346	2496	2646	2796	2946	3096	3246	3396	3546	3696	3846	3996	4146	4296	4446
823	998	1403	1721	2009	2199	2349	2499	2649	2799	2949	3099	3249	3399	3549	3699	3849	3999	4149	4299	4449
828	1001	1406	1724	2012	2202	2352	2502	2652	2802	2952	3102	3252	3402	3552	3702	3852	4002	4152	4302	4452
831	1005	1410	1728	2016	2206	2356	2506	2656	2806	2956	3106	3256	3406	3556	3706	3856	4006	4156	4306	4456
833	1009	1414	1732	2020	2210	2360	2510	2660	2810	2960	3110	3260	3410	3560	3710	3860	4010	4160	4310	4460
838	1012	1417	1735	2023	2213	2363	2513	2663	2813	2963	3113	3263	3413	3563	3713	3863	4013	4163	4313	4463
841	1016	1421	1739	2027	2217	2367	2517	2667	2817	2967	3117	3267	3417	3567	3717	3867	4017	4167	4317	4467

(*) Se længere fremme. Over R. Hvidborg. Over Fredericia. L. Løng. S. Teglby.

nem skoven anlagdes DRÅBY trinbræt (km 3,2). På østsiden af naturstien ses en lille jordvold, som godt kan have været perron engang. I øvrigt kan det godt undre, at Dråby ikke fik nogen station, når nu selve Dråby by ligger tæt op ad banen, og der overhovedet ikke er nogen by ved Skærsø station. Men måske har den nære beliggenhed ved Ebeltoft spillet ind. Det sidste stykke af naturstien forløber ned gennem et sommerhusområde. Noget af det har engang været en grusgrav, som banen-

Billetpriser.

Fra Ebeltoft

Til:	Enkelt	Dobbelt	20 rejser	Maanedskort
Vibæk	0,50	0,75	6,25	10,00
Draaby	0,70	1,10	8,75	14,00
Skærsø	0,90	1,40	11,25	18,00
Stubbe	1,30	2,00	16,25	26,00
Gravlev	1,50	2,30	18,75	30,00
Hyllested	1,80	2,70	22,50	36,00
Rosmus	2,00	3,00	25,00	40,00
Ny-Balle	2,10	3,20	26,25	42,00
Balle	2,20	3,30	27,50	44,00
Attrup Kær	2,50	3,80	31,25	50,00
Trustrup	2,70	4,10	33,75	54,00

Fra Trustrup

Til:	Enkelt	Dobbelt	20 rejser	Maanedskort
Attrup Kær	0,60	0,90	7,50	12,00
Balle	0,90	1,40	11,25	18,00
Ny-Balle	1,10	1,60	13,75	22,00
Rosmus	1,40	2,10	17,50	28,00
Hyllested	1,60	2,40	20,00	32,00
Gravlev	1,90	2,90	23,75	38,00
Stubbe	2,10	3,20	26,25	42,00
Skærsø	2,20	3,30	27,50	44,00
Draaby	2,50	3,80	31,25	50,00
Vibæk	2,70	4,10	33,75	54,00
Ebeltoft	2,70	4,10	33,75	54,00

Trustrup-Grenaa

	Aalsø		Grenaa	
	E.	D.	E.	D.
Trustrup	0,50	0,85	1,10	1,90
Aalsø			0,60	1,10

Banepakketakster

Paa Ebeltoftbanen

Udover banen

		under 120 km*)		over 120 km	
Indtil	2,5 kg: 50 øre				
2,5 — 5	- : 70 -	90 øre		120 øre	
5 — 10	- : 100 -	150 —		200 —	
10 — 15	- : 150 -	200 —		275 —	
15 — 20	- : 200 -	250 —		350 —	
20 — 25	- : 250 -	300 —		425 —	

*) herunder Hobro og Skanderborg, men ikke Viborg og Silkeborg.

1956
HVIJVELS BOKTRYKKERI EBELTOFT

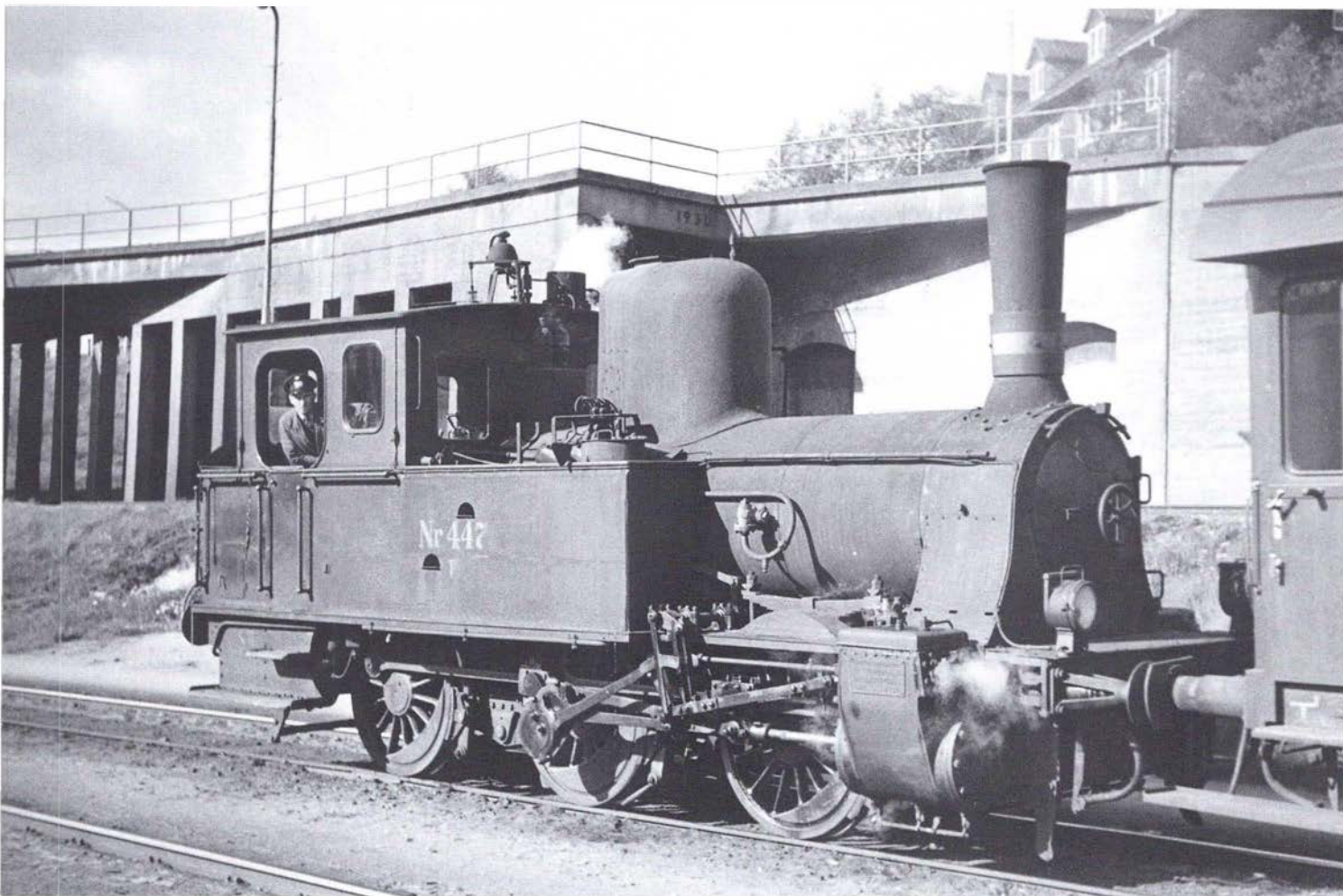
havde sit eget sidespor ned i indtil omkring 1935.

Med 1,4 km tilbage af banen kommer man forbi VIBÆK trinbræt, som blev taget i brug i 1925 (officielt først med sommerkøreplanen 1935). Det blev flyttet tættere på Ebeltoft i 1964 (antagelig ned til hovedvejen), men man kan ikke finde det nogen af stederne igen.

Resten af banens forløb til EBELTOFT er i dag overtaget af Nordre Strandvej, som blev anlagt allerede 1970. Kommunen skyndte sig at rive den pæne, hvide stationsbygning ned straks efter banens lukning og sælge arealerne. Nu ligger der et hotel i nordenden, hvor remi-serne stod, og omtrent ved det sted, hvor hovedbygningen stod, står der nu et rædsel af et posthus. På afstand kan det nemt forveksles med en grillbar. - Nåh, ja, det er der forresten også i den ene ende! I den sydlige ende af stationen fortsatte hovedsporet et stykke videre og blev til en kort havnebane.

Det eneste, der i dag vidner om jernbanen i Ebeltoft, er Jernbanegade, som fører fra posthuset og op til den gamle bykerne med det velholdte købstadsmiljø og det berømte rådhus.

Tekst & fotos: Frank Nielsen



De små vævre F'ere i Fredericia

Der var tre cementerede kendsgerninger i min barndom: For det første var der altid sol om sommeren, for det andet var der altid sne om vinteren - og for det tredje var der altid en F'er i sigte, hvor man end befandt sig på baneterrænet.

Selv helt, helt inde i byen kunne ses røgfaner ude fra sporene - sikkert fra F'ere. Disse små F-maskiner, som de fleste af os kender, futede rundt i næsten alle DSB-byer. Naturligvis var der mange i København, Korsør, Nyborg, Århus - og i Fredericia, hvor jeg boede og stadig bor. 128 var der af slagsen, selv om otte af dem dog var lidt besynderlige. Høje F'ere, hed de, og lige så vel som jeg aldrig har forstået, hvorfor de danske My'ere hed My, lige så vel har jeg aldrig forstået, hvorfor de høje F'ere hed F. Det var da unægtelig to, højest forskellige konstruktioner, og at en F ikke

altid var en F, og at en My ikke altid var en My, er en af de ting, som jeg håber at få opklaret, når jeg bliver gammel og grå og pensionist, og hvor tiden skal gå med et eller andet, så jeg ikke falder helt i søvn.

Der var elleve

Når jeg stod på perronerne i Fredericia, kørte F'erne rundt hid og did. Tøffen, snøften, pusten - og lidt infernalsk larm fra popsikkerhedsventilen hørte til dagligdagens lydindtryk. Duftindtrykket var præget af den dejlige kullugt og emmen af varm smøreolie fra

stempler og glidere. Jo, jo, jeg husker det, som var det i går. Der var i 1960 elleve F-maskiner i Fredericia. Der var også tre Q'ere 337, 350 og 351. Disse fjorten rangermaskiner udgjorde elleve rangerture, og så hang der et snavset skilt ned ad vandkassen. 1. stod der, 2. stod der også, og man vidste, at 1. maskine og 2. maskine havde deres daglige dont på personbanegården, 6. maskine futede rundt i personvognsrysten ude ved maskindepotet, 11. maskine kørte mest om aftenen på rangerbanegården og så videre. Jo de var alle steder.

Lidt skorstens-uorden

De F-maskiner, der boede på personbanegården i Fredericia, havde altid skorstenen mod syd. Den, der som 6. maskine kørte i personvognsrysten, havde også fronten mod syd, men de F'ere som var ude i ristene på rangerbanegården, vendte mod nord. Også den gåde vil jeg have løst, når jeg bliver pensionist. Med næsen mod nord vendte også de F-maskiner, som trillede rundt på gammel banegård, for dernede ved havnen var - ligesom i dag - en livlig aktivitet. Ofte var der tre F-maskiner i gang på gammel banegård. Men sjældent skubbede de rangertræk op ad bakken mod personbanegården. Det lod man storebrødrene Q'erne om. De var trods alt større, og de havde jo en drivaksel mere.

De fik vand på

Der var aldrig fyrbøder på F-maskinerne. Det var lokomotivføreren, som selv skulle skovle kul i det gloende gab, når der nu var tid til det. Men vand - det hjalp portørerne ham med. F-maskinerne skulle ikke konsekvent helt ud til maskindepotet for at få vand på.

Der var mange andre muligheder for at få tørsten slukket. På gammel banegård ved havnen stod en gammel vandkran. Den figurerer såmænd også på gamle billeder fra 1860'erne fra banens barndom i Fredericia. Og det er faktisk ikke mere end et par år siden, at den blev fjernet. De siger, at den står og "pøser vand" på magasinet på Jernbanemuseet.

Inde på personbanegården kunne F-maskinerne få vand hele fire steder. Her stod de store vandkraner. Der var to vandkraner i perronnernes sydende, nemlig i spor 7 og spor 9, således at tog mod Kolding og mod Nyborg kunne få vand.

I modsat retning stod der to vandkraner i nordenden af perronerne, nemlig i spor 3 og 4, sådan at tog fra Nyborg Færgehavn til Århus kunne få vand. Det var meget ofte E-maskiner, som der på strækningen Århus-Nyborg trak de store tog, og som var blevet gevaldigt tørstige, når de var nået til Fredericia.

Stationeret i grupper

De 128 F-maskiner, der alle var raske og røge først i 1960'erne, var - pudsigt nok - stationeret i grupper nummervis i de forskellige landsdele. De høje F'ere 428-435 var alle stationeret i Padborg og kørte herunder også på strækningen Åbenrå-Rødækro.

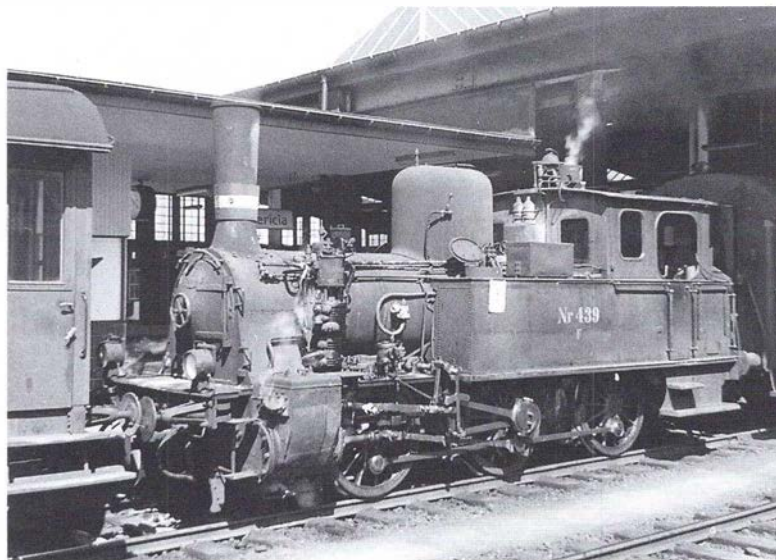
Ellers var F-maskinerne fra 423 og op til og med 455 stationeret i det øvrige Jylland. Af dem kørte de laveste numre stort set i Fredericia og Esbjerg (en enkelt eller to af og til i Odense), medens F-maskinerne 448 og op til 455 kørte nordligere i f.eks. Brande, Stru-

er, Århus og Randers. Dog kom 447 til Fredericia en overgang. F'erne 457 til 500 var alle stationeret på Sjælland. Men der var jo F-maskiner i 600-serien. De nyeste Frichs F'ere med høj kulasse nr. 651-665 kørte i enten Odense eller Nyborg - og dog har en enkelt af og til været stationeret i Fredericia i en periode.

Nr. 666 til og med 672 boede i Fredericia, og så var F-maskinerne fra 673 til 700 alle hjemmehørende fra Århus og mod nord. Eksempelvis var F-maskinerne sidst i 690'erne i Århus (nr. 700 inklusive), og i Aalborg residerede F'erne i 680'erne.

Nu skal det tilføjes, at leveringen af Mh'erne vendte op og ned på mange ting i 60'erne. En enkelt "blå engel", altså en af Henschel Mh'erne 201, 202 eller 203, rangerede et godt stykke tid i Fredericia. Så kom resten af de grønne Mh'ere. F'erne blev hensat - og hvor de efterlod et hul, sendtes andre F'ere hen.

Et par F'ere kom endda fra Jylland til Sjælland. Det gjaldt f.eks. 446 og 697, som afgik fra henholdsvis Struer og Århus til det sjællandske og aldrig - vistnok - vendte hjem til det jyske fastland. Flytningen fra Jylland til Sjælland delte de med flere andre maskiner, f.eks. Struer-lokomotiverne D 804 og 805 og Esbjerg-D'eren 850, som først i 60'erne overførtes til Sjælland. Det gjorde også de to svenske E-maskiner 967 og 969, der hele sommeren 1963 kørte på Sjælland med hjemsted på København Gb, men vendte tilbage til Århus igen. Men det er en helt anden historie - tilbage til F-maskinerne.



Side 26: F 447 kører som 6. maskine (dog uden skilt), i personvognsristen ude nær maskindepotet i Fredericia, maj 1963.

Øverst side 27: F 439 som 1. maskine i spor 3 i Fredericia, maj 1962. F 439 er helt lukket inde af personvogne.

Nederst side 27: Bag maskindepotet i Fredericia fandtes en sø med åkander og ænder, denne udgjorde en branddam. Her holder i idylliske omgivelser F 666 og 669 i selskab med et par N-maskiner.

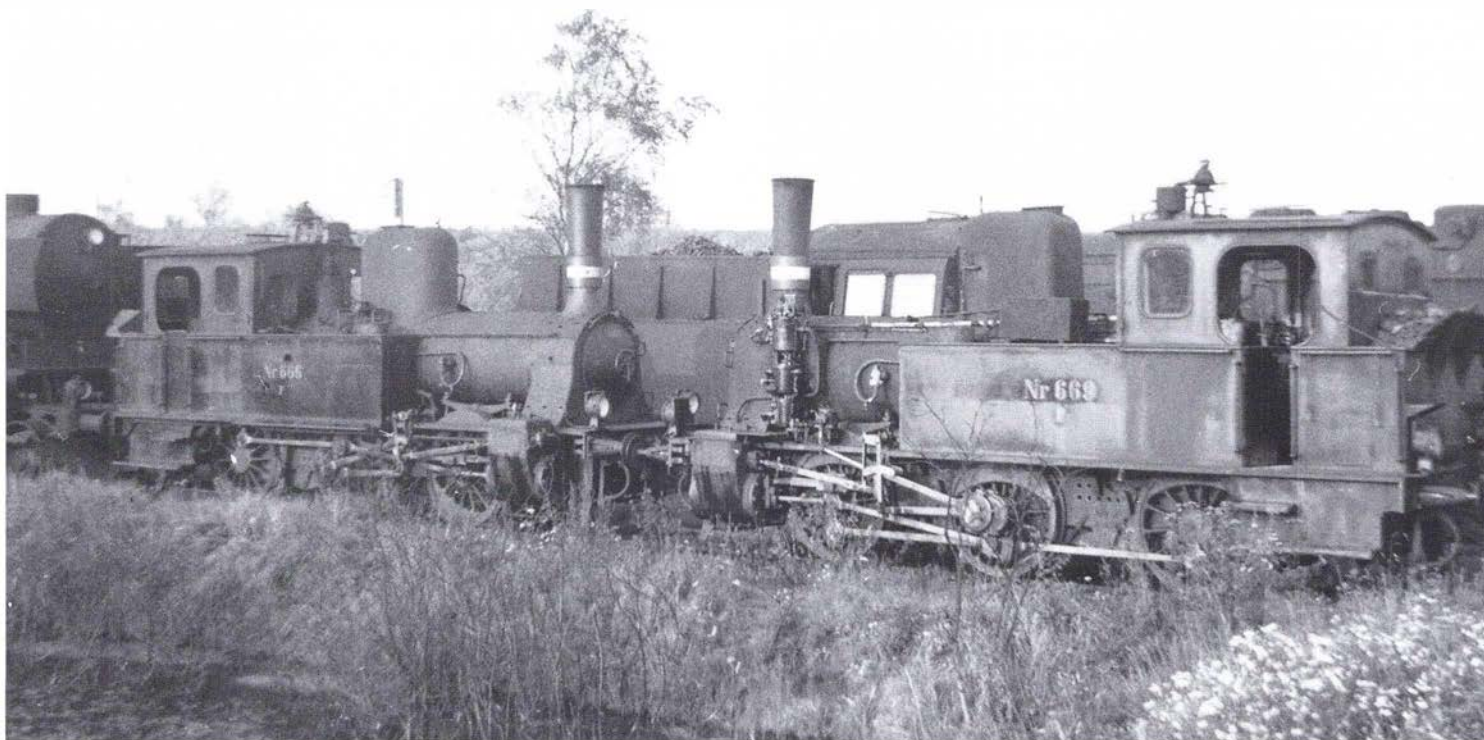
34 lokomotiver i drift

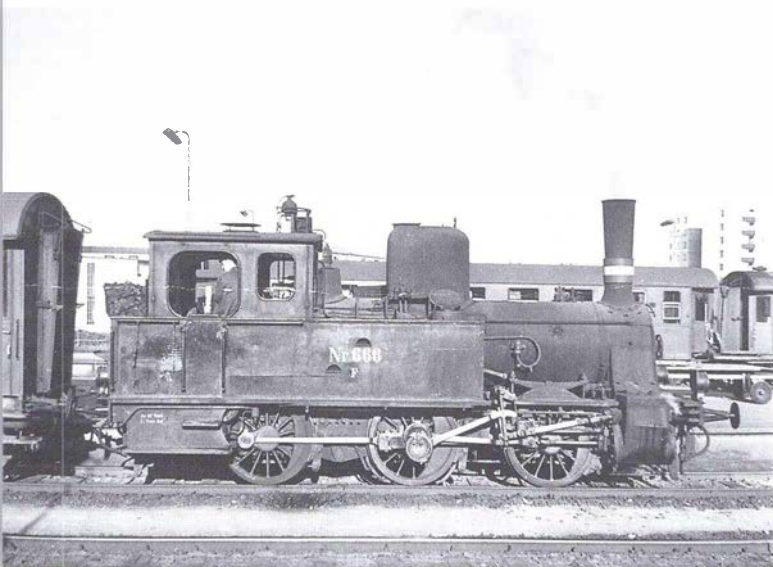
Hvilke F-maskiner var stationeret i Fredericia dengang? Jo, pr. 1. april 1960 var der 34 lokomotiver hjemmehørende i Fredericia. Af dem var de 14 rangermaskiner, og ud over de tre Q-maskiner var det F-maskinerne 423, 437, 442, 445, 665, 666, 667, 668, 669, 671 og 672. Det var jo en anelig flok. Endnu en ting, som jeg vil bruge de lange, triste vinteraftner til, når jeg bliver pensionist, er at opklare, hvorfor togmaskinerne i Jylland/Fyn havde hjemstedsskilte på fø-

rerhuset, altså Fa, Es, Pa, Ar, Bb, Str og så videre, men rangermaskinerne ikke havde. Se, det er jo en af livets gåder.

Måske kan forklaringen være, at rangerlokomotiverne ikke kom ud af hjemstedsbyen. Indlysende var, at når man mødte et rangerlokomotiv i Fredericia, så var det fordi det var hjemmehørende HER. Måske har jeg dermed allerede løst gåden.

Nu vil læserne sikkert gerne vide, hvilke de øvrige lokomotiver, der var stationeret i Fredericia, var. Det var de ti N-maskiner 201-210,





Øverst: F 666 rangerer i spor 4 i Fredericia, juni 1962. F-maskinen er selskab med CP-vogne.

Midterst: Den aller aller sidste F-maskine i Fredericia, var F 662 - én af de nye Frichs F'ere fra 1949. Her ses den bag remisen i Fredericia, juni 1964.

Nederst: Fredericia maskindepot i 1962. Helt til venstre R 962, der kort efter hensattes i Struer. Forrest to hensatte høje F'ere 433 og 432. Derpå tre hensatte F-maskiner 670, 660 samt en ukendt.



H 796, 797 og 799 samt R-maskinerne 940, 942, 943, 944, 946, 959 og 962.

Bestanden svinder ind

Antallet af F-maskiner blev mindre og mindre, som tiden gik. "De små grønne" holdt deres sejrindtog. Den 1. september 1961 var der kun ti tilbage, og nogle var endda udskiftet, og bestanden af F-maskiner i Fredericia bestod af 437, 439, 447, 651, 666, 667, 668, 669, 671 og 672. Den 1. juli 1962 var der otte, nemlig 437, 439, 447, 662, 666, 669 og 671.

Allerede den 1. maj 1963 var der kun tre tilbage. Det var 447, 662 og 666. Og - hold nu fast - den 1. juni 1963 var der kun én F-maskine i drift tilbage i Fredericia. Det var nr. 662, en af de nye Frichs'ere. Men de tre Q-maskiner var der stadig. Og så var det forresten svundet godt og grundigt ind i togmaskinerne, for den 1. juni 1963 var der kun fire tilbage i Fredericia. Det var N 210 samt R 946, 958 og 959. Sådan forgår alverdens herlighed.

De hensatte F'ere

Nu var der i virkeligheden mange flere F-maskiner i Fredericia. Der var nemlig også de hensatte. Bag maskindepotet i Fredericia fandtes - og findes endnu - en lang række depotspor. Der var i øvrigt også en lille sø, der udgjorde branddammen. Ved siden af åkander og filosofiske rapænder holdt så det ene hensatte damplokomotiv efter det andet. En kirkegård i rust.

Det var ikke alene Fredericia-lokomotiver, der var hensat. På

grund af megen sporplads kom der maskiner andre steder fra, og det gjaldt således flere af de høje F-maskiner fra Sønderjylland. Den 1. marts 1962 var der således hensat to høje F'ere, nemlig 432 og 433, og andre hensatte F-maskiner var 438, 442, 660, 665 og 670. Den opmærksomme læser vil nok sige: - Jamen, der var jo to helt nye 1949-F'ere iblandt de hensatte. Hvorfor dog det? Forklaringen er - formoder jeg - at de allesammen faldt for revisionsfristen næsten samtidig. Så blev de hensat. Ikke kun 660 og 665 var hensat. Flere andre var også hensatte. Men havde man tålmodigheden i behold og ventede - ja, så dukkede de hensatte nye F'ere 651-665 op kort efter, men i "nyt tøj". De var flotte og strålende. Maskinerne havde været en tur på centralværkstedet i Århus, og var blevet malet op ved S-revision.

I november 1962 var der kun hensat 660 og 670. Den 3. december 1963 havde skærebrynderen været så flittig, at der var ryddet op i rækken af hensatte maskiner. De tre H'ere 793, 794 og 795 og de to PR-maskiner 926 og 930, der i flere år havde været hensat i Fredericia, var væk. Heller ingen F'ere var tilbage. Men udrangeringsbølgen fortsatte, og den 24. maj 1963 var der en enkelt hensat maskine i Fredericia, nemlig R 944. Den 1. oktober 1963 var det R 944 og F 666, der var hensat i Fredericia, og den 1. juni 1964 var det stadig R 944, men nu ikke mere F 666, men F 447.

Nogle få kører endnu

I dag, her få år før årtusindskiftet, må vi konstatere, at hovedparten af de små, vævre F-maskiner forlængst er gået til "de evige rangermarker". Men faktisk er der nogle tilbage. I flæng kan bare nævnes Lokomotivklubbens F 694, Jernbanemuseets F 441 - der endda kører af og til - og der er en række af de nyere F-maskiner nr. 651-665 tilbage. Når jeg af og til sadler den firehulede ganger og kører til Vråds eller Bryrup, møder jeg f.eks. 665. Den lyder, som de gjorde dengang, - nemlig en blid tøffen, trykløftpumpens periodiske slag, sikkerheds-ventilens hæse hvæsen, lyden af en skovl, der skraber mod fyret og kulkassen og alle de dejlige dufte, som hører et rigtigt lokomotiv til. Så det lille eventyr om F'erne er altså ikke helt slut. Heldigvis.

Tekst & fotos: Poul Thiesen



Det er i år 17 år siden, at DSB's skinnenet havde besøg af en række usædvanlige lokomotiver. Det drejede sig om et antal lokomotiver fra Deutsche Bundesbahn, en type som for mange sikkert står som indbegrebet af et tysk diesellokomotiv, måske især kendt fra modelbaneindustrien, nemlig V200 (BR 220). Disse prægede til en vis grad driften i det vestlige Danmark i sommeren 1981.

I foråret 1981 stod det klart, at Thyssen-Henschel Werke i Kassel ikke var i stand til at overholde sine leveringsbetingelser m.h.t. ME-lokomotiverne til Danmark. DSB måtte således finde en alternativ løsning indtil leverancerne af de første nye ME'ere var en realitet. Valget faldt på at leje et antal BR 220 som DB kunne undvære i driften i Oldenburg og Lübeck; lejen betalt af Henschel. Med lokomotiverne fulgte 27 lokomotivførere og teknikere fra Bw Oldenburg, Emden og Rheine, som skulle køre maskinerne i Danmark, bistået af DSB-lodser. På grund af den relativ korte lejeperiode på fire måneder kunne det dårligt svare sig at uddanne danske lokomotivførere til 220'erne.

Lokomotiverne var bygget i årene 1956-59, og var udstyret med to dieselhydrauliske Maybach/Daimlermotorer på hver 1.100 HK. Det første Lokzug bestående af 220 075, 014, 013, 053, 051, 076, 037, 022 og 031 ankom til Padborg ved 13-tiden den 25. Maj fra Hamburg-Eidelstedt.

Fire af disse, 220 022, 031, 013 og 014 kørte den 30. Maj videre til Århus og den næste dag, den 31. maj, begyndte de fremmede lokomotiver at køre i plandrift i Jylland og på Fyn. For at minimere risikoen for nedbrud kørtes altid i forspand, det 9. lok stod reserve i Padborg. Her udførtes også de løbende udbedringer og vedligehold. Ved større reparationer og eftersyn sendtes lokomotiverne til Lübeck og blev udskiftet med en anden 220'er. 220'ernes primære opgave var

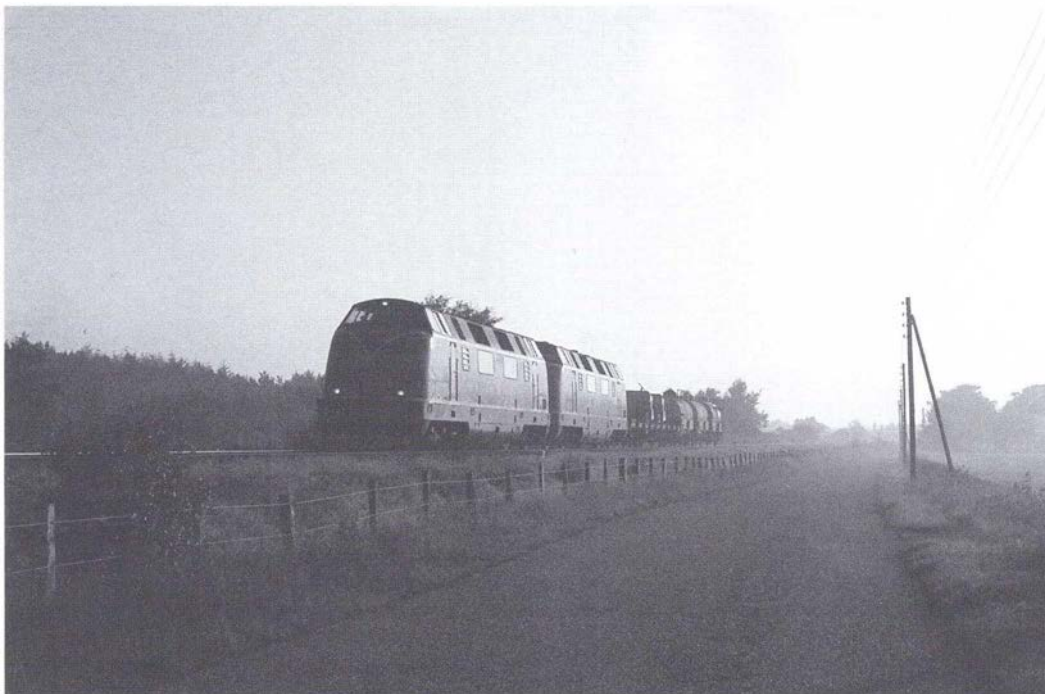
fremførsel af IC-tog mellem Nyborg Fgh og Frederikshavn, men også mange godstog havde i denne periode en 220'er foran.

Et af de mest interessante løb var: Afgang fra Århus kl. 02.42 med G 7903 til Randers, herfra videre kl. 04.10 med lokalgodstog 7805 til Struer, ankomst kl. 07.13. Så gik det videre mod Fredericia kl. 11.17 med tog 3718 ("veterantoget"), som oftest bestod af to V200 og to personvogne, ankomst Fredericia kl.13.23. Samme stamme fortsatte kl. 14 som tog 946 til Pad-

220 053+220 037 med containertog ved Hedensted den 22. juni 1981.

Der flages for Grundlovsdagen, eller er det for 220'erne? 220 031+220 022 ankommer med tog 3718 til Vejle, den 5. juni 1981.





Morgentågen letter ved Hvide-Mose, hvor G 7805 med 220 076+220 075, er på vej mod Struer, den 9. juli 1981.

borg med ankomst kl. 16.02. Også landsdelstogene 594/595 blev på visse ugedage fremført af de tyske maskiner. Altså alt i alt et ret broget udvalg af togarter, og på mange forskellige strækninger.

Grundet udskiftninger, reparationer m.m. kom der i alt 18 220'ere i drift i Danmark -omend enkelte meget kortvarigt- i løbet af sommeren 1981, og disse var : 220 010, 012, 013, 014, 015, 022, 026, 031, 033, 037, 039, 048, 051, 053, 060, 074, 075 og 076.

To af disse var malet i DB's nye design beige/ocean-blå (220 012 og 220 060). Smag og behag, men jeg syntes nu bedst om den gamle farve med det store V på fronten, som passede til lokomotivernes udformning.

Som før nævnt kortes i fast forspand, men der er dog eksempler på tog med én 220'er for, ligesom det i enkelte tilfælde kunne opleves at der kørtes forspand med MY eller MZ, men yderst sjældent. Der var planer om at leje lokomotiverne til november, men sidste driftsdag i Danmark blev den 26. September og den 28. gik maskinerne retur til DB. Også i 1982 var der

planer om 220'ere i Danmark, men dette blev dog ikke realiseret. Litra ME var da i plandrift og overflødiggjorde leje af udenlandsk trækraft. Første ME (1501) ankom i øvrigt til Rødby Færge den 5. Juni 1981, godt et halvt år forsinket.

Ved hjemkomsten til DB var det oprindeligt planen, at alle lokomotiverne skulle hensættes/udrangeres, men langt de fleste kom pga. lokomotivmangel ud at køre igen, og plandrift med 220 sluttede først i sommeren 1984. Sidste plantog i Kiel var i øvrigt N 4125 til Lübeck med en gammel kending fra Danmark, nemlig 220 031 plus to personvogne den 2. Juni 1984. Ikke nogen særlig "værdig" afsked for et stort diesellokomotiv bygget til fjerntrafik ! I Danmark fik lokomotiverne i hvert fald lov til at bestille væsenligt mere, end de gjorde i Tyskland i deres karrieres efterår.

Deres storesøstre, 221'erne, der i det ydre lignede dem meget, men ydede 2.700 HK, fik lov til at køre lidt længere tid; de sidste udrangeredes i Gelsenkirchen-Bismark i Ruhrområdet i 1988. Her afløste de i øvrigt de sidste kulfyrede 44'ere ved DB i 1977, men det er vist en helt anden historie..."

Tekst & foto: Ole Jensen

BR 220 kunne opleves på følgende danske strækninger :

Padborg - Fredericia
 Fredericia - Århus - Aalborg - Frederikshavn
 Fredericia - Nyborg
 Fredericia - Struer
 Randers - Struer
 Tinglev - Sønderborg
 Padborg - Flensburg

220 075+220 051 er på en smuk efterårsdag netop ankommet til Nyborg H. Læg mærke til militær folkevognene, der er med i toget. Meget har sandelig forandret sig i billedet fra Nyborg, siden den 29. september 1981.





Post 1, Fredericia, passeres af 220 053+220 037 i tog 946, den 2. juni 1981.

Banegården i Fredericia må også siges at have skiftet karakter siden da; posten er forlængst revet ned og det har vel ikke ligefrem pyntet med den skov af køreledningsmaster der idag præger billedet.

Designmalet 220 060+220 026 med containertog 41801 ved Vejle den 27. august 1981.

Hvilken er kønnest ?



Modeljernbaner

Märklin - 20% (enkelte undtagelser)

Jacobys Alle 2-4 (hj. Pile Alle 15)

1806 Frederiksberg C 33254022

Åben 12-17.30 Tirsdag lukket Lørdag 10-12 Vi køber også brugt tog til toppris

Berlin - metropol med vokseværk



Berlin forbereder sig på sin fremtidige rolle som regeringshovedstad, europæisk økonomisk region, international metropol og hovedvej mod øst. En vigtig brik i denne nye placering på det europæiske landkort er en styrkelse af den kollektive trafik - og her specielt jernbanerne - der kan se en lys fremtid i møde. I disse år genåbnes og anlægges et væld af baner i og omkring den "nye" tyske hovedstad.



Øverst: En tur med S-banen på den 7 km. lange på "Stadtbahn" er en af de bedste måder at opleve en stor del af byens mange seværdigheder på. Et par 218'ere er netop afgået fra Hauptbahnhof, og trækker en hale af udstødning efter sig gennem Bahnhof Jannowitzbrücke den 29. maj 1994. Herover: Solen er ved at sænke sig over byens tage og den skarpe sol kaster lange skygger hen over en af perronerne på den nedre del af Ostkreuz. Et togsæt af typen "Olympia" fra midten af trediverne venter på afgang mod Erkner. Disse kører stadig i stort antal. Alle tre fotos: René St. Olsen

Ud over undergrundsbanen, sporvogne og buslinier er det Berlins S-bane, der er det vigtigste binde led i byens trafikale billede. S-banen transporterer dagligt omkring 900.000 rejsende rundt i byen.

I takt med de kommende trafikale tiltag forventes antallet af rejsende i år 2010 at være steget med 50 mill langdistance- og 85 mill lokaltrafikrejsende i byen årligt, og den regionale transportsektor, med S-banen som den store drivkraft, forventes at skulle transportere helt op imod 4,6 mill rejsende dagligt.

At skulle varetage en så stor transportopgave kræver ikke kun den rigtige planlægning, men også at det skinnearbejde net er fuldt udbygget og lever op til nutidens teknologiske standarder. Dette er i øjeblikket langt fra tilfældet.

Et kort historisk rids

Den første jernbanelinie ud fra Berlin åbnedes i 1838 til Potsdam, der endnu ikke var blevet indfanget som Berlins forstad. I årene derefter gik det stærkt med at forbinde byen med datidens preussiske kongerige.

Fra alle verdenshjørner skar banerne sig efterhånden radialt ind mod hjertet af byen, hvor store arkitektoniske mesterværker af sækbanegårde skød op, oftest opkaldt

ved navnet for deres respektive bane. Den vel kendteste af dem alle - Anhalter Bahnhof - blev tegnet af datidens store tyske arkitekt Franz Schwechten, og stod færdig i 1880. Banegårdshallen fik straks et særligt ry, om ikke andet for sin kolossale størrelse. I 1939, der må anses som det sidste "normale" driftår for banegården, afgik hele 73 af byens 259 fjerntog fra "Anhalter".

Stadt- og Ringbahn bygges

Tilbage i starten af 1880'erne, hvor byen havde vokseværk både økonomisk og industrielt, blev det klart at de radiale ruter måtte forbindes indbyrdes, og ringbanen, som i en afstand af nogle kilometer fra bymidten forbandt alle hovedbanerne, blev derfor en realitet. Oprindeligt benyttedes ringbanen kun til godstrafik, sådan at tidligere tiders omlæsning af godset til hestevogne for transport til den næste sækbanegård kunne undgås. Ringbanen var allerede fra start anlagt 4-sporet, hvilket fortæller noget om forventningerne til trafikken. Da den 7 km lange højbane - "Stadtbahn" som den længste af sin art i Europa åbnedes i 1882, som direkte øst-vest forbindelse gennem bymidten mellem to nye omstigningsbanegårde, som blev kaldt Ostkreuz og Westkreuz begyndte persontogene også at befære "Ringen".

Ringbanen betød også for persontrafikken en stor forkortelse i rejsetiden. Tidligere var man oftest nødsaget til at overnatte i Berlin når man f.eks. rejste Dresden - Stettin. De forskellige jernbaneselskabers sækbanegårde var beliggende i hver sin ende af byen, og havde man rigeligt med rejsegods, kunne det være en hel dagsrejse at tilbagelægge turen tværs igennem Berlin.

Ved århundredeskiftet var kapaciteten for de damptrukne forbindelsespersontog ved at være fuldt udnyttet. I 1909 benyttede hele 157 mill. rejsende disse tog, så tanken om at anlægge en egentlig S-bane fødtes. Første verdenskrig kom dog i vejen, så ikke før i 1924 kunne de 3 første S-banestrækninger åbnes nord ud af byen. En komplet elektrificering af Stadt- og Ringbahn var gennemført allerede 4 år senere. Den elektrificerede bybane var fra starten planlagt anlagt med overledning, men denne anlægsløsning ansås i 20'ernes inflationsramte Tyskland så bekostelig, at man i stedet valgte at installere en tredje strømførende skinne langs sporet, som det bl.a. kendtes fra de allerede udbyggede bybanesystemer i Paris og London. Denne løsningsmodel har driftsmæssigt senere vist sig at være langt mindre sårbar over for fejl end elektrificerede baner med overledning.

Berlins U-bane

Et andet stort transportsystem i bybilledet er U-banen. Denne vandt allerede fra starten i 1891 stor popularitet som udflugtsbane for Berlins arbejderfamilier, der når det var muligt, strømmede ud til skov og strand ved bl.a. Wannsee med oppakningen fyldt af proviant og badetøj.

Det var dog ikke udflugts trafikken, men en voldsom industrialisering og urbanisering af forstæderne, som nødvendiggjorde anlægget af egentlige undergrundsbanelini-

er. Gigantfabrikker i sværindustrien som AEG, Schwartzkopff, Siemens & Halske - for bare at nævne nogle få - voksede op i byens forstæder, og de mange arbejdere, der fortsat boede i de traditionelle arbejderkvarterer tæt på bymidten som Moabit og Kreuzberg, måtte have en hurtig og effektiv transportmulighed. Det var ikke kun mændene i deres blå lærredsarbejdstøj, der havde glæde af den ny U-bane, også de mange fine herrer i høj og blankpoleret hat, havde nu hver morgen gennemgående tog fra villaerne i de ydre forstæder til fabrikken og videre den modsatte vej til møder i centrum.

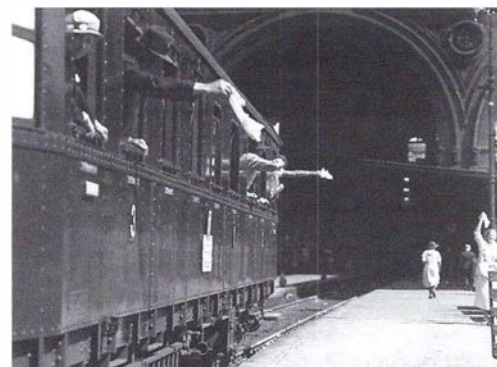
Fra begyndelsen trafikeredes U-banen med dampfremførte tog, der uden for byen også havde mulighed for at benytte sig af det overordnede skinnenet.

Allerede omkring århundredeskiftet valgte de kongelige prøviske statsbaner KPEV at anvende dele af Wannsee-banen som elektrisk testbane. Forsøgene faldt heldigt ud, og i 1903 besluttedes det at elektrificere delstrækningen Potsdamer Ring - Lichtenfelde langs hovedbanen mod Halle med samme type strømførende sideskinne, som senere også valgtes til S-banen. Den ene U-banestrækning efter den anden blev nu ombygget, og i 1916 var det helt slut med de dampfremførte tog.

Jernbanelandskabet tager endelig form

Med S- og U-banens hastige ekspansion både langs hovedstrækningerne og i egne traséer opstod behovet for en mere direkte forbindelse mellem de enkelte linier end "Ringbahn" kunne tilbyde. Allerede i 1910 dukkede de første planer om en nyanlagt nord-syd tunnel gennem byen med spor til både fjernbanetog og S-bane op i forbindelse med en arkitektkonkurrence. Forslaget indeholdt en forbindelse fra et sted på "Stadtbahn" til "Anhalter", der skulle ombygges til en enorm undergrundsstation. Det var så meningen, at den herefter overflødige banegårdshal i fremtiden skulle anvendes som koncertsal! Disse planer faldt dog til jorden ved 1. verdenskrigs udbrud i 1914. Ikke før i 1934, hvor de forestående Olympiske lege, og det nye regimes trang til at manifestere sig, skaf-

Oversigtskort fra 1954. Radialbanerne er blevet afskåret fra deres banegårde. Når man betragter dette kort forstår man betydningen af Ringbanen.



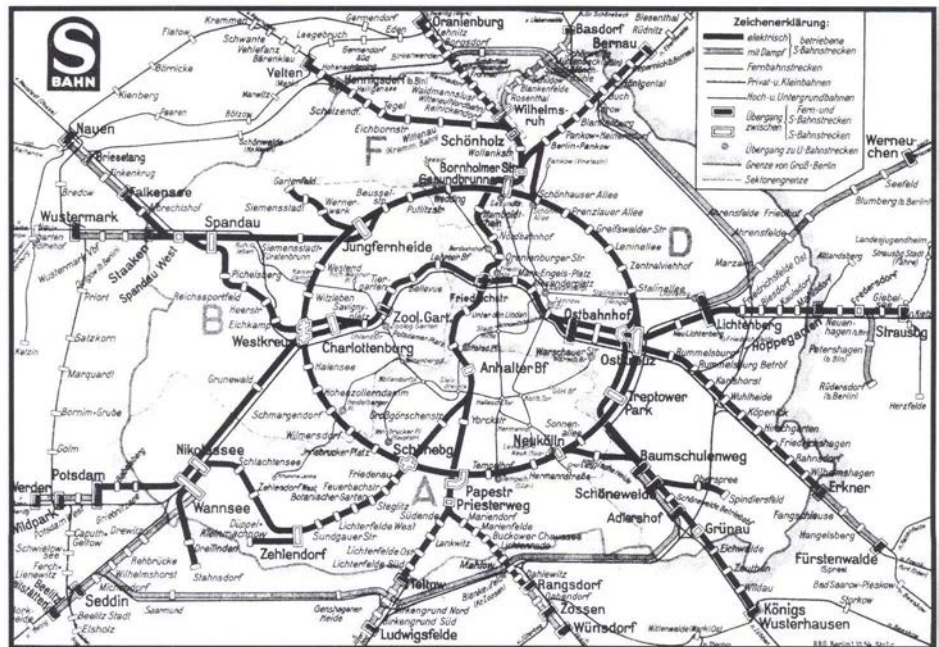
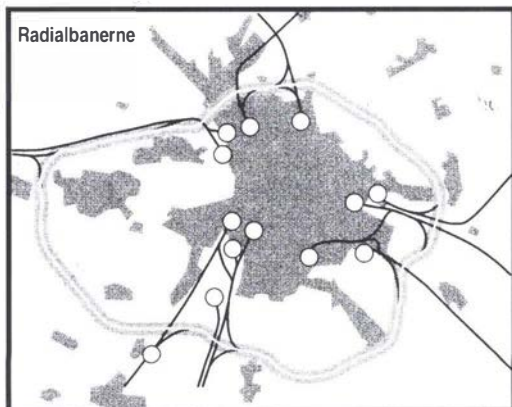
Et eksprestog afgår fra Anhalter Bahnhof i 1932. Ved krigens udbrud afgik hele 73 af byens 259 fjerntogsafgange fra banegården. Foto: Willy Prager/Arkiv R.Schmidt.



I 1928 indtog S-togene også Stadtbahn, med en ny type materiel opkaldt efter samme. Disse udgik først af den daglige drift i foråret 1998. Foto: Willy Prager/Arkiv R. Schmidt.



U-banen fik først og fremmest betydning for arbejderklassen, der nu fik en mere direkte forbindelse fra boligkvarterer i centrum til fabrikkerne der skød op ude i forstæderne. Som det ses på foto et fra 1926 kunne overklassen dog også finde anvendelse for de nye forbindelser. Foto: Willy Prager



Anhalter Bahnhof, eller resterne fristes man til at sige, her tre år efter krigen. Trafikken fortsatte frem til sommeren 1952, hvor den politiske situation var blevet så tilspidset, at det var uigenkaldeligt forbi med de store katedralers ære. I baggrunden ses iøvrigt resterne af det før krigen så kendte "Europa haus"

Foto: Henry Ries/Arkiv R. Schmidt



Tilbage idag står kun denne skamstøtte samt nedgangen til S-banestationen, og vidner om det der gennem en årrække var et af byens vigtigste vartegn. Først i forbindelse med anlægget af den nye nord-syd fjernbaneforbindelse mod Lehrte, er man påbegyndt oprydningen af banegårdens vældige sporområde, der ellers har ligget overbegroet hen siden lukningen. På selve hallens område er idag anlagt en fodboldbane. Foto: René St. Olsen

fede tilstrækkelige midler til projektet, blev nord-syd projektet ført ud i livet, men i en barberet form. Der blev anlagt en helt ny tunnel til S-banen under byens centrale dele fra Anhalter Bf. over Friedrichstrasse på Stadtbahn til Nordbahnhof. Man undlod en totalombygning af "Anhalter" og nøjedes med at anlægge en mindre undergrundsstation i forbindelse med denne, og lod tunnelen udmunde i den sydlige del af banegårdsområdet. Den nordlige del, fra Bahnhof "Unter der Linden" til Nordbahnhof, stod færdig i Olympiadeåret 1936, og den resterende del i 1939, kun ganske få måneder før udbruddet af anden verdenskrig. Ironisk nok kom den fuldt udbyggede bybaneløsning derfor kun til at køre i krigstid. Regimets planer om at bygge en centralbanegård under Tiergarten til erstatning for alle sækbanegårdene blev på tegnebrættet

Krigen og dens konsekvenser

Ved krigens slutning i maj 1945 var der ikke meget andet tilbage af byen eller jernbanenettet end én stor rygende ruinhob. Fra sommeren 1944 havde specielt byens jernbaneanlæg været et oplagt mål for de engelsk/amerikanske bombetogter, og helt galt gik det i foråret 1945, da den Røde hærs artilleri var kommet inden for skudvidde og dyngede den østlige del af byen



til med granater. Et resultat af dette var bl.a. et to-talt nedbrud i jernbanernes energiforsyning, der hurtigt medførte, at lokal- og fjerntrafikken stod stille. Samtidig udøvede tyske tropper den brændte jords taktik, - intet måtte overlades brugbart til de kommende besættelsesmagter. Det lykkedes på få uger at bortsprænge hele 317 af byens jernbanebroer. Det var også tyske enheder, der den 2. maj - kun få dage før kapitulationen - sprængte taget på Nord-Syd tunnelen, hvor denne løber under Landwehr-kanalen. Tunnelen var på sprængnings-

tidspunktet fyldt op med S-togs materiel og mennesker, der intetanende havde søgt beskyttelse mod granatregnen...

Jernbanen var byens livsnerve og måtte derfor hurtigst muligt retableres. Det lykkedes forholdsvis hurtigt at genoptage en begrænset trafik på det overordnede banenet, om end flere af sækbanegårdene aldrig kom tilbage i fuld trafik. Dette gjaldt bl.a. stationerne i Vestberlin, som var handicappede af, at zonegrænsen løb enten tværs over stationsområdet eller meget tæt på stationen. Dårligt rustet fik banerne en voldsom trafik at se til. Strømme af flygtninge fra øst, hjemvendte krigsfanger, allierede soldater, sortbørshajer - alle var afhængige af jernbanen. Dette resulterede i, at de få daglige fjerntogsf forbindelser til og fra byen var mere end permanent overfyldte, selv på fodpladerne af lokomotiverne opholdt der sig rejsende!

"Anhalter" led som de andre store sækbanegårde i Berlin en krank skæbne efter krigen. På trods af at det meste af hovedbygningen havde taget skade efter luftbombardementer, og tyske SS-enheders forsøg på at jævne bygningen med jorden i de sidste dage af slaget om Berlin, opretholdes trafikken frem til sommeren 1952, hvor den politiske situation var blevet så tilspidset, at der fra østtysk/sovjetisk side blev lukket af for trafikken. Det var definitivt slut med de store "katedraler".

S-banen i byens østlige del var særligt slemt medtaget. To år efter krigen var der stadig kun gjort et spor farbart på 27% af linierne, og først samme år lykkedes det at tømme Nord-Syd tunnelen for vand.

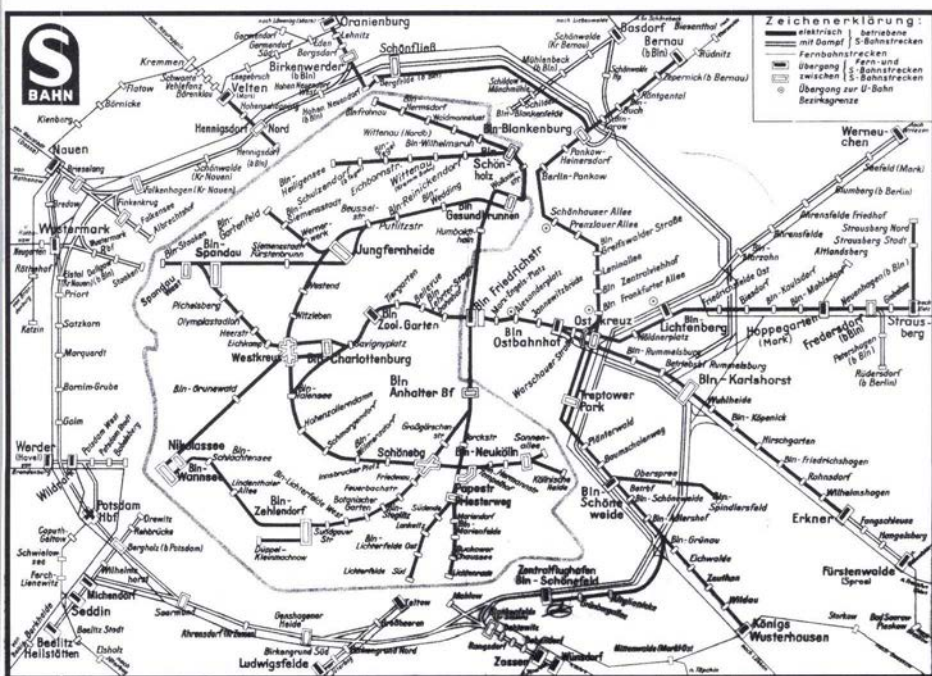
Trods en ihærdig indsats var der i 1951 stadig enkel-sporstrafik på 172 af S-banenettets samlede 331 km. Ud over de mange beskadigede broer, var en væsentlig årsag, at de Sovjetiske tropper i den grad udøvede selvjustits vedrørende krigsskadeserstatning. Store mængder af nyrenoveret S-togsmateriel, transformatorstationer og ikke mindst sveller og skinner blev transporteret langt mod øst. I flere år efter krigen kunne man f.eks. i Reval og Danzig opleve S-togsmateriel i Berlinerfarver. Var man dengang kommet i kontakt med personalet, kunne samtalen meget nemt være foregået på tysk, idet den røde armé udover at have "stjålet" materiel, ved samme lejlighed havde "lånt" lidt personel ved Deutsche Reichsbahn, samtidig med, at de tidligere tysksprogede områder langs Østersøkysten metodisk blev tømt for tyskere, som blev sendt vestpå.

Berlinmuren

Bytrafikkens udviklingen var i de næste år præget af den kolde krig. Delingen af byen fik katastrofale konsekvenser. Radialbanerne var blevet afskåret fra deres banegårde, som langsomt blev til vildnisser, da områderne tilhørte Deutsche Reichsbahn. Trafikmønstrene ændrede sig i takt med at byen allerede før murens opførelse var opdelt, og i sommeren 1961, hvor Berlin-muren pludselig var en realitet, blev "ringen" helt afbrudt. Hele grundtanken bag S-banenettets opbygning forsvandt fra den ene dag til den anden.

Nu opstod to helt separate jernbanenet. S-banen var blevet overskåret ikke mindre end 11 steder. Rundt om Vestberlin lå afsavede grene af S-banen uden forbindelse ind mod byen. Nord-Sydbanen tilfaldt Vestberlin på trods af, at det meste af banen forløb under Østberlin, hvor der opstod flere spøgelsesstationer. Det eneste liv på de forseglede undergrundstationer, hvor lyset brændte, og togene kørte igennem, var patruljerende østtyske grænsesoldater, der holdt et vågent øje med S-banetogene, som nu kun stoppede på Friedrichstrasse. Blandt de stationer, der faldt i en dyb tornerosesøvn var Potsdamer Platz, der før krigen havde haft Europas mest intensive nærbanetrafik. Denne befandt sig nu under Berlinmurens ingenmandsland. Friedrichstrasse på Stadtbahn havde fået tildelt en helt

Kort fra 1961 over byens baner efter delingen. Man fornemmer hvor svær forbindelsen til de ydre dele af S-banenettet er blevet når man betragter eksempelvis Velten og Oranienburg. Sammenlign evt. med kortet på side 33.



ny rolle; som eneste jernbaneforbindelse mellem øst og vest. Her hvor to verdensopfattelser kun skiltes af en person endte S-togene fra både øst og vest oppe på Stadtbahn. Nede i katakomberne under stationen var man i Vestberlin, og kunne uden at komme over grænsen som vestberliner opnå forbindelse til "korridorogene" tilbage mod den vestlige del af byen. Ved rejser øst/vest var man nødsaget til at skifte og gennemgå en intensiv grænsekontrol, inden man på ny kunne stige op til den østlige S-baneperron.

Langdistancetrafikken til og fra Østberlin flyttedes til stationer i den østlige del af byen; Ostbahnhof (som efter nogle år som Hauptbahnhof nu igen har fået sit gamle navn), Lichtenberg, Schöneweide og Schönefeld. Den eneste tilbageværende fjernbanegård vestberlinerne havde adgang til var Bahnhof Zoo (Zoologischer Garten).

I årene 1950-60 etablerede DR en ydre fjern/gods-forbindelsesring om byen som på ny knyttede forbindelsen fra de afskårne radialbaner til de nye langdistancestationer i Østberlin. Yderringen, som den nye forbindelse kaldes i modstæning til den gamle ringbane, "Inderringen", blev i årene frem til 1983 delvis udbygget for S-banen. Udbygningen kombineret med anlæg af nye strækninger blev ikke mindst gennemført for at genskabe kontakten til de dele af S-banen, der siden 1961 havde ført en hensygnende tilværelse, som korte isolerede ø-strækninger omkring byen, særligt banen nordpå til Oranienburg.

Tingene går i hårdknude

Jernbanenettet i de to bydele udviklede sig meget forskelligt fra 1961. På trods af byens deling, blev driften af alle strækninger i Vestberlin, efter en 4-magts aftale fra Potsdamkonferencen, varetaget af DR. Det gav mangfoldige problemer igennem årene, og fra midten af 70'erne søgte DR da også at bortforpagte den i vest beliggende del af nettet til det vestberlinske bystyre, men uden held. Det vestberlinske senat havde i efterkrigsårene med bistand fra forbundsregeringen brugt store ressourcer på at opbygge et velfungerende bus og U-banenet under det kommunale trafikelskab BVG, og S-banen var af politiske grunde heller ikke længere attraktiv for de indesluttede vestberlinere. Da de vestberlinske ansatte ved S-banen i 1980 indledte en strejke over for deres arbejdsgiver i øst, begyndte tingene for alvor at gå i hårdknude. "Arbejdskampen" endte i slutningen af året, da DR kompromisløst nedlagde størsteparten af linierne i vest, og ved den lejlighed overførte 60 overflødige 4-vognstog til øst. Dette blev vestberlinerne for meget, der nu indledte en boykot af S-banen. I tiden derefter begyndte ting at forsvinde, alt fra signaler til skilte og skraldespande forsvandt sporløst over natten. Som følge heraf måtte antallet af DR-personel, der dagligt krydsede sektorgrænsen næsten fordobles, trods antallet af rejsende i samme periode var faldet markant.

BVG overtager driften

I efteråret 1983 varslede DR en indstilling af driften på de sidste strækninger i vest, da driften var blevet fuldstændig urentabel. Forbundsregeringen i Bonn og det vestberlinske bystyre indledte umiddelbart efter forhandlinger med DR om en overtagelse af S-banen i vest, og den 9. januar 1984 kunne BVG overtage S-banen i Vestberlin. Aftalen omhandlede ikke fjernbanetrafikken, der fortsat varetoges af DR.

Straks efter BVG's overtagelse begyndte genopbygningen af en stor del af de strækninger, DR havde fået nedlagt, og tidsintervallet på Stadtbahn nedsattes til 10 minutter. BVG gjorde et stort nummer ud af at synliggøre, at der nu var kommet nye herrer i huset og at der i modsætning til tiden under DR ikke ville blive sparet på ressourcerne. At man så havde en materiel overkapacitet på 79 stk. 4-vognssæt og 2800 ansatte man ikke uden videre kunne skille sig af med, gjorde man ikke helt den samme historie ud af.



Bahnhof Friedrichsstrasse den 5. juli 1973. MB 410 i "Neptun" tog 320 København-Berlin. Om et øjeblik forladertoget ØstBerlin for at ende på Bahnhof Zoo. Bemærk den lille politiobservations-post neden for stationen. Lysavisen over lyntoget tilhørte partiorganet *Neues Deutschland*, og således kunne indrejsende fra vest straks præsenteres for DDR's mange "fortræffeligheder". Idag har bybilledet ændret sig, og sporvognene ruller på ny under den totalrenoverede station. Foto: Lars Rønnow Larsen

Vores stærkeste - lyder teksten på denne plakat, der var opsat på stationerne i Vestberlin i 1987. Naturligvis var de de stærkeste, idet BVG jo ikke havde overtaget andet end togsæt af typen "Stadtbahn" fra starten af tyverne. Foto: Mogens Duus



Muren der forsvandt

Ved Berlinmurens fald i 1989 og foreningen af de to Tysklænde året efter, bød chancen sig for at retablere det jernbanenet, der havde været adskilt i årtier og samtidig udstikke retningslinierne i en helt ny trafikstruktur, når Berlin igen skulle være hovedstad for det forenede Tyskland. Samtidig bød muligheden sig for endelig at få rationaliseret banegårdsforholdene og få anlagt en nord-sydforbindelse gennem byen med en egentlig hovedbanegård, som kunne betjene fjerntog i alle retninger.

Et S-togsæt type 480 passerer den 18. april 1998 floden Spree, over broen der tidligere markerede sektorgrænsen mellem øst og vest. Her under indkørsel til bahnhof Lehrte. Grænsekontrolltårnet der stod ovre på den østlige side er forlængst nedrevet, ligeså er mur og pigstråd. De synlige spor af skillelinien mellem to verdensopfattelser er efterhånden ved at være slettet. I baggrunden funkler TV-tårnet inde på Alexander Platz. Foto: René St. Olsen



Renoveringen af Stadtbahn er nu tilendebragt, og de sidste detaljer finjusteres. Den nye anlægsform med benyttelsen af "Slaptrack" ses tydeligt. Foto: René St. Olsen

Projekt "Paddehat"

Paddehatte-projektet, som det nye trafikprojekt er blevet døbt, løser de fleste af de fundamentale trafikale problemer. Fjern-, regional- og lokaltrafik bindes sammen med Stadtbahn som øst-vest bindeled, en ny nord-sydbane for fjerntogene og de to ringbaner som forgrening mod fjernbanerne. Planerne fra århundredeskiftet om en nord-syd fjernbaneforbindelse er igen aktuelle, og anlægget af en fjerntogssundergrundsforbindelse til den nye hovedbanegård på den gamle Lehrter Fernbahnhofs areal lige nord for Tiergarten og tæt på Rigsdagen på Stadtbahn er igangsat. Denne nye tunnel danner paddehattens "stamme". På Stadtbahn anlægges fjerntogsperronner og ny S-banestation ved Lehrter Stadtbahnhof, så der bekvemt kan stiges om mellem nord/syd og øst/vest tog. Højhastighedstogene og måske magnetsvænebanen fra Hamburg bliver ført helt ind i byens hjerte, og kan på alle mellemafstande udkonkurrere både bil- og flytrafikken.

Elementerne i Paddehatte-projektet "Hovedet"

Den 9 km lange "Stadtbahn" fra Bahnhof Zoo til Hauptbahnhof løber på en viadukt. Renoveringen af S-togs-delen afsluttedes i 1996, og den 28. maj 1998 kunne der endelig sættes permanent strøm på den ny-elektrificerede fjernbanedel. Stadtbahn er det første sted hvor der benyttes faststøbte sveller (Slaptrak) istedet for almindelig ballast. Denne anlægsløsning vil både nedsætte vedligeholdelsen og ikke mindst støjniveauet, idet der mellem betondækket og sveller er nedfældet en kraftig gummimembran. Udover et helt nyt drænsystem er alle stationer samt ikke mindre end 48 viadukter totalrenoveret.

Tegning af projekt "Paddehat".
DB/Projekt-Knoten Berlin

ICE på Stadtbahn har længe været et dagligt fænomen vestfra til Bahnhof Zoo. Fra den 23. maj 1998, da der blev sat spænding på den renoverede del til Ostbahnhof, videreføres disse nu gennem byen. Sa-vignyplatz den 17. april 1998.

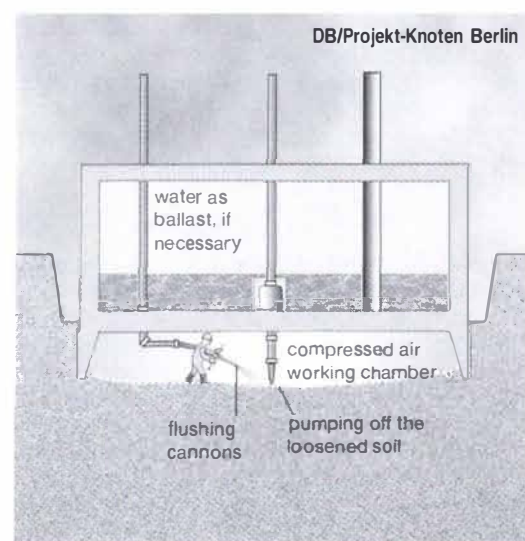
Foto: René St. Olsen



Den nordlige del af Berlin-inderring forbindes med den nye nord-syd linie på Bahnhof Gesundbrunnen, hvor der anlægges en større fjernbanestation til ikke mindre end 800 mill. kr. På nordringen rekonstrueres 78 km S- og fjernbanestrækning, der i årtier har ligget ubenyttet hen.

"Stammen"

I hjertet af den nye 9 km lange nord-syd fjernbaneforbindelse, er en 3,5 km lang tunnel under anlæg. Denne begynder nord for Bahnhof Lehrte, krydser under floden Spree og Tiergarten, og ender syd for Landwehr-Kanalen. Tunnelen er delvis boret i en dybde af 25 meter og delvis konstrueret af færdigsamlede sektioner. Sidstnævnte må siges af være noget af en ingeniørbedrøft, idet de store sektioner - der kan være helt op til 30 gange 60 meter og veje op til 28 000 tons - nedsænkes manuelt i jorden ved en jet-vandstråle, der spuler underlaget væk. Blandingen af jord og vand pumpes derefter op og separeres for genanvendelse. Ved hjælp af overtryk forhindres grundvandet i at trænge op i tomrummet under elementerne hvor "spulebisserne" arbejder.



Fra år 2002 vil det være muligt at skifte fra fjernbane til S- og U-bane på Lehrte, Potsdamer Platz og Papestrasse. Bygningen af disse stationer har været en enorm opgave. Den nye Bahnhof-Lehrte har ingen parallell noget sted, og vil blive den største station i Europa. På den ene side vil "Lehrte" blive forbindelsen til det europæiske højhastighedsnet, og på den anden være den ideelle forbindelse til det lokale trafiknet. Det påregnes at mindst 250-000 dagligt vil benytte denne mulighed.

Potsdamer Platz - stationen der tidligere var Europas travleste - vil igen opleve et hektisk mylder af rejsende, da der i forbindelse med den nuværende S-banestation anlægges en 4-sporet fjernbanesection.

Den nye nord-syd-linie ender på Bf. Papestrasse, hvor der efter 44 år igen opnås direkte forbindelse til henholdsvis Dresden og Anhalt-banerne. Ydermere krydser her den sydlige del af ringbanen, sådan at der opstår et "Südtkreuz". Også her er der flere transportmuligheder, enten skift til S-banen, hurtig forbindelse til regionaltogets-stationer som Potsdamer Platz, Gesundbrunnen eller Ostkreuz, eller "non-stop" fjerntogssamband til den nye "Lehrte" på Stadtbahn.

De sidste huller lukkes

Siden 1989 er der på højtryk arbejdet på at "lukke huller" på S-banen. Retableringen af linier, der har været ude af drift i årtier, er næsten lige så omfattende som en tilsvarende nybygning. Til dato er et område svarende til halvdelen af Gribkov ryddet for træer, der er vokset frem under "tornerosesønnen". Broer og viadukter har været

Et togsæt af typen "Olympia" venter her i Erkner, på at returnere mod Stadtbahn. Øget overvågning og skærpet billetkontrol skaber trygge rammer på S-banenettet i Berlin. S-banen må virkelig siges at være byens puls, idet det køres hele 23 af døgnet 24 timer, den 16. april 1998. Foto: René St. Olsen

uden vedligeholdelse og må erstattes af nye tidssvarende. Nye tekniske faciliteter installeres overalt. For at bibeholde og trække nye kunder til må stationerne have et venligere udseende og opfylde alle moderne passagerkrav. Stationernes tidligere dunkle og støvede fremtoning erstattes, så disse fremtræder lyse og indbydende. Designere og arkitekter har her haft mulighed for at boltre sig i nutidige materialer og installationer. Der arbejdes efter en overordnet designplan, som søger at bevare så store dele af de oprindelige bygninger som muligt. Nænsomt integreres faciliteter for bl.a. handicappede, cykelister og barnevogne i de smukke stationer; design- og håndværksmæssigt udført så man nærmest skulle tro at der blot var tale om istandsættelse. Berlin vil mange år ud i fremtiden - også rent jernbanearkitektonisk - kunne være forbillede og inspirationskilde for andre europæiske hovedstæder.

Allerede nu gøres en stor indsats for at holde stationerne rene og mere sikre. Uniformeret vagtpersonel patruljerer i dagtimerne overalt for at skabe den fornødne tryghed for den rejsende. I aften timerne understøttes dette med hundepatruljer og politi, der også rejser med ombord på S-togene. Ud over alm. billetkontrol kører hundredvis af civilklædte kontrollører rundt og sørger for at gratiser stort set ikke kendes i byen. Graffiti og hærværk på vogne og bygninger hører absolut heller ikke til dagsordenen, der sættes store ressourcer på overvågning og vedligeholdelse, og det betaler sig virkelig at forebygge. Udgifterne til vedligeholdelse er støt faldende, og den seneste stikprøve viste at kun ca. 3% stadig rejste uden billet - det er nu blevet en god forretning at ofre de nødvendige ressourcer!

Når renoveringen af det sidste stykke på Nordring mellem Westend og Schönhauser Allee i 1999 er tilendebragt, vil sporene efter de altødelæggende og mest katoiske perioder i vort århundrede være slettet, "ringen" være sluttet og Berlin's livsnerve, S-banen, med tvær-, radial- og ringbaner vil igen være komplet...

René St. Olsen

Endnu et tog er sendt videre rundt på ringen, og "Aufschichten" kan tage plads i sit lille skur på perronen. De ansattes faglige organisation har indtil nu sat en stopper for planerne om en tiltrængt og mere rationel afgangsprocedure på S-banenettet, så indtil videre sendes togene fortsat afsted af personel på perronen. Ostkreuz den 15. april 1996. Foto: René St. Olsen



Tips for fotografen

Denne gang bringer vi en oversigt over de tilbageværende MY-trukne gods- og materieltog ved DSB. Der er ialt 8+1 løb. Sidstnævnte til brug for eventuelle SOK-tog. Til driften kan der disponeres over følgende 11 MY: 1145, 1146, 1148, 1150, 1152-1154 og 1156-1159.

Mandag-fredag

GS 7302	Fa-Ti:	00.26-00.38	
M 7307	Ti-Fa:	01.15-01.21	
G 7220	Fa-Od:	03.49-04.46	
G 7210	Od-Ng:	05.34-06.01	
G 7281	Ng-Od:	18.17-18.46	
GS 7388	Od-Ti:	20.46-21.45	Ej fre
M 7692	Ti-Fa:	22.25-22.32	Ej fre
GP 7505	Fa-Hr:	23.18-00.29	Ej fre

Fredage kører denne maskine G 7493 Od-År.

M 7701	Hr-Str:	00.54-01.36
M 7784	Str-Hr:	20.41-21.21
GP 7596	Hr-Fa:	22.00-23.20

G 7308	Fa-Oj:	02.45-05.58
Rgtrk. 47001	Oj-Had:	09.00-09.20
Rgtrk. 47002	Had-Oj:	10.40-11.00
G 7355	Oj-Fa:	13.21-14.13

G 7355 sætter de medbragte vogne i Kd.

G 7411	Fa-Vj:	04.41-05.09
G 7413	Vj-Hs:	06.59-07.28
G 7438	Hs-Vj:	11.00-12.17
G 7452	Vj-Fa:	17.03-17.31
M 7382	Fa-Ti:	18.53-19.00
G 7683	Ti-Kd:	19.47-19.59
M 7192	Kd-Od:	20.24-21.08
G 7493	Od-År:	22.36-01.36

Under opholdene i Vj og Hs rangeres normalt på havnen. G 7438 rangerer endvidere i Hedensted. Om fredagen køres G 7463 af MY-en fra 7281.

G 7824	Ar-Gr:	06.34-09.39
G 7859	Gr-Ar:	12.38-14.26
G 7468	År-Hx:	16.10-17.05
G 7475	Hx-År:	17.28-19.00
G 9198	År-Fa:	20.06-21.47
GS 7390	Fa-Ti:	22.53-23.04

Forkortelser:

SOK: Sporombygningskollen
Fh: Frederikshavn
Hj: Hjørring
Ab: Ålborg
Og: Skalborg (FDB)
Rd: Randers
Ar: Århus
År: Århus rangerbanegård
Hx: Hørning
Hs: Horsens

M 7303	Ti-Fa:	23.40-23.49
--------	--------	-------------

G 7824 kører til Pindstrup under opholdet i Ryomgård. G 9198 fremføres af MY-MZ.

GS 7901	År-Ab:	00.43-02.25
G 7917	Ab-Fh:	04.18-05.42
G 7966	Fh-Ab:	16.50-18.46

Efter ankomst til Fh rangeres til Stena Scanrail færgen til Göteborg.

G 7911	Ab-Hj:	06.29-07.22
G 7912	Hj-Ab:	12.23-13.15
M 7950	Ab-Og:	14.10-14.15
G 7951	Og-Ab:	15.44-15.50
G 9110	Ab-År:	19.42-21.38

Under opholdet i Hj rangeres bl.a. til Nestlé og Hjørring Øst. G 9110 fremføres af MZ-MY.

Kører KUN man, tir og tors:

G 7913	År-Rd:	06.21-08.04
G 7926	Rd-År:	10.37-11.24

Under opholdet i Rd rangeres til Scandia og Strømmen. Anvendes ellers som driftsreserve.

Lørdag

G 7507	Fa-Hr:	01.00-02.08
M 7704	Hr-Fa:	03.06-04.17

Køres af MY fra 7596 fredag.

GS 7302	Fa-Ti:	00.26-00.38
M 7307	Ti-Fa:	01.15-01.21

Køres af MY fra 7303 fredag

G 7203	Od-Fa:	0.41-01.31
--------	--------	------------

G 7901	År-Ab:	0.43-02.25
--------	--------	------------

Søndag

GP 7505	Fa-Hr:	23.18-00.28
---------	--------	-------------

Boganmeldelser



Jernbanehistorisk årbog '98 Flere forfattere

64 sider, 17x25 cm, 66 s/h billeder. Udgivet hos banebøger 1998. Pris: kr. 159,-

For tiende gang er Jernbanehistorisk årbog nu udkommet, og traditionen tro går den systematisk til værks med artikler om de små oversete jubilæer.

Om 1873 skriver Morten Flindt Larsen om historien bag de Københavnske Bystationer - en historie der startede for 125 år siden. En interessant artikel om et hidtil ubeskrevet blad i dansk jernbanehistorie. Teksten lider desværre lidt under at være skrevet på notatform, og de få sider, den fylder, kan næsten ikke rumme de mange informationer.

Bogens næste stop i historien er 1898, og dette årstal er tildelt to artikler. Jens Bruun-Petersen borer i en noget langtrukken artikel i vogterhusenes historie med hovedvægten lagt på standardtypen fra 1898, mens Ole Chr. Munk Plum som sædvanlig har skrevet en god artikel om en jubilerende bane på Vestsjælland: Slagelse-Værslev. Til denne har tegneren Erling Nederland lavet en fin illustration - lidt af et scoop.

I 1923 afsluttede Den Sønderjyske Jernbanekommission sit arbejde, og Lars Viinholt-Nielsen har skrevet en artikel om den afsluttende rapports forslag og konsekvenser. Artiklen har desværre ikke fået den plads den fortjener, og afsnittene bliver derfor ikke helt afrundet.

Bogen afsluttes med to artikler af John Poulsen - én om DSBs overtagelse af Slangerbanelen i 1948 - den anden om udrangeringen af de gamle lyntog i 1973. Begge artikler er meget korte, og der kunne godt være skrevet noget mere. Det virker nærmest som venstre-håndsarbejde fra forfatteren, der leverede masser af stof til sidste års jubilæumsbøger.

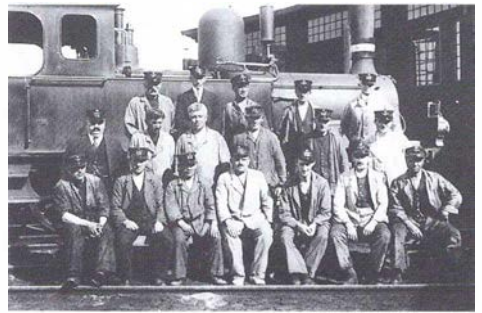
Efter udgivelsen af den tiende udgave af Jernbanehistorisk årbog, må man se tilbage på bogseriens udvikling i denne tid. Det er såmænd meget let, for der er faktisk ikke sket noget som helst! Sideantallet er stadig på 64, på trods af det enorme behov der er for flere sider, så skribenterne i fremtiden kunne få mere spillerum. Layoutet har heller ikke ændret sig væsentligt siden '89, hvilket længe har været tiltrængt. Man kunne også have håbet på forbedringer på dette punkt efter den linie forlaget lagde med de flotte jubilæumsbøger - men nej. Et sidste punkt i denne hurtige evaluering må være det faktum, at man let kunne finde farvebilleder til de nyere artikler. Det kunne man trods alt godt ønske sig i en bog til 159 kr. Bogen er dog ikke dårlig når man ser indholdet, og den kan være udmærket sengekantslæsning...

Morten Nørgaard Olesen

BILLEDER FRA BANENS HISTORIE I LANGÅ

- Banehistorisk CD-rom

Jernbanens historie i Langå fra 1862 til idag er dokumenteret gennem en stor samling fremragende fotografier.



"Billeder fra banens historie" indeholder fotografier og historiske kommentarer fra hele perioden. CD-rommen er opdelt i emner: personer, materiel, anlæg, kort m.v. Fotografiene er gengivet i 2 størrelser, således at det er muligt at se mange detaljer i de gamle motiver. Det er første gang i Danmark at banehistorie udgives på CD-rom. Bag projektet står Museet i Langå, Lokalhistorisk Arkiv og Langå Bibliotek.

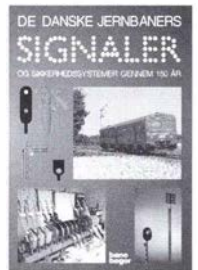
CD-rommen koster kr. 127,- og kan bestilles gennem Langå bibliotek, Bredgade 4, 8870 Langå. Tlf: 8646 1532 eller e-mail: biblioteket@langaabibliotek.dk. På internet-adressen www.langaabibliotek.dk kan man se nærmere oplysninger og smagsprøver fra indholdet.



Netop udkommet:

De danske jernbaners signaler og sikringsanlæg gennem 150 år

Af **Niels Erik Jensen og Benny Mølgaard Nielsen.**
120 sider, ca. 350 ill. delvis i farver, stift farvetrykt bind.
Pris: 295 kr. Bestillingsnr. 0245.



Bogen behandler de danske jernbaners signaler og sikringsanlæg gennem tiderne ud fra tre vinkler:

- Hvilke regler skulle der være for at togene kunne køre sikkert og hvordan blev de til?
- De overordnede linjer i signalernes udvikling fra kurvesignaler til fremtidens satellitovervågning.
- Sikrings-anlæggenes opståen, formål og udvikling fra trådtræk til elektronik.

Disse tre hovedemner bundet sammen så de giver et billede af dagliglivet for lokomotiv-, tog- og ikke mindst stationspersonalet. Bogen henvender sig ikke kun til dem der i forvejen ved noget om signaler, men også til de historisk interesserede og dem der ønsket at se og fornemme dagligdagens besværligheder med at få hjulene til at rulle. Billedsiden består hovedsagelig af ikke for offentliggjorte billeder, som er valgt med henblik på at vise bogens emner i dagligdagen, og dermed i samspillet med de kørende tog.

Læserne skriver



Redaktionen modtog følgende indlæg fra sidste nummers vinder af sporhunden:

...Ellers vil jeg benytte lejligheden til at rose redaktionen for den nye stil som prægede primært april-udgaven af Jernbanen!

Jernbanen er efterhånden blevet et flot blad, hvor bl.a. et glimrende mix af aktuelle og historiske artikler, den udvidede dækning af jernbaner i udlandet, rubrikken "Tips til fotografen", og naturligvis de pyntelige farvebilleder, skaber et blad af en kvalitet, så man ikke misundervore sydlige naboeres jernbanetidsskrifter i samme grad som tidligere...!

Et forslag til en yderligere forbedring (og aktualisering) af bladet, skulle imidlertid lyde på

en "fotoopslagstavle" beregnet for aktuelle fotos af jernbanebegivenheder. Aktualitetsgrænsen kunne passende afgrænses af perioden mellem deadline for forrige og sidst nye bladdugivelse. Herved kunne Jernbanen opfylde et ønske om fotos fra store og små jernbanebegivenheder, som de almene medier ikke kan forventes at opfylde...Ikke alle kan altid være med "hvor det sneer", hvorfor disse gerne vil se fotos af hændelserne. Jeg syntes at Jernbanen var et oplagt medie til at opfylde dette ønske..!

Michael Winter

Vi siger tak for de rosende ord. Din idé med en fotoopslagstavle syntes vi er rigtig god og vil tage den op til kraftig overvejelse ved planlægningen af nummer 4.

Redaktionen

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

René St. Olsen (ansv.)

Søborg Hovedgade 40, 3. th., 2860 Søborg,
Tlf: 31 67 57 03

Henrik Sørensen

Kenneth Dam

Lasse T. Petersen

Tommy O. Jensen

Frank Nielsen (arkiv)

Oplag: 2.500 stk.

Sats: DJK-Sats

Scan af fotos og trykning:

Central Tryk Hobro, Tlf: 98 52 01 99

ISSN 0107-3702



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)

Medlemskontingent 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,-

Firmakontingent (inkl. 6 annoncer á 1/8 side) Kr. 2500,-

Kontingentbetaling

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 udflugt

v/ Søren Bay

Kalvebod Brygge 40,

1560 København V.

Tlf: 33 33 86 97, Giro: 8 11 10 06

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)

Bramslykkevej 61, 1. th.

2500 Valby

Tlf: 36 45 35 90

Annoncetegning

Jan Forslund

Vasevej 19A

2840 Holte

Tlf: 42 42 05 52

Giro: 5 55 38 30

Indsendelse af indlæg og fotos

Arbejdet med skrivning og redigering af Jernbanen foregår som alt andet arbejde i DJK udelukkende på frivillig og 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 fejleksemplarer 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-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: 4 7 72 55 39 S

Øvrige bestyrelsesmedlemmer

- **Tommy O. Jensen**, Langebjergv. 534, 3050 Humlebæk,
Tlf: 49 19 42 35
- **Poul Kaspersen**, Østergade 24, 3200 Helsinge
- **Klaus Jørgensen**, Durosvej 4, 2 tv., 2800 Lyngby,
Tlf: 45 88 43 04
- **Søren Bay**, Koldinggade 17, 3. tv., 2100 København Ø,
Tlf: 35 38 46 79 S
- **Ole-Chr. M. Plum**, Åby Bækgårdsvej 18, 8230 Åbyhøj,
Tlf: 86 75 25 40
- **Carsten Buhl**, Refshalevej 8, 4930 Maribo,
Tlf: 53 88 43 54
- **Keld Haandbæk**, Høgholtvej 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 småspørmateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20,

3450 Allerød, Tlf: 48 17 08 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, Høgholtvej 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



Deja-vu:

Linie F

Frederiksberg - Klampenborg

Da landet den 24. maj i år fik ny køreplan, skete der en lille ændring på det storkøbenhavnske S-banenet. Linie F blev i dagtimerne forlænget til Klampenborg, og derved genskabtes den linieføring, som den første S-bane havde ved åbningen i 1934. Samtidig med denne forlængelse af linie F, var det meningen at forkorte den i den anden ende. Frederiksberg station skulle nemlig, af hensyn til de forestående metroanlæg, have været nedlagt; imidlertid blev dette udsat til den 20. juni. I en kort periode kunne man altså opleve linie F som den var i starten. Af hensyn til den store weekendtrafik fra København mod Bellevue Strand, Dyrehaven og Bakken, kørte linie F i mange år til Klampenborg om søndagen. På én af disse søndage, 14. august 1977, tog Jan Waldemar et billede af et S-tog på Nørrebro station inden afgang mod Klampenborg.

Efter afgang fra den efterhånden temmelig interimistiske Frederiksberg station kørte et linie F-tog, 8. juni 1998, ud på den enkeltsporede strækning til Solbjerg på vej mod Klampenborg.

Morten N. Olesen.

