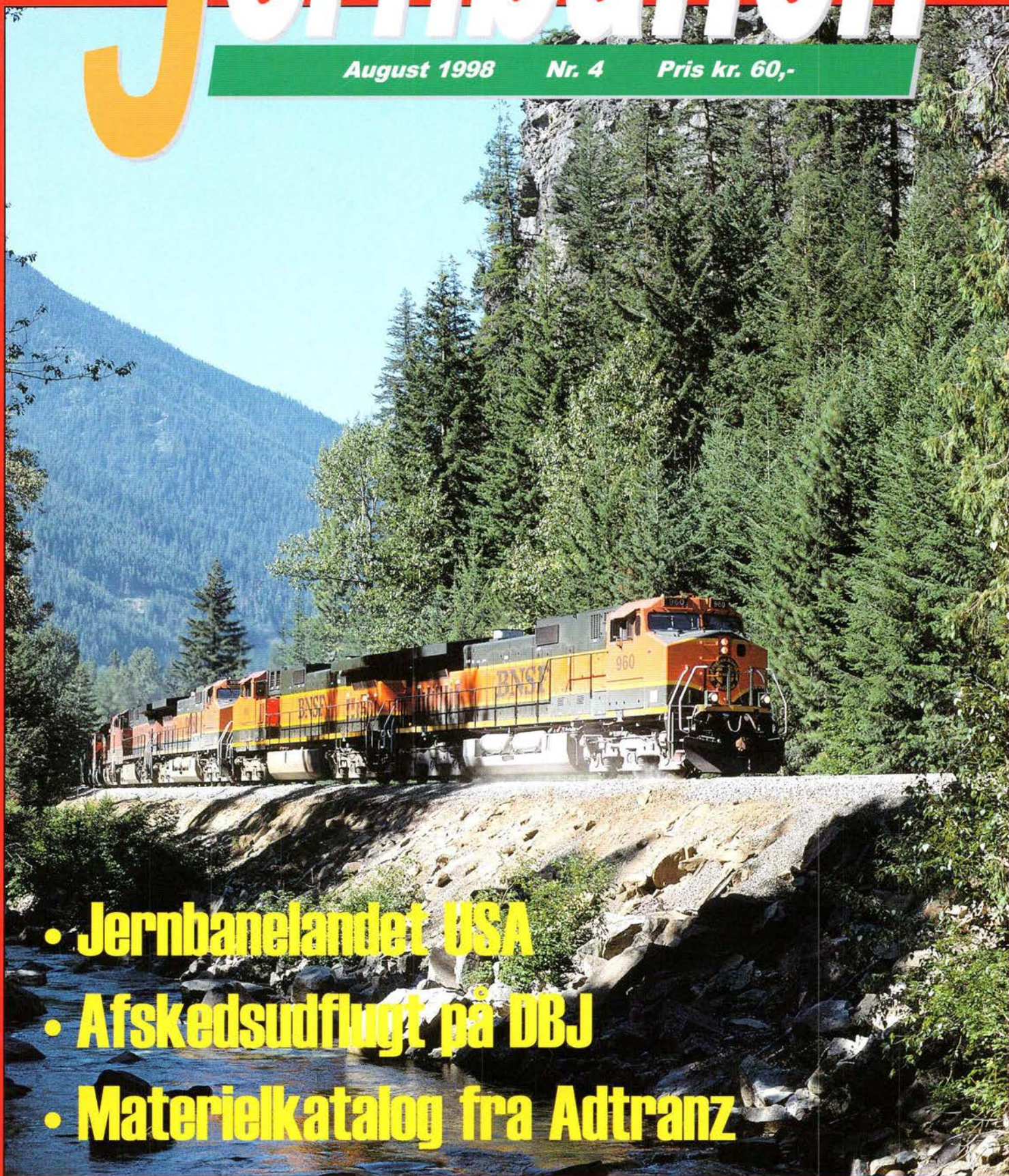


Jernbanen

August 1998

Nr. 4

Pris kr. 60,-



- Jernbanelandet USA
- Afskedsudflugt på DBJ
- Materielkatalog fra Adtranz

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

På sporet af den gode tryksag



**Central tryk
Hobro a/s**

Thurøvej 7 - 9500 Hobro
Tlf. 98 52 01 99
Fax 98 52 55 01
Mail: post@cth.dk

Jernbaneeffekter til salg!

Frontnummerplade fra K 534, kr. 1750,-
E.Nederland tegninger A-H-K-O-P-R, kr. 200,-
Byens Puls, kr. 150,-
DSB S-tog af J. Steffensen, 1971, kr. 125,-
W. Bay, DSB Locomotives, kr. 200,-
W. Bay, Danske privatbaners damplokomotiver, indb. kr. 200,-
DJK nr. 19 og 33, pr. stk. kr. 50,-
MHVJ Veteranjernbane 1980, kr. 50,-
Ib V. Andersen, Kalvehavebanen, kr. 100,-
Små tog på spinkle skinner, kr. 200,-
DSB Damplokomotiver, historisk oversigt 1847-1959, kr. 200,-
L.T.C. Rolt, Patrick Stirling Locomotives, monografi 1964, kr. 75,-
Jernbanemateriel 1, Frichs firkantede diesellokomotiver, kr. 650,-
O. Gundersen, KSB 75 år, stationer, kr. 75,-
Håndsignallamper 2 stk, med og uden oliebrændere, 1941, kr. 750,-
MO 2-pers. sæde, kr. 500,-
Div. Aage Rasmussen plakater m.m.
Diverse byggeplader fra vogne, kedelbyggeplade fra E 985.
Flere andre bøger, billeder og effekter haves foruden.

**Kontakt: Mogens Otto, Højdedraget 22,
4390 Vipperød, Tlf. 59182783**

Forsiden:

Hele elleve lokomotiver er der foran dette godstog fra Burlington Northern Santa Fe, som den 2. september 1997 er på vej fra Seattle mod øst. Toget har passeret Cascade Tunnel i Stevens Pass (i staten Washington, USA) og er nu på vej ned ad bakke med yderst begrænset hastighed. JERNBANEN beretter i dette nummer om den skinnearbejde trafik "over there".

Foto: Klaus Jørgensen

Åbningen af første etape af Øresundsbanen

Søndag den 27. september tages første etape af Øresundsbanen i drift. Så alt drejer det sig om 18 km nyt dobbeltspor mellem København H og Kastrup/Københavns Lufthavn, inklusiv shunten mellem Vigerslev og Kalvebod, er blev udlagt de sidste par år. Om to år følger så sidste etape, strækningen Kastrup og Malmö via den kombinerede bro og tunnelforbindelse over Øresund, kun 10 år efter beslutningen om en fast Øresundsforbindelse blev truffet af den danske og svenske regering.

I det hele taget gik det op for de skandinaviske trafikministerier, at der er fornuft i at få forbundet de vigtigste lufthavne med jernbanenettet, akkurat som det kendes fra andre europæisk storbyer, f.eks. Paris, Frankfurt og London. København kommer nu med i rækken, skarpt forfulgt af Norge. Her indsættes Flytoget på NSB Gardmobanen AS til den 8. oktober, fulgt af den svenske Arlanda Express til efteråret 1999. I forvejen er Kastrup Lufthavn en af Skandinaviens mest benyttede, og med den nye Øresundsbanen og dermed særdeles attraktive togforbindelser til ca. 3 mill. indbyggere i Skåne og Sjælland, får lufthavnen et ordentlig vitamintilskud og bliver Nordeuropas vigtigste base for lufttrafik. De første år forventes da også 4-5 mill. passagerer på banen, og formentlig 7-8 mill. når Malmö nås.

Øresundsbanen er på mange måder et brud med traditionel jernbanebyggeri i Danmark. Det vigtigste er, at det ikke er Banestyrelsen der er bygherre, men det statsejede selskab A/S Øresund. Arbejdsopgaverne er i tidens ånd blevet udbudt i fri konkurrence, og det vakte især opsigt i jernbanekredsene, at det svenske Banverket løb med hele sporlægningsentreprisen. At så skinnene blev ilægningen og senere måtte udskiftes for Banverkets regning, ja det er en anden historie og iøvrigt nogle af de markedsræmmende vilkår der nu gælder. Status ved afslutningen af 1. etape er, at både budgetter og tidsplaner ser ud til at holde.



En anden nyskabelse er begrebet RYS, Reduceret Ydre Signalsystem, som allerede har givet anledning til en række hovedbrud i lokofører kredse. Princippet bryder med normal signalpraksis på danske hovedbaner, idet ATC, som i forvejen er installeret i materiellet, nu bruges fuldt ud ved signalgivning i førerrummet. Hensigten med systemet er der også at tage hul på en af de største barrierer for grænseoverskridende togtrafik i Europa; nemlig de mangeartede signalsystemer. På passagerfronten introduceres et nyt billetssamarbejde mellem DSB og SAS, som efter Storebæltsforbindelsen har ligget i åben krig med hinanden. Køber man flybillet til udlandet, kan der enten tilknyttes en videreförbindelse med IC-tog eller med indenrigsfly. Kommer ordningen til at fungere i praksis, kan det meget vel betyde dødsstødet for Tirstrup Lufthavn udenfor Århus, idet rejsetiden f.eks. til Østjylland bliver sammenlignelig eller ligefrem gunstigere. Men så kræves det knageme også af DSB, at rejseoplevelsen i IC-systemet forbedres betragteligt og ikke kører videre i samme skure som efter Storebæltsforbindelsens åbning med forsinkelser, overfyldte tog og ufremkommelig servering.

Men måske væsentligst, bliver der endelig foretaget en styrkelse af den kollektive transport i hovedstadsområdet, og det er her passagerer potentielt reelt ligger. Kystbanen integreres i systemet, idet den vellykkede 20 minutters drift forlænges til Kastrup. Ydermere oprettes der en forbindelse, hvori Hovedbanegården ikke indgår, idet der allerede fra starten skal køre direkte tog mellem Roskilde og Kastrup, og senere til Malmö. I tilgift kommer også mini-metroen i år 2000 - 2003. Amager har dermed fået det trafikale løft, som øen med rette længe har sukset efter. En sikker taber bliver til gengæld taxa-branchen, når de nye baner og metroer åbner. For hvem gider at kæmpe sig gennem Amagers og det indre Københavns tætte trafik, når man kan komme til Østerport eller Glostrup på blot et kvarter for under en 20'er.

Alt i alt er der god grund til at ønske A/S Øresund, Banestyrelsen og DSB tillykke med den nye bane, som er den vigtigste trafikale investering i København i nyere tid. Må banens forventede succes mane de sidste pessimister af kollektiv trafik i jorden, og i stedet sætte skub i nye initiativer på metro og banefronten, som forlængelse af S-togs ringlinjen Hellerup - Vanløse til Køgebugtbanen og af ydre ringlinier f.eks. Høje Tåstrup - Ballerup - Lyngby.

Tommy O. Jensen

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Nr. 4 August 1998

Banestyrelsen	4
DSB	6
Færger	11
Privatbaner	13
Udland	15
Veteranbaner	17



Materielkatalog fra Adtranz

Verdens største fabrikant af jernbanemateriel har ryddet op i sit varesortiment, og et helt nyt produkt-katalog i stil med bilindustrien er blevet til.

Side 18

John Kruse

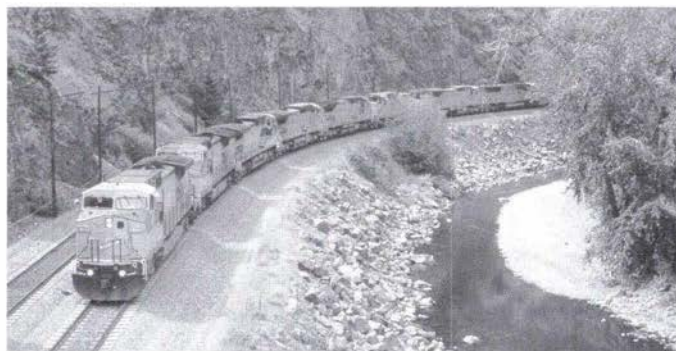


Farvel til DBJ

I år er det 30 år siden at Danmarks sidste smalsporede privatbane lukkede på solskinsøen Bornholm. Ved den lejlighed arrangerede DJK en for mange misundelsesværdig udflugt. Ole-Chr. M. Plum beretter i ord og solskinsbilleder om de sidste dage på banen med det helt unikke materiel.

Side 22

Materielkatalog fra Adtranz	18
En idyl i storbyen	20
Farvel til de bornholmske baner	22
Krigslokomotiver fra Århus II	26
Globetrotter - USA	32
Boganmeldelser	38
Generelle adresser	39



Klaus Jørgensen

Jernbanelandet USA

Det er brydningernes tid for jernbanerne i USA. Selskaber bliver fusioneret, nyt materiel kommer til og passagertrafikken er langsomt på vej tilbage.

Side 32



Banestyrelsen

Baneprojektet København-Ringsted

Planerne om at anlægge et nyt dobbeltspor mellem København og Ringsted går nu ind i en ny fase, efter at trafikministeren har besluttet, at der skal gennemføres en lokalpolitisk høring mellem den 21. september og den 16. november 1998, jf. JERNBANEN, nr. 3/98, s. 6.

I den nye høringsfase vil Banestyrelsen fremlægge tre konkrete forslag til linieføringer - én for hver af de tidligere diskuteret korridorer (udbygning af den eksisterende bane, nybygning og en kombination af disse). Nogle af de forslag, som Banestyrelsen har modtaget i forbindelse med idéfasen fra januar til marts, vil blive indarbejdet i de konkrete linieføringsforslag, jf. nedenfor.

De nye konkrete forslag til linieføring ligger inden for en 50 meters nøjagtighed for udbygningsløsningen og inden for 100 meters nøjagtighed for nybygnings- og kombinationsløsningerne. Forslagene vil blive præsenteret i en omfattende og detaljeret rapport med fokus på de trafikale gevinster, de miljømæssige og landskabelige forhold samt de økonomiske konsekvenser.

Formålet med høringen er at engagere til offentlig debat og dia-

Mellem Tim og Ringkøbing er ballasten blevet renset for jord og sand hver hverdagsnat i sidste halvdel af juni. Til dette arbejde kørte fra Fredericia man-fre et 1.500 tons godstog med nye skærver. Her ses G 6660 passere Storåen mellem Vemb og Ulfborg, den 19. juni 1998, fremført af MY 1158-1146.

Foto: Bo Lindhardt

log, så linieføringsforslagene kan diskuteres konkret med fordele og ulemper. Banestyrelsen vil igen - i samarbejde med kommunerne - invitere alle borgere i de berørte kommuner og amter samt en række interesseorganisationer til debattmøder, og alle vil kunne indsende kommentarer og idéer til projektet.

Når høringsfasen er slut, vil trafikministeren vælge en linieføring, som skal undersøges nærmere (ikke mindst med hensyn til miljøet!), og også den undersøgelse vil komme til høring. En anlægslov vil således først kunne vedtages i Folketinget i efteråret 1999. (Med den nye høringsperiode bortfaldt den tidligere varslede anden høringsfase fra den 22. juni til den 1. september, jf. JERNBANEN, nr. 1/98, s. 23).

Banestyrelsen har i juni og juli udsendt "Idéfasens høringsnotat" i to dele på omkring 250 sider, som er en registrering af samtlige indkomne henvendelser til projektet fra myndigheder, organisationer og enkeltpersoner (nogle særdeles detaljerede og gennemarbejdede). Banestyrelsen kommenterer kort de væsentligste forslag, kommentarer og idéer, som indgår i det videre arbejde, samt giver begrundelser for fravalg af de forslag og idéer, som vurderet ud fra en samlet vurdering af de øko-

nomiske, anlægstekniske og miljømæssige aspekter ikke behandles yderligere.

Kapacitetsproblemer - Kh

Kapaciteten på Københavns Hovedbanegård skal udvides. I løbet af få år øges toghyppigheden så markant, at trafikken ikke kan afvikles på det nuværende spornet, selv efter den netop afsluttede sporombygning og de tiltag, der sker i forbindelse med "Kapacitet 2000"-projektet, jf. JERNBANEN, nr. 1/98, s. 22. Mertrafik fra Øresundsbanen og ny eller udbygget

strækning Ringsted-København gør det nødvendigt at etablere mindst fire nye perronspor enten på et "dæk i 1. sals højde" ud for Tietgensbroen eller under Bernstorffsgade.

Banestyrelsen Rådgivning er i fuld gang med at undersøge forskellige langsigtede løsninger for at finde den, der "giver den nødvendige kapacitet og funktionalitet for færrest mulige penge". Da de ovenfor skitserede løsninger er teknisk vanskelige og kostbare, undersøges det, om man kan klare sig med de bestående perron-

Kollektiv trafikplan

Hvert fjerde år udarbejder Banestyrelsen, DSB og HT i fællesskab en overordnet plan for trafikken i hovedstadsområdet. I planen gøres der status over her og nu situationen, og der sættes mål for de kommende års udvikling med hensyn til kvalitet, miljørigtig materiel, terminaler, tryghed, trafiksikkerhed, information m.m.

"Kollektiv Trafikplan 1998" er den tredje i rækken, og i den skuer trafikselskaberne helt frem til år 2010 og med et ambitionsniveau, der er større end hidtil. Planen præsenteredes den 12. juni - med en høringsperiode frem til den 1. oktober - og i modsætning til de to foregående skal den, når den er vedtaget, være forpligtende for både amter, kommuner og trafikselskaber.

Alle har ret til at give deres besyv med i høringsperioden. Derfor er det samlede forslag til en trafikplan (130 sider) til salg for kr. 50,- hos HT, billetsalget, Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby - men en forkortet version (20 sider) kan ses på biblioteker i HT-området eller rekvireres u/ betaling hos f.eks. Banestyrelsen på tlf. 33 76 50 05 (og efter klartone) 148 35.

spor suppleret med signaltekniske ændringer, f.eks. kortere blok-længder (to tog samtidig i ét per-ronspor). Et problem er, at "røret" (Boulevardbanen) er en flaskehals, som kun anlæg af to nye spor i underjordisk tracé kan løse. Denne ekstremt dyre løsning undersøges også.

I oktober skal Banestyrelsen Rådgivning afgive rapport til Folketinget og DSB, om hvordan den ekstra kapacitet på København H kan skaffes og til hvilken pris. Herefter kan politikerne tages stilling til, hvilken fremtidssikring de vil købe.

Forbedrede miljøfordele

I Banestyrelsens "Miljøberetning og Grønt regnskab 1997" kan man læse, at jernbanetrafikkens andel af transportsektorens miljøbelastning er faldet markant efter åbningen af Storebæltsforbindelsen. For persontrafikken er der tale om et fald på mere end 25% - og for godstrafikkens vedkommende er faldet på mere end 40%.

Den markante nedgang i miljøbelastningen fra godstrafikken skyldes to væsentlige forhold. For det første er det med forbindelsen over Storebælt (uden færgernes kapacitetsbegrænsninger) muligt at køre med længere godstog - det giver en bedre udnyttelse af energien, og for det andet betyder den nye forbindelse og elektrificeringen i Sønderjylland, at godstrafikken har kunnet omlægges fra diesel til eldrift, hvorefter knap 70% af godstrafikken afvikles med elektrisk trækraft. Det fremtidige samarbejde mellem Banestyrelsen og de øvrige nordiske forvaltninger vil skabe en række godskorridorer, der vil give mulighed for hurtigere godstransport, der bliver mere konkurrencedygtig, og hvor jernbanens miljøfordele vil kunne udnyttes endnu bedre.

"Det grønne regnskab" fortæller også, at anstrengelserne for at få genbrugt affald fra driften af jernbanen har båret frugt. Det er således lykkedes at nedbringe mængden af affald, som sendes til deponering, fra 37.123 tons i 1996 til 100 tons i 1997!

En dårlig nyhed i regnskabet er, at omlægningen af godstrafikken fra Rødby-Puttgarden til Storebælt har givet flere støjgener for jernbanens naboer - både på Sjælland, Fyn og i Sønderjylland. Selv om støj fra togtrafik belaster langt færre mennesker end støj fra vejtrafik, ser Banestyrelsen det som sin opgave stadig at arbejde for at begrænse togstøjen. Indsatsen rettes mod løbende at slibe

Øresundsbanen

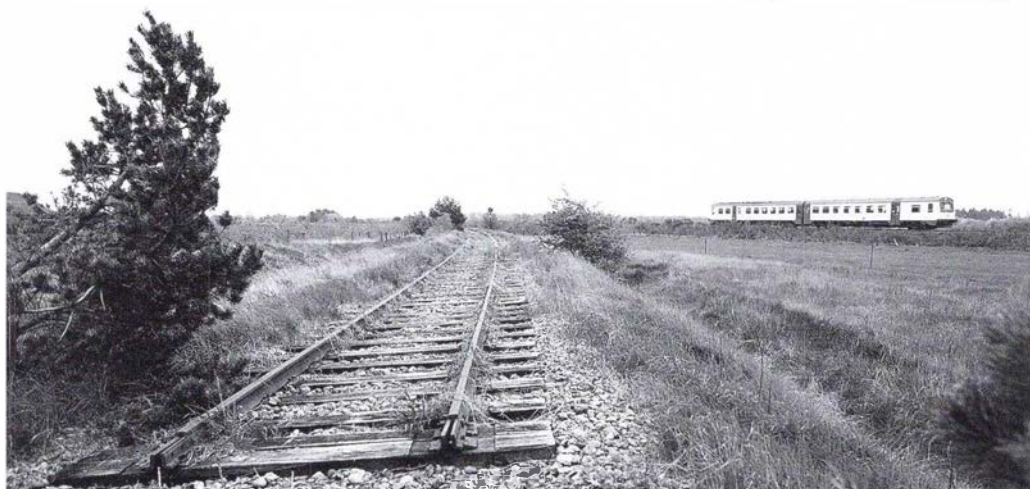
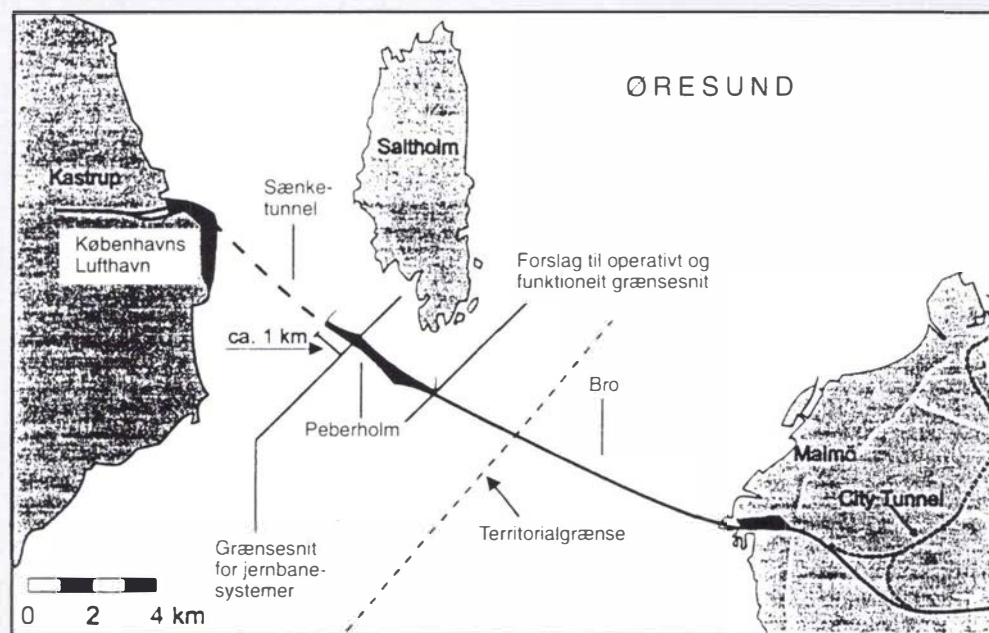
Et spørgsmål, der har givet anledning til megen diskussion mellem Øresundskonsortiet og diverse myndigheder, har været, hvor den operative grænse skal gå (altså ansvarsgrænsen mellem dansk og svensk politi og redningstjeneste). Territorialgrænsen mellem Danmark og Sverige går øst for den kunstige ø Peberholm, cirka to kilometer ude på den vestlige tilslutningsbro, og det punkt er upraktisk at have som operativ grænse. I stedet foreslås grænsen placeret på den østlige del af Peberholm (se kortskitsen), sådan at hele broen er svensk operativt område, medens Peberholm og tunnelen er dansk.

Lidt anderledes forholder det sig med jernbaneforbindelsen. Her lægger man grænsesnippet mellem de to jernbanesystemer ca. 1 km øst for Drogden-tunnelens munding ved I-signalerne for Peberholm (stationsforkortelse: Pbh), der i realiteten bliver en svensk station på dansk grund. Trafikken vest for denne 'systemgrænse' styres af RFC (regional fjernstyringscentral) København, og kørestrømforsyningen styres fra KC (kørestrømscentralen) København; øst for systemgrænsen styres trafikken hhv. kørestrømforsyningen fra TLC (Trafikledningscentralen) Malmö og EDC (eldriftcentralen) Malmö.

Ved systemgrænsen skiftes også mellem danske og svenske liniebloksystemer samt ATC-systemer, der heller ikke er kompatible (hvorfor der etableres en strækning med både danske og svenske ATC-baliser) og radiosystemer. Nyudviklede teknikker medfører, at systemgrænsen alligevel kan passeres med 200 km/t. Grænsesnippet for ændring af køreledningsspænding og frekvens fra 25 kV 50 Hz til 15 kV 16 2/3 Hz og v.v. er lagt på svensk grund, idet neutralsektionen er beliggende på Lernacken lige ved brofæstet.

Selve strømforsyningen til kyst-kust strækningens 25 kV 50 Hz køreledningsanlæg kommer fra hver af de to landes højspændingsnet via transformerstationer og fordelingsstationer på hver side af Øresund. Neutralsektionen mellem disse fødepunkter er ligeledes anbragt på Peberholm station, der udstyres med to modsatte transversaler. Neutralsektionen kan ved strømudfald overkobles, så hele strækningen kan strømforsynes fra hhv. dansk (Kastrup) og svensk (Lernacken) fordelingsstation.

Erik B. Jonsen



Baner forgår, mens andre består. Her ender den tidligere godsbane til Hjøllund en god kilometer nord for Brande, mens et MR-tog har kurs mod Herning i baggrunden, den 7. maj 1998.
Foto: Allan Støvring-Nielsen

Reglementsændring

Ved en ændring af "Signalreglement" pr. 6. juli er reglerne for den såkaldte forsignaler, jf. JERNBANEN, nr. 3/98, s. 8, gjort mere enkle, således at alle hovedsignaler altid forsignaler det efterfølgende hovedsignal (ét grønt signallys = frit til næste hovedsignal, der må påregnes at vise "stop" eller to grønne (PU-signaler dog ét blinkende grønt) = frit forbi næste hovedsignal, der viser "kør" eller "kør igennem").

Det er i reglementet bl.a. nu tydeliggjort, at 1) signal "kør" grundlæggende er et restriktivt signal (næste hovedsignal skal forventes at vise "stop"), 2) at nedbremsning foran hovedsignaler (indkørselsmellemblok- og dækningssignaler) skal ske på basis af afstandsmærkerne foran signalet, men at nedbremsningen kan undlades eller afbrydes, når positiv signalgivning fra hovedsignalet eller det frem-skudte signal (F-signal) kan iagttages, at 3) et fuldt ATC-overvåget tog må køre efter førerrumssignalet informationer, selv om de afviger fra visningen i de ydre signaler.

F-signaler skal - på samtlige strækninger, hvor de forekommer - fremtidig varsles ved mærke "F-signal følger" (sort "F" på gul bund) på det foregående hovedsignal. På stationer uden U-signal opsættes mærket i stedet på samme mast som mærke "Rangergrænsen".

For tydeligere at markere, hvor stationsgrænsen går, ændres betydningen af den gule undertavle med rød kant på afstandsmærker (opstillet 1200 m (en tavle), 800 m (to tavler) og 400 m (tre tavler) før et hovedsignal), så den fremover betyder, at næste hovedsignal er et I- eller VI-signal, der som bekendt markerer stationsgrænsen - mod tidligere, hvor tavlen betød, at afstandstavlen på dobbeltsporet strækning, hvor der ikke var opstillet separate tavler for hvert spor, også var gældende for venstre spor, og hvor den i øvrigt også var anbragt på afstandsmærker foran mellemblok- og dækningssignaler. Opsætning af den gule undertavle på alle afstandsmærker foran alle indkørselssignaler (altså også på enkeltsporede strækninger) - og nedtagning af de nu overflødige - er en større opgave, som først kan afsluttes i løbet af 1999.

Erik B. Jonsen

skinnerne og stille krav til operatørerne om god hjulkvalitet og støjsvagt materiel, og at opsætte støjskærme og støjisolere huse langs banen.

Sikringsanlæg

Med næsten et års forsinkelse blev fjernstyringen af strækningen Hellerup (ekskl.) - Hillerød (ekskl.) ibrugtaget den 27. juni, jf. JERNBANEN, nr. 2/97, s. 74. Fjernstyringen af strækningen og stationerne Lyngby, Holte, Birkerød og Allerød sker fra to midlertidige

betjeningspladser i Trafikregion Hovedstadens lokaler i administrationsbygningen på Kalvebod Brygge ("penalhuset"). Fjernstyringen vil også omfatte Gentofte, når i alt fire nye transversaler kan ibrugtages på stationen, antagelig i løbet af 1999.

Den samlede fjernstyring af hele S-banenettet (RFC S-bane) tages i brug i løbet af år 2000, når bl.a. funktionerne i kommandopostbygningen på København H flyttes til den nye store betjeningsplads i "penalhuset".

Nederlandse Spoorwegen's ultralyd-målevogn, som Banestyrelsen lejede i en uges tid ved månedsskiftet maj/juni for kontrol af styrelsens spornet. Målevognen er en i 1997 af NS's værksted i Tilburg ombygget SNCF restaurantvogn forsynet med nye endepartier med førerplads og ilagt en diesel-hydraulisk motor. Tommerup den 6. juni 1998.

Foto: Anders Døge



I starten af juli blev det resterende B-vognsmateriel, i alt 80 personvogne, afsendt mod Lilleasien. Her passerer en af de første transporter på sin vej lange vej mod Iran, Jübeck i Tyskland den 24. marts 1998.
Foto: Allan Støvring-Nielsen

I afsnittet om 'Ny endestation', JERNBANEN, nr. 3/98, s. 6 kan man få det fejlagtige indtryk, at Flintholm station er helt nedlagt. Det er ikke tilfældet. Flintholm er stadig betjent togfølgestation på Godsforbindelsesbanen og Ydre bybane (signaler og sporskifter ved Damhus og Grøndal). Posten vil først blive nedlagt medio 1999, når betjeningen af de ovennævnte signaler og sporskifter flyttes til Vanløse kommandopost.



Ny lov om DSB

Folketinget vedtog, lige inden det gik på sommerferie, lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Loven blev vedtaget med 98 stemmer mod Dansk Folkepartis og Enhedslistens 12.

Med denne lov og med Lov om jernbanevirksomhed, der blev vedtaget den 7. maj, jf. JERNBANEN, nr. 2/98, s., er rammerne lagt for 20 fremtidige vilkår, både når det gælder DSB, og når det gælder jernbanedrift i Danmark i det hele taget. Rammerne vil først kunne fyldes ud i løbet af efteråret, når de nærmere betingelser kendes, ikke mindst når det gælder DSBs økonomiske muligheder for de kommende år. Det vil ske, når en nye flerårig rammeaftale er forhandlet på plads.

I forbindelse med lovforslaget er der opstillet et 10-årsbudget for perioden 1999-2008, men det er foreløbigt, så først når de økonomiske betingelser er afklaret, vil det vise sig, om de forslag, der ligger i "Gode Tog til Alle", vil kunne gennemføres.

DSB og DSB S-tog A/S bliver med den nye lov undergivet Lov om offentlighed i forvaltningen, dog ikke på de områder, hvor der er direkte konkurrence, det vil både sige of-

fentlig servicetrafik, der har været i udbud, samt fri trafik.

Trafikministeren udtalte under behandlingen af lovforslaget, at hun også i fremtiden forestiller sig DSB S-tog som et 100% ejet datterselskab af DSB, og det tolkes således, at der ikke bliver tale om en udvikling i lighed med Scandlines og Combis.

DSBs favoritløsning

Efter lang tids tavshed antydede en DSB talsmand i slutningen af juni, at virksomheden går ind for, at den nuværende linieføring mellem København og Ringsted udbygges helt, eller i det mindste strækningen København-Høje Taastrup udbygges. DSB er dog også åben for en linieføring over Køge for den resterende del af strækningen, hvis den skulle vise sig at have særlige fordele. Begrundelsen er, at fire spor spor til Høje-Taastrup giver større kapacitet end to nye spor direkte til Ringsted via Køge og to spor bibeholdt på Vestbanens inderste strækning. Med udbygningsløsningen opnås det bedste kundegrundlag, og man får mest miljø for pengene, da der alligevel skal sættes støjskærme op på den nuværende strækning.

DSBs klare holdning kom noget bag på Banestyrelsen på det pågældende tidspunkt. Her mener man, at udmeldingen passende kunne have ventet til den 21. september, hvor Banestyrelsen fremlægger den rapport, som også siger noget om tunneler som element i udvidelsen.

Transportrådets formand, fhv. overvismand Hans E. Zeuthen har udtalt, at debatten om udvidelsen af København-Ringsted strækningens kapacitet begyndte et forkert sted, nemlig hos Banestyrelsen, og at den mangler et reelt grundlag: "Der kunne være gode grunde til, at den dyre løsning of-

retrækkes, men disse grunde er ikke lagt frem! Han peger selv på løsningen med et 5. spor på strækningen Hvidovre-Høje Taastrup med mulighed for en udvidelse med et 6. spor på et senere tidspunkt.

Ny banegård i Vejle

Den officielle åbning af Danmarks nyeste banegård - Vejle - fandt sted den 15. juni. Vejle station er klassisk modernisme, enkel, let, lys og rummelig. Bygningen er opført i lette materialer, dvs. stål og glas med lette beklædninger både udvendig (fliser fremstillet af natursten) og indvendig (vægge og lofter i gips).

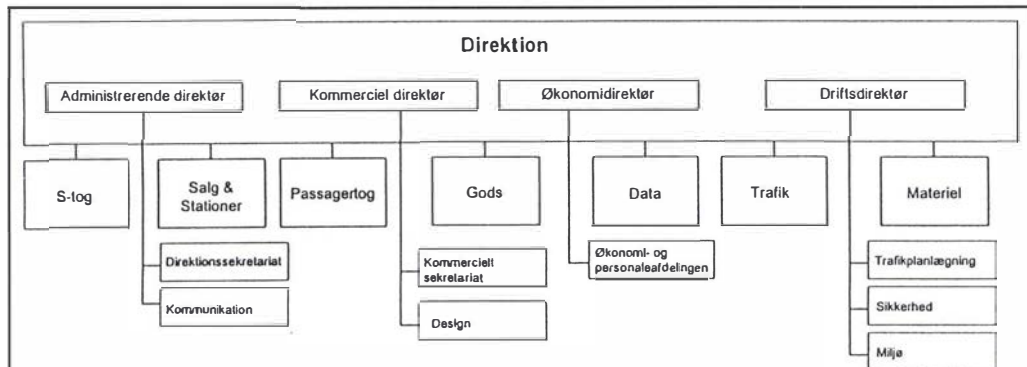
Bygningen, der inderholder vandrehallen, er otte meter høj, men er i virkeligheden et byggeri i én etage, og den rummer de for stationer nødvendige faciliteter, herunder et DSB rejsebureau og lokaler for DSB restauranter og kiosker.

Øresundsforbindelsen

I begyndelsen af juli kunne Øresundskonsortiet meddele, at fremdriften i byggeriet af kyst-kust forbindelsen over Øresund var så god, at entreprenørerne havde meddelt, at kun isvintre og strejker vil forhindre, at anlægsarbejderne afsluttes så betids, at forbindelsen allerede kan åbnes den 1. juli 2000 for såvel vej- som jernbanetrafik (det er tre-seks måneder før end tidligere antaget). Det gav panderynker hos såvel DSB som SJ, idet der på det nævnte tidspunkt kun vil være otte af de i alt 27 bestilte ET-Øresundstogsæt til disposition.

Repræsentanter for regeringspartierne lancerede da muligheden for at udsætte åbningen af broforbindelsen, så den kollektive og individuelle trafik får lige vilkår. Visse folketingsmedlemmer, i øvrigt de samme som siges at have forsinket anskaffelsen af togsætterne under sagsbehandlingen i Finansudvalget, krævede broen åbnet for biltrafik til ferietrafikken, idet beregninger - ved brug af erfaringerne fra Storebæltsforbindelsen - har vist, at der kan tjenes mere end en halv mia. kr. i åbningsåret ved at åbne broen i juli fremfor oktober.

Driftsdirektør Johannes Petersen, som også er chef for DSB materiel, har beroligende udtalt, at en lokal 20-minutters drift mellem København H og Malmö C vil kunne iværksættes fra 1. juli med de disponible ET-togsæt suppleret i en periode med MF-togsæt (IC3) - sidstnævnte skal i så fald været udrustet med svensk ATC / radio.



Ny organisation

De overordnede rammer for den ny organisation, der træder i kraft ved årsskiftet, er nu skitseret. DSB-koncernen tilpasses de mange store forandringer, der er en følge af udskillelsen af Banestyrelsen samt de nye vilkår som kommer til at gælde med Lov om jernbanevirksomhed og Lov om DSB som selvstændig offentlig virksomhed. Den nye organisation vil officielt blive indført den 1. januar 1999, men for nogle funktioners vedkommende vil der blive tale om en glidende overgang til den nye organisation.

I den nye organisation fortsætter den nuværende direktions fire medlemmer. I de næste lag, som det kan ses af vedstående organisationsdiagram, er der syv linieenheder og otte koncernfunktioner, der alle refererer til ét af direktionsmedlemmerne.

DSB InterCity og DSB regionaltog får, som det ses, andre navne end de, der omtales i JERNBANEN, nr. 2/98, s. 7, nemlig Passagertog og Salg & Stationer. En ny linieenhed er Trafik, som vil tage sig af 1) materielomløbsplanlægning, 2) trafikkorrigering, 3) driftsledelse, 4) trafikopfølgning og 5) infrastrukturforvaltning. Materiel organiseres i otte hovedområder: 1) fremføring 2) lokomotiver og vogne, 3) MR og godsvogne, 4) IC-togsæt, 5) komponenter, 6) teknik, 7) administration og 8) økonomi og forsyning.

Tre linieenheder: S-tog, Gods og Data, påvirkes i første omgang ikke af de organisatoriske forandringer.

Erik B. Jonsen

Ved redaktionsslut (medio juli) forelå der ingen klar udmelding fra Adtranz Sweden, om leveringstidspunkterne for aflevering af togsæt kan fremrykkes, ligesom ingen ansvarlig har ytret sig, om infrastrukturen vil være på plads, så de nødvendige prøvekursler kan finde sted i rimelig tid før driftsstart.

Tog til Berlin via Ge-Wü

Et flertal uden om regeringen besluttede en af de sidste dage i juni, inden tinget gik på sommerferie, at trafikministeren skal undersøge mulighederne for at genåbne den direkte jernbaneforbindelse mellem København og Berlin via Gedser-Warnemünde.

DSB er principielt åben for alle nye tiltag hvad angår trafik på skinner, men man ønsker et tilsagn fra politikerne om, at et driftsunderskud dækkes. Trafikken indstilledes den 23. september 1995, fordi forbindelsen årligt kostede både DSB og Deutsche Bahn AG et to cifret millionbeløb i underskud. DB har allerede meldt ud, at man un-

Gedser - her mødes jernbanen og Europavej 55 ved Danmarks sydligste punkt og overfartssted. På billedet ses dagens (mandag-fredage) eneste tog: RØ 1257. Vil partier udenom regeringen kunne vække Gedser station af tornerosesøvnen med forslaget om genoptagelse af Berlintrafikken - eller kvæler EU's stop for toldfrit salg pr. 1. juli 1999 definitivt færgeoverfarten?

Foto: Allan Støvring-Nielsen





Fremtiden for "papiertoget" er fortsat uvis. I Næstved er Maglemølle Papirfabriks havnespor blevet lukket pga. dets dårlige tilstand. Indtil videre omlæsses godset til jernbanevogne på Næstved station. På billedet ses MK 611 ved Dalum papirfabrik i Odense, der er modtager af transporterne fra Maglemølle, den 13. juni 1998.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

der ingen omstændigheder vil ofre kræfter eller penge på Warne-mündeforbindelsen.

Materielnyt

MY-status juli 1998

I drift: 1126, 1135, 1145, 1146, 1148, 1150, 1152-1154, 1156-1159

Hensat: 1125, 1127, 1131, 1138, 1142, 1143, 1147, 1149, 1151, 1155

Pr. 1. juli 1998 udgjorde beholdningen af MY-lokomotiver: 23 - heraf var 11 i drift i vest-området, to (1126, 1135) var reserveret særlige opgaver, mens der var 10 hensatte maskiner. Af en beholdning på 61 MZ-lokomotiver var 49

MZ-status juli 1998

I drift: Alle ikke nedennævnte

Hensat: 1402, 1424, 1431, 1433-1435, 1438, 1439, 1442, 1443, 1444, 1446

i drift, resten 12 stk. var hensat. (De med kursiv anførte - samt 1445 - er udtaget med salg til Iran for øje, jf. JERNBANEN, nr. 2/98, s. 6, men effektueres aftalen ikke, bliver en ny køber antagelig en europæisk jernbaneforvaltning eller et materieludlejningsfirma. MZ 1440 er i august udlejet til SJ for en periode.

Levering af 2. serie MK-lokomotiver (621-625) indledtes i august. MK 617 er sendt til reparation hos Siemens Kiel efter et rangeruheld

EA 3008 med IP 13283 "Ferieekspres" lidt vest for Ringsted den 17. juli 1998. De medfølgende Bc-t-vognene i toget er malet blå (i modsætning til de syv Bc-vogne, der har beholdt den røde DSB farve) med røde indgangspartier - og så den ny "vingede DSB manchetsknap" anbragt til højre på vognsiden.

Foto: Allan Støvring-Nielsen



på Høje-Taastrup containerterminal.

I dagene 9., 12., 13. og 16. juli afsendtes de resterende 80 personvogne: 8 ADns, 42 B, 3 Ba, 1 Bab, 12 BDan, 8 BDn, 2 Bk-x og 4 B-t, som DSB har solgt til et handelsfirma, der igen eksporterer materiellet til de iranske statsjernbaner. Med 20 vogne i hvert særtog befordredes vognene gennem Europa og i ind i Lilleasien ad den rute, der er beskrevet i JERNBANEN, nr. 2/98, s. 6.

Ultimo juli var Rødby Færge station tømt for udrangeret materiel med undtagelse af 14 B-t-vogne, der henstår indtil en købsopktion, der løber til 1. december 1998, udnyttes. I modsat fald vil vognene blive solgt til ophugning. De resterende udrangerede "røde" vogne, i alt 15, samles i Århus og ophuges inden udgangen af året hos "Jørgen Henriksen & Søn ApS", der er landets eneste godkendte ophugningsfirma af jernbanemateriel, der indeholder asbest. De ti sovevogne, litra WLABr (ex BR), der i månedsvis har henstået på Struer station, antages nu at blive afhentet af et britisk vognudlejningsfirma, dog ikke den virksomhed, der var den oprindelige køber.

Ombygningsværksted Århus har pr. 30. juni afleveret de første fire af de ti B- og Bt-vogne, som ombygges til liggevogne, litra Bc-t: 51 86 50-71, 310-312, 315 (tidl. B 29-76, 173, 174, 177, 186). De resterende seks vogne samt de to WRm-vogne (88-90, 601 og 603 - sidstnævnte pt. tjenestevogn 99-90 003), der skal afløse de nuværende to WRD-vogne, vil være klar til drift i vinterens chartertog. To Bc-t-vogne havde premiere i tog IP 13283 "DSB Ferieekspres" (København H-Kufstein), den 26. juni.

Bc-t-vognene er malet blå (i modsætning til de syv Bc-vogne, der har beholdt den røde DSB farve) med røde indgangspartier - og så den ny "vingede DSB manchetsknap" anbragt til højre på vognsiden!

To udrangerede personvogne, ADns 80-74 504 og 524 er indgået i tjenestevognsparken som henholdsvis 99-69 308 (bårevogn for DSB Sikkerhed, Storebælt) og 99-69 309 (styrevogn for hjælpe-tog, Hjælpevognstjenesten). Bårevognen er malet i tjenestevognsgult, men på kun den side, der vender ud mod jernbanelinien på Korsør station, for at "maskere" vognsiden, der var overmalet med graffiti. Det er tvivlsomt, om tjenestevognsnummeret nogensinde bliver påmalet vognen.

stevognsnummeret nogensinde bliver påmalet vognen.

Størrelsen af DSBs - efterhånden beskedne - personvognspark pr. 30. juni 1998 fremgår af vedståen- de faktaboks. Siden opgørelsen i

Siddevogne (268)

ABns	25
ADns-e	22
B-t	4
Bn	100
Bn-o	117

Liggevogne (11)

Bc (RIC)	7
Bc-t (RIC)	4

Sovevogne (3)

WLABmh (RIC)	3
--------------	---

Specialvogne (6)

BDdk (RIC)	2
S (RIC)	1
WRD (RIC)	2
ECO	1

Status: 30. juni 1998

JERNBANEN, nr. 6/97, s. 218, er følgende vogne udrangeret: 2 stk. ABns (39-74, 536, 538), 7 stk. ADns (80-74, 505, 507, 508, 513, 514, 516, 525), 1 stk. B-t (29-76 190) (ombygges til Bc-t) - samt 1 stk. WLABmh (71-30 805).

Det første MF-togsæt (IC3) af 4. levering, sæt 90, blev afgivet til drift den 10. juli, de to øvrige afleveredes i august efter fabriks-ferien.

Hvilepladsafdelingen i samtlige af de tidligere leverede 89 MF-togsæt er under ombygning. Formålet er, at hvilepladserne skal kunne anvendes som Business eller Hvileplads efter behov. Siden åbningen af Storebæltsforbindelsen har hvilepladsafdelingen været anvendt til Business-kunder for at imødekomme den store efterspørgsel, hvilket ikke altid har indfriet disse kunders forventninger.

Ændringsarbejderne består bl.a. i, at alle sofaer bliver betrukket med gråt betræk ligesom på Business-pladserne i Salonen, og samtidig vendes et par af sofaerne, så der bliver vis-a-vis pladser. Desuden opsættes ny type borde med kanter, der kan klappes op, når man skal til og fra sin plads. Endelig monteres et helt nyt bufetmøbel (til drikkevarer og aviser m.v.), og gulvtæppet og øvrige tekstiler bliver udskiftet.

Ændringsarbejderne på samtlige togsæt, som altså passagererne på Standard fra tid til anden også får glæde af, er beregnet udført med udgangen af august måned.



Der er også udført en række prøvekørsler med lokomotivtrukne tog på Øresundsbanen fremført af litra EA, ME og MZ med såvel person- som godstogs-materiel. På billedet - i banegraven ud for indenrigsterminalen i Kastrup - ses en "belastningskørsel" med ADns-e, ni skærvevogne (med løse styreledninger) og EA den 25. juni 1998. Øresundsbanen overgår til Banestyrelsens forvaltning den 31. august. Foto: John Christensen



Endnu ligner området omkring den kommende Ørestad en tilsandet græsmark, selvom byggeriet til den kommende Københavnske mini-metro efterhånden tegner sig i baggrunden. Maj, juni og juli kørtes en række prøve-kørsler for Øresundsforbindelsen (for indkøring af anlægget, f.eks. kontrol af signalopstilling). Lokomotivførerindøvelsen foregår i tidsrummet den 17. august til den 16. september. Et IC3-tog ses her undervejs (ad venstre spor) mod Kastrup den 2. juni 1998. Foto: John Christensen

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 højttalerudkaldet? Hvad nu, hvis en passager får et hjertetilfælde? Eller hvis en togfører ikke møder til tiden?

Lidt statistik:

Køreplan 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

Mere om det nye design...



Designprogrammet har fået en blandet modtagelse både de hos de store dagblades anmeldere og kronikører og på læserdebatterne. Hos de sidstnævnte klages specielt over den forringede læsbarhed, eksempelvis køreplanstavler på stationer og liniekort i S-togsmateriellet. I DSBs kundeblade og i de interne personaleblade udtrykkes til gengæld - vel ikke overraskende - stor begejstring for de hidtil sette resultater. (Den designansvarlige hos DSB S-tog har på forunderlig vis fundet ud af, at den ny typografi er 20% lettere at læse end den gamle!).

Man må dog tage hatten af for modet hos redaktionen af medarbejderbladet "DSB i dag", som i et nummer fra ultimo maj optog indlægget: 'Forlystelsessyge - Dette bliver aldrig en "klassiker", af tegneren og designeren Per Arnoldi, hvorfra følgende sætninger er hentet:

"Skamskårne ulæselige bogstaver. Billeder ovenpå billeder. Holdt sammen af meningsløse tynde tynde streger og klammer. Hvis nogen i DSBs ledelse skulle lide under den forestilling, at det er "noget nyt", kan jeg forsikre om, at dette ikke er tilfældet. Al dette er dårlig kost på en overcomputeriseret designskoles førsteårs elevudstilling. Dette bliver aldrig en klassiker. Det er mode, med alt hvad det indebærer af behagesyg tidstypiskhed og overfladisk underholding".

Ansvarshavende redaktør og udgiver af tidsskriftet "banen", Vido Hribar, havde et indlæg "Et lokomotiv er ingen kagedåse" i bladets nr. 38/98, hvor han bl.a. skriver:

"Jeg er bange for, at det overskud, som kan overtrumfe Jens Nielsen, ikke findes trods unægtelig faglig dygtighed - hos den nye designchef og hendes backinggruppe. Et godstogslokomotiv er ikke nogen kagedåse, et S-tog og et IC3-tog er ikke et stykke emballage. Vingehjulet er heller ingen flyvende manchetsknap eller et håndtag med kongekrone. Og selv om det må indrømmes, at IC3'erne med Pia Bech Mathiesens graffiti har mistet noget af deres sterilitet, og S-togene er peppet op med de svingende bånd, som udgør et kæmperids i skyggen af vingehjulet, minder dette design mig trods alt om de utallige tryksager, som hver uge dumper ind ad min brevkasse, og som bliver forbrugt (læs: kasseret) næsten før de er læst færdige.

At udskifte Helveticaen med "den endnu unavgivne skrift" er at gøre vold på læsbarheden. Hel-

veticaen - og navnlig den af DSB anvendte variant - er den lettest læselige skrift overhovedet. At sort på hvidt (!) er lettere at se og læse end hvidt på sort (eller mørkeblåt) behøver man ingen afhandling for at kunne fastslå. Valget af negativskrift er en klar serviceforringelse - det er ikke at placere passageren i centrum, men skiltemaleren og vinduespolereren - eller hvem der nu er sat til at holde bogstaverne rene og læselige".

I et interview i Jyllands-Postens tillæg "København" (9. juni 1998) med de to designere Bo Lindemann og Kim Meyer Andersen, ejerne af tegnestuen Kontrapunkt AIS, der står for designprogrammet), udtaler Kim Meyer Andersen:

"Ét af DSBs problemer var, at Jens Nielsens kantede og kolde design fra 1972 fik én til at tænke på en gammel bureaukratisk og lukket offentlig monopolvirksomhed. Den gamle typografi symboliserede et teknokratisk livssyn, hvor togene så at sige kørte, når DSB havde lyst til, at de kørte. Godt nok stillede man transport til rådighed for folk, men så havde passagererne altså også at være tilfredse. Tiderne er blevet mere humanistiske og ikke så teknologifikserede. I dag koncentrerer DSB sig mere om service og rejseoplevelser. Overgangen fra etat til "særlig offentlig virksomhed" og konkurrencen udefra har gjort det nødvendigt at være mere publikumsvenlig. - "Men et godt tegn er altid, at vores kolleger i den etablerede designverden nærmest har været aggressive over for det nye grafiske udtryk. Der er noget galt med et nyt design, hvis det ikke får folk til at vrænge og skælde ud".

Efterskrift: Det synes som om, den megen tale i forbindelse med præsentationen af designprogrammet om "dristig størrelse" og "abstrakte dimensioner" er gået klokkeklart ind hos de af vore unge landsmand, der holder af at pumpe adrenalin ved nattetide på S-togenens depotspor. Nu er deres graffiti ikke længere "små tags", nu gælder det (citater) dristige størrelser = hele vognsider inklusive vinduerne, og (citater) abstrakte dimensioner = togets frontparti destinationsskiltet medregnet. Det har stået på i måneder nu - og ingen synes at gøre noget alvorligt ved det!

Erik B. Jonsen

Aa Bb Cc Dd Ee Ff Gg



Afsked med Storebæltsoverfarten...

Selve indvielsesceremonien for vejforbindelsen fandt sted ved middagstid, men broen blev først åbnet for normal trafik kl. 22. Færgerne måtte derfor fortsætte sejladsen helt frem til den sene aften.

Museumsfærgerne *Kong Frederik IX* sejlede i dagens anledning to dobbeltture over Storebælt. På den første dobbelttur indgik færgerne i indvielsesarrangementet for broen - bl. a. sejlede "Kongen" under broen, netop som dronning Margrethe kørte over. På den anden dobbelttur sejlede side om side med henholdsvis *Arveprins Knud* og *Difko Storebælt* - dels for at give entusiastene nogle fotomuligheder, dels for at markere afskeden med hhv. Scandlines og Vognmandsruten.

Scandlines lod *Arveprins Knud* foretage sidste dobbelttur mellem Halsskov og Knudshoved. Sidste afgang fra Halsskov blev kl. 20.45 med ankomst til Knudshoved 21.45. På grund af diverse afskedsceremonier var der en halv times ophold i Knudshoved, før "Arveprinsen" returnerede til Halsskov klokken 22.15. På turen over bæltet sluttede de øvrige fire Scandlinesfærger sig til *Arveprins Knud*, således at fem færger i kølvandsorden kunne tage turen op under Østbroen, hvor bilkøerne allerede strakte sig ud til mellem pylonerne. Ved midnatstid ankom *Arveprins Knud* til Halsskov, hvor en mængde Korsørborgere tog imod med fakler, ligesom et afsluttende festfyrværkeri afvikledes fra *Heimdal*, der lå lige ud for lejerne. Alt i alt var der tale om en meget

Den 14. juni blev vejdelen af den faste Storebæltsforbindelse indviet, og nogle timer efter var det uigenkaldeligt slut med daglig, regelmæssig færgetrafik over Bæltet.



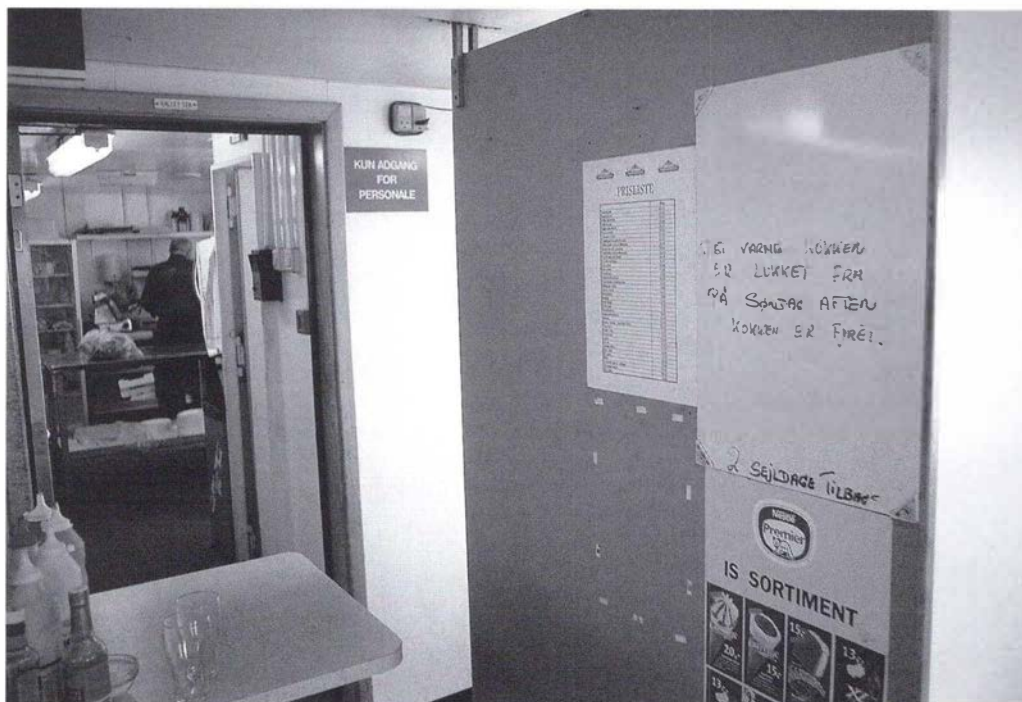
Øverst: Den sidste Storebæltsskaffe er drukket...

Midt: "Arveprinsens" besætning holder udkik under den sidste tur mod Fyn.

Nederst: Et rekord stort optog af klassiske biler markerede dagen ved flot kortegeskorsel over den nye forbindelse.

Fotos: René St. Olsen





Skiltet fortæller næsten historien: "Det varme køkken er lukket fra på Søndag aften - køkken er fyret". Foto fra Vognmandsruten på dagen før det hele var forbi.

Foto: Rene St. Olsen

smuk og veltilrettelagt afsked. Men dobbeltturen med *Arveprins Knud* var ikke den sidste, kun den trediesidste bilfærgetur over Storebælt. Vognmandsruten havde i modsætning til Scandlines valgt at lade færgerne sejle fra Sjællandssiden helt indtil man kunne køre over broen (i tidsrummet 20.45-22.00 var Vognmandsruten eneste mulighed for at komme fra Sjælland til Fyn!). Man sejlede derfor fra Korsør såvel kl. 21.00 som 22.00 og returnerede fra Nyborg-Lindholm hhv. 22.30 og 23.30. Den absolut sidste ordinære bilfærge blev derfor *Difko Storebælt*, der noget forsinket ankom til Korsør omkring kl. 01.10 den 15. juni. Her blev færgen modtaget af overfartens medarbejdere og en mindre skare entusiaster - hverken borgere eller honoratiorens havde tilsyneladende fundet det værd at se den sidste Storebæltsfærge ankomme til Korsør og tage afsked med en vigtig arbejdsplads.

Hvad er der så blevet af de mange færger? *Heimdal* er leveret tilbage til Mercandia. *Krakas* skal anvendes som afløserfærge på Kalundborg-Århus, mens *Urd* får nyt maskineri. Lodbrog, Romso og *Arveprins Knud* er lagt op i Nakskov og har her fået følgeskab af *Sprogø* (der ikke har været i drift siden foråret og i nogen tid herefter var oplagt i Svendborg) samt Intercity-færgerne *Prins Joachim* og *Dronning Ingrid*, der den 17. hhv. 18. juli blev slæbt (!) fra Nyborg til Nakskov. I Nakskov ligger endvidere Danmark og *Prins Henrik*, mens *Dronning Margrethe II* er sendt til ombygning og renovering ved værftet i Svendborg. Færgen tænkes fremover anvendt på Fugleflugtslinien som reservefærge og til farligt gods. Vognmandsrutens færge *Difko Nyborg* er lagt op i Halsskov - og er derfor pudsigt nok sidste færge i denne havn - mens *Difko Storebælt* og *Difko Korsør* er op-

Et flot festfyrværkeri lukkede endegyldigt Storebæltskapitlet, efter rederichef Niels Munk havde erklæret ruten for nedlagt.

Foto: Bo Lindhardtisen



Rederi/Scandlines. Han erstattes af Ole Rendbæk, der har været en af nøglepersonerne i forbindelse med fusionen. Ole Rendbæk har desuden en overgang været bestyrelsesformand i DSB Rederi/Scandlines. Tilbage i 80'erne var Ole Rendbæk rederichef i DSB.

Priskrig på Kattegat

Ca. en uge efter Storebæltsbroens åbning kunne såvel Mols-Linien som Scandlines Cat-Link notere en nedgang i personbilstrafikken på ca. 30-35 %. Dette har medført betragtelige takstnedsættelser i forsøgene på at tilbageerobre de tabte markedsandele. Cat-Links priser nåede ned på 245,- kr. for en personbil, mens Mols-Linien svarede igen med en takst på kun 200,- kr. eller lavere end broen.

Smånyt

De to nye Fanøfærger er navngivet *Fenja* og *Menja* efter to relativt ukendte figurer fra den nordiske mytologi. De nye færger vil i løbet af sommeren erstatte *Nordby* og *Esbjerg*.

"Easy-Line" er begyndt at trafikere overfarten Gedser-Rostock med Superflexfærgen *Anja #11*, den tidligere *Mercandia I*. Færgen er opkaldt efter og navngivet af håndboldspilleren Anja Andersen. Der sejles dagligt tre dobbeltture. Harmsgruppen, der planlægger sejlads på overfarten Cuxhaven-Brunsbüttel, har foruden prinsessefærgerne købt *Najaden*, der på overfarten mellem Bøjden og Fynshav er erstattet af *Thor Sydfyen*. Det nye navn for den tidligere Øresunds- og Lillebæltsfærge er *Wilhelm Kaisen*. På grund af problemer med anlægget af færgelejer ventes driften mellem Cuxhaven og Brunsbüttel ikke indledt lige med det første.

Thomas Nørgaard Olesen

idet der en overgang var planer om at udchartré færgen til HH-ferries og lade den sejle mellem Helsingør og Helsingborg sommeren over. På denne overfart er der store kapacitetsproblemer, da Scandlines denne sommer kun sejler med tre færger mod fem sidste højsæson.

Thomas Nørgaard Olesen

Færgenyt Scandlines AG

Brikkerne er ved at falde på plads i fusionen mellem danske Scandlines og tyske DFO. Direktionen i det nye Scandlines AG kommer til at bestå af danskerne Geir Jansen og Ole Rendbæk og tyskerne Rolf Stuchtey og Henner Lothar. Hovedkontoret placeres i Rostock. Direktionens sammensætning betyder et farvel til Jens Stephensen, der siden december 1995 har været frontfigur i DSB



CfT Tandhjulsfabrik A/S

TANDHJUL - SPÅNTAGNING - RENOVERING

- TRANSMISSIONSELEMENTER

- Vi holder også hjulene i gang
for veteranbanerne!

Ravnsbjergvej 8, Søsø, DK-3670 Veksø, Danmark
Phone (+45) 47 17 02 60, Fax (+45) 47 17 01 05
E-mail: CfT@internet.dk
Giro 548-7099, A/S reg. nr. 22.534

Privatbanerne



Græsted den 18. juni 1998. Foto: Ole-Chr. M. Plum

Privatbanerne i 1997

Driftsåret 1997 for landets 13 privatbaner lignede det foregående år. Tilsammen transporteredes ca. 11,4 mio. rejsende og omtrent 319.000 t gods. Der var tale om en svag tilbagegang, men at den for personbefordringen ikke blev større tilskrives leveringen af nye tog (IC2) til GDS-HFHJ, OHJ-HTJ samt LJ. Specielt kan nævnes en fremgang i rejsetallene for Lollandsbanen på 12 %, der er fortsat i foråret 1998. Anskaffelsen af de nye tog har givet banen mulighed for en ny og bedre køreplan. På de øvrige baner med nyt materiel har anskaffelserne ikke været tilstrækkelige til at ændre køreplanen, da Y-togene fortsat skal kunne "følge med", men alligevel har man her haft stigninger i passagertallene, selvom de har været knap så store som ved Lollandsbanen. Godstrafikken har været præget af en større nedgang i godsmængderne specielt ved Hjørring Privatbaner og Lollandsbanen. I positiv retning har været en stigning på ca. 25 % til 202.000 t på Frederiksværkbanen og en stigning fra 485 t til 2991 t på HTJ. Sidstnævnte skyldes, at HTJ fra vinterkøreplanen 1997/98 har fået transporterne til DLG i Høng (via Holbæk). Dette får også indvirkning i positiv retning for HTJ i 1998.

Privatbanerne fortsætter stadig driften uden en fornyelse af rammeaftalen, og 1998 er ligesom 1997 præget af besparelser på såvel drifts- som anlægssiden. Tilskudsbehovet til privatbanerne i 1997 var ca. 131 mio. kr. - en forringelse på ca. 6,3 mio. kr. i forhold til 1996. En væsentlig del af

forringelsen skyldes uheldet på Hornbækbanen, der bevirkede en ekstra præmie til Privatbanernes Forsikringsforening.

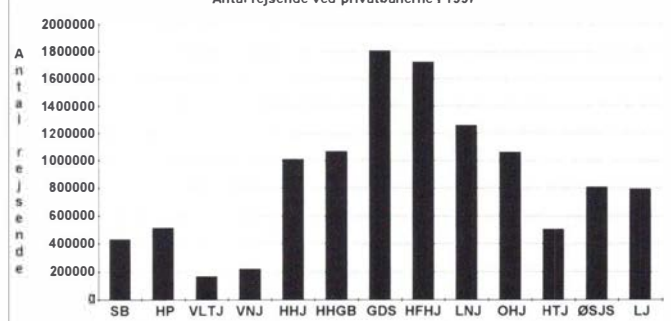
Ny organisation af privatbanerne?

Privatbanerne er begyndt at arbejde med at ændre organisationen af banerne, og Privatbanernes Fællesrepræsentation vil blive styrket, og udadtil vil Fællesrepræsentationen kunne komme til at fremstå som en egentlig bestyrelse for privatbanerne. Derved vil man fra banernes side kunne imødekomme politikernes ønsker om decentralisering. Samtidig satser banerne på at fastholde den tætte forbindelse med lokal-samfundene med lokalt ledede og velfungerende baner, hvor driften præges af fleksibilitet baseret på hurtigt at kunne imødekomme nye behov i lokalområderne. De 13 privatbaner fungerer fortsat som selvstændige selskaber, idet GDS og HFHJ samt OHJ og HTJ har fælles daglig ledelse og administration.

Vedtagelsen af den nye jernbanelov den 18. maj 1998 vil uden tvivl også berøre privatbanernes fremtid. Umiddelbart tænkes specielt på frigivelsen af kørslen med gods på Banestyrelsens strækninger pr. 1. januar 1999. Herefter vil privatbanerne - eller rettere datterselskaber heraf - kunne tilbyde godskørsel på tilsvarende måde, som PBS allerede gør med internationale godstransporter til og fra Danmark. Desuden tænkes på, at 15 % af DSB's trafik i årene 2000-2003 skal udbydes i licitation.

Danmarks lokale baner

Antal rejsende ved privatbanerne i 1997



Danmarks Privatbaner 1996

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

*) incl. lastbildriften

Tallene stammer fra banernes driftsberetninger, 1996.

I statistikken er kun medtaget tal vedrørende jernbanedriften.

Danmarks Privatbaner 1997

	Antal rejsende tog	Indtægt af personbef.	Vægt af befordret gods (t)	Indtægt af befordret gods	Samlet indtægt	Samlet udgift	Drift-resultat
SB	431207	7732379	39541	1569769	10936944	15115669	-4178725
HP	514351	4825966	3022	177834	6552427	13550186	-6997759
VLTJ	167819	2163723	24850	787257	4297743	11531880	-7234137
VNJ	221963	2635541	20572	146839	7803522	12746680	-4943158
HHJ	1010000	10167268	—	65851	14194200	22738485	-8544285
HHGB	1066817	8266402	111	80311	9238657	19591287	-10352630
GDS	1805425	14042501	1678	35863	17949729	32151719	-14201990
HFHJ	1722812	17468262	202113	4457473	27884393	40766770	-12882377
LNJ	1258415	6816022	0	0	7626219	13493800	-5867581
OHJ	1060988	11997518	954	178157	18400661	33835105	-15434444
HTJ	504019	5131135	2991	125324	7916113	17143382	-9227269
ØSJS	807362	8355371	1199	87213	11199788	26988749	-15788961
LJ *)	792223	13021494	21781	240208	21053468	36266429	-15212961
Ialt	11363401	112623582	318812	7952099	165053864	295920141	-130866277

*) incl. lastbildriften

Tallene stammer fra banernes driftsberetninger, 1997.

I statistikken er kun medtaget tal vedrørende jernbanedriften.



Nedlæggelse af overkorsler fortsætter ved privatbanerne. Den 26. - 29. juni 1998 etableredes en ny bro under OHJ umiddelbart nord for Højby. Fra fredag aften til lørdag aften blev dæmningen gravet bort. Fra lørdag aften til søndag aften etableredes den nye bro med betonelementer fra Perstorp. Mandag morgen kunne trafikken på banen genoptages. Fotos: Ole-Chr. M. Plum



Privatbanernes aktiviteter er p.t. begrænset til deres egne strækninger, og fremtiden skal vise om banerne kan omstilles til de nye tider inden for jernbanedrift. Forudsætningen for, at en privatbane vil kunne byde på trafik uden for egen bane er, at der dannes et selvstændigt selskab til det formål. Derved sikres, at de driftstilskud, som privatbanerne p.t. modtager, ikke anvendes til transportopgaver, der f.eks. vindes ved en licitation.

To privatbaner, nemlig Lemvigbanen og Vestbanen, har indledt et nærmere samarbejde for også i fremtiden at kunne være med som moderne jernbanevirksomheder i Vestjylland. Der har været afholdt en række møder mellem banernes ledelser og bestyrelsesformænd. Man arbejder på at lave en egentlig fusion mellem de to baner inden for 2-3 år. Desuden har man planer om at oprette et datterselskab, og dermed skabes der mulighed for, at Lemvigbanen og Vestbanen som jernbaneoperatører sammen kan byde på den jernbanetrafik, som vil blive givet fri i fremtiden.

Ved privatbanerne vises altså

igen, at man er parate til at være flexible og tænker nye tanker m.h.t., hvorledes banerne fortsat kan bestå i fremtiden. Forhåbentlig vil politikerne imødekomme banernes arbejde hermed bl.a. gennem indgåelse af en ny rammeaftale for både drift og investering. Der er behov for at skabe mulighed for en mere langsigtet planlægning, når man fra politisk side mener, at de 13 privatbaner skal være en del af fremtidens jernbanedrift i Danmark.

Hirtshalsbanen (HP)

Den 10. april 1998 blev en gammel norsk jernbanevogn og en ditto rangermaskine sejlet fra Kristiansand i Norge til Hirtshals med Color Lines M/S Skagen. Materialet er erhvervet af jernbaneentusiasten Sven Gade, der vil bevare materialet ved sin bopæl på Naarup station på Assensbanen. Allerede for et par år siden ophørte overførslen af jernbanevogne med færgen mellem Kristiansand og Hirtshals, men sporene lå der stadig, og efter diverse forhandlinger m.m. blev denne "allersidste" transport af jernbanemateriel gennemført på ruten. Umiddelbart efter påske kom M/S Skagen i

dok, og samtidig er sporene på dækket fjernet, og den usædvanlige transport kom i mere end én forstand til gå over i historien.

Hornbækbanen (HHGB)

I midten af juli 1998 leveredes LNJ Ym 19, der i en længere periode har kørt på Hornbækbanen, tilbage til Nærumbanen. Det er dog fortsat nødvendigt at leje materiel for at opretholde den daglige køreplan, og til erstatning for LNJ Ym 19 lejer Hornbækbanen nu Y-toget GDS-HFHJ Ym 14-Ys 45 af Frederiksværkbanen. Toget var i begyndelsen af juli på værksted i Hundested for bl.a. at få indbygget trykknapper for "Stop".

Gennem mere end et år har Hornbækbanen nu måttet klare materielsituationen bl.a. gennem leje af materiel ved flere privatbaner. Dette sammen med en udstrakt flexibilitet fra personalet har betydet, at banens køreplan har kunne afvikles normalt, idet bl.a. værkstedseftersyn og større reparationer på banens tog er blevet udført i de trafiksvage perioder om aftenen og i weekender, altså uden for normal arbejdstid. Ved Hornbækbanen håber man på, at der snart findes en politisk løsning på anskaffelse af nyt materiel. Banen har både behov for erstatning for det materiel, der blev ødelagt ved ulykken ved Firhøj i maj 1997 og en forøgelse af antallet af togsæt.

Sporet mellem Helsingør station og Grønnehave er ved at blive udskiftet med nye skinner og sveler. Arbejdet udføres af Hornbækbanens egen baneafdeling, og det forventes afsluttet i september måned.

Odsherreds Jernbane (OHJ)

I forbindelse med nedlæggelse af to overkorsler umiddelbart nord for Højby er der i dagene 26.-29. juni 1998 lavet en ny bro under banen. Der anlægges et nyt vejstykke syd for banen, og med via-dukten skabes der vejforbindelse til de huse og en gård, der ligger ved Højby Sø, nord for banen. Fra fredag aften til mandag morgen blev togene mellem Nykøbing Sj. og Højby erstattet af busser.

Skagensbanen (SB)

I foråret er sporskifterne på Jerup station udskiftet med nye 45 kg/m skifter og spor 2 er samtidig fornyet. Arbejdet, der hovedsagelig er udført af SB's egen baneafdeling, er afsluttet i begyndelsen af juli 1998, hvor sporet er blevet stoppet op og rettet til af sporvedligeholdelsesmateriel fra Banestyrelsen.

Banen er fortsat i gang med at levetidsforlænge Y-togsmaterialet, og efterhånden som arbejdet skrider frem kører mere og mere materiel i banens nye design i de hvide, blå og røde farver. Motorvognen Ym 1, styrevognene Ys 11 og 12 samt mellemvognene Yp 21-24 er renoverede, og til efteråret satser man på at renovere og ombygge endnu en af de 4 motorvogne, der fortsat kører i den oprindelige Y-togs farve.

Vestbanen (VNJ)

Den svenske skinnibus, VNJ MB 51, er solgt til foreningen "Bornholms Sporvejstrafik". Den 15. juli kører skinnebussen for egen kraft til OHJ og HTJ's værksted i Holbæk, hvor den skal ombygges og revideres. Ifølge køberne skal MB 51 fremover "ligne en sporvogn", og den tænkes anvendt til udflugtskørsel for foreningens medlemmer.

Y-toget VNJ Ym 71-Ys 81 er ved at blive levetidsforlænget på Vestbanens værksted i Varde.

PrivatBanen Sønderjylland (PBS)

Den 6. juni 1998 kørte PrivatBanen Sønderjylland det første tog med containere for DFDS fra Hamborg til Esbjerg. Toget ankom fra Tyskland til Tønder med NVAG DL 2, og herfra var det meningen, at én af PBS' egne MY'er skulle køre toget videre. På grund af en afsporing med et Logstørtog med MY 1124 i et sporskifte i Års samt ekstra meget arbejde for personalet, valgte man at leje trækraft til toget hos Vestbanen, og det blev således VNJ DL 14, der fremførte det første containertog, ligesom de tomme vogne bragtes tilbage til Tønder med DL 14 den 7. juni. Vestbanen har siden kørt en enkelt tur med DL 14 til Grindsted for PBS.

Trætransporterne til Ribe er kommet igang igen, og efter planen vil der én gang om måneden ankomme ca. 20 vogne læssede med træ fra Tyskland.

Kørslen på strækningen mellem Tønder og Tinglev er endnu ikke genoptaget, da Banestyrelsen først er helt færdige med at renovere sporet i midten af juli måned. PrivatBanen Sønderjylland har dog kørt på strækningen af hensyn til strækkningsindøvelse og attestkørsel for banens lokomotivførere.

Ved PBS er man begyndt på at renovere MY 1120, således at den formentlig kan indsættes i driften i løbet af efteråret.

Ole-Chr. M. Plum

Udland



NOHAB Et internordisk fænomen

Norge har i år kunnet byde på op til flere "internordiske" oplevelser med NOHAB-maskinerne: I hvert fald tre af de svenske og tidligere danske NOHAB-maskiner, tilhørende Tågåkeriet i Bergslagen, er observeret på udflygt i Norge.

Det gælder TMY 103 (ex DSB MY 1128), der 16. maj 1998 er observeret på Trondheim st. sammen med en svensk målevogn, samt TMX 104 (ex DSB MX 1021) og TMY 105 (ex DSB MY 1114), der ligeledes i maj kunne ses i drift på Sørlandsbanen med ballasttog. I øvrigt sammen med det norske loko Di 3.605 (bygget 1957), der nu er overtaget af Jernbaneverket (svarer til danske Banestyrelsen).

Problemerne med de nye diesel-loko Di 6 og Di 8 har betydet, at Di 3'erne har kørt langt mere end forventet i første halvår 1998, og i maj besluttede man hos NSB at

Di3625 i Dombås om aftenen den 3/7-1990. Lokomotivet skal senere på aftenen trække en stribe gennemgående vogne fra Oslo det sidste stykke fra Dombås til Åndalsnes. Foto: Klaus Jørgensen

holde 20 Di3-loko i drift en tid endnu - med normal vedligeholdelse, men ikke store nyindkøb af reservedele m. v. De 20 loko skal dække 11 løb, og følgende maskiner er udpeget:

Di 3.603, 615, 617, 619-626, 628-633 og 641-643. Det betyder, at otte loko udgår: Di 3.604, 607, 608, 610, 611, 613, 614 og 618.

De øvrige syv maskiner af litra Di3 var nr. 602 (reserveret museumsformål), 605 (se ovenfor) samt 606, 609, 612, 616 og 627, der er udrangeret i årene fra 1987 til nu.

Norges nordligste jernbane Kirkenes-banen

Norges nordligste jernbane er Kirkenes-banen fra Kirkenes til Bjørnevatn. Den 8,45 km lange normalsporede jernbane har nu i et par år ligget brak uden trafik, siden ejeren, mineselskabet A/S

Sydvaranger, indstillede minedriften i Bjørnevatn. Dermed blev jernbanen arbejdsløs.

Mange af selskabets aktiver blev dengang bortsolgt på en stor auktion, men jernbanen og dens materiel findes fortsat på plads - til dels i driftsklar stand. Et lokomotiv har således været startet og kørt en lille tur i 1998 i forbindelse med tv-optagelser.

I Kirkenes håber man nu på, at jernbanedriften kun er midlertidigt indstillet: Der har været vist interesse for at genoptage minedriften i 1999, men om det bliver til noget, er uvist.

Ved et besøg i Kirkenes 20. maj 1998 kunne undertegnede konstatere, at såvel malmvogne som lokomotiver forefandt, og at spor osv. trods præg af manglende benyttelse stort set var i en stand, så trafikken kunne genoptages med kort varsel. Samtlige lokomotiver undtaget ét var henstillet i banens to-sporede remise i Kirkenes. Det sidste var hensat udenfor denne. Det er literet DE 102 og bygget af ASEA/Thune i 1971. Det tilhører en serie af "provelokomotiver", som ASEA forsøgte at sælge til SJ som nye med litra T45. Det lykkedes imidlertid ikke. I stedet lejede SJ de fem lokomotiver, nummereret T45 324-328, i perioden 1971-77 - og de blev bl. a. brugt til togene på banen fra Borlänge til Mora. Da denne bane var færdigelektrificeret, leveredes loko'erne tilbage til ASEA, der solgte det til den norske bane i 1984. Det har en 2000 HK Hedemora/Pielstick dieselmotor. Andre lokomotiver på

Kirkenes-Bjørnevatn banen er DE 101 (GM/EMD 1956) og DH 103 (Krupp/MaK 1991).

Lidt data om banen: Anlagt som normalsporet industribane for malmtransporten, men frem til ca. 1950 medtog konduktørvognen gratis de passagerer, som måtte ønske det. Banen åbnet 13. juli 1910, elektrificeret med 750 V jævnstrøm, overledning 23. december 1920. Trafikken blev indstillet i juni 1944 grundet krigshandlingerne, men genoptaget i forbindelse med genopbygningen efter krigen. Malmtrafikken kom igang igen i 1952. I løbet af 1950'erne overgik banen gradvist fra el-til dieseldrift, og køreledningen blev fjernet i begyndelsen af 1960'erne. Under og efter Anden Verdenskrig desuden dampdrift; blandt andet endte ét af de kendte bayriske lokomotiver af typen "Glaskasten" (nemlig DRG 98.305) i Kirkenes og blev overtaget af A/S Sydvaranger, men dog aldrig brugt, efter at tyskerne forlod området.

Nyt liv til MaK'erne - eller...?

Et af NSBs aldrende Di 2-lokomotiver er som en prøve blevet kraftigt moderniseret i 1997 i Holland og sat i drift i 1998 betegnet som rangertraktor type Skd 225. Lokomotivet er Di 2.854, det nyeste af typen, bygget 1973 på licens af Thune. Det svarer næsten fuldstændigt til den "lille type" danske privatbanelokomotiver leveret fra MaK i 1950'erne - og de første tre Di 2'ere kom da også fra MaK i 1954. De blev dog allerede udrangeret i 1980'erne.

Sverige

X9 synger på sidste vers

Det svenske, elektriske X9-togsæt synger nu på allersidste vers. Kun to togsæt er efter skiftet til sommerkøreplan tilbage i Göteborg-området som reserve. X9-typen blev leveret til SJ med 23 togsæt i årene 1960-63 og var tæt på at komme til at "stå fadder til" en ny generation danske privatbane-dieseltog, de såkaldte "papriska-tog". I stedet blev det som bekendt til Y-togene. X9-togenes seneste indsats-område blev lokaltog på strækningen Varberg-Borås (i hvid/spraglet specialbemaling) samt tildels også Göteborg-Strömstad.

Ny operator på Inlandsbanen

Turisttogene på Inlandsbanen Mora-Sveg-Östersund-Storuman-Gällivare køres i år med det private firma BSM Tåg som entreprenør. Siden SJ overlod trafikken til Inlandsbanen AB (IBAB), har

DE 102 (ex. SJ T45 324) ses her i Kirkenes, den 20. maj 1998. Foto: Anders Riis.



det ellers været BK Tåg, som har været entreprenør for IBAB. BSM står for moderselskabets initialer, Bergkvists Svets og Mekaniska, og dette selskab har en mange-årig erfaring som entreprenør i sporarbejde. BSM har hjemsted i Dalarne.

Anders Riis

Problemer med X2000

Den 24 juni fandt man ved en stikprøvekontrol begyndende revnedannelser i et hjulsæt på et X2000-tog. Dagen efter fandt man flere hjul fra det tidligere Surahammers Bruk, nu Adtranz-Wheelset. Fejlen betød at totalt 12 togsæt blev taget ud af trafik og ultralyds-kontrolleret. Man fandt derved i alt 7 hjulsæt fordelt på tre togsæt med revnedannelser. SJ's sikkerhedschef, Henrik Block bemærker til sagen at der er tale om meget små revnedannelser, der på intet tidspunkt har været direkte farlige, og at man ikke tidligere har været ude for lignende problemer med X2000-togene. Svensk dagpresse stillede dog spørgsmål ved sikkerheden, set i lyset af den tragiske ICE-ulykke i Tyskland, der netop menes forårsaget af et defekt hjulsæt.

Det skulle imidlertid ikke være mere end fem dage før X2000 igen kom i mediernes søgelys.

Den 29. juni skete der et akselbrud på et andet X2000-togsæt ved Hallsberg. Bruddet var opstået ved selve akseltappen, og skyldtes at der var trængt fugt ind i selve hjullejet, hvilket har forårsaget tæring i akseltappen. Det var en vogndetektor der opdagede fejlen, og toget standsede udenfor Hallsberg, hvorefter passagererne evakueredes. SJ besluttede umiddelbart efter at gennemføre en grundig kontrol af alle 43 X2000-togsæt, og maksimalhastigheden for togene sænkedes fra 200 km/t til 160 km/t indtil kontrollen er gennemført, hvilket først forventes færdiggjort i løbet af september. Indtil da vil der sandsynligvis opstå en del forsinkelser i driften. SJ vil efterfølgende reklamere de angrebne hjulaksler til leverandøren, Adtranz, men man har også peget på dårlig kvalitet i hjullejerne der er fremstillet af SKF. Adtranz overvejer nu at lave en bedre tætning mellem aksel og hjulleje for at hindre fremtidige rustangreb.

NoJK

MZ 1440 til Nordsverige

SJ skal prøvekøre MZ 1440 i godstog på strækningen mellem Piteå og Haparanda samt til Kalix. Prøvekørslerne skal gøres for at vurdere fordele og ulemper ved at erstatte to T44-lokomotiver med ét større og kraftigere.

NoJK



Polen

Besøg Europas dampcentrum

Ta 'med Vindrose til den gamle sporrøgsby Poznan og oplev noget af det absolut sidste plandamp i Europa.

Har du endnu ikke oplevet, eller ønsker du at genopleve damp i Polen, kan du med fordelagtighed benytte dig af Vindrose's sensommer tilbud. Med udgangspunkt i en behagelig flyrejse direkte fra København, bor du på 3-stjernet Orbis-hotel i umiddelbar nærhed af banegården. Herfra er mulighederne åbne for enten et besøg til damphøj-bogen Wolsztyn, eller ved en af de to 750 mm smalsporsbaner i Gniezno og Sroda. Op til turen kan omløbsplaner rekvireres gratis hos Jernbanen ved DJK.

Poznan er opdaget af turisterne. Endelig - kan man sige. Dens årlige handelsmesse er en af Verdens største. På det gamle torv, Stary Rynek, stimler turisterne sammen hver dag kl. 12, for at se de populære gedebukke komme frem over renæssance-rådhusets ur. Poznan er en aktiv og international by. Også på menukortet og i nattelivet...

Weekendrejser til Poznan '98

Med fly, to overnatninger og morgenmad

Pris pr. person fra: kr. 1695,- incl. rejsegaranti

+ afgifter kr. 215,-



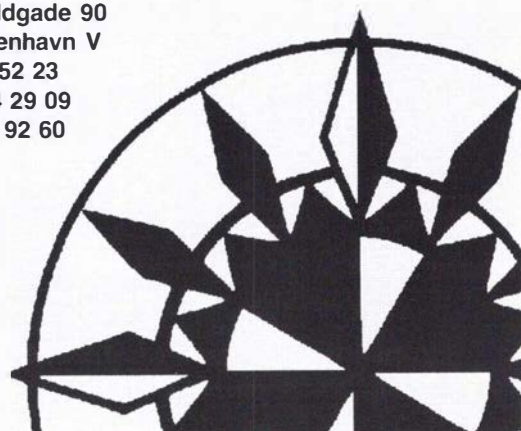
Vester Voldgade 90
1552 København V
Tlf: 33 13 52 23
Fax: 33 14 29 09
Giro: 6 16 92 60

POLISH AIRLINES



Den 16. juli havde højteknologi og veteraner sat hinanden stævne i Padborg. DB-152 008 der efter sine afsluttende prøvekørsler i Kassel nu er stationeret i Hamborg, gæstede for en af de første gange Danmark. EA 3010 der med nedfældede pantografer, trækkes af fri af det danske køreledningsnet af Køf 255, var netop ankommet med den sidste transport til Iran. Som det kan ses på nedenstående billede gæster BR 103 stadig den dansk-tyske grænse. 103'erne skulle ellers forlængst have været fordrevet fra det nordtyske, men grundet den tragiske ICE-ulykke og den i samme forbindelse gennemførte hjulkontrol på samtlige ICE-togsæt, er brugen af lokomotivtrukne tog kraftigt forøget. BR 103 101 har netop overleveret tog 2184 til ligeså museumsmodne MZ 1401.

Fotos: John Cristensen



Veteranbaner



Til venstre: Med 100 års jubilæet for banen mellem Slagelse og Gørlev station torsdag den 2. juli 1998, fejrede D-Maskinegruppen det med kørsel på den smukke strækning. På billedet ses ØSJK nr. 6 på Gørlev station pyntet op til dagens lejlighed med diverse rystevogne efter sig. Foto: Alf Blume.

GM Gruppen

Med flytning af MY 1105, B 520 og GM gruppens Gs'er til Holstebro/Struer lørdag den 11. juli 1998 er GM gruppen nu ved at have samling på sit materiel. Gruppens medlemmer havde samtidig en fin tur den dag. Lokomotiv og vogne tages nu ud af drift frem til foråret. Der skal primært laves rustarbejde på MY 1105. Når dette er afsluttet lakeres den op i rød/sort. Vognmateriellet skal have en større indvendig rengøring og udvendigt renses for graffiti-svineri. En anden stor opgave består i at få styr på alle reservedele og få indrettet remisen i Holstebro.

Jørgen Gade

D-maskinegruppen

Lørdag den 23. og søndag den 24. maj var D-maskinegruppens trævogne i Roskilde, indlejet af DSB Museumstog. Betjeningen i vognene sørgede D-maskinegruppens personale dog for. Der blev kørt med K 563 og E 991 til Køge om lørdagen og med K 563 og R 963 til Tølløse om søndagen. Materieltoget tilbage til Hvalso med vognene klarede Pr 908 som afslutning på en hyggelig weekend. På denne måde fik vognene prøvet fire store maskiner på to dage. En afveksling fra ØSJS Nr. 6 der trækker alle klubbens sommertog på Vestsjælland.

Alf Blume

Struer Jernbaneklub

Som før omtalt i JERNBANEN nr. 2/98, har SJK sammen med Struer Museum og Struer kommune i flere år arbejdet på at oprette et jernbanemuseum. Nu er det endeligt lykkedes Struer kommune, at købe den tidligere DSB Godsekspektion i Struer. Bygnin-

gen der på 500 m² samt et større areal omkring den er erhvervet for 400.000 kr. Den smukke bygning bliver herefter overdraget til Struer Museum, som Jernbanemuseet bliver en del af.

KD

Limfjordsbanen

Lørdag den 27. juni afholdte Limfjordsbanen sit 25 års jubilæum. Der var arrangeret et flot åbent hus arrangement i remisen, hvor der bl.a. blev fremvist en del jernbanemateriel m.m. Der vil i næste nummer komme en mere fylldig billedrapportage fra dagen.

KD

Nordsjællands Jernbaneklub

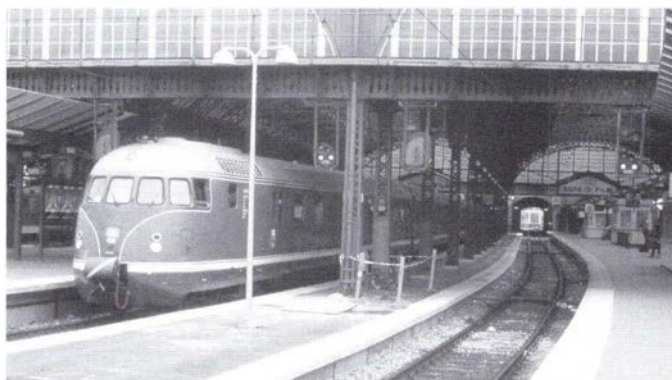
Den 25. juli 1998 blev SJ 1307 kørt ind til Centralværkstedet på Otto Bussesvej. Her har NSJK i en kortere periode indlejet et hjørne af værkstedet. her skal et arbejds hold fra lokomotivfabrikken Mallowa i Tyskland, udskifte bl.a. SJ 1307's hjulringe og renovere undervognen og maskineriet.

KD

Sydfyenske Veteranjernbane

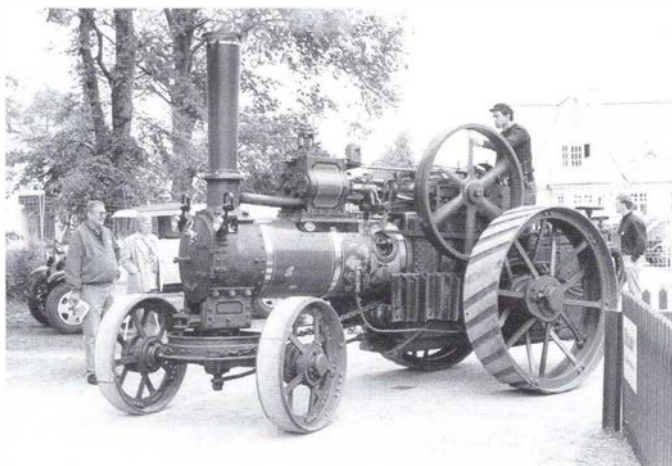
I weekenden afholdte SFVJ sit 10 års jubilæum med et åbent hus arrangement. F 657 var bl.a. fyret op ved lejligheden.

KD



I pinsen den 31. maj - 1. juni 1998 afholdte NSJK for anden gang med stor succes Veterantræf i Græsted. Dette arrangement vil nu fremover blive afholdt hvert år. Blandt de mange udstillere var Helge Simonsen fra Langeskov på Fyn med sin flotte damptraktor bygget i 1928 hos Aveling & Porter Ltd. England. Helge Simonsen købte den for 2 år siden af en engelsk smalspors klub i Wales.

Foto: Peer Lauritzen



Struer Jernbane-Klub på deres første udflugt på Thistedbanen den 8. juli 1998. Her er det lille tog fanget mellem Vinderup og Hvidbjerg. Toget bestod af MT 165-Bg-Bg-Bk-BD. Foto: Johnni Lassen



Adtranz-koncernen grundlagdes i januar 1996, ved at ABB (Asea Brown Boveri) og Daimler-Benz indskød deres samlede jernbaneeksperise (hhv. elektroteknik og maskinteknik) i den nye virksomhed, som de hver ejer 50 pct. af. Sammenlægningen (hvoraf ABB Scandia, Randers var blot en lille del) har skabt et gigantforetagende, der sidder på 13 pct. af verdensmarkedet i skarp konkurrence med Siemens og GEC-Alsthom, der hver har 10 pct. Koncernens hovedkontor ligger i Berlin, hvor bl.a. øverste chef, danskeren Kaare Vagner, residerer. Koncernen har marketing-, udviklings- og produktionsafdelinger i 60 lande og beskæftiger omkring 25.000 medarbejdere.

Adtranz præsenterede ved en konference i Oslo i marts - udover det ny "Flytog" til brug på Gardermobanen, som vil blive nærmere omtalt i et kommende nummer af JERNBANEN - et helt nyt produktprogram i stil med bilindustriens. Ud af de mange konstruktioner, som koncernen har arvet fra "de sammenbragte børn", er der sammensat et produktprogram, som bygger på modulprincippet. Indenfor hver produktområde skal køretøjer bygges ved sammensætning af moduler, som svarer til den enkelte kundes behov. Det medfører, at man ikke længere skal starte et konstruktionsarbejde ved hver bestilling, men kan udnytte det sortiment af standarddele, der allerede er udformet.

Det er de almindelige markedskræfter, der har tvunget Adtranz-koncernen til denne forenkling af produktionsprogrammet. Markedet vokser, der kommer stadig flere operatører på banen i takt med liberaliseringen, men priserne presses også ned, så det kniber for koncernen med lønsomheden. Det problem skal nye rationelle og mindre omkostningskrævende produktionsmetoder afhjælpe.

Indenfor de nedennævnte basisprodukter (som er tildelt 'katalognavne', atter en arv fra bilindustrien) kan køberen så få tilpasset sin køretøjsmodel til egne specielle ønsker og krav, men ideen er, at hvert nyt produkt helst skal bestå af fra 60-80 pct. af allerede konstruerede og gennemprøvede komponenter.

Erik B. Jonsen

Innovia er navnet på køretøjer (med gummi hjul) til automatbaner, på engelsk People Movers, førerløse tog til brug f.eks. i større lufthavne. Vognkassen er fremstillet af moderne kompositmaterialer og er konstrueret i samarbejde med Mercedes-Benz Advanced Car Design Center i USA.

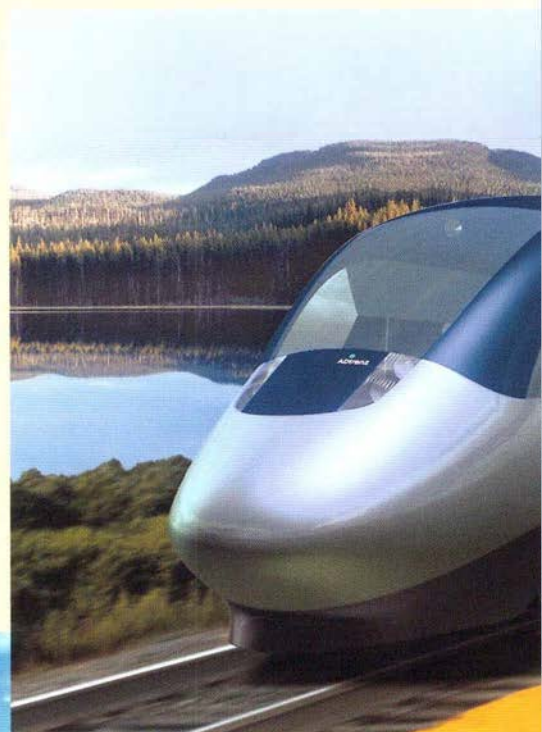


Nyt køretøj

Verdens største fabrikant af jernbanematerie sortiment - syv modeller i modulopbygning - og økonomisk fremstilling samtidig

elle ønsker kan imødekommes.

Crusaris er navnet på koncernens grundprodukt for højhastigheds (Multiple Unit). Togsæt kan leveres med varierede antal vogne og forskellige udgave - med kurvestyring og hastigheder op til 250 km/t.



Octeon er fællesnavnet på koncernens elektriske lokomotiv, der i mange forskellige konfigurationer dækker operatørers ønsker fra fire-akslede persontoglokomotiver med maks. hastighed 220 km/h til sejttrækkende seks-akslede godstoglokomotiver - baseret på tidligere svejtsiske og tyske leverancer.

skatalog

riel har ryddet op i sit vare-
g giver nu mulighed for ra-
med at kundemes individu-

det som tidligere benævntes AIM (Adtranz Intercity
ter, bl.a. Scandias "gumminæse" og den tyske ICE-

Blue Tiger, som er koncernens eneste die-
sellokomotivtype, har fået lov at beholde sit
navn, da det netop er vel indarbejdet (de
øvrige navne er skabt for - tro det eller ej -
at de skal være let tilgængelige på alver-
dens sprog). Lokomotivet bygges på de tid-
ligere Thyssen-Henschel fabrikker i Kassel i
samarbejde med General Electric.



Incentro er standardproduktet for sporveje eller
letbaner. Det er selvfølgelig konstrueret i en 100
pct. lavgulvsudgave, idet man har benyttet de mest
vellykkede dele fra koncernvirksomhedernes hidti-
dige tre sporvognsmodeller. Der kan leveres i man-
ge forskellige størrelser - fra en fire-akslet enkelt-
kørende vogn til et 44,4 m langt seks-leddet vogn-
tog med otte aksler.



Movia er navnet på standard tunnelbanevognen, der
kan leveres i forskellige vognlængder, med forskellige
dørbredder og indretninger. Typen, der har både ty-
ske og engelske aner, kan leveres enten med strøm-
forsyning fra luftledning eller fra strømskinne.

an

Itino er et dieseldrevet togsæt bestemt for regional-
og lokaltrafik. Her er benyttet konstruktionsløsninger
fra Regio-Shuttle- (tysk), GTW- (svejtisk) og Flex-
liner(Scancia) programmerne, bl.a. lavgulvsdelen.





For 30 år siden kunne man endnu opleve Østre Gasværks kulbane i fuldt vigør. Når et skib med kul til gasværket lagde til, livede den lille bane op til dåd - og to togstammer begyndte at køre i pendultrafik mellem havn og gasværk.

Af Thomas Nørgaard Olesen

En idyl i storbyen...



Østre Gasværk i København begyndte produktionen i 1878. Ved anlægget af Kystbanen i 1890'erne blev gasværket afskåret fra havnen, og efter at man i en overgangsperiode havde klaret kultransporten pr. hestevogn, anlagde man en jernbane mellem Frihavnen og Østre Gasværk. Banen blev taget i brug i år 1900 og var i drift helt frem til gasværkets nedlæggelse i foråret 1969.

I 1899 og 1902 fik Østre Gasværk leveret 3 saddeltanklokomotiver fra den engelske lokomotivfabrik Hudswell Clarke & Co. Lokomotiverne blev nummereret 1-3. Nr. 3 blev i 1961 erstattet af Valby Gasværks lokomotiv nr. 2, der overtog nummer- og ejendomsmærker fra nr. 3. Den "nye" nr. 3 var bygget i 1906 af Hanomag.

Til den normale drift anvendtes to togstammer, hver bestående af et lokomotiv og seks vogne. Mens den ene stamme blev læsset i havnen, kørte den anden op til gasværket, hvor vognene blev tømt. Lige så snart tømningen var afsluttet, returnerede man til havnen, hvor den anden stamme så var klar til afgang.

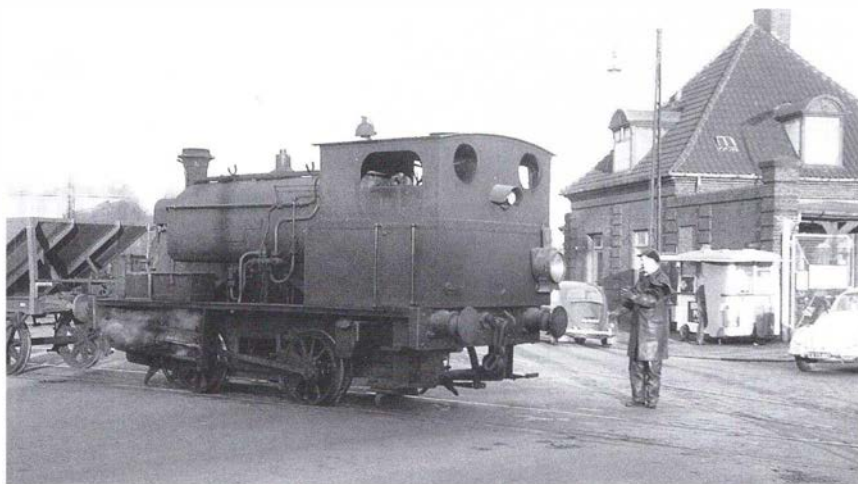
Men alting får en ende, og således gik det også for den lille kulbane ved Østre Gasværk. I foråret 1969 blev Østre Gasværk nedlagt, og kulbanen dermed overflødig. Det var et led i en udvikling, der havde stået på siden begyndelsen af 1950'erne. I slutningen af 1940'erne havde ca. 95 danske byer kulgasværker, hvor gas produceres ved at opvarme kul. Herved dannedes en gas, hvis hovedbestanddel er brint. Men tiden var ved at løbe fra denne type anlæg. De mindste byer med måske et par tusind målere gik helt bort fra gas, mens de lidt større ty pisk indførte andre gastyper end "kulgas" for endelig til sidst at overgå til naturgas i årene omkring 1990.

I 1954 udskiftede Fakse, Ringe og Nysted således deres kulgasværker med såkaldte propanluft anlæg, hvor propan fordampes og blandes med luft. En meget simpel - og billig - produktionsproces, men ofte måtte brænderne i de enkelte husstande udskiftes. Andre byer valgte at indføre spaltgasanlæg, der er forholdsvis komplicerede. Her omdannes kulbrinter til kultveilt og brint. Spaltgassen ligener dermed kulgassen, og brænderne i de enkelte husstande kunne bibeholdes. Som en tredje mulighed

Side 20:

Øverst: Hanomag-lokomotivet ØG 3 er her på vej med en læsset stamme og passere her krydset ved Århusgade i maj 1968. Nederst: Her er stammen nået op på den lange rampe ved gasværket. I baggrunden skimtes Svanemølleværket i maj 1968.

Fotos: Jan Waldemar



Saddeltanklokomotivet ØG 2 ved Gittervej i december 1963.

Foto: Poul Wilhelmsen.

valgte nogle byer at lade sig gasforsyne fra gasværker i andre kommuner, uanset om man så fik gas fra kulgasværker, propanluft-anlæg eller spaltgasværker.

Denne udvikling nåede København i 1960-erne, hvor kulgasværkerne Valby Gasværk og Østre Gasværk blev afviklet. De sidste danske kulgasværker var Grenå (nedlagt 1975), Helsingør (nedlagt 1977) og Strandvejsgasværket i Hellerup (nedlagt 1983).

Hvad blev der så tilbage af den lille idyl i København? Selve banen og gasværket er forlængst væk - en enkelt gasbeholder anvendes dog i dag som teater - men pudsigt eksisterer alle fire lokomotiver stadig. De tre saddeltankmaskiner er endt hos hhv. Nordsjællands Jernbaneklub (nr. 1), Teknisk Museum (nr. 2) og på en legeplads i Tingbjerg (den oprindelige nr. 3). Den tidligere Valby Gasværkmaskine tilhører i dag DJK, og befinder sig hos Museumsbanen i Maribo. Her har man også en af de karakteristiske kulvogne med bundtømning, så man kan faktisk i DJK-regi oprangere et "rigtigt" kultog - omend kun ganske kort. Desuden eksisterer der fortsat en rangertraktor fra Østre Gasværk hos Nordsjællands Jernbaneklub.

Et udvalg billeder fra dengang kultogene var længere findes på dette opslag. Har man lyst til at vide mere om kulbaner og gasværker end det har været muligt at gengive i denne lille "stemningsrapport", henvises f.eks. til "Kultog til Gasværket" af Bent Jacobsen (banebøger 1991) - og for den mere gas-teknisk interesserede - "Bygas efter 1950" af H. J. Styhr Petersen (Dansk Selskab for historisk Kemi 1991). Opmærksomheden kan tillige henledes på det nyligt åbnede gasværksmuseum i Hobro.



Efter tømningen er ØG 3 på vej tilbage mod havnen. Her ses toget på vej under Kystbanen i maj 1968. Foto: Jan Waldemar

Fra dengang - hvor der var jernbaneudflugter til...



DJK's afskedsudflugt til Danmarks sidste smalsporede privatbane, DBJ, 15. september 1968. - af Ole-Chr. M. Plum

Da foreningen i et særnummer af Jernbanen i begyndelsen af september 1968 annoncerede afskedsudflugten søndag den 15. september til DBJ, skrev foreningens dynamiske sekretær, P. Thomassen som indledning: "At beskrive de bornholmske baneherligheder på et par sider er aldeles ugørligt, for der er stof nok til en hel bog". Siden er det blevet til ikke mindre end 3 bøger, nemlig Svend Lund-Pedersens "På sporet af DBJ" og "Med dampen oppe" samt Ludvig Mahlers "De bornholmske jernbaner 1900-1968", men de udkom først længe efter banernes lukning.

Næsten 80 udflugtsdeltagere havde benyttet sig af tilbuddet om en særtogtur på banen fra Rønne til Nexø, der skulle indstille driften 28. september. Prisen for togturen var den formidable sum af 23,00 kr., og hertil skulle så lægges rejseudgifter fra København til Rønne. Det blev et spændende døgn, der begyndte med afrejse til Bornholm fra Havnegade i København kl. 23.30 lørdag den 14. september. På turen til Rønne var det ikke alle, som fik sovet lige meget, idet "snakken går", når jernbaneentusiaster mødes. I stedet sørgede en del af os for, at der i cafeteriet var en rimelig omsætning hele natten!

Efter ankomsten til Rønne søndag morgen blev der livlig aktivitet på Rønne H., hvor stortset alt af jernbanehistorisk værdi blev fotograferet, eller der blev taget notater m.v. I al denne virak begyndte DBJ's personale at oprangere vort særtog, der kom til at bestå af motorvognen DBJ M 3, bygget til DBJ af Frichs A/S i 1937 samt personvognen DBJ 324. Denne vogn var bygget som sidegangsvogn af Bornholms Maskinfabrik i Rønne i 1914. I 1934 blev den ombygget til midtergangsvogn, og samtidig fik vognen egenvarme (centralvarmeanlæg) i stedet for dampvarme.

Snart ankom tog 6 - en solokørende skinnebus - fra Nexø, og præcis kl. 8.25 fik arbejdstog "A" afgang fra





Den smukke trinbrætsbygning ved Robbedale trinbræt målte 10 alen i længden, mens bygningerne ved Nylars, Smøringe, Tvillingegårde og Langemyre kun målte 6 alen.

Side 22:

Vort udflugtstog med DBJ M3-DBJ 324 ved indkørsel til Rønne N.

Rønne H. Det var et fint solskinsvejr, og allerede på vej mod Aakirkeby, hvor vi skulle krydse med tog 8, blev der tid til flere fotostop. Ved Robbedale gjorde vi holdt ved trinbrættet og ved sidesporet til grusgraven, et pragtfuldt sted i en temmelig tæt skovbevoksning. Desuden holdt vi ved trinbrættet i Nylars, og her blev det velholdte rødbrune motortog foreviget med den hvide rundkirke i baggrunden, og på den måde blev vor hobby, DBJ og de bornholmske rundkirker kædet sammen i ét motiv.

Under opholdet i Aakirkeby var der pludselig ekstra travlhed i billetsalget på stationen. Fanatiske billetssamlere skulle erhverve sig en sidste edmonsonsk billet fra DBJ. På perronen kæmpede Agfa, Kodak og andre filmleverandører gennem diverse kameraer med at sikre de bedste motiver af krydsningen med tog 8, der bestod af DBJ Sm 31. Turen fortsatte med stop ved alle stationer og trinbrætter, og vi nåede planmæssigt til Nexø, kl. 10.40.

Efter ankomsten til Nexø blev stationsområdet nøje udforsket, og den smukke stationsbygning, der i år 1900 opførtes helt i granit efter tegninger af Mathias Bidstrup, blev fotograferet. De udflugtsdeltagere, der havde tilmeldt sig til frokost på "Centralhotellet", gik derefter ud i byen, hvor der ventede dem en kulinarisk oplevelse af de helt store. For kun 10,- kr. fik man serveret "det store kolde bord" med en lang række dejlige fiskeretter: Sol over Gudhjem, laks, rejer m.m.

Jeg har tit erindret dette overdådige måltid, når heftige diskussioner om spisepauser på udflugter er foregået ved flere af DJK's generalforsamlinger. Forenin-

gens tidligere formand, Birger Wilcke, og sekretær, Peer Thomassen, hørte til de mennesker, der altid forenede "det praktiske med det behagelige", og i deres selskab er vi mange, der har nydt godt af en tiltrængt frokostpause med hyggeligt samvær - og alligevel fik vi tid til at dyrke det egentlige formål med turen, nemlig en jernbanemæssig oplevelse.

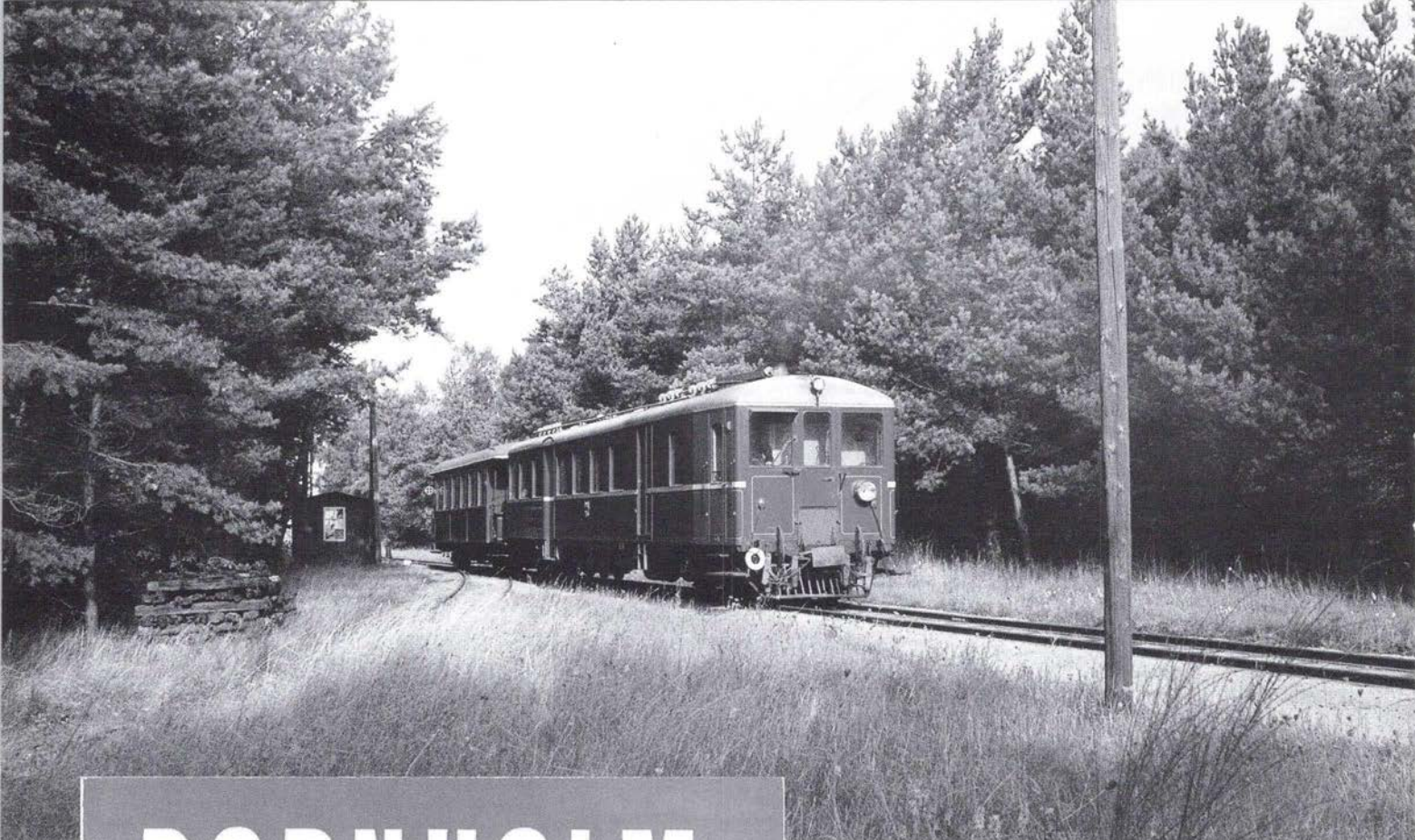
Ja, oplevelse var det altid, selv om mange udflugter i slutningen af 1960'erne var afskedsture til et stort antal privatbaner, der ligesom DBJ måtte indstille driften. DJK's udflugtsafdeling var særdeles aktiv, og i dag er der sikkert mange på min alder, der kan tænke tilbage på de år, hvor man mindst én gang om måneden gennem en ny DJK-udflugt udforskede ikke blot et lille stykke af Danmark, men til tider også af vore nabolande gennem besøg på en given jernbanestrækning. Det var spændende og med til at skærpe interessen for jernbanerne hos mig. Gennem disse ture fik jernbanehobbyen for mig en større vidde end lige blot materiel, infrastruktur m.m. Interessen blev udvidet til også at omfatte kultur- og lokalhistorie - for slet ikke at tale om baggrunden, altså forhistorien, for mange af disse baners oprindelse.

Hele udflugten på Bornholm foregik da heller ikke med tog. Efter at være kørt med arbejdstog til Aakirkeby tog vi plads i én af DBJ's busser for at besøgte resterne af de to allerede nedlagte banestrækninger mellem Aakirkeby og Gudhjem samt mellem Rønne og Sandvig. Her så vi bl.a. de meget flotte og specielle stationsbygninger, tegnet af arkitekterne Kay Fisker og Agge Rafn, på banen mellem Almindingen og Gudhjem. Da vi stod ved banen i Almindingen og senere ved Kleven, måtte vi med vemod konstatere, at DJK skulle have været grundlagt ca. 20 år tidligere. Jeg har i hvert tilfælde ikke oplevet at køre med damptog gennem Almindingen og Kleven, men har fået fortalt om hvilken oplevelse det var. Man kan ikke undres over, at der - som tidligere beskrevet i JERNBANEN - lokalt arbejdes på at etablere en veteranjernbane ved Almindingen - det vil blive en god ny turistattraktion for øen, hvortil den bornholmske trold Krølle-Bølle sikkert gerne vil vise vej!

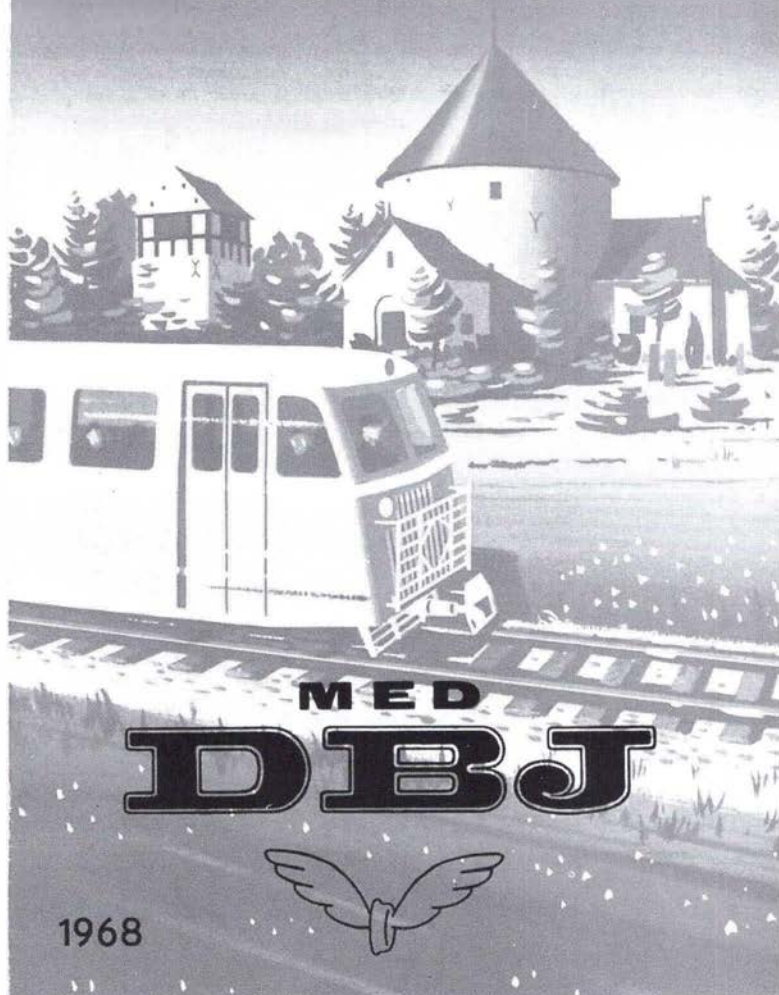
Jernbaneudflugter har for mig altid været en stor oplevelse, og selvom der i dag er længere mellem "turene", kan jeg kun opfordre - også nye entusiaster til at deltage, når f.eks. DJK udflugt "kalder til samling". Der er altid noget for enhver at opleve, f.eks. det at være på rejse sammen med en flok, der også nyder turen, hvad enten det er lyden af et damplokomotiv eller fra en GM'er man kan høre fra det åbentstående vindue.



Rundkirken i Nylars danner en smuk baggrund til DBJ-toget. Trinbrættet blev - især under 2. Verdenskrig - benyttet af folk, der tog med toget til Nylars for at gå i kirke om søndagen. Også senere blev trinbrættet meget benyttet af skolebørn fra Nylars kommune, der gik i skole i Aakirkeby.



BORNHOLM RUNDT



Øverst: Der blev ivrigt fotograferet, da vort tog gjorde holdt i den lille skov ved sidesporet til grusgraven ved Robbedale. Sidesporet ses nederst til venstre i billedet.



Midt: Et billede af togkrydsning med tog 8 fremført af skinnebussen DBJ Sm 31. Til højre: Den sidste lokale køreplan for DBJ, der indtil september 1968 i bogstaveligste forstand bragte både den lokale befolkning og turister rundt på øen med tog og busser.



Det manuelle togviserskilt på Rønne H. kunne fortsat vise tog til f.eks. Allinge-Sandvig, selvom banen var nedlagt 15 år tidligere!

Den smukke stationsbygning i Nexø, der var opført i granit, blev nedrevet i 1973 for at give plads til en ny vej i byen.

Foto: Aage Olesen, ca. 1965.



Af senere års udflugter er der mange, der husker dagene omkring den 31. maj 1997, hvor DJK udflugt sammen med Dansk Færgehistorisk Selskab sørgede for en værdig afsked med jernbanefærgerne på Storebælt m.m.

- og hvad var så egentlig DBJ

Allerede omkring 1875 rejstes spørgsmålet om at anlægge en jernbane på Bornholm, men først i 1890 kom der alvor bag planerne om at forbinde Rønne og Nexø med en jernbane. Banen blev optaget i lov af 8. maj 1894, og den 12. december 1900 åbnede den første metersporede bornholmske jernbane mellem de to byer (36,6 km). Den 16. maj 1901 blev sidebanen fra Aakirkeby til Almindingen (5,0 km) åbnet.

Den bornholmske jernbane blev en succes, og det gav hurtigt anledning til drøftelser om at udvide banenettet. I jernbaneloven fra 1908 optoges strækningerne Rønne-Rø-Allinge og Almindingen-Gudhjem. Rønne-Allinge Jernbaneselskab kunne åbne sin strækning den 6. maj 1913, og Alminding-Gudhjem Jernbaneselskab åbnede strækningen Almindingen-Gudhjem den 27. juni 1916. Det viste sig u hensigtsmæssig med tre bane-selskaber, og i december 1934 fusionerede banerne i A/S De bornholmske Jernbaner. Efter 2. Verdenskrig måtte man erkende, at konkurrencen med privatbilismen og privat drevne busruter blev for hård, og den 18. august 1952 lukkede banen mellem Aakirkeby og Gudhjem. Et år senere, den 15. august 1953, måtte banen fra Rønne til Sandvig lukke, og 15 år senere ophørte

jernbanedriften helt på Bornholm. Fra 29. september 1968 overtog DSB alle DBJ's busruter, ligesom nye ruter langs banen fra Rønne til Nexø blev oprettet.

Til banerne anskaffedes lokomotiver og vogne fra tyske og svenske fabrikker, men en del af vognmateriellet blev bygget lokalt på Bornholm. Der blev indkøbt en del brugt materiel, både lokomotiver og vogne, fra Skagensbanen i 1924, da denne bane var ombygget fra 1000 mm sporvidde til normal sporvidde. I 1930'erne gik banerne fra dampdrift til motordrift, og der anskaffedes motorvogne og dielsellokomotiver fra De forenede Automobilfabrikker i Odense samt fra Frichs A/S i Århus. DBJ købte to motorvogne og en rangertraktor fra Haderslev Amts Jernbaner, da de lukkede i 1939. I 1949 og 1951 fik DBJ leveret i alt 4 skinnibusmotorvogne og 3 bivogne.

Vil man vide mere om DBJ, kan de 3 nævnte bøger varmt anbefales, ligesom der findes en del oplysninger i bogen "Privatbanerne gennem 150 år".



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



Tyske krigslokomotiver fra Århus - 2. del

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

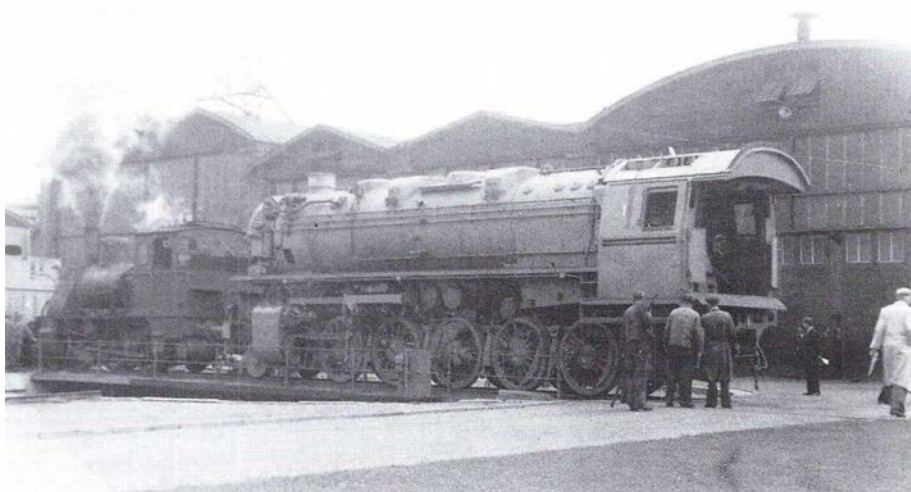
Som beskrevet i forrige nummer af JERNBANEN byggede virksomheden Frichs i Århus 10 lokomotiver type 44ÜK til tyskerne under krigen. I september 1944 var tre af lokomotiverne næsten færdige, og virksomhedens drejeskive midt i fabriksgården blev ødelagt ved sabotage. Drejeskivens placering gjorde det nu vanskeligt at køre materiel ud fra værkstedshallerne. Men drejeskiven blev hurtigt erstattet af en anden fra DSB, og i modstandsbevægelsen planlagde man derfor endnu en aktion mod Frichs.

En uge senere slog sabotørerne til. En af fabrikkens lærlinge, den 20-årige Henrik Alexander Gulstad, var med i modstandsbevægelsen sammen med andre ansatte fra Frichs. De holdt skydeøvelser i fabrikkens kælder, for der var så meget larm fra værkstederne, at ingen kunne høre skudene. Henrik Gulstad henvendte sig til underdirektør Jens Due-Petersen for at høre, om man måtte sprænge fyrkasserne på de tre næsten færdige lokomotiver. De var færdigmonterede med kedler og førerhuse men manglede bl.a. kobbelstænger mellem drivhjulene. To maskiner stod i lokomotivværkstedet, et andet i det nye malerværksted. Jens Due-Petersen var indforstået med planen, der blev udført 2. oktober 1944 - altså en uge efter sprængning af drejeskiven.

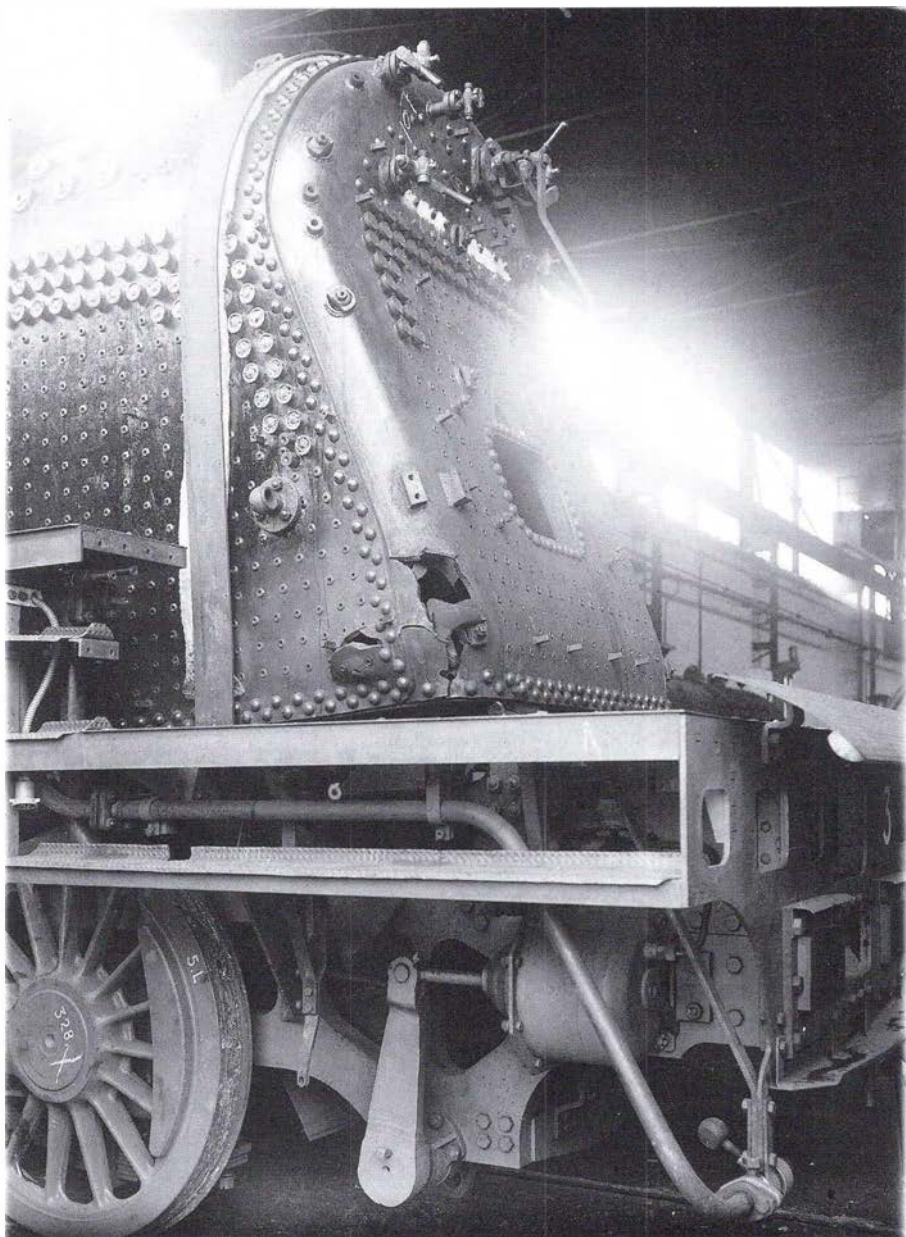
Frichs-lærling Werner Clausen, der som tidligere beskrevet levede illegalt under jorden, fremstillede de nødvendige sprængladninger.

Dagen før aktionen gav Werner Clausen dem til Henrik Gulstad, da de to unge mænd mødtes i købstadsmuseet Den Gamle By. Næste dag blev det plastiske sprængstof af Henrik Gulstad anbragt i fyrkasserne på tre lokomotiver. Sprængstoffet skulle antændes af såkaldte sprængblyanter, der udløste eksplosionerne med vis forsinkelse. Næste dag skrev de lokale og andre aviser (det nævntes ikke,

at der var tale om lokomotiver til Tyskland): "Atter i aftes lød tre vældige Drøn over Århus. Det var denne gang Frichs Fabrikker, det var gaaet ud over. De første to Bomber eksploderede klokken 19.58 i Færdigmonteringshallen, og ved denne Eksplosion ødelagdes Fyrboksene paa to Lokomotiver. Den tredje Bombe eksploderede først ved 21.20-tiden i Provecentralen, og denne gang ødelagdes



Øverst: 44 0233-5 (opr. 44 1233) ved vandkranen på Saalfeld station i 1978. Maskinen var da oliefyret. Foto: Jakob Stilling. Nederst: 44 1231 trækkes ud i fabriksgården af Hammelbanens damplokomotiv nr. 5, for at blive opfyret for første gang, september 1944. Få dage senere blev drejeskiven saboteret. Arkiv: Asger Christiansen.



at noget sådant kunne ske". Foruden skaderne på lokomotiverne var tusindvis af ruder blæst ud i virksomhedens mange bygninger.

Den unge Frichs-lærling Henrik A. Gulstad måtte allerede dagen efter gå under jorden og leve i skjul. Han fortsatte sit virke i modstandsbevægelsen et par måneder indtil 13. januar 1945, hvor han mistede livet ved en aktion mod Rørdal Cementfabrik nær Aalborg.

Lokomotiverne afsendes

Efter sabotagen lå arbejdet med de tyske lokomotiver stille i to måneder. Ingen af dem havde endnu været ude at køre, skønt ordren var aftalt mere end fire år forinden. På lokomotiv 44 1233 afmonterede man førerhuset, så skaderne på fyrkasse og kedel kunne inspiceres. Lørdag eftermiddag 25. november 1944 blev Frichs besat af 50 tyske soldater. De erklærede, at besættelsen skulle opretholdes, indtil lokomotiverne var sendt til Tyskland - selvom de ikke var driftsklare. Tyskerne manglede lokomotiver. Dels var mange maskiner blevet efterladt under tilbagetrækningen fra Sovjetunionen efter nederlaget ved Stalingrad, og dels var hundredevis af lokomotiver ødelagt ved flyangreb før og efter de allieredes landgang i Frankrig i juni 1944 - den såkaldte D-dag.

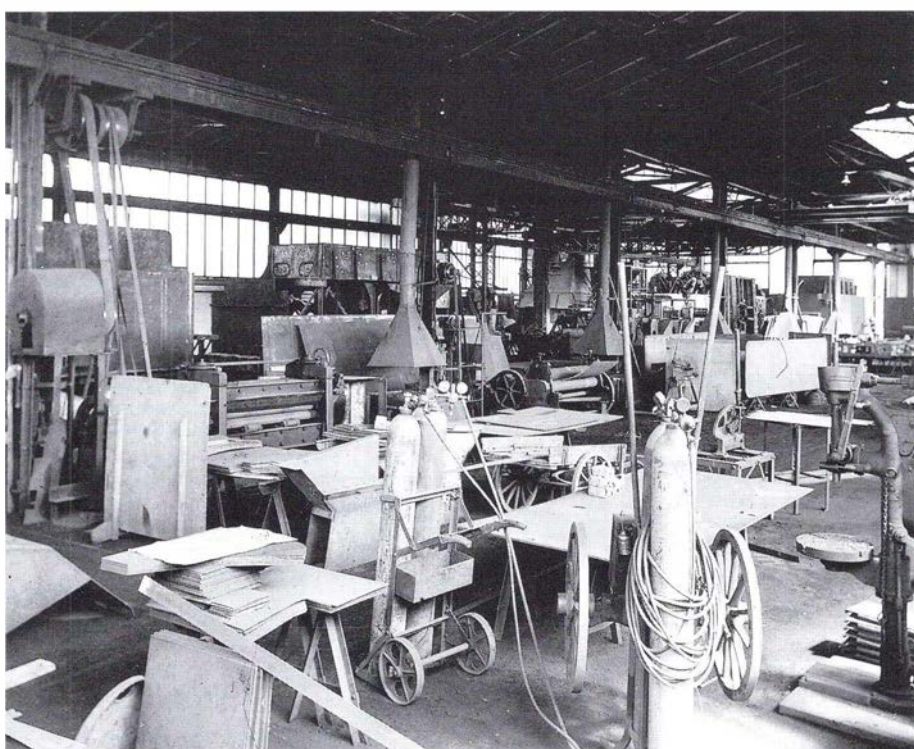
Soldaterne, der besatte Frichs, havde vagtstue i en godsvogn placeret lige uden for fabriksporten, hvorfra de patruljerede omkring virksomheden. En sjælden gang gik de ind i værkstederne. De blandede sig dog ikke i arbejdet, men deres nysgerrighed irriterede mange af de ansatte. En medarbejder i støberiet blev så vred, at han smækkede porten i for næsen af en af soldaterne. Under besættelsen af virksomheden gjorde Frichs-ansatte de ufærdige lokomotiver klar til afsendelse. Til trods for den stærke bevogtning lykkedes det for modstandsbevægelsen at sprænge en samleskinne til fabrikkens elektricitetsværk.

Efter sabotagen mod fyrkassen i oktober 1944 blev førerhuset på 44 1233 fjernet, så skaderne kunne inspiceres. I fyrkassens nederste, venstre hjørne ses skader efter sprængningen.

Arkiv: Asger Christiansen.

Fyrboksene paa et tredje Lokomotiv. Kun Nattevagten befandt sig paa Fabrikken. Han havde netop afsluttet sin Runde og havde intet mistænkeligt bemærket. Ved Eksplosionerne blev Hallernes øverste Stokværk, der er af Glas, ødelagt, ligesom Fyrboksene på de tre Lokomotiver er revet op. Da Arbejderne mødte i morges, varede det noget, inden Arbejdet kom igang, fordi man først maatte undersøge, om der var flere Bomber rundt om i Virksomheden".

Da eksplosionerne lød, blev direktør Peter Due-Petersen og hans søn, underdirektør Jens Due-Petersen, m.fl. straks kaldt til fabrikken. Ingeniør Erik Jensen har beskrevet, at to lokomotiver stod klar til den såkaldte koldtandsprøve. "Der var blevet lagt plastisk tidsindstillet sprængstof på undersiden af fyrkassen på lokomotiverne, og vi så nu vandet fosse ud og løbe ned i graven mellem skinnerne. Jeg husker endnu, at Peter Due-Petersen kravlede op ad lederen til førerrummet, og sønnen Jens råbte til sin far om at lade være. Jeg tror, de spillede for galleriet, de har sikkert begge vidst,



Kedelsmedien på Frichs, juli 1944. Bagerst i værkstedet ses tre næsten færdigbyggede tendere til type 44 ÜK. Arkiv: Asger Christiansen.

De tre lokomotiver med ødelagte fyrkasser og delvist beskadigede kedler var stort set færdigmonterede og fremstod i gråmalet stand uden påskrifter. Det skal bemærkes, at den grå farve ikke var en grundmaling men lokomotivets endelige bemaling. Det tyske rustningsministerium besluttede i 1942, at alle ÜK-lokomotiver skulle fremstå i grå farve og derved adskille sig fra andre lokomotiver.

Der var fremstillet gangtøj til alle ti lokomotiver, men drivstængerne blev aldrig monteret. De øvrige syv lokomotiver var kun delvist samlede. Et enkelt lokomotiv havde fået kedlen monteret, men de resterende seks maskiner var ikke samlede. Dog var rammer og hjul samlet, således at de kunne sammenkobles og køres bort. Kedlerne og de øvrige maskindele inklusive de færdige førerhuse blev læsset på godsvogne. Ifølge William Bay drejede det sig om ca. 20 lukkede og et antal åbne godsvogne. De ti tendere type "2'2'T34" (bogietender med plads til 34 m³ vand og 10 tons kul) var alle færdige og gråmalede.

Allerede tre dage efter besættelsen af Frichs udsendte DSB et telegram til de berørte parter om afsendelse "af 10 ufærdige Lokomotiver til Tyskland via Padborg". Af telegrammet fremgik, at trækkraften for et antal transporter skulle være tyske lokomotiver (der kørte en del i Jylland). På afsendelsesdagene skulle den pågældende transport - ifølge krav fra "Der Bahnbevollmächtigte der Deutschen Reichsbahn für Dänemark" med kontorer i DSBs 2. distrikt i Ny Banegårdsgade 55 i Århus - afhentes om morgenen kl. 7 hos Frichs med en F- eller en Q-maskine, således at transporten kunne afgå fra DSBs godsbangård kl. 9.00. Forventet ankomst til Padborg samme dag kl. 19.12.

Første sending bestående af to 44-lokomotiver, en mandskabsvogn (med soldater), tre lukkede og to åbne godsvogne blev hentet på Frichs 29. november. Sporforbindelsen til fabriken var et 700 m langt sidespor fra Århus-Hammel-Thorsø Jernbane, nærmere betegnet det såkaldte Åbyspor. Det gik fra AHTJs egen station i Carl Blochs Gade og ud langs nordsiden af Søren Frichsvej til lokomotivfabrikken vest for Ringgaden. Åbysporet kunne ikke holde til de tunge lokomotiver med et akseltryk på ca. 18 tons. Nær Hammelbanegården afsporede det første lokomotiv, fordi to skinner knækkede under maskinens højre side. Den tyske transport holdt derfor natten over langs Søren Frichsvej under bevogtning af tyske soldater. Næste dag opdagede jernbanefolk to sprængladninger ved det nærmeste sporskifte. Danskerne nægtede at arbejde, for en tysk sprængningskommando havde demonteret sprængladningerne. Det afsporede lokomotiv blev løftet, hvorefter tyskerne forstærkede sporet ved hjælp af kiler, der svejsedes på den yderste skinne i kurven.

1. december - altså to dage efter afsporingen - kunne de to lokomotiver og fem godsvogne så afsendes fra Århus Godsbangård som tog 9292, der var et fast særtogsløb for værne-magten. Særtogene blev som oftest fremført af tyske lokomotiver. To dage senere afsendtes yderligere to 44-lokomotiver og en mandskabsvogn som særtog 9280 - også et fast særtogsløb til Padborg. Sandsynligvis blev der afsendt flere transporter end de nævnte. De omtalte godsvogne var i hvert fald ikke tilstrækkelige



Rudolf Zeis Floor var overingeniør på Frichs. Han blev arresteret af tyskerne og sendt til Froslevlejren. Efter krigen vendte Floor tilbage til Frichs, hvor han fortsatte til 1964. Arkiv: Asger Christiansen

til transport af delene til de resterende seks lokomotiver. Ifølge et brev af 20. december samme år fra Hammelbanen var alle 10 lokomotiver nu afsendt. Der havde bl.a. været benyttet "11 lukkede Mandskabsvogne til befording af Mandskab til Vagtjeneste m.m."

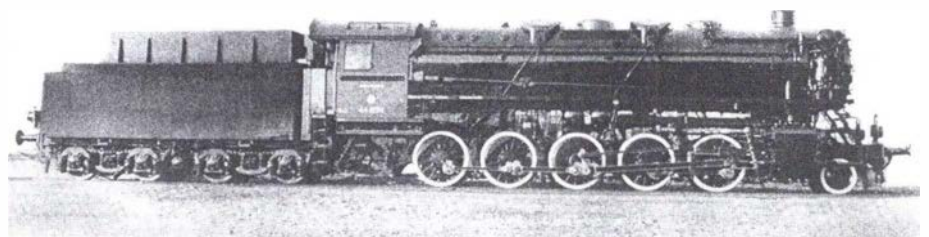
Ifølge korrespondance fra Frichs til Handelsministeriet i København, skulle lokomotiverne sendes "til Stargard i Reichsbahncentralamt Pommern for at færdigbygges der". På et nutidigt kort ses, at Stargard efter krigens grænseændring ligger øst for den polske by Stettin. Ingeniør William Bay har fortalt, at bestemmelsesstedet var byen Königsberg i Østpreussen (nu Kaliningrad i den russiske enklave ud

mod Østersøen mellem Polen og Litauen). Det kan undre, at de ufærdige maskiner skulle sendes så langt østpå, for de tyske Østersøprovinser var under hårde angreb fra sovjetiske tropper på vej mod Berlin.

Sabotørernes skæbne

I begyndelsen af 1945 måtte Frichs-lærling Werner Clausen (der stod for sabotagen mod drejeskiven) flygte til Sverige, hvorfra han vendte tilbage sammen med Den danske Brigade straks efter Danmarks befrielse 5. maj 1945. Nogle måneder senere genoptog han sit arbejde på Frichs. Overingeniør Rudolf Zeis Floor blev arresteret af tyskerne 15. marts

44 1234 var det første lokomotiv, der blev færdigbygget i Berlin i 1948. Som det ses, har den kun et enkelt sidevindue i førerhuset, og der mangler bl.a. rogskærme. Arkiv: Dietrich Kutschik.



1945 i sit hjem på Ydunsvej i Århus-forstaden Åbyhøj. Floor blev senere ført til internering i Frøslevlejren nær Padborg i Sønderjylland, hvor han sad indtil befrielsen. Floor fortsatte på Frichs indtil 1964, hvor han gik på pension efter 40 års ansættelse på lokomotivfabrikken.

1946 opsatte man en mindeplade i receptionen i Frichs administrationsbygning. Pladen opremsede navne på 45 ansatte, der var med i fabrikkens vagtværn fra oktober 1944. En anden plade blev opsat til minde om Henrik Alexander Gulstad, der anbragte sprængladningerne i fyrkasserne og senere mistede livet under illegal arbejde. Lokomotivfabrikken er nu nedlagt og siden 1986 ombygget til erhvervspark med kontor- og butikslokaler under navnet Frichsparken. 5. maj 1995 blev de to mindeplader på Werner Clausens initiativ flyttet til opgang 36 G, hvor Århus Skatteforvaltning nu har til huse.

Lokomotiverne samles i DDR

Med afsendelsen fra Århus i december 1944 forsvinder "sporet" efter 44-lokomotiverne. I hvert fald for en tid. Næste kendte oplysninger daterer sig til slutningen af 1948, hvor de ufærdige maskiner befandt sig på Volkseigene Betriebe Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke "Hans Beimler" i forstaden Hennigsdorf i den nordlige udkant af Berlin. Virksomheden, forkortet LEW, var en tidligere Borsig/AEG lokomotivfabrik, der efter krigsafslutningen lå i Berlins sovjetiske besættelsessektor. I oktober året efter - altså 1949 - blev Deutsche Demokratische Republik (Østtyskland) oprettet som selvstændig stat under et kommunistisk styre.

Det første Frichs-lokomotiv, der blev færdigbygget, var 44 1234. Det skete samtidigt med den såkaldte luftbro til Berlin. Sovjet havde blokeret jernbaner og veje til Vestberlin, og USA og Vesteuropa etablerede en otte måneders lang indflyvning af fødevarer m.m. Efter

færdigbygningen blev 44 1234 fotograferet og på billedet ses, at lokomotivet stadig fremstod i ÜK-udgave. Det vil bl.a. sige med et enkelt sidevindue i førerhuset, uden røgskærme og fodpladen ikke forlænget forbi røgkammerdøren og ned til pufferplanken. 44 1234 blev prøvekørt i december 1948 med og uden togstamme på strækningen Hennigsdorf-Schönholz-Neustrelitz nord for Berlin. Der blev kørt med en togvægt af op til 900 tons. På trods af, at lokomotivet var bygget af krigstidsmaterialer, påviste prøvekorserne forbausende få mangler. Efter godkendelse blev 44 1234 overført til maskindepotet i Güsten på strækningen Magdeburg-Erfurt og indsat i driften. Frem til maj 1949 blev de øvrige ni lokomotiver bygget færdige hos LEW. Frichs-lokomotiverne fik fabriksnumre 16313-16322 i Borsig-serien, selv om der hovedsageligt var tale om samling af dele fremstillet i Århus. Lokomotiverne blev stationeret således: fire i Gera, tre i Erfurt, to i Güsten og et enkelt i Eisenach - altså alle i den sydligste del af Østtyskland.

Som tidligere nævnt blev DDR oprettet som selvstændig stat i 1949. Oktober måned samme år afholdtes den første Leipzig messe, hvor man udstillede produkter fremstillet i den nyoprettede stat. Efter sigende var 44 1231 udstillet som eksempel på socialistisk industris formåen. Men i hovedsagen var der altså tale om dansk arbejde.

Retssag mod DSBs generaldirektør

Blot to dage efter Danmarks befrielse 5. maj 1945 blev DSB generaldirektør P. Knutzen hentet af det danske politi, sigtet for tyskvenlig virksomhed. Han blev afhørt om sin rolle som formand for Dansk-Tysk Forening under krigen og i det hele taget sit samarbejde og skabelige omgang med tyske embedsmænd og officerer. Dagen efter afhøringen blev Knutzen af trafikministeren bedt om at tage orlov.

Halvandet år senere i efteråret 1946 blev tiltalen frafaldet, men Knutzen blev stillet for Tjenestemandsdømmestolen, der var oprettet til at tage sig af sager om offentlig ansættelse.

Forhandlingerne om bygning af tyske lokomotiver hos Frichs indgik som en mindre del af tjenestemandsdømmens afhøringer i maj 1947. Ingeniør Israelsen fra Frichs var et af de indkaldte vidner. Han fortalte, at Knutzen ved et møde (om hovedmaskiner til DSB-isbryder "Holger Danske") i generaldirektoratet oktober 1940 havde bebrejdet Frichs, at virksomheden var for langsom til at acceptere bygning af tyske lokomotiver. Ingeniør Israelsen havde nævnt risikoen ved at arbejde for tyskerne, da det kunne udløse luftangreb. Hertil skulle Knutzen have smilet hånligt og svaret, at Helsingør Skibsværft samt Burmeister & Wain ikke havde samme indvendinger og allerede arbejdede med tyske ordrer. Knutzen havde ifølge Israelsen antydnet, at Frichs ikke kunne regne med at få maskinordren til isbryderen - eller andre statsbaneordrer - med mindre virksomhedens skepsis over for tyskerne forsvandt.

Også overingeniør Rudolf Zeis Floor var i vidneskranken. Han havde i 1943 rejst sammen med Knutzen i toget mellem København og Århus. Her skulle Knutzen have udtalt om krigens udfald, at når Hitler først besluttede sig, var det ham, der bestemte. Direktør Jens Due-Petersen (faderen døde kort før krigens slutning) blev afhørt om andre udtalelser fra Knutzen. Bl.a. at Frichs var imod tyskerne, fordi Jens Due-Petersen var gift med en englænderinde. Due-Petersen kunne godt huske ordvekslingen, men bagatelliserede den. Han mente ikke, at Frichs var blevet dårligt behandlet hverken af DSB eller generaldirektøren. Driftsbestyrer C.J.R. Kuhlmann fra Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane blev afhørt om samme emne. Han havde dog kun fået ordvekslingen refereret af Peter Due-Petersen, men da han nu var død, kunne emnet ikke belyses yderligere. Knutzen tilbageviste

Type 44ÜK bygget hos Frichs

DR-nr.	Frichs nr. ramme+kedel	Frichs nr. (Borsig)	LEW nr	Bemærkninger
44 1231	326	934	16318	Februar 1949 indsat i drift, 1963 oliefyret, 1971 nyt førerhus, 1982 omb. til kulfyr, stationær varmemaskine i Köthen, udr. 1985, oph. december 1986.
44 1232	327	935	16322	Maj 1949 indsat i drift, februar 1956 kulstøvfyr, hendsat december 1974, udr. maj 1975.
44 1233	328	936	16319	Marts 1949 indsat i drift, januar 1965 oliefyret, udr. og oph. oktober 1982.
44 1234	329	937	16313	December 1948 indsat i drift, ca. 1968 stationær dampkedel i Rosslau, udr. juli 1975.
44 1235	330	938	16314	1948 indsat i drift, 1963 oliefyret, udr. 1981, stationær varmekedel Berlin-Pankow, oph. 1988.
44 1236	331	939	16315	December 1948 indsat i drift, udr. november 1970.
44 1237	332	940	16316	Januar 1949 indsat i drift, udr. 1972.
44 1238	333	941	16317	Maj 1949 indsat i drift, 1957 kulstøvfyr, udr. 1974.
44 1239	334	942	16320	Marts 1949 indsat i drift, udr. april 1970.
44 1240	335	943	16321	April 1949 indsat i drift, udr. november 1968.



stort set alle anklager. Han havde kun været interesseret i, at Frichs fik materialer fra Tyskland, så der kunne bygges lokomotiver til DSB. Det var lykkedes, men tyskerne havde stillet den betingelse, at der så også skulle leveres lokomotiver til Tyskland.

Tjenestemandssretten dom faldt i januar 1948. Knutzen blev kun dømt for en brøkdelt af de rejste anklager. I sagen angående Frichs blev Knutzen frikendt. Men den samlede dom lød på afsked grundet "nationalt uværdig optræden" ved formandsskabet i Dansk-Tysk Forening. Der var dog anerkendelse af, at Knutzen havde ledet DSB gennem en vanskelig krigsperiode. Han blev derfor afskediget, dog med pension. Samme år udgav Knutzen sine erindringer "40 Aar i Statens Tjeneste", hvori han bl.a. giver sin beskrivelse af sagen om de tyske lokomotiver fra Frichs og forhandlingerne med ingeniør Israelsen og direktør Due-Petersen.

44-lokomotivernes driftsperiode

Fra lokomotivernes færdigbygning i 1948-49 til udrangering kørte de i Østtyskland. Nogle blev ombygget i mindre grad, bl.a. ændringer ved cylindrene. 44 1231 fik i 1971 et nyt førerhus med to sidevinduer. På fotografier fra 1970'erne ses, at maskinerne da havde små røgskærme og fodpladen langs kedlen var forlænget forbi røgkammerdøren ned til pufferplanken. Hvornår denne ændring er udført, vides ikke.

Tre af de Frichs-byggede 44'ere blev ombygget til oliefyrede i begyndelsen af 1960'erne. Den første udrangering af en af Frichs-maskinerne

skete i november 1968, da 44 1240 blev opgivet efter et uheld. I løbet af 1970'erne blev yderligere seks maskiner udrangeret. 44 1234 havde da kørt 1.070.000 km, hvilket svarer til 26 gange rundt om jorden ved ækvator. Frichs-kedlen var allerede i 1956 blevet udskiftet med en Henschel-kedel. Deutsche Reichsbahn indførte 1970 en såkaldt EDV-nummerering af lokomotiver. Første ciffer efter typenummeret angav, hvorvidt lokomotivet var fyret med kul, olie eller kulstøv. 44 0xxx betød oliefyret, 44 1xxx kulfyret og 44 9xxx fyret med kulstøv. Flere maskiner blev ændret gennem årene, alt efter mulighederne for at skaffe de forskellige former for brændstof. Lokomotiver fyret med kulstøv blev udrangeret senest 1974.

44 0231 og 44 0233 var i 1970'erne stationeret i Saalfeld, sydøst for Erfurt, hvor de indgik i driften sammen med ca. 20 andre 44'ere (de øvrige altså ikke bygget i Danmark). Dette antal var nogenlunde det samme gennem 1970'erne. Lokomotiverne kørte godstog på Saaletalbanen mellem Camburg og Probstzella samt på strækningerne Saalfeld-Gera, Saalfeld-Arnstadt og Gera-Jena. Endvidere kørtes store godstog op til sværindustrien i Unterwellenborg/Könitz. Der kørtes ofte i forspand med damplokomotiver type 01 og type 95. 44 0235 var i begyndelsen af 1970'erne stationeret i Angermünde og senere i Eberswalde nordøst for Berlin, hvor der også var andre lokomotiver type 44. Frichs-maskinen kørte bl.a. med oliebloktog fra Schwedt/Stendell, hvor en oliepipeline fra Sovjetunionen endte, og olien blev omladet til jernbanevogne. De blev kørt til de store rangerbanegårde ved Berlin og derfra ud til andre byer i Østtyskland. Den danske 44'er fremførte også almin-

delige godstog samt militærtog på strækningen Berlin-Eberswalde-Angermünde-Pasewalk samt til Frankfurt an der Oder nær den tysk-polske grænse. I sjældne tilfælde kørte 44 0235 også med persontog.

Endnu i sommeren 1981 var tre oliefyrede Frichs-lokomotiver i drift, hvoraf 44 0231 og 44 0233 stadig var stationeret i Saalfeld og 44 0235 i Eberswalde. Maskinerne blev da fotograferet med både gods- og persontog af danske jernbaneentusiaster på jagt efter damp i det østtyske.

I begyndelsen af 1980'erne opførtes et nyt petrokemisk værk i Schwedt, der gjorde det muligt at raffinere olie i finere grad end hidtil. Der ved forsvandt fra markedet den olietype (vistnok betegnet bunkeröl B), der var benyttet til oliefyrede lokomotiver. De blev derfor taget ud af drift i efteråret 1981; enkelte i løbet af 1982.

44 0233 fra Saalfeld blev taget ud af driften i 1981. Det var planlagt at ombygge maskinen til kulfyrede, men det blev opgivet i 1982. Samme år blev 44 0231 fra Saalfeld ændret til kulfyrede og benyttedes til december 1985 som stationær varmekedel i Köthen nordvest for Leipzig. I december 1986 blev 44 1231 opslugget i Meiningen. 44 0235 fra Eberswalde havde sidste driftsdag 16. august 1981. Derefter blev 44 0235 benyttet som stationær dampkedel (Provisorische mobile Heizanlage nr. 13) på den store rangerbanegård Berlin-Pankow, inden lokomotivet blev opslugget i foråret 1988 ved rangerbanegården Wustermark nær Berlin. Dermed forsvandt det sidste Frichs-byggede lokomotiv type 44.

Foregående side: 44 031-9 (opr. 44 1231) under udkørsel fra Saalfeld med et stort godstog mod Jena, oktober 1978. Foto: Jakob Stilling. Denne side: 44 1235 under ophugning ved rangerbanegården Wustermark nær Berlin, april 1988. Hermed forsvandt den sidste Frichs-byggede 44'er. Foto: Christian Dreher.



Jernbanelandet USA



Det er mange år siden JERNBANENS læsere sidst har været præsenteret for jernbaneforholdene "over there". I mellemtiden har jernbanerne i USA gennemløbet en kolossal udvikling. Artiklen her er beregnet på at give en introduktion til amerikanske jernbaneforhold samt være appetitvækker for kommende USA-rejsende.

**Tekst & foto:
Christian Cederberg
Klaus Jørgensen**

Jernbanernes organisering

Jernbanerne i USA drives på en helt anden måde end vi er vant til det fra Europa. Al godstrafik udføres af private baneselskaber ud fra markedskononomiske principper. Disse selskaber ejer såvel infrastruktur som rullende materiel mv. Og det kan betale sig at drive jernbane - baneselskabernes aktier er i høj kurs på børsene!

Indtil for ca. 30 år siden drev disse jernbaneselskaber også passagertrafik. I løbet af 60'erne mærkede jernbanerne imidlertid en stadigt stigende konkurrence fra såvel biler, lastbiler, busser og fly. Denne konkurrence betød, at passagertrafikkens rentabilitet forværredes, og dermed blev trafikken til stadighed beskåret.

I erkendelse af, at en nedlæggelse af den lokale passagertrafik med jernbane ville betyde trafikkaos, blev nærtrafikken omkring en lang række byer overtaget af offentlige selskaber. Adskillige byer valgte dog at lade stå til, og dermed endte byer som Los Angeles, St. Louis og Seattle uden jernbanebetjening af lokaltrafikken.

Også fjerntrafikken med passagertog blev tyndet voldsomt ud, og efterhånden var der udsigt til, at den ville forsvinde helt. Derfor besluttedes det af forbundsregeringen at oprette et nationalt jernbaneselskab, Amtrak, i 1971.

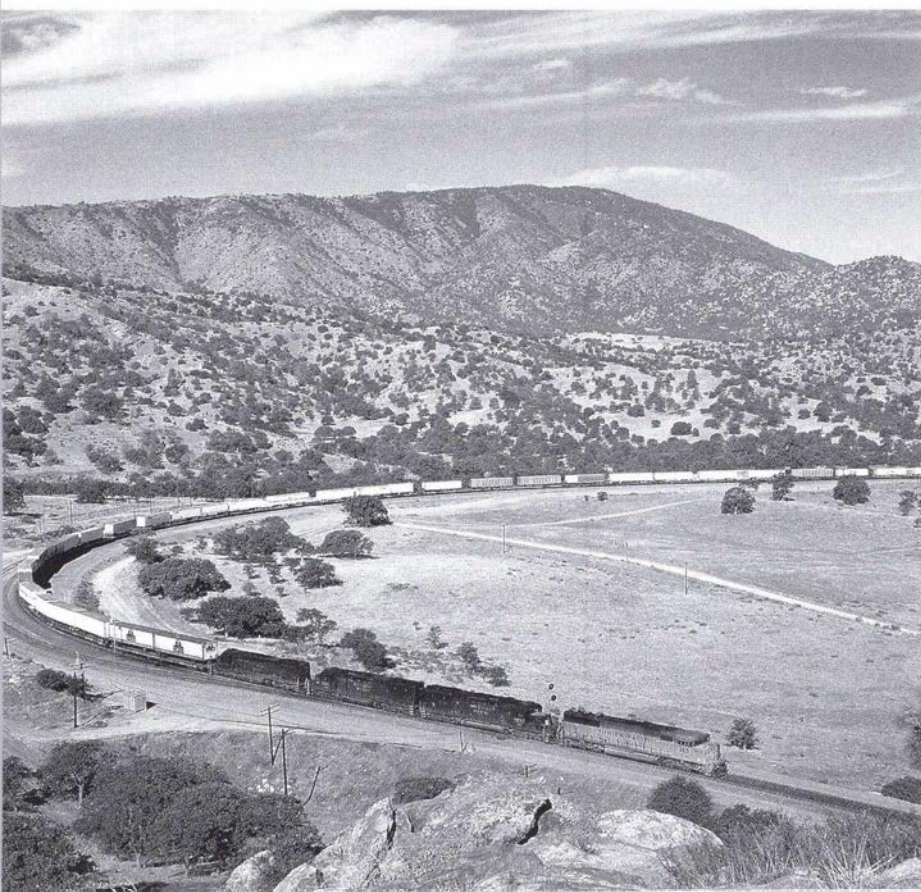
Amtrak fik til opgave at opretholde et landsdækkende net af jernbaneruter, og Amtrak kom således til at køre på mange forskellige jernbaneselskabers strækninger. Amtrak overtog/købte en del lokomotiver og vogne fra disse jernbaneselskaber, som fortsatte med at køre godstrafik. De gamle jernbaneselskaber beholdt også infrastrukturen, bortset fra nogle ganske få strækninger som Amtrak overtog.

Passagertrafik

Omkring nogle af de store byer driver de lokale trafiksselskaber passagertrafik som vi kender det fra Danmark. Nogle få storbyer har egentlige undergrundsbaner, f.eks. New York og Washington DC.

I en lang række byer findes kun små regionaltogssystemer baseret på, at togene kører ind mod byen om morgenen, og ud fra byen om eftermiddagen.

I løbet af 90'erne har der været en stigende fokus på fordelene ved jernbanetrafik, og derfor har mange af de byer der for 25 år siden sagde farvel til passagertrafikken nu igen fået gang i trafikken.



Nogle steder går man forsigtigt til værks ved at køre nogle få passagertog på de eksisterende godsbaner. Andre steder er man mere konsekvente og opbygger helt nye systemer - oftest i form af Lightrail (moderne sporvogne). Som eksempler på byer der har fået Lightrail inden for de seneste år kan nævnes St. Louis, Denver og Sacramento.

I Los Angeles tages nu revance for tidligere tiders fejltagelser ved både at bygge undergrundsbane, Lightrail samt et egentligt regionaltogssystem.

Langdistance-passagertrafikken varetages som nævnt af Amtrak. Amtrak har sin hovedvægt i det nordøstlige USA, omkring Chicago og i Californien. Hertil kommer en satsning på "Pacific Northwest", som er området mellem Eugene i staten Oregon via Seattle i staten Washington til Vancouver i Canada.

I det nordøstlige USA er strækningen fra Washington DC over New York til Boston den vigtigste (Northeast Corridor). Strækningen ejes af Amtrak og er elektrificeret fra Washington til New Haven (beliggende mellem New York og Boston). En elektrificering af det sidste stykke fra New Haven til Boston er for øjeblikket under udførelse.

På Northeast Corridor kan Amtrak konkurrere med flyene på rejsesiden, og derfor er der bestilt egentlige højhastighedstog til strækningen. De nye tog, hvoraf de første leveres om et år, produceres af GEC Alsthom, og er et kurvestyret tog baseret på det franske TGV-tog (toget benævnes "American Flyer").

Amtraks langdistancetog kører hele landet sammen. I den sydlige del af landet køres toget "Sunset Limited" fra Californien til Florida. Dette er det eneste egentlige transkontinentale tog. I den nordlige del af landet er fjerntrafikken primært baseret på Chicago som knudepunkt, idet der kører en række tog fra Chicago til Østkysten, f.eks. Washington DC og New York. Mod vest kører der tog mod bl.a. Los Angeles, San Francisco og Seattle. Mod syd kører der fra Chicago tog mod bl.a. Houston, Dallas og New Orleans.

Det er kendetegnende for Amtraks langdistance-tog, at de fleste strækninger kun befares en gang dagligt. Nogle strækninger betjenes endda kun 3-4 gange pr. uge. Omfanget af Amtraks kørsel illustreres bedst ved, at den samlede køreplan kan være i to hæfter på hver 40 sider, og hæfterne er ikke skrevet med småt! Trafikbuddet afspejler sig også i passagertallene. Eksempelvis havde Amtrak i marts 1998 kun 1,7 mio. passagerer!

Godstrafik

Inden for godstrafikken har tendensen de seneste år gået mod, at selskaberne fusionerer til gigantiske enheder. Således er der i dag kun to store selskaber



vest for Chicago, hhv. Union Pacific (UP) og Burlington Northern Santa Fe (BNSF). Øst for Chicago findes i dag tre store selskaber, hhv. Conrail, CSX og Norfolk Southern (NS), og der arbejdes i øjeblikket på at få delt Conrail mellem CSX og NS. Herudover opererer de to store canadiske selskaber Canadian National og Canadian Pacific også i USA. Sidstnævnte via et nyligt opkøb af det amerikanske selskab SOO-line.



Union Pacific har på de sidste ti år mere end fordoblet sin størrelse ved opkøb af selskabet Chicago & Northwestern, og senest ved fusionering med Southern Pacific. BNSF er en sammensmeltning af de to selskaber Burlington Northern og Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad.

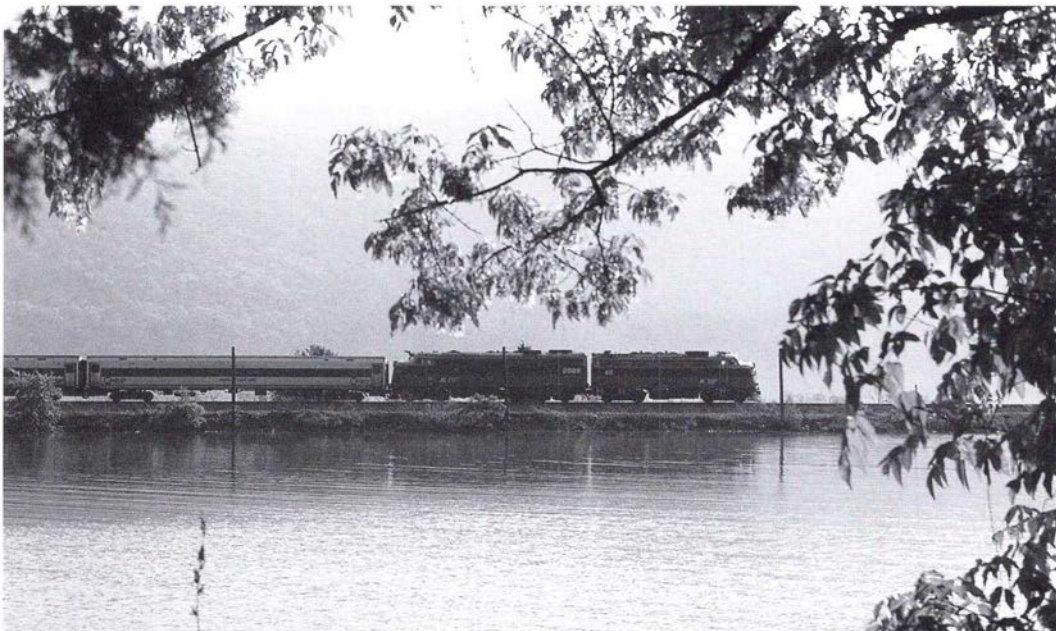
De store fusioner har dog ikke være problemfri. Specielt fusionen mellem Union Pacific og Southern Pacific har haft katastrofale konsekvenser med "trafikkaos" og et usædvanligt stort antal ulykker til følge. Trafikken har været så hårdt ramt, at nogle tog har holdt stille i op til 8 dage. Samtidigt har fusionerne medført nærmest monopol lignende tilstande. De mange problemer har medført, at man har overvejet ved lov at

Herover: Amtraks tog Pioneer fra Seattle til Chicago via Denver ses her vest for Rock Springs, Wyoming, den 7. juli 1994. Dette tog er siden blevet ramt af sparekniven, så i dag betjener Amtrak ikke denne strækning. Toget er i øvrigt forspændt to af Amtraks F40PH-lokomotiver, som gennem mange år har været standard-passagerlokomotivet i USA.

Til venstre: Boston South Station udgør det nordlige endepunkt for Amtraks Northeast Corridor. Ud over Amtrak benytter også det lokale trafikelskab (Massachusetts Bay Transportation Authority, MBTA) stationen til regionaltogstrafik. Billedet fra 11. juli 1991 er taget før arbejdet med elektrificering af Northeast Corridor fra New Haven til Boston blev igangsat.

Modstående side øverst: Tidligt om morgenen den 21. august 1997 har et sydgående godstog passeret bjergene omkring Tehachapi Loop, og nærmer sig nu Mojave. Forude venter ca. 50 km uden nævneværdige stigninger gennem Antelope Valley til Palmdale.

Modstående side nederst: Et intermodaltog har netop passeret Tehachapi Loop på vej mod syd. Intermodaltogene kaldes også "Hot-Shots", fordi disse prioriteres højest - det er dyrt at forsinke disse tog!



Til venstre: Et tog fra Metro North Commuter Railroad er på vej langs Hudson-floden fra Poughkeepsie til New York (Grand Central Terminal). Toget (styrevognstog) ses her ved Cold Spring en juni dag i 1994, hvor en FL9AC (tv.) og en F10A (th.) leverer trækraft. Disse lokomotivtyper kan stadig ses langs Hudson-floden, men nye lokomotiver er bestilt, så om et års tid er det nok slut.

Mellem de uendelige majs- og hvedemarkers i Midtvesten og bjergene i Rocky Mountains ligger Wyoming, USA's tyndest befolkede stat. Union Pacific's hovedlinie løber gennem den sydlige del af Wyoming. I den østlige del af staten, markerer "hovedstaden" Cheyenne starten på Sherman Hill, som er kendt for at være meget krævende for de tog som skal passere. Billedet her er dog taget længere mod vest, øst for Hanna, WY, hvor et UP-tog lastet med nye biler er på vej mod vest den 5. juli 1994. Forrest er en SD60M.



Donner Pass (midt) forbinder Reno i Nevada med Sacramento i Californien. Strækningen blev bygget af Southern Pacific i 1860'erne som en del af den første transkontinentale jernbane. Strækningen over Donner Pass var færdig i 1868, og året efter var hele den transkontinentale jern-



bane færdig, da Southern Pacific mødte Union Pacific ved Promontory Point i Utah. Efter Union Pacific i 1996 overtog Southern Pacific, udgør Donner Pass i dag den ene af UP's to adgange til det mellemste Californien fra øst (lidt længere mod nord er Feather River Canyon den anden forbindelse). Fotografering på Donner Pass er for de tålmodige – trafikken er ikke tæt! Her er et godstog mod øst dog fanget nær Colfax, Californien den 23. august 1997. De to lokomotiver på billedet er "backhelpers", som skal hjælpe toget over passet (foran toget er der tre lokomotiver).

Blue Mountains (til højre) i den nordøstlige del af Oregon gennemskæres af Union Pacifics hovedlinie fra øst til "Pacific Northwest". Strækningen har en tæt trafik af tog med varer til udskibning fra bl.a. Seattle. Til højre ses et containertog på vej mod øst, nord for Perry, Oregon den 30. august 1997. De første lokomotiver (C44-9) er i Chicago & Northwestern-bemaling (nu en del af UP).



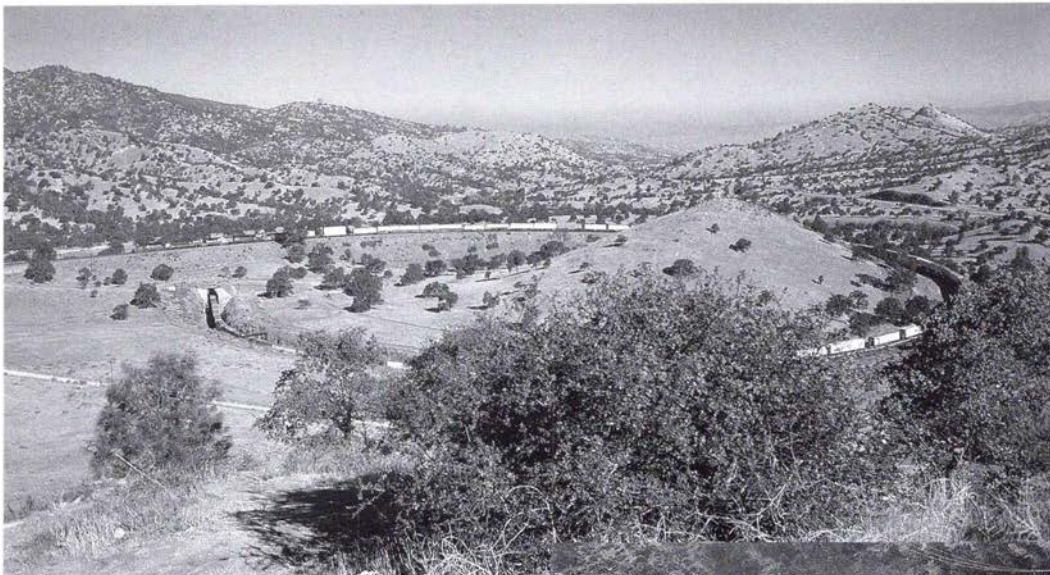
kræve en opsplitning af UP og SP i to selskaber igen, men en så drastisk beslutning er der dog ikke truffet (endnu?).

De store selskaber koncentrerer sig om at transportere store mængder gods over lange afstande. Selskaberne har således solgt en del sidebaner fra til såkaldte "regionals" eller "short-lines". Disse fungerer som fødelinier til de store selskaber. Nogle "regionals" har dog en ganske betragtelig størrelse. F.eks. Wisconsin Central, som også har en del aktiviteter i udlandet. F.eks. driver selskabet de New Zealandske jernbaner, samt en meget stor del af godstrafikken i England via selskabet English, Welsh & Scottish.

Rullende materiel

De amerikanske jernbaner er præget af standardiseret materiel. Stort set alle lokomotiver leveres af enten General Motors, Electro Motive Division (GM/EMD) eller General Electric (GE).

Indtil starten af firserne sad EMD på ca. 75% af salget takket være den klassiske model SD40. Denne er i forskellige versioner bygget i mere end 5.000 eksemplarer.



Mellem Bakersfield og Mojave i det mellemste Californien ligger en af de mest berømte jernbanestrækninger i USA. Jernbanen, som blev indviet i 1876, forbinder San Joaquin Valley med den sydlige del af Californien. Southern Pacific byggede banen, og siden 1899 har den også været benyttet af Santa Fe, der opgav at bygge egen linie gennem bjergene, og derfor købte adgang til at køre på Southern Pacifics linie. Strækningen er kendt på grund af Tehachapi Loop, som ligger ca. midt mellem Bakersfield og Mojave. Som navnet antyder er der tale om et loop, hvor togene passerer en 360-graders kurve for at vinde højde. Langt størstedelen af godstogene mellem den nordlige og sydlige del af Californien passerer stedet, hvilket betyder, at man ikke

Omkring 1980 kom en afmatning i markedet for lokomotiver, bl.a. på grund af flere sammenslutninger af jernbaneselskaber med deraf følgende bedre udnyttelse af lokomotivparken. Samtidigt havde EMD sendt en ny model på markedet (GP50), som voldt mange problemer. Derfor ramte afmatningen EMD meget hårdt, mens GE opretholdt produktionen på ca. samme niveau som hidtil.

I en periode så det ud som om EMD ville trække sig helt ud af lokomotivproduktionen, men i starten af 90'erne introduceredes vekselstrømsteknologien i samarbejde med Siemens. Samtidigt konstrueredes en ny selvstyrende bogie, hvor hver enkelt aksel indstiller sig individuelt efter kurverne. Dette modvirker hjulslip og forlænger hjulenes levetid betragteligt. Disse nyudviklinger blev introduceret på typen SD70MAC. Siden Burlington Northern bestilte 350 af slagsen i 1993 har der været mere ro om EMD's lokomotivproduktion.

GE har til stadighed været i stand til at levere stærkere og mere brændstoføkonomiske enheder, men til gengæld har enhederne ikke været helt så stabile i driften som EMD's.

Langt de fleste lokomotiver i USA i dag er dog stadig GM-lokomotiver. Som eksempel herpå kan nævnes, at af de 6750 lokomotiver som Union Pacific havde pr. 1. januar 1998, var 70% produceret af EMD og 30% var produceret af GE.

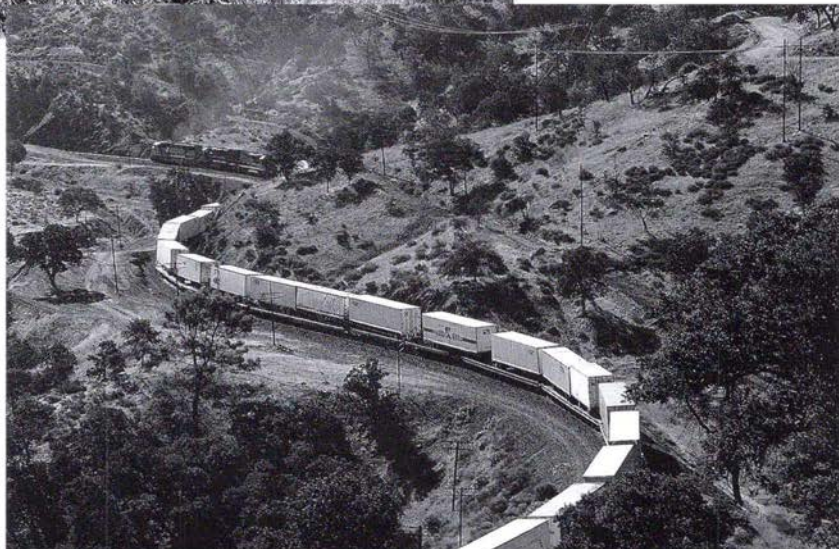
Udviklingen har gennem de senere år gået mod større og stærkere lokomotiver. Således produceres nu lokomotiver med mere end 6000 hk.

De sidste skud på stammen inden for lokomotiver er fra EMD godstogslokomotivet SD90MAC og persontogslokomotivet F59PHI. Fra GE er det godstogslokomotivet AC6000CW og persontogslokomotivet P42 (benævnt "Genesis").

Persontogslokomotiverne fra både EMD og GE leveres i en udgave beregnet til kørsel på både diesel og el (tredieskinne), til brug på banerne omkring New York, hvor der ikke må benyttes diesellokomotiver i områderne omkring centrum. Leveringen af disse lokomotiver betyder et farvel til de sidste MY-lignende lokomotiver i ordinær drift i USA. P.t. kører de dog stadig nogle ture på Hudson-linien fra New York mod nord (både Amtrak og det lokale selskab Metro-North Commuter Railroad har lokomotiver af denne type).

I passagertrafikken benyttes primært toetages vogne vest for Chicago. Øst for Chicago er fritrumsprofilen på de fleste strækninger ikke stort nok, så derfor benyttes énetages vogne.

Godsselskaberne satses stærkt på transport af containere og løstrailere. Containerne transporteres ofte på vogne med plads til containere i to etager, og løstrailerne placeres på specielle vogne. I de seneste år har "road-railere" vundet indpas. Princippet i en "road-



railer" er, at man tager lastbilens trailer, og sætter nogle jernbanebogie på, hvorefter enheden kan indgå i et tog. Road-railere har også været afprøvet af DSB, dog uden at dette har ført til videre brug herhjemme. I USA benyttes road-railere specielt af godsselskabet Conrail, og af Amtrak, som benytter dem til postbefordring (vognene kobles simpelthen bag på passager-togene).

Veteranbaner og museer

Ved en rejse i USA må man ikke snyde sig selv for at opleve jernbanernes kamp med ekstremerne: Store tog, stejle bjergpas og til tider vanskelige vejforhold.

Udover de mange jernbaneoplevelser, man kan få "on location", er der naturligvis også en lang række veteranbaner og jernbanemuseer. De fleste stater har deres eget lokale jernbanemuseum udover de store nationale museer. Blandt de mest interessante museer er:

Steamtown

(150S Washington Avenue, Scranton, Pennsylvania) Dette museum, som er indrettet i en ringremise, er dedikeret til damplokomotivet. Man har med dette museum forsøgt at vise hvordan arbejdet omkring damplokomotivet formede sig. Museet har en stor samling af damplokomotiver fra fortrinsvis det østlige USA samt Canada, men har dog også en "Big-Boy" fra Union Pacific. Museet ejer en del af den tidligere hovedstrækning omkring byen, hvor der om sommeren køres udflugtstog. Åbent året rundt fra 9-17.

skal vente længe på at se tog. Området omkring Tehachapi Loop byder på mange gode fotomuligheder.

Med en vidvinkel er det muligt at få billede af hele loopet på én gang som det ses øverst, hvor et tog er på vej op gennem loopet mod Mojave. Derunder ses et andet sydgående tog sno sig gennem bjergene efter at have passeret Tehachapi loop. Begge fotos er taget den 21. august 1997.





Illinois Railway Museum (Union, Illinois)

Museet har en stor samling damp- og diesellokomotiver af alle typer fra bla. Union Pacific, Santa Fe og Milwaukee Road. Det meste af materiellet står i fri luft og frit tilgængeligt for fotografering etc. Blandt de mest interessante klenodier er et Gasturbinelokomotiv og en "Centennial" fra Union Pacific samt 2-D-2 damplokomotiver fra både Santa Fe og Milwaukee Road.

Museum of Transportation

(3015 Barrett Station Rd, St. Louis, Missouri)

Landets største jernbanemuseum, med en kæmpe samling af damplokomotiver fra alle epoker, lige fra de første 2-B-0 lokomotiver til de seneste 1-E-2 kæmper. De har desuden EMDs første FT-lokomotiv (forløberen for MY) samt et af EMDs "Aerotrains" (EMDs bud på fremtidens passengertog anno 1956).

California State Railroad Museum

(111 I Street, Old Sacramento, California)

Californiens jernbanemuseum med damp- og diesellokomotiver fra bla. Santa Fe og Southern Pacific. Indrettet med en historisk gennemgang af bygningen af den transkontinentale jernbane og udviklingen af bane-nettet i Californien. Blandt de mest spændende lokomotiver er en Cab-Forward fra Southern Pacific.

B & O Railroad Museum (Baltimore, Maryland)

Dette museum er dedikeret til Baltimore & Ohio samt Chesapeake & Ohio Railroad. Museet har bla. en H-8 "Allegheny" 1-C-C-3 fra C & O samt en 2-D-2 fra Reading.

Pennsylvania Railroad Museum

(Strasburg, Pennsylvania)

Takket være det nu hedengangne Pennsylvania Railroad har staten nu et museum med en næsten komplet samling af såvel damp- som diesellokomotiver fra dette jernbaneselskab. Absolut et besøg værd!

Endelig skal veteranbanen **Durango & Silverton** nævnes. Med udgangspunkt i Durango, Colorado, snor den smalsporede bane sig ind i et meget smukt område af Rocky Mountains.

Rejsetips

Det er både let og komfortabelt at rejse med Amtraks tog. I modsætning til de fleste andre udbydere af kollektiv trafik, er der i togene god plads til benene! Amtrak tilbyder et kort som giver adgang til ubegrænset kørsel i hele landet i 5 uger. Kortet kan købes hos danske rejsebureauer.

Mange af de imponerende bjergpas kan dog være vanskelige at nå med kollektiv transport, og det kan derfor anbefales at leje en bil.

Det kan være vanskeligt at finde kort med jernbaner indtegnet. Firmaet DeLorme Mapping Company udgiver for de fleste stater et topografisk kortværk. Kortene, som er i målestoksforholdet 1:250.000 eller 1:150.000 koster mellem 15 og 25\$ pr. stat (se iverigt internettet: www.delorme.com).

Til venstre: I den nordlige del af Californien ligger Feather River Canyon. Strækningen fra Oroville til Portola løber det meste af vejen i bunden af en dal langs floden Feather River. På strækningen, som blev bygget af Western Pacific i perioden 1906-1909 (i 1981 overtaget af Union Pacific), er stigningerne holdt under 1 %, hvilket gør, at den er velegnet til tunge tog. Til gengæld er der mange kurver, så strækningshastigheden er relativt lille. Beliggenheden langs Feather River betyder, at jernbanen jævnligt undermineres af vandmasserne. I vinteren 1996/97 var undermineringerne specielt slemme, hvilket betød, at banen var lukket i en lang periode. Da Union Pacific samtidigt havde overtaget ruten via Donner Pass, frygtedes det, at Feather Riverstrækningen ville blive lukket. Men det blev besluttet at reparere undermineringerne, og samtidigt blev sporet på hele strækningen opgraderet.

I Keddie, som ligger ca. midt mellem Oroville og Portola, går en sidebane fra mod nord ("The Inside Gateway"). Sidebanen ejes af Burlington Northern Santa Fe, hvilket betyder, at BNSF's tog også kan ses i Feather River Canyon. På billedet til venstre passerer et UP-godstog mod vest Keddie Wye, hvor The Inside Gateway støder til (28. august 1997).

Der kører kun 10-20 tog gennem Feather River Canyon hver dag, men da strækningshastigheden er lille, er det ikke noget problem at følge togene gennem dalen i bil. Naturen i området er enestående, så selv om man ikke interesserer sig for tog, er turen gennem dalen alligevel værd at bruge tid på!



Tallene referere til sidetallet:

o: Øverst
m: Midt
n: Nederst



Herover: Nord for Los Angeles-forstaden San Bernardino ligger Cajon Pass. Både Southern Pacific (nu UP) og Santa Fe (nu BNSF) har linier over Cajon Pass. Langt de fleste godstog mellem Los Angeles og steder mod øst passerer Cajon Pass, hvilket giver en meget tæt trafik. Santa Fe's linie har to spor, med stigninger visse steder på hhv. 2,2 og 3%. De voldsomme stigninger betyder, at togene ofte kører meget langsomt over passet. På billedet er et Santa Fe intermodal-tog mod øst den 20. august 1997 ved af nå "Summit", hvorefter det igen går ned at bakke. Forude venter turen gennem Mojave-ørkenen.

Kansas er præget af majs- og hvedemarker samt olieklæder. Det flade landskab betyder, at der er langt mellem kurverne på jernbanerne. Dette gør det ikke mindre imponerende at se fire lokomotiver med en tilsyneladende endeløs stribe kulvogne på slæb... Geneseo, Kansas den 30. juni 1994.

Altamont Pass i det mellemste Californien udgør forbindelseslinien mellem San Joaquin Valley og byerne omkring den sydlige del af San Francisco-bugten. Både Western Pacific og Southern Pacific har tidligere haft forbindelse over passet, men i dag er det kun SP's linie der er tilbage (Både Western Pacific og Southern Pacific er nu en del af Union Pacific). På billedet til højre, hvor et UP-godstog med en C41-8W forrest, er på vej mod vest, kan traceen fra den tidligere Western Pacific linie skimtes til højre i billedet.



Boganmeldelser



Tyske krigslokomotiver på danske spor - DSB litra N og T

Af Steffen Dresler

64 sider, A4-format, mange s/h billeder, flere lok. tegninger. Udgivet hos Lokomotivet 1998. Pris: kr. 225,-

Bag titlen gemmer sig to hovedemner: En gennemgang af DSB litra N og T, som må være beregnet på modelbanefolket, og et afsnit om de tyske lokomotivtyper, som under besættelsen var i drift her i landet. Bogen indeholder også et kapitel om varmemaskinen fra Frihavnen og to tillæg om de overtagne værnemagts-traktorer og om Frichs bygning af materiel til tyskerne.

Den nøje tekniske beskrivelse af litra N og T og varmemaskinen er trods nydelige tegninger set før, bl.a. hos Bay. Forfatteren slipper ikke så heldigt fra den bredere beskrivelse af 38-ernes og 50-ernes udviklings- og driftshistorie i Tyskland, som optager størstedelen af bogen; der bliver for mange løse ender, misforståelser og unuancerede påstande. 38-eren er f.eks. ikke i sædvanlig terminologi et krigslokomotiv! Der bruges næsten en hel tekstside på at gennemgå 50'er stationeringer i det vestlige Tyskland 1944-1950, uden at der er nogen direkte kobling til de maskiner, der via Belgien endte i Danmark. Danckers beretning om hjemturen med N-maskinerne er refereret kort, og oversigten over byggenumre og forskelligheder på de 10 N-maskiner bringes endnu engang. Afsnittene om maskinernes daglige drift efter DSBs overtagelse er efter min mening lidt for tynde. Fuldt udbytte af de refererede omløb kræver et komplet sæt tjenestekøreplaner, som gennemsnitslæseren næppe er i besiddelse af, og det kunne have været reddet ved en grafisk oversigt over løbene. Man kunne f.eks. også godt bruge en faksimile-gengivelse af cirkulæret om behandlingen af N-maskinerne under kørslen, som er nævnt i teksten, og en sammenligning mellem godstogsplaner til H/R/E sat op overfor en N-maskineplan. For de fleste, der i forvejen interesserer sig for emnet, indeholder 2/3 af bogen altså ikke meget nyt.

Bogens første kapitel om tyske lokomotiver i drift i Danmark under besættelsen er til gengæld ny og spændende læsning med ukendte billeder. Det er nu konstateret, at der har været i alt ca. 600 tyske lokomotiver heroppe under krigen (herunder en kondens-52'er), og der har også været besøg af franske lokomotiver! Hver tysk type gennemgås kort med en liste over numre, som den sande Liebhaber så kan hygge sig med at lave krydsreferencer på.

Desværre er det overordnede indtryk, at bogen kunne have været bedre gennemarbejdet og skulle have koncentreret sig om færre emner. Ved læsningen - som ikke altid er lige nem - afsløres ganske mange steder unøjagtigheder, faktuelle og kronologiske fejl og selvmodsigelser (f.eks. i overvejelser om BR 42's evt. kørsel i Danmark).

Denne læser kunne have klaret sig med eet emne, nemlig driften 1940-45, og en dybere analyse af, hvor og hvornår de enkelte maskiner er set i Danmark, hvor i Tyskland med besatte omlande de var stationeret under deres ophold her, hvilke tog de kørte, o.s.v. Når der ved et tilfældigt opslag i den tyske bog om

50'erne kan findes et billede, optaget et sted i det besatte Polen af 50 1280, stationeret i Warszawa og optaget i 1944 bliver man jo nysgerrig efter, hvornår og hvorfor maskinen har været i Danmark! Da det utvivlsomt har været et enormt arbejde at finde oplysningerne frem, er det synd, at de ikke er bearbejdet til bunds.

I litteraturlisten savnes en henvisning til flere af standardværkerne, herunder "De sorte Tog", Gottwaldts bog om enhedslokomotiverne og Weisbrod/Bozeits bog om 44'erne, som må formodes at være af interesse, når man har læst denne bog.

Trods kritikpunkterne gør bogens side 4-21 om besættelsestiden den til et nødvendigt indkøb, hvis man interesserer sig for tyske lokomotiver fra en dansk synsvinkel. De oplysninger, som nu er kommet frem, indbyder absolut til nærmere forskning.

Jakob Stilling

Læserne skriver



"Korrekturlæsningens vanskelige kunst"

Det er vanskeligt at læse korrektur - ofte fordi man ved, hvad der står i forvejen og læser ord billeder, således at stavfejl overses (også i dette blad). Dette fik jeg endnu en gang bekræftet, da jeg den 3. juli var på vej til Maribo. Billetsalget på Nykøbing F station var lukket, og da overgangstiden i Nykøbing også efter den nye køreplan er alt for rigelig, ville jeg prøve den nymodens billetautomat i stedet for at købe billetten i toget.

Jeg fik en fin Zonebillet til STS, og da jeg studerede denne for mig nye billetform, blev jeg overrasket over først at se et fint STS-logo på forsiden samtidig med, at der var trykt betegnelsen "STANDARD" i stedet for ingenting eller 2. klasse. Ingen amtslige trafikskaber har mig bekendt mere end en komfortmulighed i busser og tog, så den betegnelse turde være overflødig. Hvorfor DSB aber efter flyselskaberne både hvad angår komfortbetegnelser og billetternes størrelse er mig stadig en gåde.

Hvorfor lave noget om, når det gamle virker fuldt ud tilfredsstillende og forståeligt for enhver. 1. og 2. klasse har man kendt i mange år både i ind- og udland, og det forstår enhver togrejsende.

Næste overraskelse kom, da jeg begyndte at læse på bagsiden, hvor der stod: "For befordring gælder bestemmelserne i DSB Personalebefordringsreglement." Jeg måtte gnide øjnene en ekstra gang - jo det stod der faktisk, og det stod der også på bagsiden af Danskortvitteringen, som bliver trykt på samme papirrulle:

(STS) BILLET	
ENKELT UGSEEN STANDARD	
HENREJSE	03. 07. 1998
FRA	TIL ZONE
030	020
ANTAL ZONER	
03	
GYLDIG TIL	23:00
03. 07. 1998	20:56:28
00824	006611
***28.00 kr. &	

Generelt
Se efter, om billetten er som ønsket.
For befordring gælder bestemmelserne i DSB Personalebefordringsreglement.

Pladsbillet til tog
Efter indsigning i toget på den anførte afrejsestation skal den reserverede plads straks indtages for ikke at risikere, at pladsen sælges til en anden.

Stationerne giver gerne oplysninger om rejser med tog.

Med venlig hilsen
DSB

Side 102 1997

Billetrullen ses trykt i 10. måned 97, så man kan undre sig over, at ingen endnu har bedt om at se, hvad der står i DSB's Personalebefordringsreglement. Hvilke regler gælder så for de stakkels rejsende, som ikke er ansat i DSB? Nå, der skulle jo nok have stået Personbefordringsreglement.

Tilbage står så spørgsmålet: Billetten er alene udstedt til STS-strækning og jf. bagsiden gælder DSB's person(ale)befordringsreglement, men hvad siger STS til det? Godt at der sjældent forekommer retssager på området, for så må den stakkels dommer rive sig i håret - og afvise sagen.

I den sidste sætning på billetten bagside står: "Stationerne giver gerne oplysninger om rejser med tog." - Jeg ville gerne have spurgt, men stationen var lukket.

At rejse er - stadig - at opleve!

Finn Beyer Paulsen



The Feather River Canyon

Union Pacific's Heart of Stone

104 sider, 23,5 x 31 cm. Fast indbundet med smudsomslag.

Engelsk tekst. Pris kr. 495,-

Bestnr. 1402

Fotobog, hvor den amerikanske mesterfotograf Steve Schmolinger viser sine bedste fotos fra den meget smukke jernbanestrækning gennem Feather River Canyon. Alle fotos er i farver, og en stor del er gengivet i helsides eller dobbeltsidede størrelse.

Videofilm:

Det amerikanske tidsskrift "Trains" har udgivet en stribe videofilm om jernbanestrækninger i USA. Alle film varer 60 min., er optaget med stereolyd og koster kr. 279,-:

Cajon Pass, California (bestnr. 4001)

Conrail's **Horseshoe Curve**, Pennsylvania (bestnr. 4002)

Bulington Northerns **Chicago Racetrack** (bestnr. 4003)

CSX's **Appalachian Conquest** (bestnr. 4004)

SP's **Cascade Crossing**, Oregon (bestnr. 4005)

Conrail's **Chicago Gateway** (bestnr. 4006)

Amtraks **Northeast Corridor** (bestnr. 4007)

Tehachapi Loop, California (bestnr. 4008)

Wisconsin Central (bestnr. 4009)

Rails around the Bay Area, San Francisco (bestnr. 4010)

CSX's **Sandpatch Grade**, Pennsylvania (bestnr. 4011)

Stevens Pass, Washington (bestnr. 4012)

Feather River Canyon, California (bestnr. 4013)

Santa Fe's **Mojave Mainline**, California (bestnr. 4014)

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Jernbanen

Kalvebod Brygge 40

1560 København V

E-mail: jernbanen@djkk.dk

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

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.dk

Internet: http://www.djkk.dk

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 a 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/Banestyrelsen

Erik B. Jønsen (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: 45 86 22 30

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

Annoncer / Økonomi

Jan Forslund

Vasevej 19A

2840 Holte

Tlf: 45 42 04 52

Giro: 5 55 38 30

Desuden har følgende bidraget til produktionen:

Jesper Dam Olsen, Bo Lindhardt, Morten Nørgaard Olsen,

Henvendelse vedr. bladekspedition

DJK, Sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,

1560 København V. Tlf: 33 33 86 97

Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse

- **Formand:** Bent Jacobsen, Lillegårds Allé 18
2730 Herlev, Tlf: 42 84 21 07
- **Næstformand:** Lars Henning Jensen, Strandvejen 12,
9560 Hadsund, Tlf: 86 61 38 39
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen, Solbærvangen 39
2765 Smørum, Tlf: 44 65 73 13
- **Sekretær:** Thomas N. Olesen, H.P. Christensensvej 18
3300 Frederiksværk, Tlf: 47 72 55 39 S

Øvrige bestyrelsesmedlemmer

- **Tommy O. Jensen**, Langebjergvej 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**, Blishonevej 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, Blishonevej 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: 54 92 73 37

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 fejledekspeditioner og fejledeksplarer 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.

Tidsfrister for kommende numre

05/98

Tirsdag den 1. september 1998

06/98

Mandag den 2. november 1998

DJKs Veteranjernbaner

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl, Refshalevej 8,

4930 Maribo, Tlf: 53 88 43 54,

E-mail: Museumsbanen@djkk.dk

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.dk

v/ Lars Henning Jensen, Tlf: 86 61 38 39.

Arbejdshold i Mariager, Århus og Viborg.

Bloustrødbanen (DJKs afdeling for småsporsmateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20,

3450 Allerød, Tlf: 48 17 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 Veteranantog Vest

Henrik Gregersen, Fredensgade 2, 1.,

8700 Horsens, Tlf: 30 88 81 18

Arbejdshold i Bramming

D-maskine gruppen

Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A,

2720 Vanløse, Tlf: 38 74 70 32

Arbejdshold i Høng og Hvalso

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.dk

v/ Klaus S. Jørgensen

Contractor for Technical Field Construction A/S

CONTEC

CONTEC A/S.

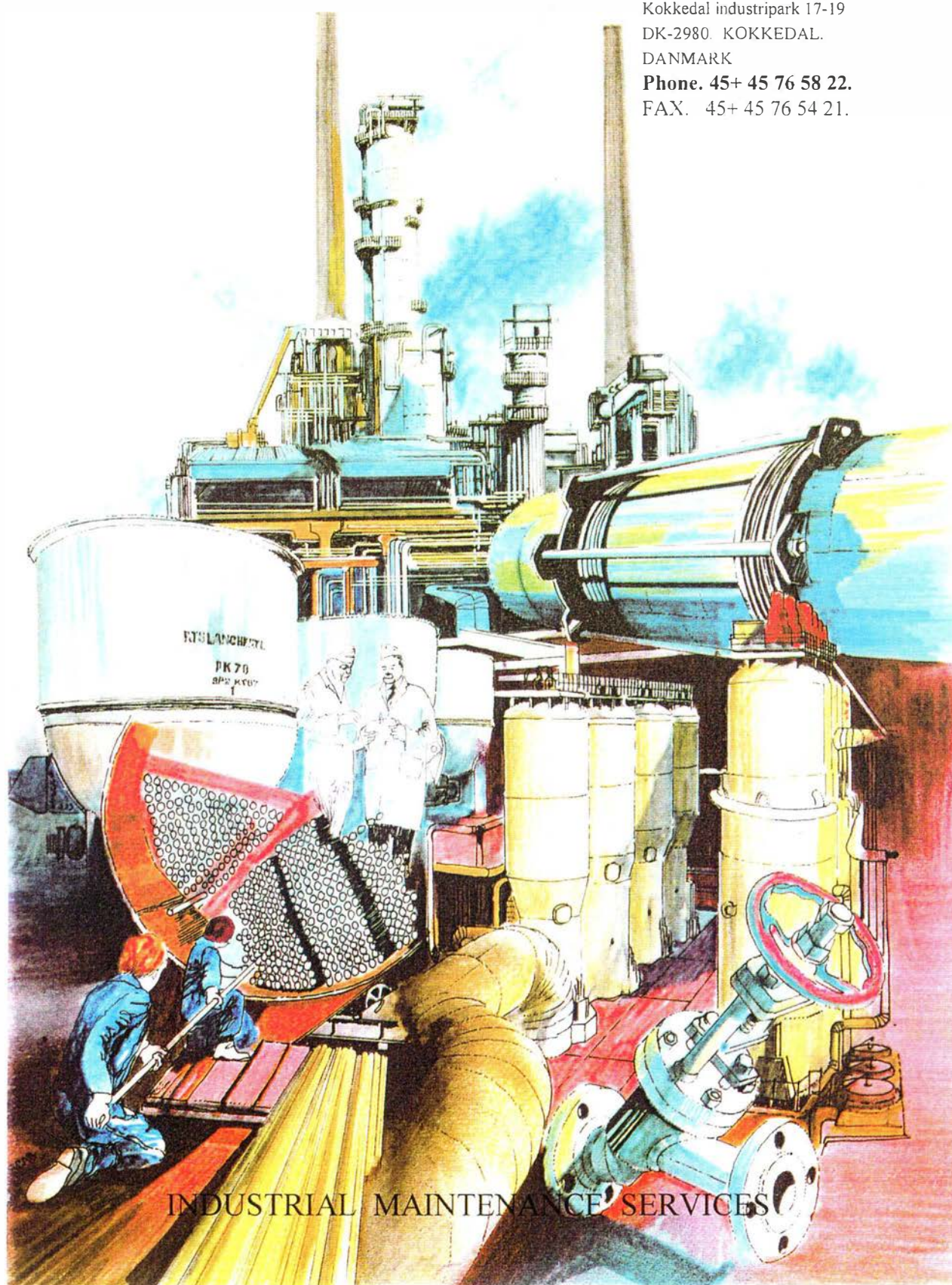
Kokkedal industripark 17-19

DK-2980. KOKKEDAL.

DANMARK

Phone. 45+ 45 76 58 22.

FAX. 45+ 45 76 54 21.



INDUSTRIAL MAINTENANCE SERVICES