

Jernbanen

Oktober 1998

Nr. 5

Pris kr. 60,-



- Åbningen af Øresundsbanen
- Portræt af Plakattroldmanden
- Dampens Sjællandske Svanesang



Netop udkommet:

Internationale tog via Rødby Færge

Af Jens Bruun-Petersen og John Poulsen
80 sider, 17 x 25 cm, ca. 100 ill. (heraf en del i farver), stift farvetrykt bind.

Pris kr. 199,- bestnr. 0246

Fugleflugtslinjens åbning i 1963 betød en stor forbedring og udvidelse af de internationale løb til og fra Danmark. Senere faldt trafikken i takt med tilbagegangen i den internationale togtrafik, og åbningen af Storebæltsforbindelsen betød at der fra efteråret 1997 kun var nogle få, ensartede dagtog tilbage på Fugleflugtslinjen. Hovedvægten i bogen er lagt på at skildre omfanget af trafikken, typiske køreplaner, oprangeringer og vognbenyttelse.

Kommer snart:

Industribaner

Af S. A. Guldvang

Ca. 160 sider, 25 x 23 cm, ca. 450 ill. stift omslag. Pris kr. 350,- bestnr. 0243
Udkommer ultimo november.

På sporet af 1998

Af Jan Forshund

64 sider, 17 x 25 cm, ca. 135 ill. heraf en del i farve. Pris kr. 140,- bestnr. 0535
Udkommer ca. 1. december.

Jernbanebøger

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
tlf./fax: 33 93 20 02.
E-mail: jernbog@djkk.com
Åbningstid: Mandag 18.30 - 21.00

Lokalafdelingerne er med til at sikre, at DJK er en landsdækkende forening

Da Dansk Jernbane-Klub blev stiftet i 1961, konstateredes det i referatet fra den stiftende generalforsamling, at "Danmark endelig fik sin jernbane-entusiastforening". Det er vigtigt at holde fast i, at DJK vitterlig er hele Danmarks forening for jernbaneinteresserede - og derfor også en forening, hvor alle former for jernbaneinteresse har mulighed for at trives.

Foreningens lokalafdelinger udgør dermed et vigtigt led i DJKs virksomhed. Lokalafdelingerne er med til at sikre, at DJK hverken er en "københavnklub" eller en "jydeforening". Derimod giver lokalafdelingerne mulighed for, at medlemmerne kan mødes om den fælles interesse overalt i landet, også selvom man måske ikke er meget for at få "sorte fingre" på én af vore veteranbaner.

Der kan derfor ikke opfordres nok til, at medlemmerne rundt om i landet støtter lokalafdelingernes arbejde. Enten ved at deltage i medlemsmøder eller måske være med til at arrangere dem. I sidste ende afhænger en lokalafdelings succes af de enkelte medlemmers vilje til at bakke op. Arbejdsglæden ved at arrangere en god mødesæson kan gå fløjten, hvis ikke de lokale medlemmer finder det umagen værd at dukke op.

Et eksempel er Sydjysk Afdeling, hvor arbejdet i øjeblikket ligger stille. Det dersom et par medlemmer initiativ og fik afdelingen i få lyst, kan besked herom i København.



Afdeling, hvor arbejdet i øjeblikket ligger stille. Det dersom et par medlemmer initiativ og fik afdelingen i få lyst, kan besked herom i København.

Hvad en lokalafdeling vil bekæftige sig med, og hvilket niveau den kan bringes op på, er dermed også åbent. En glæde er det at se, at der ved møderne i Københavnsområdet har kunne fremvises meget prominente foredragsholdere, og at Midtjysk Afdeling til tider formår at arrangere præsentationer af rullende materiel eller måske mindre udflugter.

I Nordjysk Afdeling og i Københavnsområdet råder foreningen over egentlige foreningslokaler som ramme omkring foreningslivet. Det er afgjort en ganske væsentlig styrke, og man kunne håbe, at der hen ad vejen blev lignende muligheder andre steder i landet.

Om livet i en lokalafdeling fortæller Frank Sørensen fra Nordjysk Afdeling:

"Uden en ihærdig skare, der knoker med at reparere og restaurere lokomotiver og vogne uge efter uge året rundt, var der ikke noget, der hed veteranog i Danmark. Men for at holde sammen på flokken er socialt samvær, udover hvad der findes på arbejdsstederne, en nødvendighed. I Nordjysk Afdeling af DJK har vi grebet det an på den måde, at vi arrangerer en weekendtur. På sådanne ture bliver vi virkelig rystet sammen, og mange ting bliver måske sat på plads.

Herudover holder vi medlemsmøder, gerne første onsdag i måneden, så folk kan huske det. Her ser vi også medlemmer, som normalt ikke kommer i remisen. På disse medlemsmøder bliver der vist film og diskuteret medlemmerne imellem. Vi har i Nordjysk Afdeling et gennemsnit på 13 deltagere pr. mødeaften".

Forhåbentlig kan også foreningens øvrige lokalafdelinger levere succeshistorier. Selvom lokalafdelingerne for år tilbage indtog en mere central plads i foreningens struktur, skal det slås helt fast, at det fortsat er hovedbestyrelsens opfattelse, at lokalafdelingerne er med til at sikre, at DJK virkelig er den landsdækkende forening for jernbaneinteresserede - og vi håber, at både aktive og passive medlemmer landet over vil være med til at give lokalafdelingerne den opmærksomhed, de fortjener.

God mødesæson!

Thomas Nørgaard Olesen



Modeljernbaner

Märklin - 20% (enkelte undtagelser)
Jacobs 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



DET Indiske Spisehus

En duft af Indien - næsten som at være der selv!

Også mad ud af huset...

Vesterfælledvej 8, 1750 København V, Tlf: 33 21 90 80

Forsiden:

Ved åbningen af den nye Øresundsbane, indledtes også en ny epoke for samarbejde på tværs af trafikformer. Den nye lufthavnsstation skaber kun få hundrede meter mellem perron og check-in til destinationer vidt omkring i verdenen.

Foto: Miklos Szabo

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Nr. 5 Oktober 1998

Banestyrelsen	4
DSB	6
Privatbaner	12
Færger	10
Udland	14
Veteranbaner	16

Banestyrelsen



Bedre baner

Banestyrelsen præsenterede den 21. september 1998 tre helt præcise forslag til linieføringen af et dobbeltspor mellem København og Ringsted.

Side 8

Peter Thornvig



Øresundsbanen

Den 27. september 1998 blev det danske jernbanenet forøget med 18 km moderne skinnevej. JERNBANEN bringer i dette nummer en gennemgang såvel som en billedrapportage fra åbningen af den nye Øresundsbane.

Side 19

Øresundsbanens åbning	19
Øresundsbanens tilblivelse	20
Aage Rasmussen	24
Dampens sjællandske svanesang	28
På sporet af RGGJ	32
Globetrotter - Kina	36
Estlands Jernbaner	40
Boganmeldelser	42



Henrik Sørensen

Globetrotter - Kina

Den sidste bastion for main-line damp er dette nummers tema for den rejselystne. Læs den spændende beretning og lad dig indhylde af stemningen.

Side 36



S-banen mellem Ballerup og Frederikssund står foran en større omvæltning i den kommende tid. Ombygningen til dobbeltspor vil betyde mange ændringer, hvorved banen som et led i omstillingsprocessen vil miste sine overkørsler. Snostrup, vest for Ølstykke den 18. maj 1991.

Foto: Henrik Sørensen

Banestyrelsen

Frederikssundsbanens 2. spor

I maj 1997 vedtog Folketinget anlægsloven om det nye 2. spor mellem Ballerup og Frederikssund. Den 1. april 1998 startede anlægsarbejdet på Ballerup station, jf. JERNBANEN, nr. 3/98, s. 7, og den 7. august markeredes ved en lille ceremoni i Ballerup, at arbejdet på strækningen gik i gang.

Det er et omfattende anlægsarbejde, der nu forestår. Der skal lægges 23 km nyt spor og anlægges nye stationer ved Gammel Ølstykke og Måløv Knudepunkt. De tilbageværende ni niveaueverkørsler skal nedlægges og erstattes af nye anlæg i form af broer eller underføringer. Der skal erhverves et areal på 210 hektar, og 350.000 kubikmeter jord skal flyttes. Desuden skal opsættes 500 køreledningsmaster og anlægges 22 km midlertidige arbejdsveje, hvoraf 6 km efter endt brug omdannes til permanente stier.

Anlægsarbejderne foregår fra Ballerup mod Frederikssund i rækkefølgen: Først anlægges bro- og underføringslæggene, derefter følger jordarbejdene for planum, og til sidst etableres sporet og kørestrømmen. Efter planen kan den udbyggede strækning Ballerup-Veksø taget i brug i år 2000 og sidste etape til Frederikssund i år 2002 (etablering af underføringsanlæg for Tjørnehøjs forlængelse i Ølstykke Kommune påbegyndes dog allerede i 1998). Det bliver nødvendigt at lukke strækningen i fire uger i juli 1999 for at kunne udføre anlægsarbejdet gennem Helledemosen i Stenløse Kom-

mune (banedæmningen i mosen skal sænkes over en ca. én kilometer lang strækning med ca. to meter for at gøre toppen bredere og give plads til to spor). Der ind sættes i perioden erstatningsbusser mellem Måløv og Frederikssund. En lukning af Frederikssund station i forbindelse med anlægsarbejdet dér i sommeren år 2001 kan også komme på tale.

Nuværende Måløv station udbygges med ny sideliggende perron for det nye 2. spor på sydsiden af banen; den nuværende stationforplads udvides. Den nye station ved Måløv Knudepunkt anlægges lige vest for den såkaldte LYFA-grund. Stationens perroner bygges hen over vejunderføringen for den nye Tværvæg (den planlagte 5. ringvej for hovedstadsområdet: Høje Taastrup centret - Måløv centret - Hillerød motorvejen ved Allerød). Veksø station har i dag allerede to spor med perroner. I den østlige ende erstattes niveaueverkørselen for Hovevej med en sti og perrontunnel. Stenløse station udbygges med ny perron, som lægges længere mod vest i forhold til den eksisterende; der etableres perrongangbro. I Gammel Ølstykke anlægges en ny station (med to perroner) sydvest for banen tæt ved Frederikssundsvej. Ølstykke stations nuværende bygning nedrives, men en del af bygningen forsøges indbygget i det nye stationsmiljø (nyt bytorv).

Niveaueverkørslen for Frederiksborgvej nedlægges og erstattes af en vejforbindelse (Tjørnehøj). På Frederikssund station ændres perronerne (to spor) ikke, men terminalområdet sydvest for stationen udbygges til i alt seks depotspor med serviceperroner. De ek-

sisterende to depotspor fjernes for at give plads for det nye 2. spor.

Anlægget af 2. sporet er et led i planerne om at forbedre den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Behovet for udbygningen er allerede markant. Der transporteres i dag ca. 16.000 passager i døgnet på strækningen. I forbindelse med de planlagte byudviklinger forventes der at være sket en stigning i passagertallet på 50 % i år 2010. 2. sporet giver også mulighed for at indføre 10-minutters drift, og rejsetiden mellem Frederikssund og Nørreport afkortes med ti minutter.

Nyt sikringsanlæg - Århus

I dagene 13.-17. oktober blev det nye fuldelektroniske sikringsanlæg, der dækker det samlede område for tidligere Århus Hovedbanegård, Århus Godsbanegård og Kongsvang, taget i brug. Sikringsanlægget er af type Ebilock 850 (DSB type 1990). Det var nødvendigt at aflyse et antal tog (herun-

Igennem de seneste numre af JERNBANEN har vi omtalt DSBs nye design og logo meget. Her er "udsmykningen" på to af de gamle intercity B-vogne (nu Bc-t), der endnu bruges jævnligt, bl.a. i "Ferieexpressen".

Foto: René St. Olsen



der InterCity Lyn) i perioden mellem aflysning af de gamle anlæg og tillysning af nye.

Oprindeligt var det meningen, at stationen skulle udstyres med RYS-signaler, jf. JERNBANEN, nr. 3/98, s. 8, men det har jernbanetilsynet ikke kunne godkende, da ikke samtlige tilgrænsende strækninger er udstyret med ATC. Bestemmelserne om "hastighedszone i udkørselsenden" på Københavns H og Vigerslev, jf. JERNBANEN, nr. 3/98, s. 8, er også bortfaldet, hvorfor "butterfly"-signalerne igen er erstattet af hastighedstavler.

Erik B. Jonsen



Flere IC3-togsæt

Anskaffelse af yderligere 3-vogns togsæt, litra MF (44 stk.), indgår som bekendt som én af forudsætningerne for gennemførelsen af projektet "Gode Tog til Alle", jf. JERNBANEN, nr. 2/98, s. 6. I en variant af projektet kan tænkes at et større antal nye "IC3-lignende" togsæt i første omgang anvendes som erstatning for "rødt" materiel (komfortforbedring) på strækningerne øst for Storebælt - og dernæst til en frekvensforøgelse. Udsiftningen af det "røde materiel" vil også betyde en forbedring af rejsetidene og regulariteten.

En markant forbedring af komforten og en forbedret regularitet kan komme Nordvestbanen til gode, hvis systemtogene (timedriften) køres med IC3-togsæt: 10 stk. til Kalundborg-løbene, 6 stk. til Holbæk-løbene. Det samme gør sig gældende for Sydbanens vedkommende, hvor systemtogene hovedsageligt køres med "rødt" materiel. Her kræves ti hhv. seks togsæt til Nykøbing Fl.- og Næstvedløbene. Der skal være et reservehold for hver af banerne på ét til to togsæt.

Redningsplan for DSB Gods



Øster Doense og Hobro betjenes kun rent teoretisk af Aalborgs MK, efter en falkutativ plan. Den 31. august 1998 var sidesporet i Øster Doense meget rustent, mens MZ 1406 haster forbi med et DLG-blokgodstog. Åbner redningsplanen på ny mulighed for blanke skinner, eller vil en *attraktiv* løsningsmodel i fremtiden blive lastbiler? Foto: Allan Støvring-Nielsen

Efter mange måneders usikkerhed fik DSB Gods (bemærk, at nu er stort begyndelsesbogstav atter indført for linieenheder - tidl. divisioner) den 28. august af Trafikministeriet grønt lys til at køre efter den plan, der skal føre virksomheden ind i den næste årtusinde.

Efter at de politiske forhandlinger om fremtiden for Gods så endelig er faldet på plads, er ledelsen i gang med at effektivisere den plan, der blev vedtaget af DSBs bestyrelse for næsten et år siden. Planen, hvis hovedpunkter opridses nedenfor, er udtryk for en *udvikling* og ikke en *afvikling*, idet ledelsen tror på, at DSB Gods nok skal blive en god forretning, og sammen med de to nordiske samarbejdspartnere bliver selskabet ét af kun fire-fem store europæiske jernbanetransportører i løbet af få år.

Den plan, som Trafikministeren efter forhandlinger i Folketinget har kunnet godkende – og som efter mange års tilbagevendende underskud vendes til positive tal fra år 2002 – kræver følgende tiltag:

1) Etablering af et samarbejde mellem de nordiske jernbaneselskaber (under det foreløbige arbejdsnavn "Nordic Rail"), som vil indlemme DSB Gods i en alliance, der bliver konkurrencedygtig med de største jernbaneoperatører i Europa. Det fælles selskab forventes etableret omkring 1. januar 1999.

2) Investeringer på over én mia. kr. fordelt således:

a) 500 mio. kr.: Indkøb af 13 stk. tostrøms godsløkomotiver (litra EG – er bestilt), beregnet for trafikken over Øresundsforbindelsen og eventuelt på tysk strækning). De første lokomotiver ventes i drift efterår 1999.

b) 380 mio. kr.: Udbygning af kombiterminalerne i Taulov og Høj Taastrup, der begge lider under pladsmangel og derfor ikke kan klare en kraftig forøgelse af vognladningsgodset.

c) 100 mio. kr.: Udskiftning af gamle og indkøb af nye lastbiler. Dette beløb er nedsat med 70 mio. kr. i forhold til den oprindelige plan.

d) 95 mio. kr.: Investering i edb-udstyr.

3) Nedlæggelse af stykgodsterminalerne i Padborg, Odense og Nykøbing Falster.

4) Nednormering af personalet med ca. 2.000 medarbejdere primært i administration og togproduktion (og det skal ske uden afskedigelser).

5) Effektivisering af togproduktionen (større tog og færre knudepunkter).

6) Etablering af "Route Management" – en organisation, der sikrer specialviden og ansvar for godset både hos afsender og modtager.

Samtidig opererer godsledelsen med en væsentlig forøgelse af

omsætningen både for vognladning og stykgods – henholdsvis 50 % og 30 %. Ledelsen håber også på succes for det nye produkt DSB Gods Direct, hvor det er meningen at udnytte lastbilerne på de tidspunkter, hvor de ellers står stille og godstogene ikke kører, til fragtkørsel med varer direkte fra afsender til modtager uden om

jernbanen (det var dér, fragtmændene fik morgenkrydderen galt i halsen!).

I planen indgår også en beslutning om, at DSB Gods i fremtiden ikke vil købe godsvogne, men udelukkende anskaffe vogne ved leasing.

Erik B. Jonsen



Omfattet i den forelagte redningsplan fra DSB Gods, er nedlæggelsen af bl.a. stykgodsterminalen i Odense (Øverst), mens Aalborgs stykgodsterminal indtil videre ser ud til at overleve (Nederst).

Foto: Allan Støvring-Nielsen



Indsættelse af IC3-togsæt (4 stk.) i Re-tog mellem *Fredericia* og *Odense* i stedet for MR-togsæt vil være en regularitetsfremmende foranstaltning. Kan der anskaffes fem togsæt til *Svendborgbanen* vil der kunne foretages en udvidelse af frekvensen, bl.a. ved halvtimes drift mellem *Odense* og *Ringe*. Supplementskørsel mellem *Fredericia* og *Århus hhv. Esbjerg* i de perioder, hvor der tilstrækkelig infrastrukturel kapacitet, kræver indsættelse af ca. tolv togsæt.

Første prioritet gives dog til den kørsel, der er aftalt mellem DSB og SJ om kørsel mellem *København* og *Ystad* (med forbindelse til *Rønne*) efter Øresundsforbindelsens åbning. Denne kørsel forventes at kræve fire IC3-togsæt.

Den ovennævnte indsættelsesstrategi kræver således 61 IC3-togsæt (minus de tre togsæt (sæt nr. 90-92), der bestiltes for at forbedre af kørslen med togsæt på *Sydbanen*). Det tidligere skitserede behov for elektriske regional-togsæt og IC2-tog (privatbanetype) kan tilsvarende reduceres.

Anskaffelse af det nævnte antal togsæt skal efter EU-regler i udbud, selvfølgelig efter den almindelige "politiske behandling" i Folketinget (herunder godkendelse i Finansudvalget). Der vil antagelig gå mellem 15-18 måneder fra ordreafgivelse, til det første togsæt kan leveres. Et antal af togsættene må i øvrigt antages at komme midlertidigt i drift mellem *København* og *Malmö*, hvis Øresundsbanens åbning fremrykkes, jf. JERNBANEN, nr. 4/98, s.7.

Nyt klagøringscenter i Kastrup

DSB går snart i gang med at opføre et nyt stort klagøringscenter for IC3-togsæt på den kunstige

halvø øst for *Københavns Lufthavn* i *Kastrup*. Det nye center skal tage sig af klargøringen af alle InterCity- og InterCityLyntog, der betjener den nye lufthavnsstation, og det skal stå færdig, når forbindelsen over Øresund åbner i midten af år 2000. Anlægget skal behandle 45-50 IC3-togsæt pr. døgn, men det vil desuden være forberedt til klargøring de andre typer togsæt: ER - elektriske regionaltog og ET - Øresundstog.

Det nye klargøringscenter vil omfatte en klargøringshal med to spor, der hver kan rumme fire IC3-togsæt, en servicehal til udførelse af mindre reparationer, en vaskehal til automatisk togvask samt ranger- og opstillingsspor til de klargjorte tog. Centret vil blive varmemforsynet fra et decentralt naturgasfyret kraftvarmeanlæg. Projektet for klargøringscentret er udformet i samarbejde med A/S Øresundsforbindelsen, der i umiddelbar tilslutning til centret etablerer et vendesporanlæg for de tog, der har *Københavns Lufthavn, Kastrup* som hhv. ende- og udgangsstation. Etableringen af centret har

MY 1159 er her på vej over Limfjordsbroen med godstoget fra *Frederikshavn* til *Aalborg* den 31. august 1998. Fra køreplansskiftet var det slut med de rundsnuede nord for *Aalborg* og idag varetages godstrafikken af en enlig MZ.

Foto: Allan Støvring-Nielsen



MY-lokomotiver til Tyskland

DSB materiel har udlejet ti MY-lokomotiver til den tyske virksomhed "Eurotrack" i *Neumünster* for en treårig periode. Lokomotiverne skal i første omgang bruges i arbejdstog, der transporterer stenballest, der importeres via *Bremerhaven*, til anlægsarbejder i *Berlin*. Materieludlejningsfirmaet har forkøbsret på MY-lokomotiverne, og de har option på anskaffelse af yderligere 15 lokomotiver.

De ti udvalgte MY-lokomotiver er: 1125, 1127, 1131, 1138, 1142, 1143, 1147, 1149, 1151 og 1155.

Info vedr. loko nr.: Lasse T. Petersen



MY 1159 der her ses nord for *Aalborg*, er blandt de få tilbageværende MY-lokomotiver i daglig drift. En omlægning af godstrafikken den 10. januar, sætter muligvis en definitiv stopper for MY-ernes epoke. Foto: Allan Støvring-Nielsen



MH 364 afløste i en uges tid MK 619 i hhv. *Ringsted*, *Næstved* og *Vordingborg* hvor maskinen her ses på læssevejen den 19. august 1998. Foto: Allan Støvring-Nielsen

været forudsat siden vedtagelsen af anlægsloven for Øresundsforbindelsen i 1991, og Folketingets Finansudvalg har nu godkendt, at DSB anvender ca. 340 mio. kr. i årene 1999 og 2000 på opførelsen af klargøringscentret. Der er indgået aftale mellem DSB og A/S Øresundsforbindelsen om DSBs overtagelse af det areal på den kunstige halvø, der er nødvendig for opførelsen af anlægget, i alt ca. 112.000 kvadratmeter. Samtidig er det aftalt, at DSB tager sig udførelsen af en række byggemodningsopgaver, der er fælles for klargøringscentret og vendesporanlægget, bl.a. anlæggelsen af en adgangsvej.

Materielnyt

"Eurotrack" har også lagt billet ind på køb af de ti overtallige MZ III-lokomotiver, der var reserveret en mellemhandler for videregale til *Iran*, jf. JERNBANEN, nr. 2/98, s. 6, men da den forretning ikke ser ud til at blive til noget, ender de nævnte lokomotiver antagelig hos det tyske materieludlejningsfirma.

MF-togsættene 90 - 92, der er forsynet med tysk Indusi og forberedt for svensk ATC, var på grund af

gearproblemer endnu ikke i drift pr. 1. oktober.

Liggevojnene Bc-t 50-30, 313, 314 (tidl. B-t 29-76, 180, 184) er sat i drift efter ombygning (status 10-09-98). De resterende fire Bc-t-vogne vil være klar til vinterens en-gang-i-ugen chartertogtrafik: IP 13585/13584 "Skiløberen", der kører mellem *København H* og *St. Anton am Arlborg/Schwarzach St. Veit* og v.v. i perioden 12. december 1998-14. marts 1999 og IP 13275/13274 "SkiAlpin Express", der kører mellem *København H* og *Geneve* og v.v. i perioden 8. januar - 19. marts 1999.

De resterende fire B-t-vogne (29-76, 169, 179, 181, 183), senest benyttet i skolereisetog, vil efter udrangering i DSB regi blive solgt til de iranske baner tillige med 14 allerede udrangerede B-t-vogne (p.t. hensat i *Rødby Færge*) tillige med to WLABmh-vogne (71-30, 801, 807), som er overtallige, da DSB International ikke længere vil indsætte sovevogne i chartertogene.

Personvognsværksted *Helgoland* lukkede den 10. september. Alt vedligehold af "rødt" materiel fore-

går nu i "Lyntogshallen" på Otto Busses Vej. Værksted Helgoland ombygges og indrettes for vedligehold af Øresundstogsættene.

Fælles billet tog/fly

Den 4. september underskrev DSB og SAS en aftale om et billet-samarbejde, der trådte i kraft den 28. september i forbindelse med åbningen af jernbanen til Københavns Lufthavn, Kastrup. En flybillet til en udenrigsrejse via Københavns Lufthavn med SAS (eller et selskab i Star-alliancen) vil være gyldig til tog, når blot rejsen indledes på Fyn eller i Jylland. Flykunder, der starter rejsen på Sjælland og Lolland-Falster, får også glæde af billetsamarbejdet, idet de kan købe en tilslutningsbillet (dobbel) til en fast pris af 140 kr. Inden for hovedstadsområdet koster en tilslutningsbillet kun 50 kr. På grund af DSBs billetsamarbejde med amterne betyder aftalen med SAS endvidere, at kunderne efter de gældende regler også kan benytte bus til og fra toget.

Billetkøb i toget

Billetkøb i toget vil fremover koste kr. 50,- i tillæg. Den kontrolafgift, som togpersonalet hidtil har opkrævet på visse strækninger med billetautomater på Fyn og i Jylland, bortfalder. Der betales intet tillæg, hvis passageren ønsker at rejse længere, end billetten gælder til, ligesom "opgradering" til 1. klasse, Business eller Business Plus kan ske i toget uden betaling af tillæg. Ingen regel uden undtagelse: Forskellen mellem S-banen og de øvrige strækninger opretholdes. Det koster stadig en kontrolafgift på kr. 500,- at køre med S-tog uden gyldig kort eller billet.

Ny international køreplan

Overgang til helårskøreplan gælder ikke for DSBs internationale køreplan, der fortsat kommer både i en sommer- og en vinterudgave. Den, der trådte i kraft den

I starten af september måned lukkede personvognsværkstedet Helgoland for alt vedligehold af det resterende "røde" materiel. Værkstedet vil nu blive ombygget for at kunne betjene de kommende Øresundstogsæt. Foto: Henrik Sørensen



Kommandoposten i Nyborg, måtte som et led i rydningen af stationsområdet, lade livet i midten af september. Støvet havde lagt sig den 20. september hvor der ikke var andet end en samling murbrokker tilbage. Foto: René St. Olsen

27. september, præsenteredes samtidigt i et nyt og mindre format, nemlig som pocketbog. Men selv om køreplanen er blevet mindre, indeholder den ikke færre oplysninger end de tidligere udgaver. Omslaget er i det nye DSB design, medens det læsevenlige indhold er et produkt af DSB Internationals eget pc-arbejde.

Af ukendt årsag skal det stadig være en hemmelighed for brugerne af køreplanen, at det er muligt at foretage rejse med dagtog fra København H (7.55) via Hamburg-Köln-Bruxelles til London Waterloo International (22.43). De to dagtogsforbindelser i modsat retning (6.14>21.59 og 8.27>23.59) er optaget i planen.

Erik B. Jonsen

Fejlen rettet!

Fra Palle Kjærgaard, DSB Regionaltog, har vi modtaget denne reaktion på sidste nummers læserindlæg "Korrekturlæsningens vanskelige kunst".

Vi kan oplyse, at den ufrivilligt morsomme fejl i bagsidetrykket på de pågældende billetter er blevet rettet i det nye oplag af billetformularen.

Der er tale om en subjektiv holdning, når Finn Beyer Paulsen hævder, at DSB blot "aber efter" flyselskabernes komfortbetegnelser, for de gamle klassebetegnelser virkede ikke fuldt ud tilfredsstillende. DSB indførte i sommeren 1997 serviceniveauerne "Standard", "Komfort", "Business" og "Business Plus" som et led i det nye koncept for intercitytrafikken ved ibrugtagningen af den faste forbindelse over Storebælt. Blandt årsagerne hertil var, at der nu er 4 serviceniveauer i DSBs tog, hvor det ville se mildest talt gammeldags ud med 1., 2., 3. og 4. klasse. Hertil kommer, at en betydelig del af DSBs nye kunder er flyrejsende, ligesom der i fremtiden forventes et øget samarbejde imellem DSB og flyselskaberne omkring gennemgående billetudstedelse. Her er det ikke hensigtsmæssigt med forskellige betegnelser. Endelig klinger ordet "klasse" stadig negativt hos mange af DSBs kunder.

I tog til Tyskland og Sverige samt i regionaltrafikken, som snart udvides med direkte tog over Øresund, har det dog været nødvendigt at bibeholde begrebet "1. klasse" som *vognafdeling*. Her skal der ved lokale rejser i Danmark købes billet eller kort til serviceniveauet "Komfort".

Det er korrekt, at ingen af de amtslige trafikalselskabers takstsystemer opererer med mere end ét serviceniveau i busser og tog. De fleste af trafikalselskabernes takstsystemer er siden efteråret 1997 gældende ved lokale rejser i DSBs tog, og som følge heraf indgår de amtsstrafikale rejserregler i DSBs Personbefordringsreglement (PR). Af PR fremgår det bl.a., at amtsbilletter gælder på "Standard" i DSB tog, og at opgradering af billetter og kort til et højere serviceniveau nu sker i form af tillæg, som udstedes efter DSBs takstsystem. Derfor står der af servicehensyn "Standard" på automatbilletter købt på DSBs stationer. Hvis der ikke stod noget, kunne passagererne fejlagtigt tro, at billetten gjaldt til et højere serviceniveau. Det kunne f.eks. være i visse af Lollandsbanens tog Nykøbing F. - Maribo, hvor der fortsat er 1. klasse, eller i DSB tog Nykøbing F. - Vordingborg. Begge steder skal man have et komforttillæg, som giver adgang til at rejse i 1. classes vognafdeling.



Bedre baner 2. udgave

Erik B. Jonsen
René St. Olsen

Banestyrelsen fremlagde den 21. september tre helt præcise forslag til linieføring af et dobbeltspor mellem København og Ringsted. De tre forslag følger de tidligere diskuteret korridorløsningsforslag, jf. JERNBANEN, nr. 1/98, s. 22-23, nemlig et udbygningsforslag, et nybygningsforslag og et kombinationsforslag. Udbygningsforslaget ligger i et bælte med en nøjagtighed på + 50 meter, medens nybygningsforslaget ligger i et bælte med nøjagtighed +/- 100 meter.

Med den supplerende offentlige høring, der løber frem til den 16. november, er debatten nu indsnævret til nogle mere præcise forslag til linieføring, og den kan føres på et langt bedre grundlag, nemlig en linieføringsrapport på 154 sider - med detaljerede oplysninger fra de gennemførte undersøgelser. Der er også trykt en baneavis med en kort oversigt over projektets vigtigste elementer. Både rapporten og baneavisen samt to pjecer om "jernbanen og ekspropriationer" og om "jernbanen og støj" kan rekvireres (uden beregning) hos Banestyrelsen på tlf. 33 76 55 66.

Linieføringsrapporten indeholder nøje gennemgang af forslagene til linieføring. For hver af de oprindelige tre korridorer foreslås en hovedløsning og dertil hørende varianter. Rapporten beskriver hver løsning for sig med hensyn til de trafikale perspektiver, byudvikling og trafikal tilgængelighed, støj og vibrationer, natur-, kultur-

og fritidsområder, ekspropriationer, æstetiske forhold samt anlægs- og samfundsøkonomi. Desuden gennemgås anlægstekniske principper, varianternes tunnelloøsninger, mulighederne for etapedeling, trafikafvikling i anlægsperioden, stationer og andre anlæg som følge af projektet.

Udbygningsforslaget

Hovedforslaget følger i princippet den eksisterende bane. Fra København benyttes de to eksisterende spor på Godsforbindelsesbanen frem til nordenden af Københavns Grønttorv; herfra følges den eksisterende Vestbane ved anlæg af to nye spor, hvor det er nødvendigt, nemlig mellem Vigerslev og Høje Taastrup og mellem Roskilde og Ringsted. De varianter, der hører til udbygningsforslaget er - variant 1 - at banen benytter den mere direkte linie gennem Valby (må betragtes som fravalgt på forhånd,

da det er en anlægsteknisk umulig opgave i det centrale Valby) - og - variant 2 - at strækningen mellem København og Glostrup ligger i en boret tunnel. I udbygningsforslaget indgår også - variant 3 - hvor der kun etableres ét spor yderligere mellem København og Høje Taastrup (det såkaldte 5. spor), men som i rapporten bedømmes til ikke kunne afvikle den samme trafik, som de øvrige forslag. (Den oprindelige mulighed med en boret tunnel under Vigerslev Allé er der set bort fra - ligesom "shunten" uden om Roskilde).

Nybygningsforslaget

I dette hovedforslag bygges der en ny dobbeltsporet banelinie mellem København og Ringsted via Køge. Banen udnytter Godsforbindelsesbanens spor indtil Københavns Grønttorv, hvor den udflottes og føres i tunnel langs Kulbanevej, under Vigerslevvej og den inderste del

	Dagtime (pr time)					Myldretime (pr time)				
	Nuv.	Basis	Udbyg	Nybyg	Kombi	Nuv.	Basis	Udbyg	Nybyg	Kombi
Glostrup	-	-	3	3	3	-	-	3	3	3
Høje Tåstrup	8	8	9	8	8	11	12	11	10	15
Roskilde	7	7	12	9	9	10	11	14	11	11
Køge / Køge Nord	-	-	-	4	4	1	1	1	4	4
Haslev	-	-	-	2	2	1	1	1	2	2

Antal direkte regional- og fjerntogforbindelser til København H pr. retning

	Dagtime (pr time)					Myldretime (pr time)				
	Nuv.	Basis	Udbyg	Nybyg	Kombi	Nuv.	Basis	Udbyg	Nybyg	Kombi
København H	3	3	6	6	6	3	3	6	6	6
Glostrup	-	-	1	1	1	-	-	1	1	1
Høje Tåstrup	3	3	3	2	2	3	3	3	2	3
Roskilde	2	2	4	2	2	2	2	4	2	2
Køge / Køge Nord	-	-	-	2	2	-	-	-	2	2
Haslev	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Antal direkte regional- og fjerntogforbindelser til Odense pr. retning
 i Basis er lagt 1 kanal ind i dagtimerne til godstog, bortset fra myldretimen. I de 3 hovedforslag er der lagt 2 godskanaler ind hver time incl. myldretimen

	Nuv.	Basis	Udbyg	Nybyg	Kombi
Glostrup	17 *)	17 *)	8	8	8
Høje Tåstrup	13	11	13	14	13
Roskilde	20	19	16	16	16
Køge / Køge Nord	38 *)	39 *)	39 *)	18	21
Haslev	63 **)	65 **)	65 **)	40	43

*) S-tog

**) Omstigning i Køge til S-tog

Hurtigste rejsetid med regional- og fjerntogforbindelser til København H

Hurtigste rejsetid med regional- og fjerntogforbindelser til Odense

	Nuv.	Basis	Udbyg	Nybyg	Kombi
København H	77	75	64	60	61
Glostrup	87 *)	91 *)	77	79	78
Høje Tåstrup	64	64	63	72	63
Roskilde	69	63	56	64	65
Køge / Køge Nord	119 **)	102 **)	93 **)	53	53
Haslev	141 **)	120 **)	111 **)	97 **)	97 **)

*) Omstigning i Høje Tåstrup

**) Omstigning i Roskilde

**) Omstigning i Køge Nord

Tiden for omstigningsforbindelser dækker både rejsetid og skiftetid, og er et gennemsnit af forskellige forbindelser

af Holbækmotorvejen indtil Avedøresletten (efter Hvidovre hospital). Her fortsætter den langs motorvejens sydside og nord om erhvervsområderne i Ishøj - fra Greve følger den Køge Bugt Motorvejen (på vestsiden indtil lidt før Køge Nord station) og senere Vestmotorvejen (sydsiden) indtil Ringsted (banen føres i tunnel under tre motorvejsudfletninger og ved den ovennævnte krydsning af motorvejen). I dette forslag kan der eventuelt anlægges to stationer, i Ishøj/ Hundige-området og nord for Køge, hvor der kan etableres station med gode omstigningsmuligheder til S-tog på Køgebugtbanen og Re-tog på strækningen Roskilde-Køge.

Til forslaget hører - *variant 1* - en boret tunnel, der starter på terrænet på København H og løber under Valbyparken og Brostykkevej frem til vest for Ringmotorvejen og derefter langs Vestmotorvejen ved Greve og derfra som ovenfor - og - *variant 2* - der starter som hovedfor-

slaget, men som fra Motorring 4 fortsætter direkte mod vest, tæt syd om Taastrup og Høje Taastrup. (Her kan bygges en forbindelsesbane til godsterminalen ved Høje Taastrup). Banen fortsætter mod syd mod Solrød og derefter som i hovedforslaget. Alle nybygningsforslagene vil kunne bygges og tages i brug i én etape.

Kombinationsforslaget

Dette forslag kombinerer elementer fra udbygningsforslaget og nybygningsforslaget. På den første del følger forslaget den eksisterende bane med de samme muligheder - via Godsforbindelsesbanen, gennem Valby eller i tunnel til Glostrup. Fra Høje Taastrup anlægges dobbeltsporet gennem det åbne landskab til Solrød for herfra at følge Køge Bugt Motorvejen og Vestmotorvejen til Ringsted. Se i øvrigt kortet. Efter den supplerende høring tager Trafikminis-

Revideret Hovedtidsplan

1997

maj

Vedtagelse af projekteringslov

Forberedende undersøgelser

1998

januar - marts

Idéfase

juni

Idéfasens høringsnotat, del 1

juli

Idéfasens høringsnotat, del 2

sep. - nov.

Supplerende offentlig høring

ultimo 1998 -

primo 1999

Politisk beslutning om valg af linieføring

1999

januar - marts

Udarbejdelse af udkast til miljøreddegørelse

april - juni

Offentlig høring om udkast til miljøreddegørelse

juli - september

Udarbejdelse af endelig miljøreddegørelse

oktober

Forslag til anlægslov fremsættes for Folketinget

december

Vedtagelse af anlægslov

2000

Detailprojektering

2001

Ekspropriationer

2001 - 2005

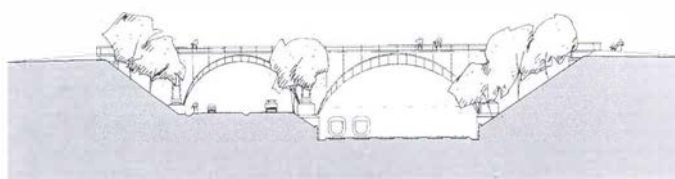
Anlægsperiode

2005

Anlægget forventes færdigt

Banegraven ved Vigerslev Allé / Carlsbergviadukten

Under den i 1899 opførte Carlsbergviadukt vil der jf. variant 1. være plads til seks spor. Dette lader sig gøre ved at forskyde de nuværende fire spor, samt ved at udvide banegraven ved hjælp af lave støttmure.



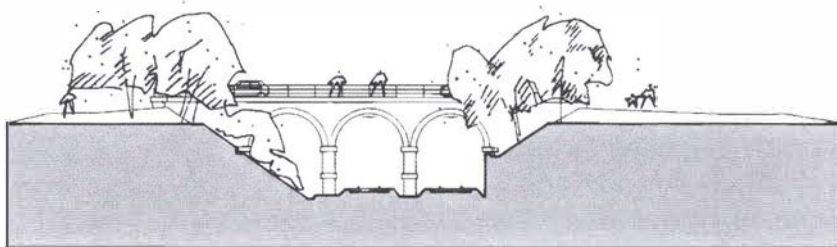
tren sammen med Folketinget stilling til valg af linieføring omkring årsskiftet. Projektet skal derpå udarbejdes et udkast til miljøreddegørelse for den valgte linieføring, og dette udkast kommer til offentlig debat i april-juni 1999. På baggrund af kommentarerne skal der laves en endelig miljøreddegørelse, og den danner grundlag for forslaget til anlægslov.

Folketingets vedtagelse af anlægslov forventes inden udgangen af 1999. Herefter kan detailprojekteringen - og derpå ekspropriationerne - gå i gang, og anlægsarbejdet påbegyndes. Det samlede anlæg forventes at kunne tages i brug i år 2005.

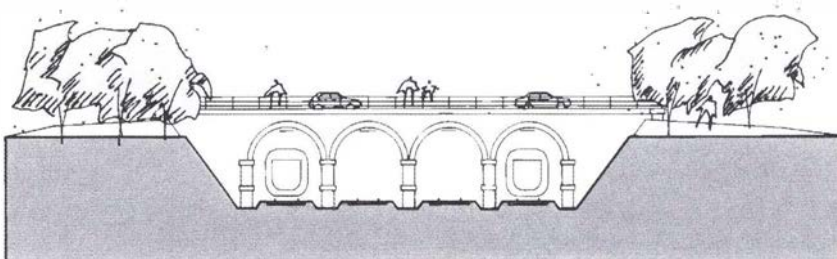
Af rapporten fremgår, at der på København H er planlagt anlagt en helt ny perron på 320 meter syd for Tietgensbroen ude i sporområdet (populært sagt mellem sporene 4 og 5). Der skal føres to nye spor til perronen, som der bli-

Englænderbroen

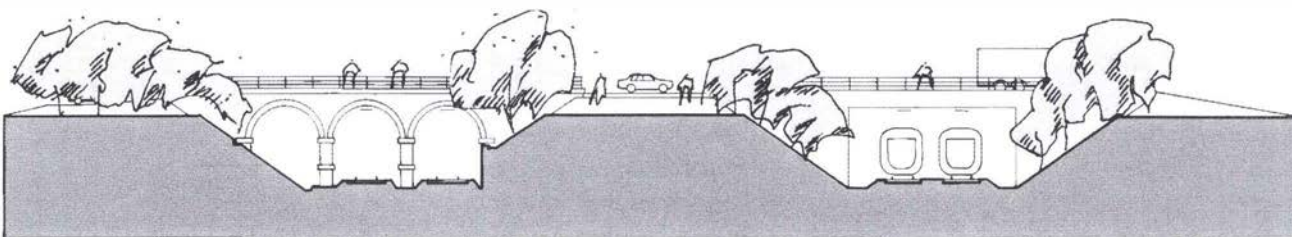
Englænderbroen.
Den eksisterende bro udvides med et nyt fag



Eksisterende forhold



Forslag til udvidelse



Alternativt forslag

Eksisterende bro

ver adgang til via trapper og elevator fra et mindre brodæk på siden af Tietgensbroen. Det betyder en afstand på ca. 250 meter fra Hovedbanegårdens afgangshal til perronen - og det har DSB allerede protesteret voldsomt imod. Banestyrelsen arbejder da også med andre løsninger, bl.a. de i JERNBANEN, nr. 4/98, s. 4/5 nævnte. Det spørgsmål vender AJOUR-redaktionen tilbage til.

Ved Banestyrelsens møde med pressen den 21. september redegjorde den administrerende direktør Erik Elsborg for problematikken i det nuværende jernbanenet og specielt, hvis tilstandene er uændret, når den næste bro åbner: To gode forbindelser (Øresund/ Storebælt) forbundet via en dårlig - og afviste (på foranledning af et indlæg fra NOAH) at længere / højere tog ville være en brugbar løsning - "Store problemer løses ikke ved små løsninger"!

Kan den fredede bro ikke udvides vil det være nødvendigt at lægge de to nye spor i et særskilt tracé og opføre en ny bro i fortsættelse af Englænderbroen.

Ny bro



Dronning Margrethe II og Danmark tilbage på Fugleflugtslinien

Motorfærgen *Dronning Margrethe II* er nu vendt tilbage til Fugleflugtslinien. Her sejles nogle dobbeltture mandage-fredage om eftermiddagen med første afgang fra Puttgarden kl. 12. Turene udgår fra Puttgarden, da færgen sejles af tysk besætning. På Fugleflugtslinien må *Dronning Margrethe II* kun medtage 18 passagerer, men færgen kan også anvendes som reservefærge mellem Gedser og Rostock og må i så fald medtage 600 passagerer.

Forinden indsættelsen mellem Rødby og Puttgarden er *Dronning Margrethe II* blevet ombygget i Svendborg med bl. a. ændret bovport og ny bemaling. Bag den nye bovport er monteret en ekstra klap, så færgen kan p. t. ikke laste jernbanemateriel over forskibet.

Scandlines har besluttet at anvende *Danmark* som stationært supermarked i Puttgarden. Færgens skruer fjernes, og *Danmark* oplægges i løbet af efteråret eller vinteren langs kaj i Puttgarden. Meningen er så at anvende færgen som "grænsebutik", hvilket især anses for

Midt i juli måned ankom *Dronning Margrethe II* til Svendborg for ombygning. Færgen har nu fået monteret bovporten og den indre rampe fra *Knudshoved*. Billedet viser færgen under ombygning i Svendborg den 13. august 1998. Siden er den ommalet til Scandlinesbemaling med hvidt skrog. Foto: Mogens Nørgaard Olesen

at være af vigtighed, når det toldfire salg ophører til sommer. Scandlines håber på, at mange vil sejle over med færgen til Puttgarden og så om bord på *Danmark* købe billige tyske spiritus- og tobaksvarer.

Efter dannelsen af Scandlines AG bliver også de tyske færger på Fugleflugtslinien forsynet med det trekantede Scandlines-logo på skorstenen. På siden bærer de tyske færger nu påskriften "Scandlines Vogelfluglinie". Først af de tyske færger i de nye farver blev *Schleswig-Holstein*.

Korsør-Lohals nedlægges

Scandlines har besluttet at nedlægge overfarten mellem Korsør og Lohals fra årsskiftet. Årsagen hertil skal søges i faldende trafik efter åbningen af den faste Storebæltforbindelse. De stordriftsfordele, der var ved at en række funktioner kunne være fælles med Storebæltsoverfarterne, er tillige bortfaldet. Færgen *Tranekær* er herefter blevet overtallig og er udbudt til salg

Thomas N. Olesen

Er du interesseret i MODELJERNBANER?

Vi udkommer 4 gange om året, august, december, marts og maj, og bringer ikke alene et utal af artikler om danske jernbaner i model, men også om stordriften, heraf meget i 4-farve.

Vi har i tidens løb bragt fotoreportager fra danske modeljernbaneanlæg, forslag til lette såvel som lidt svære modelombygninger af rullende materiel fra DSB og privatbanerne med skabelontegninger, hovedtegninger m.v., og som regel har hverken tegninger eller fotos før været offentliggjort. Mo-delbygningerne omfatter både skala 1:160, 1:87 og 1:45.

Der er fast rubrik med anmeldelser af de danske modelnyheder, vogne såvel som lokomotiver, forslag til an-

lægsdesign og - ombygning, sporplaner, tegninger af remiser, kolonnehuse o.s.v., noget om signalanlæg, Tips & Tricks...og i hvert nummer er der specielle artikler om stordriften. Vi har netop afsluttet en artikelserie om FRICHS firkantede, og er nu i gang med at beskrive motormateriellet hos de danske privatbaner. I julenummeret bringer vi således en tekst om motormateriellet hos OHJ 1925-1998. Der er også en historisk tekst om DSB rangerlokomotivet litra F med stationeringslister for årene 1956 og 1961... og meget, meget mere.

...så er
tidsskriftet

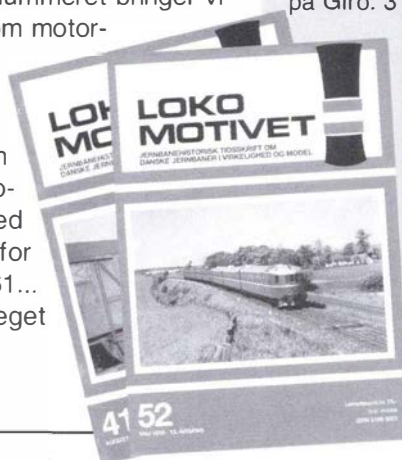
**LOKO
MOTIVET**



måske noget for dig

LOKOMOTIVET udgives i format A4 med ca 40-48 sider pr. gang. Er du interesseret, så indbetal kr. 250, på Giro: 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Box 477, 4700 Næstved, dækkende 14. årgang nr. 53-56. Bemærk, at et abonnementsår løber fra august til maj.

Husk **LOKOMOTIVET** er det eneste jernbanetidsskrift om danske jernbaneforhold i virkelighed og model.



Færgekirkegården

Færgekirkegården i Nakskov antager efterhånden et ganske betydeligt omfang. Den 18. august 1998 kunne man således se 8 færger på én gang. Fra venstre mod højre ses: *Lodbrog*, *Sprogø* (kun agterenden) - *Dronning Ingrid*, *Prins Joachim*, *Arveprins Knud*, *Romsø*. *Prins Henrik* og *Danmark*. Senere vil også *Cat-Link III* blive lagt op i Nakskov og det er også på tale at flytte *Kraka* og *Karl Carstens* dertil. Foto: Thomas N. Olesen



Privatbanerne



Der er igen kommet nogen godstrafik på Hirtshalsbanen, og den 1. september 1998 afhentede HP 16 en godsvogn med veksellad fra kombipladsen på havnen i Hirtshals. Foto: Allan Støvring-Nielsen

Hirtshalsbanen (HP)

Spormoderniseringen på Hirtshalsbanen fortsætter i efterårsferien, 12.-18. oktober 1998, hvor der udskiftes ca. 3 km. strækningsspor mellem Vidstrup og Sønderby med nye 45 kg skinner lagt på betonsveller. Ligesom i 1996 og 1997 er det Banestyrelsen, der står for sporudvekslingen ved Hirtshalsbanen.

For at øge trafiksikkerheden nedlægges en række overkørsler ved Hirtshalsbanen. Vejdirektoratet bygger således - i forbindelse med nedlæggelse af fem sikrede over-

kørsler - en vejoverføring, en vejunderføring og to mindre stiunderføringer på Hirtshalsbanen i dagene fra 10. - 18. oktober. Der er allerede nedlagt en række ubevogtede markoverkørsler.

Mens spormoderniseringen og bygningen af bro og viadukter sker, vil togene mellem Hjørring og Hirtshals blive erstattet med busser.

Fra kombipladsen på havnen i Hirtshals, der blev indviet i 1996 har Hirtshalsbanen efterhånden

fået en del godstransporter, og hver måned har man mellem 70 og 80 enheder i form af veksellad, trailere og containere til og fra færger og skibe, der anløber Hirtshals.

Mens banens diesellokomotiv HP 16 gennemgår en større reparation og revision, har man lejet det tilsvarende diesellokomotiv HHJ DL 10 fra Odderbanen.

Rangertraktoren HP T 11, der er bygget i 1934 hos Frichs A/S i Århus, er overdraget til Mariager-

Gribskovbanen (GDS)

Fra den 27. september 1998 har Gribskovbanen fået ny køreplan, og herefter er der mandage-fredage halvtimes drift på begge strækninger mellem kl. 6 og 19. Udvidelsen af køreplanen sker for at give banens mange kunder en bedre service, og samtidig kan de hyppige togafgange formentlig trække nye kunder til den kollektive trafik i Hovedstadsområdet.

Frederiksværkbanen (HFHJ)

Personvognen HFHJ Ag 67, ex DSB Ag 44 051-8, der indkøbtes fra DSB i 1991, er i sommeren 1998 solgt til Østjællandske Jernbaneklub.

Høng-Tølløse Jernbane (HTJ)

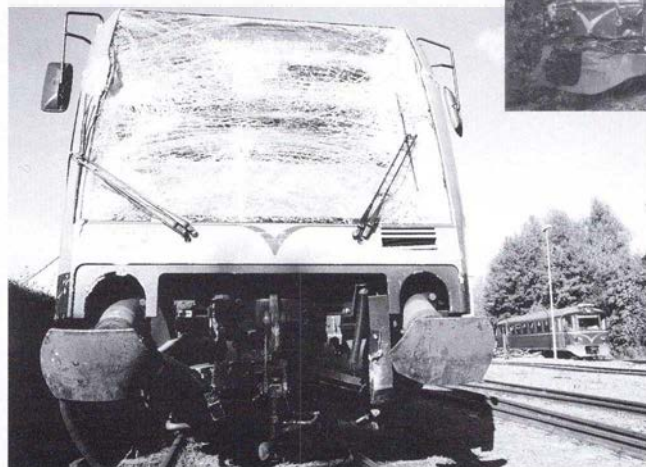
I week-enden 29.-30. august blev ombygningen af Høng station næsten afsluttet, idet der i sydenden af stationen ilagdes et nyt sporskifte mellem spor 1 og spor 2. Samtidig afkortedes togvejene og ind- og udkørselsignaler fra/til Slagelse blev flyttet.

I september begynder udskiftningen af strækningsspolet mellem Høng og Slagelse, og i 1998 reg-

Nærumbanen (LNJ)

Mandag den 12. oktober hente det der ikke må ske; da dagens første myldretidstog fra Jægersborg, i stedet for at fortsætte mod Nærum, gredede fra gennem sporskiftet til banens værksted. Trods lokomotivførerens forsøg på at bringe toget til standsning, ramlede den passagerførende Ym 20 gennem porten til et af værkstedssporerne, hvor Regiosprinteren holdt og var under eftersyn. Ved et mirakel var der ingen personskade forbundet med ulykken. Jernbanetilsynets foreløbige konklusion er at der ikke har været tale om nogen teknisk uregelmæssighed i uheldsforløbet. En følgevirkning på uheldet er at Nærumbanen har måtte aflyse 20 tog dagligt grundet materielmangel.

Skaderne på LNJ LM 21 er grundet Regiosprinterens puffer forholdsvis begrænsede, sammenlignet med Ym 20, der har fået trykket førerrummet næsten ind til passagerafdelingen. Nærumbanens værksted den 13. oktober 1998. Fotos: René St. Olsen



De fire Regiosprintere ses her på prøvetur i Tyskland. Havde disse i tide afløst Nærumbanens nedslidte Y-tog var ulykken næppe sket, udtaler ansatte ved Nærumbanens værksted. Regiosprinterens langt bedre bremseevne havde formentlig afværget ulykken. Foto: Lars Aa. Jensen

Det er fortsat ikke lykkedes Nærumbanen at få Trafikministeriets godkendelse til at hjemtage de fire Regiosprintere, LNJ Lm 22-25 fra Duewag-Siemans i Tyskland

De fire motorvogne, der på billedet ovenfor ses på prøvetur i forsommeren, er helt færdigbyggede og monteret med billetautomater m.m. - klar til at indsættes i driften på Nærumbanen.

Såfremt der ikke - inden for overskuelig tid - findes en løsning, så togene kan komme til Danmark, agter fabrikken at udleje/sælge til anden side

Godstog på Østbanen med DSB Mx 1006



Herover ses MX 43 den 5. september 1998, i færd med at trække 16 læssede Tdgs'ere ud fra havnen i Fakse Ladeplads. Foto: Johnni Lassen



Godstogskørslerne var det rene gulf for nostalgikere, i det MX 43 optrådte i sine gamle klæder. Den sidste transport ses her ved Fakse syd, den 6. september 1998. Foto: Allan Støvring-Nielsen

I starten af september kunne store godsmængder opleves på Østbanen, i forbindelse med en række transporter bestilt af DLG i Fakse Ladeplads. I perioden blev der ekspederet ikke mindre end 56 godsvogne, fremført af MX 43, der efter at have deltaget som trækraft for en jernbaneudflugt, igen fremtræder som DSB MX 1006.

Jernbane- og postekspeditionen i Klippinge er lukket, og stationsbygningen vil blive udbudt til salg. I løbet af efteråret 1998 og foråret 1999 vil der blive anlagt en ny ø-perron mellem spor 1 og 2 på Klippinge station. Samtidig vil spor 2 blive rykket længere mod syd. Den

nye perron vil få en højde på 55 cm over skinneoverkant (høj perron), og vil blive opbygget af materialer, som Østbanen har erhvervet fra Frederiksberg station i København.



Ombygningen af sydenden af Høng station, søndag den 30. august 1998. Det nye sporskifte mellem spor 1 og 2 er ved at blive lagt på plads, hvorefter det nye spor mod Slagelse blev lagt. Foto: Ole-Chr. M. Plum

ner man med at udveksle ca. 2 km. spor nord for Havrebjerg station med nye 45 kg skinner lagt på imprægnerede bøgesveller i skærveballast.

denne nye type, der er opstillet på HHJ's stationer. I togene findes stempelmaskiner både til Århus Sporvejes klippekort og andre billet-/korttyper.

Odderbanen (HHJ)

I Jernbanen nr. 3/98 oplystes det, at de nye billetautomater ved HHJ var identiske med billetautomaterne på Grenåbanen. Erland Egefors har - med rette - oplyst om, at dette ikke var korrekt. På Grenåbanen eksisterer der nemlig to typer af automater. I 1992-93 opsattes billetautomater af typen Scheidt & Bachmann. I oktober 1997 udskiftedes billetautomaterne på nogle af Grenåbanens stationer med automater af typen Rebut. Disse automater, der også er opstillet på mange andre DSB stationer, kan kun tage mønter, Danmønt og Dankort. Det er

Odsherreds Jernbane (OHJ)

Odsherreds Jernbane fik i forbindelse med ombygningen/nybygningen af Holbæk station i 1973/74 et lille perronspor, spor 2a i vestenden af ø-peronnen mellem DSB's spor 2 og 3. Det blev i en årrække anvendt til OHJ's skinnestog og Y-tog, mens de lokomotivtrukne tog måtte afgå fra spor 0, der er OHJ's andet perronspor, eller ét af DSB's perronspor. I sommeren 1998 er spor 2a blev forlænget med ca. 150 m ved at inddrage noget af den meget brede perron, og der er herefter også plads til plads de lokomotivtrukne OHJ-tog.

I efteråret 1997 blev skinnetransportvognen HTJ 950 1 834-9 udstyret med en tank og et spuleanlæg, så vognen kunne anvendes til at vaske skinner for løv i løvfaldstiden. Vognen er i sommeren 1998 yderligere ombygget til også at være OHJ og HTJ's gren- og skråningsklipper. Til dette formål havde man specialkøretøjet OHJ-HTJ 68, men bagtøjet var smadret, og reservedele kunne ikke skaffes mere. OHJ-HTJ 68 er derfor - uden hjul - monteret på den oprindelige skinnetransportvogn, der nu fungerer som specialkøretøj med to funktioner.

OHJ-HTJ 68 var oprindelig motor-trolje HHJ R 2, der i juni 1986 blev solgt til HTJ. I flere omgange er troljen ombygget på værkstedet i

Holbæk, og den har fungeret som gren- og skråningsklipper samt været anvendt til nedgravning af kabler m.m.

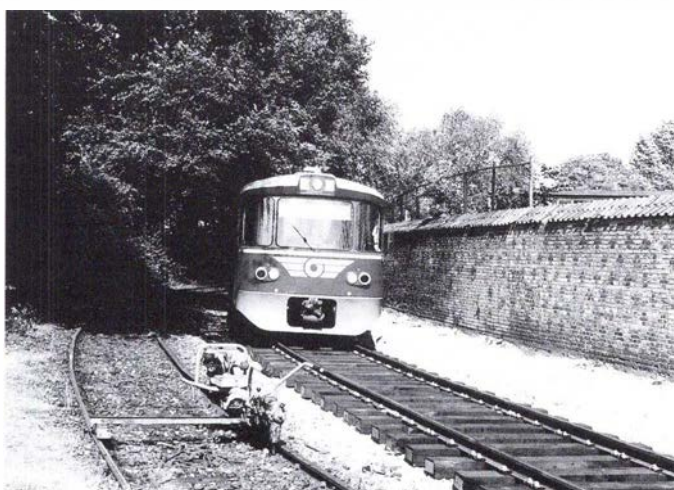
PrivatBanen Sønderjylland (PBS)

Som nævnt i Jernbanen nr. 4/98 kører PBS containertog for DFDS mellem Tønder og Esbjerg. Togene kører normalt på lørdage med afgang fra Tønder kl. 7.35 og ankomst til Esbjerg kl. 8.59. Herefter køres der på havnen i Esbjerg. Toget returnerer fra Esbjerg kl. 11.45 med ankomst til Tønder kl. 14.10.

Ole-Chr. M. Plum

Udskiftningen af sporet mellem Grønnehave og Helsingør station nærmer sig afslutningen, og kurven ved Helsingør værft er nu blevet rettet ud. Den 4. september 1998 lå det nedslidte gamle spor endnu ved siden af det nye. Y-toget GDS-HFHJ Ys 45-Ym 14, som Hornbækbanen har lejet, er på vej mod Helsingør.

Foto: Ole-Chr. M. Plum





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 damphøjbogen 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,-

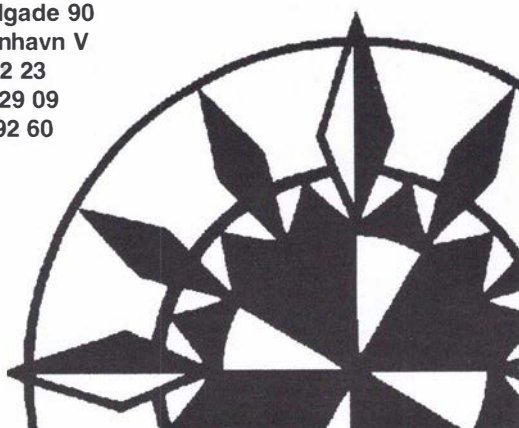


**Vindrose
Rejser**

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

POLISH AIRLINES

LOT



Udland



NSB Di.6 665 og Di.6 662 i adskilt stand på værkstedet i Marienborg ved siden af jernbanemuseets Di.3 602. Det er nu lykkedes Siemens at få 7 Di.6'ere køreklare, men om de nogensinde kommer idrift i Norge er et godt spørgsmål.

Foto: Christian Bruun

Norge

NSB opsig Di.6 kontrakt

Fra starten af august havde lokomotivfabriken Siemens 34 teknikere udstationeret ved NSB's værksted i Marienborg i Trondheim. NSB har opsiget kontrakten med Siemens, der på sin side hævder at opsigelsen ikke er juridisk gældende. Siemens arbejder derfor fortsat på at få lokomotiverne gjort driftklare. NSB kræver at lokomotiverne bliver transporteret tilbage til Kiel, og at købesummen på NOK 300 mill. samt yderligere renter på NOK 50 mill. bliver tilbagebetalt. Siemens antyder at NSB's særkrav til Di.6 konstruktionen har vanskeliggjort bygning og idriftsættelse. Desuden mener Siemens at andre af fabrikkens tog kører problemfrit i andre lande. Denne påstand er NSB dog langt fra enig i. Nogle af de største problemer med Di.6 skyldes fejl på velprøvet og velkendt teknologi som f.eks. hjul, ramme, motor og generator. Desuden er det næppe alle der er enige

Udover Tübingen og Klütz (omtalt i JERNBANEN nr. 5/97), råder det nystartede "Prignitzer Eisenbahn GmbH" også over tidligere DB-skinnebussers type 996/796. Her ses den 4. april 1998, en nymalet blå motorvogn ved stationen i Prignitz, hvor kun ganske få ting har ændret sig siden DR-tiden.

Foto: René St. Olsen

når det gælder fortræffeligheden ved andre af Siemens produkter.

www.njk.no

Tyskland

Fortsat trafik med "Rote brummer"

DB's sidste eksemplarer af Uerdingen-skinnebussen BR 996/998 (Rote Brummer) rumler trods utallige dødsdomme stadig videre, i skoletrafiken omkring Tübingen, 30 km syd for Stuttgart. Flere gange har DB annonceret en forestående udrangering, men har dog i sidste øjeblik undladt at eksekvere dødsdommen, da det samtidig ville være ensbetydende med en nedlægning af flere sidebaner omkring Tübingen. DB har ikke kunne finde bevillinger til anskaffelse af nyt materiel, idet passager grundlaget på flere af banerne begrænser sig til skoletrafik morgen og eftermiddag. Indsættelsen af nyt materiel besværliggøres yderligere af ovennævnte baners meget svage sandbalasterede overbygning ikke tåler mate-



Slut med "russerbrøl"



Tjekket

I Vojkovice åndede alt endnu fred og idyl i foråret 1996. Ledvogteren trisser utålmodigt frem og tilbage i venten på at 781'eren har passeret overkørslen. Idag står der på husets plads et relæskab for det nye automatiske overkørselsanlæg.

Foto: René St. Olsen

I forsommeren påbegyndtes en modernisering af strækningen Chomutov - Kalory Vary. Strækningen er derfor så småt ved at miste den charme vi omtalte i artiklen - Tigerbrøl i Bøhmen, JERNBANEN nr. 5/97. I første omgang har de fleste niveauoverkørsler fået installeret automatisk bomanlæg. Næste fase bliver udskiftning af hele sikringsanlægget, hvorved de karakteristiske østrigske armsignaler må lade livet. Om kørselsretningen samtidig vil overgå fra nuværende venstre til højrekørsel står hen i det uvisse, men mon ikke dette bliver standardiseret. Siden sommerkøreplanens ikrafttræden har anvendelsen af de for strækningen kendte type 781 "Sergej" været meget begrænset, og formodes helt at ophøre ved årsskiftet. Lokomotiver af typen 753, der er udrustet med multistyring, har overtaget trafikken med de svære blokultog, derved bortfalder den hidtidige brug af skydemaskiner.

riel med særlig højt aksestryk. Byrådet i Tübingen har modsat sig DB's planer om at lade skoletrafikken afvikle med busser, og har derfor dannet et kommunalt jernbaneselskab der økonomisk bidrager til afviklingen af driften. Til manges overraskelse ser det ud til at æreren for DB's klassiske skinnibuskonstruktion langt fra er overstået.

Modstand mod transrapid

Modstanden mod den planlagte transrapidbane mellem Berlin og Hamborg vokser. Et folkeinitiativ under navnet "Stoppt Transrapid" har på nuværende tidspunkt samlet ikke mindre end 65.000 underskrifter mod det planlagte projekt. Ledelsen bag underskriftindsamlingen har sat sig 100.000 protestunderskrifter som mål, og har derfor nu åbnet muligheden for at give sin mening til kende via internet.

Ny højhastighedsstrækning

Over sommeren har DB gennemført helt op til 5 daglige prøvetog med ICE-materiel på den nybyggede højhastighedsstrækning mellem Berlin-Spandau over Stendal

til Hannover. Dette har samtidig været en oplagt mulighed for ICE-togets konstruktører, at afprøve nyudviklet teknik, over længere strækninger med maksimalhastigheden 250 km/t, uden indvirkning på den øvrige trafik. Forbindelsen åbnedes for offentligheden den 27. september.

Rumænien

Skovbanen i Comandau

Årsagen til den brand der forige år hærgede ved skovbanen i Comandau, der bl.a. ødelagde den unike Inclinata, er nu opklaret. Branden var i fællesskab påsat af et økonomisk trængt transportfirma, der ønskede at overtage trafikken på skovbanens strækning, og et skovbrug der af den vej forsøgte at hæve prisen på områdets tømmer. Krauss-lokomotivet CFF 763 247 (Jernbanen 3/97) der hidtil har varetaget driften, er nu henstillet med en svær cylinderskade, og er indtil videre afløst af Resitalokomotivet CFF 764 455. Den nedre strækning fra Covasna trafikeres stadig af den eneste idriftværende Regin-nybygning CFF 764 405R.

René St. Olsen

Frankrig

Fransk jernbanetrafik i stærk fremgang

Antallet af rejser med tog i Frankrig er atter på vej op på det niveau, man havde efter 2. verdenskrig og sidst i firserne. SNCF, de franske statsbaner, skønner, at man i 1998 kommer op på over 300 mill. rejsende. Det forklares med den almindelige økonomiske fremgang for Frankrig, en styrket TGV-køre-

plan med faste minuttal og enklere og billigere billetstruktur. I forhold til 1997 er trafikken steget med 10 %. Eurostar mellem Paris og London alene er steget med 20 %, og Thalys mellem Paris og Bruxelles har haft en 40 % fremgang. De to togsystemer har hver især 50 % af markedet. Fly og biler deler den sidste andel på 50 %.

TGV vandt i Australien

Det bliver det franske TGV, der i 2003 kommer til at køre 320 km/t med 45 min. intervaller mellem Sidney og Canberra i Australien. Der vil blive anlagt en ny 270 km. lang bane, og køretiden kommer ned på 1 time og 21 minutter med tre - fem stop undervejs. Med denne seneste sejr, er TGV nu repræsenteret på alle kontinenter med en mellemdistancetrafik af en vis størrelse. TGV konkurrerede i Australien med Siemens ICT, Adtranz Crusaris og Transrapid fra Siemens/Adtranz og Thyssen. ICT-toget skulle have kørt på de eksisterende spor med en køretid på to timer mellem de to byer, Crusaris skulle også have kørt på de eksisterende spor, efter de var blevet opgraderet og elektrificeret med en køretid på 1 time og 30 minutter, og med en Transrapidbane ville køretiden kunne komme ned på 59 min. TGV-toget viste sig dog igen at have den bedste præstation/priskombination. TGV-togene i Australien kommer til at ligne de Thalys-tog, der kaldes PBKA - altså dem med de nydesignede motorvogne fra dobbelt-dækker-TGV-togene. Togene skal bygges på de franske Alstom-fabrikker i Belfort og La Rochelle. Alstom vandt i samarbejde med det største australske bygge- og entreprenørfirma Leighton Contractors Pty Ltd. Alstoms sejr er ca. 5 mia. kr. værd, dertil kommer ca. 4 mia. kr. for den tredive årige driftskontrakt, der også er blevet indgået.

Jan Agersten

TGV slår alle konkurrenter af banen, og vil efter den seneste sejr i Australien være repræsenteret på alle kontinenter.

Foto: DSB bibliotek





Veteranbaner

Den 30. august 1998 var sidste ordinære køreplansdag i sæsonen på Museumsbanen. På billedet ses LJ 19 i Bandholm havn.

Foto: Kenneth Dam

Museumsbanen

Sommersæsonen på Museumsbanen er afsluttet med et ganske tilfredsstillende resultat. Der var 11.400 rejsende med plantogene, og det er en stigning på hele 29 % i forhold til 1997. En del af stigningen må tilskrives det normale danske sommervejr, men en væsentlig del må også henføres til, at Museumsbanen i år blev koblet på "Safaribussen". Denne STS-rute bringer tyske turister fra Rødby Færge til Knuthenborg, og en del af vejen bliver turisterne så befordret med Museumsbanen.

3 damplokomotiver, 1 diesellokomotiv og 15 vogne i forskellige sammensætninger har udgjort driftsmateriellet. Her har det nok særlig interesse, at damplokomotivet LJ 19 faktisk kom ud at køre tog de sidste 2 weekender i august. Den knap 19 år lange reparationsperiode fik en slutspurt i løbet af sommeren, og den 17. august blev lokomotivet synet og godkendt. Det er et stort og flot lokomotiv, som vi nu har fået ud at køre.

Mand og mand imellem har det været nævnt, at LJ 19 faktisk er en lovlig stor maskine til Bandholm-banen - dens kulforbrug er jo noget større end de små maskiners. Men der er altså også store tog til Bandholm, og ikke sjældent har tog 51 haft 200-300 rejsende med i år. Og så skal de årlige jazztog ikke forglemmes, for de plejer at have langt større belægning.

Der har også været ressourcer til at gennemføre andre større arbejdsopgaver. Her skal blot nævnes, at samtlige 8 sporforbindelser mellem remisen og drejeskiven er fornyet, lejligheden på Bandholm station er nyistandsat, der er indrettet nyt uniformsdepot i Maribo, og en godsvogn er malet op.

sonale til den daglige drift, men til større udvidelser må der hjælp til udefra. Derfor har vi udnyttet de lokale tilskudsmuligheder, herunder EU-tilskud, og det er kombineret med beskæftigelsesarbejder.

I sommerens løb er der etableret en ny mellemperron i Bandholm, et nyt spor 3 er udlagt, endnu uden sporskifter, pakhuset har fået ny plankebeklædning af special skåret lærketræ, på hovedbygningen er de fleste vinduer istandsat, og der var rejsegilde på en ny toiletbygning i september. Da selve hovedbygningen er en fredet bygning, sker istandsættelsen i nær kontakt med Skov- & Naturstyrelsen.

På strækningen mellem Maribo og Bandholm er et sporarbejde i gang, så sporet også i fremtiden har den standard, der kræves til persontogskørsel.

Projektets størrelse kan måske fornemmes af, at den daglige arbejdsstyrke har været på 7-8 mand.

Til sæsonstart i 1999 kan vi se frem til at indvie et gedigent stationsmiljø anno 1920 med gode muligheder for at lave udstillinger. Det vil helt klart give os gode muligheder for at tiltrække flere turister, og der vil også blive gode de-

taljer for jernbaneentusiasterne.

På Museumsbanen køres der en del mere, end man kan læse ud af den faste køreplan, og som eksempel kan nævnes kørslerne i uge 35:

Tirsdag formiddag køres motorsærtog, og tirsdag aften udsendes dampsærtog med udflugtsvogn, hvor et hold svenske journalister oplever en candlelight-dinner, mens solen går ned. Onsdag formiddag køres damptog i forbindelse med Safaribussen, hvor årets passager nr. 2000 bliver fejret. Onsdag aften kører LJ 19 ud på Lollandsbanen mellem Ryde og Søllested, hvor der foretages hastigheds- og bremseprøver. Fredag aften har Museumsbanen en post for et natorienteringsløb. Lørdag er der særtog for en firmaudflugt, og søndag køres plantog. Tog 51 afgår fra Maribo med LJ 19 foran 8 velfyldte vogne.

Carsten Buhl



Fredag den 11. september 1998 var der rejsegilde i forbindelse med opførelsen af den nye toiletbygning på Bandholm station. En gave fra Real Kredit foreningen Danmark blev overrakt af John Olsen til museumsbanens projektleder Jens Halck. Den overrakte check skal indgå i den samlede udviklingsplan om Museumsbanen hvori indgår en delvis sporfornyelse af banen og en betydelig opfriskning af Bandholm station med et samlet budget på ca. 3,5 mio. kr.

Foto: Kenneth Dam





I forbindelse med OHJ's 100 års jubilæum vil Frichs-firkanteren AHJ ML 5203 atter vække opsigt i Odsherred, da den nu opmales i sine tidligere OHJ farver på værkstedet i Holbæk. Fotoet viser OHJ 40 med en broget samling OHJ vogne ved DJK's udflugt i maj 1974.

Foto: Bo Lindhardtzen

MHVJ

Sæsonen 1997-98 har, når der bortses fra "sporvognskørslen" med lejede daddelæsker i Silkeborg ved "Landsstævne 98", passagermæssigt og indtægtsmæssigt været "på det jævne" eller nærmere betegnet lidt bedre end sidste år. MHVJ har tilsyneladende fået vendt den nedadgående tendens i plantogene, men budgettets mål for omsætningen er ikke helt nået – hverken hjemme eller ude. Dog er det værd at notere sig, at der præsteret en passagerfremgang i plantog hjemme på 5-6 % samtidig med, at både turistforeningen, restauratørene og campingpladsen er enige om, at der har været "væsentligt færre turister i Mariager end sidste år". I 1999 påregnes køreplanen ændret, så der køres færre tog på søndage i højsæsonen (2 mod hidtil 3 togstammer); til gengæld er det planen at køre 2 togpar om lørdagen.

MHVJ har som tidligere nævnt købt rangertraktoren HP T 11 (ex HP 40). HP 40 slæbtes hjem natten mellem lørdag den 17. og søndag den 18. oktober (med 30 km/t!), og i den forbindelse arrangerede MHVJ og DJK's udflugtsafdeling en "APB lever! - udflugt" med AHJ 5203-AHB C 45-FFJ T 1010-AHJ EM 78 fra Aalborg og ud på de tilbageværende rester af APBs spor. Når HP 40 kommer til Mariager, vil den blive "konserveret" og hensat under en pressening. Der er ingen aktuelle planer om at istandsætte den (MHVJ har p.t. opgaver nok), og der er ikke taget stilling til, hvorvidt MHVJ selv skal beholde traktoren på længere sigt.

AHJ ML 5203 købtes i 1979 fra OHJ, hvor lokomotiver siden AHJs nedlæggelse i 1969 havde kørt som OHJ 40. I anledning af OHJs 100 års jubilæum den 17. maj

1999 vil man gerne låne lokomotivet til brug i bl.a. en række udflugtstog, og driftsudvalget har indvilget heri, samt at lokomotivet på OHJs værksted (og for OHJs regning) opmales som og renummereres "OHJ 40". Maskinen køres til Holbæk medio november og vender tilbage omkring den 1. juni 1999. Hermed får lokomotivet den længe tiltrængte vognkassereparation, som MHVJ ikke selv ville få tid og kræfter til foreløbig. Så gør det ikke noget, at 5203 skal køre rundt som OHJ 40 i nogle år herefter!

MHVJs driftsudvalg har besluttet at overdrage LJ CA 16 til Museumsbanen MBJ. Vognen slæbes

Limfjordsbanens 25 års jubilæum

Den 27. juni afholdte Limfjordsbanen sit 25. års jubilæum. Tilstrømningen til "åbenthus"- arrangementet ved remisen var stor. En stor del af materiellet var i dagens anledning trukket udenfor. MHVJ deltog i jubilæet med noget af deres Aalborg-materiel: FFJ M1210, AHB C45 samt SB M2. De særligt indbudte gæster blev transporteret en tur ud af banen med FFJ 34. Ved omløbet mellem Gistrup og Aalborg Ø blev der serveret snitter samt øl og vand. Formanden for DJK's nordjyske afdeling, Hans Meyer, holdt en tale, hvor han bl.a. takkede mange gange for de flotte gaver, her iblandt et komfur fra DJK's hovedbestyrelse, der på billedet ses overrakt af Foreningens næstformand Lars Henning Jensen.

Foto: Bent Jacobsen



til Maribo medio november, når ML 5203 alligevel skal til Sjælland.

sandsynlighed fremover overskud af personvognkapacitet.

Baggrunden for MBJs ønske om at overtage vognen er færdiggørelsen af damplokomotivet LJ 19, hvortil man gerne vil have passende vogne samt den kendsgerning, at LJ fylder 125 år i 1999. Omvendt har MHVJ nu og efter al

I løbet af efteråret/vinteren påregnes anskaffet yderligere et stk. lukket godsvogn til lagerbrug (denne gang en Hbikks) samt en Tdgs, der skal bruges som ballastvogn.

Lars Henning Jensen

SJK's 40 års jubilæum



Et af de mange jubilæumstog i forbindelse med SJK "40-års rejse" bestod af rælsbusser fra Svenska Motorvagnsklubben, der her ses ved Kinnekulle den 20. maj 1998.

Foto: Bernt Berglöf / SJK

I 1958 stiftedes Svenska Järnvägsklubben (SJK), og denne forening dannede forbillede for vores egen Dansk Jernbane-Klub, hvis historie indledtes tre år senere i 1961. SJK fejrede jubilæet ved at arrangere en større rundrejse på det svenske skinnenet i dagene 19.-24. maj. Rejsen udgik fra Stockholm. Jubilæumstoget var oprangeret af 8 sove-/liggevogne, en bistrovogn samt et antal siddevogne. Som repræsentant for DJK deltog vores formand Bent Jacobsen på rejsen Malmö - Hudiksvall - Stockholm. I adskillige byer skiftedes til veteran tog, der bl.a. bragte de ca. 120 deltagere til jernbanemuseet i Gävle. Flere steder var der arrangeret middag på perronerne eller på byernes finere spisesteder. I Hudiksvall afholdtes SJKs årsmøde, og bagefter var der festmiddag. Her overbragte DJK's formand også vores gave – en kobber-oliekande med Nordsøolie. SJK fik ved arrangementet vist, at det er en stor forening (ca. 5.000 medlemmer) med mange frivillige i de mange lokalafdelinger. Vi ønsker SJK tillykke med de 40 år.

Bent Jacobsen

Tips for fotografen

Lokomotivtrukne persontog i "Vest"

Vinterkøreplanens indtræden den 27. september 1998 betød endnu en indskrænkning af lokomotivtrukne tog vest for Storebælt. Et stigende krav hos passagerene om øget komfort og be-hagelig togrejse gør ind-sættelsen af almindeligt "rødt" materiel mere og mere sjældent. Tips for fotografen sætter derfor denne gang fokus på emnet.

Henrik Sørensen

København H - Aalborg - København H

IR 1349 fredage MZ+5Bn-o+ADns-e

København H	afg.	13.56
Ringsted		14.33
Korsør		14.58
Odense		15.25
Fredericia		16.17
Vejle		16.35
Horsens		16.55
Skanderborg		17.13
Århus H		17.44
Randers		18.22
Aalborg	an.	19.15

IR 1353 fredage MZ+5Bn-o+ADns-e

København H	afg.	14.56
Ringsted		15.30
Korsør		15.56
Odense		16.25
Fredericia		17.16
Vejle		17.34
Horsens		17.53
Skanderborg		18.11
Århus H		18.40
Randers		19.18
Aalborg	an.	20.12

IR 1357 fredage ME+5Bn-o+ADns-e

København H	afg.	15.56
Ringsted		16.33
Korsør		16.58
Nyborg		17.10
Odense		17.25
Fredericia		18.16
Vejle		18.34
Horsens		18.53
Skanderborg		19.11
Århus H		19.40
Randers		20.18
Aalborg	an.	21.12

IR 1361 fredage ME+5Bn-o+ADns-e

København H	afg.	16.56
Ringsted		17.33
Korsør		17.58
Nyborg		18.10
Odense		18.25
Fredericia		19.15
Vejle		19.31
Horsens		19.52
Skanderborg		20.11
Århus H	an.	20.28

IR 1352 Søndag MZ+5Bn-o+ADns-e

Aalborg	afg.	15.07
Randers		15.56
Århus H		16.43
Skanderborg		16.59
Horsens		17.17
Vejle		17.37
Fredericia		18.14
Odense		18.52
Nyborg		19.08
Slagelse		19.29
Ringsted		19.44
København H	an.	20.22

IR 1362 Søndag MZ+5Bn-o+ADns-e

Aalborg	afg.	17.00
Randers		17.53
Århus H		18.43
Skanderborg		18.59
Horsens		19.17
Vejle		19.37
Fredericia		20.14
Odense		20.52
Nyborg		21.08
Slagelse		21.29
Ringsted		21.44
København H	an.	22.22

IR 1356 Søndag MZ+5Bn-o+ADns-e

Aalborg	afg.	16.00
Randers		16.53
Århus H		17.43
Skanderborg		17.59
Horsens		18.17
Vejle		18.37
Fredericia		19.14
Odense		19.52
Nyborg		20.08
Slagelse		20.29
Ringsted		20.44
København H	an.	21.22

IR 1348 Søndag MZ+5Bn-o+ADns-e

Aalborg		
Randers		
Århus H	afg.	15.43
Skanderborg		15.59
Horsens		16.17
Vejle		16.37
Fredericia		17.14
Odense		17.52
Nyborg		18.08
Slagelse		18.29
Ringsted		18.44
København H	an.	19.22

Fredericia - Odense - Århus H

RV 3151 ma-fre

Stammen kommer 2717
Opr: ME+3Bn-o+ADns-e

Fredericia	afg.	16.40
Vejle		16.56
Horsens		17.16
Skanderborg		17.34
Århus H	an.	17.52

RV 3104 ma-fre

Stammen kommer 3151
Opr: ME+3Bn-o+ADns-e

Århus H	afg.	05.10
Skanderborg		05.27
Horsens		05.43
Vejle		06.03
Fredericia		06.20

RV 2710 ma-fre

Stammen kommer 3104
ME+3Bn-o+ADns-e

Fredericia	afg.	06.29
Middelfart		06.38
Kavslunde		06.43
Nørre-Åby		06.48
Ejby		06.53
Gelsted		06.58
Aarup		07.03
Bred		07.07
Skalbjerger		07.10
Tommerup		07.14
Holmstrup		07.20
Odense	an.	07.28

RV 2717 ma-fre

Stammen kommer 2710
Opr: ME+3Bn-o+ADns-e

Odense	afg.	07.34
Holmstrup		07.42
Tommerup		07.47
Skalbjerger		07.51
Bred		07.54
Aarup		07.58
Gelsted		08.03
Ejby		08.08
Nørre-Åby		08.13
Kavslunde		08.17
Middelfart		08.23
Fredericia	an.	08.32

Fredericia - Padborg - (Hannover)

IP 2181 daglig MZ+4 IP-vogne

Fredericia	afg.	08.15
Kolding		08.29
Rødekro		09.02
Padborg	an.	09.20

IP 2183 daglig MZ+4 IP-vogne

Fredericia	afg.	10.15
Kolding		10.29
Rødekro		11.02
Padborg	an.	11.20

IP 2185 daglig MZ+4 IP-vogne

Fredericia	afg.	14.15
Kolding		14.29
Rødekro		15.02
Padborg	an.	15.20

IP 2187 daglig MZ+4 IP-vogne

Fredericia	afg.	18.15
Kolding		18.29
Rødekro		19.02
Padborg	an.	19.20

IP 2180 daglig MZ+4 IP-vogne

Padborg	afg.	21.12
Tinglev		21.23
Rødekro		21.35
Vojens		21.50
Kolding		22.27
Fredericia		22.40

IP 2182 daglig MZ+4 IP-vogne

Padborg	afg.	18.39
Tinglev		18.51
Rødekro		19.02
Vojens		19.16
Kolding		19.40
Fredericia		19.54

IP 2184 daglig MZ+4 IP-vogne

Padborg	afg.	14.39
Tinglev		14.51
Rødekro		15.02
Vojens		15.16
Kolding		15.40
Fredericia		15.54

IP 2186 daglig MZ+4 IP-vogne

Padborg	afg.	10.39
Tinglev		10.51
Rødekro		11.02
Vojens		11.16
Kolding		11.40
Fredericia		11.54

Köf på Haderslevbanen

Lollandsbanens tidligere Köf M13 kan i øjeblikket ses på strækningen mellem Vojens-Haderslev, efter DSB ikke længere kører med MY på banen. Der køres efter følgende plan: Vojens afg. 9.00, Haderslev ank. 9.20 og Haderslev afg. 10.40, Vojens ank. 11.00.

Bemærk tiderne er stærkt vejledende!

Øresundsbanens indvielse

Søndag den 27. september var der lagt op til en storstilet folkefest i forbindelse med Øresundsbanens indvielse.

I dagene op til køreplansskiftet var der nogen usikkerhed om hvorvidt det nu også var gået op for befolkningen, at jernbaneforbindelsen til lufthavnen var en realitet, da der i den grad hen over sommeren havde manglet omtale af begivenheden.

Trods et halvkedeligt efterårsvejr var der mødt forbløffende mange - ikke på forhånd inviterede - op på Tårnby station for at overvære indvielsen, men størsteparten blev dog noget skuffede, da det stod klart at adgangen til åbningstalerne af bl.a. Kronprins Frederik, DSB's administrerende direktør Henrik Hassenkam og Tårnbys borgmester Henrik Zimino, stort set var forbeholdt de inviterede gæster. Det var ligeledes umuligt for offentligheden at få adgang til den ellers gabende tomme perron for at se indvielsestoget.

Inden indvielsen var ovre, havde mange af Tårnbys borgere en smule skuffede begivet sig hjem for at følge den direkte transmission i fjernsynet.

Ved den nye Københavns Lufthavn, Kastrup station var der lagt op til den helt store fest. Tusindvis var mødt op for at få et glimt af Kronprinsens indvielse af stationen. Efter indvielsestogets planmæssige ankomst kunne de inviterede gæster fra den ene perron overvære taler ved trafikminister Sonja Mikkelsen, Henrik Hassenkam og Kronprinsen, der afslutningsvis erklærede Københavns lufthavns stadion for åbnet.

Derefter kunne et fåtal af gæsterne få et glimt af underholdningen på modsatte perron, hvor en til dagen komponeret ballet uropførtes af solodansere fra Det Kongelige Teater.



Indvielsestoget bryder snoren på broen over Kalvebodløbet.

Foto: Henrik Sørensen

Var man ikke blandt de heldige inviterede, der havde tilkæmpet sig en plads langs perronkanten, kunne det være svært at få et glimt af noget som helst på Københavns Lufthavn, Kastrup station.

Foto: René St. Olsen



Offentligheden var henvist til at følge indvielsen på storskærm på festpladsen.

Foto: Henrik Sørensen

De indbudtes reception blev med megen misundelse iagtaget af gæsterne på festpladsen. Mange af de fremmødte var kommet for at få et glimt af Kronprinsen, som de dog måtte kigge meget langt efter.

Foto: René St. Olsen



Masserne var henvist til at følge begivenheden fra en opstillet storskærm på festpladsen over stationen.

Underholdningen på festpladsen bar desværre præg af at være lidt for provinsiel. Det store sus der fra start var lagt op til udeblev; i stedet druknede arrangementet i alt for høj musik bl.a. leveret af Caroline Henderson og skuffelse over at Kronprinsen aldrig viste sig på scenen. Da de indbudte gæster havde indfundet sig til receptionen i den nye Terminal 3, blev selve perronområdet åbnet for offentligheden.

I dagens anledning var togene til og fra Hovedbanegården gratis. Det var dog de færreste, der havde tålmodighed til at benytte sig af denne mulighed. Til lejligheden havde DSB indsat firevogntog på strækningen og disse var permanent fyldt op. Størsteparten af de rejsende blev siddende i toget for at returnere til Hovedbanegården, så der blev hurtigt optræk til meget lange køer i Kastrup. Efter timers venten returnerede undertegnede til byen i en overfyldt SAS-bus.

René St. Olsen

Jan Kotod Wintner



Kalvebodløbet

Den 27. september 1998 blev det danske jernbanenet forøget med 18 km moderne skinnevej. I nedenstående artikel kan læses om Øresundsbanens spændende tilblivelseshistorie baseret på A/S Øresundsforbindelsens omfattende dokumentation.

Peter Thornvig



Af Erik B. Jonsen

Øresundsbanen

Torben Willumsen



Københavns Lufthavn, Kastrup station

Øresundsbanen er en 18 km lang moderne dobbeltsporet, elektrificeret jernbanelinie. Der er egentlig tale om to strækninger, én fra Københavns Hovedbanegård og én fra Vigerslev, der fra Kalvebod ("signalstation") samlet er ført frem til Københavns Lufthavn, Kastrup. Mellem de to sidstnævnte togtølgestationer er der etableret stationer (holdesteder på fri bane) i Ørestad og Tårnby.

Stationen ved Københavns Lufthavn er af høj international klasse og fungerer både som en del af den nye lufthavnsterminal (Terminal 3) og som regionalstation for Kastrup. Tæt ved

stationen – mod øst – på den kunstige halvø etableres – inden åbningen af kyst-kust forbindelsen – vendesporanlæg for tog, der har Københavns Lufthavn, Kastrup som ende- og udgangsstation. I forbindelse hermed etableres for DSBs regning et klargøringscenter for togsæt.

Kalvebodbanen (Vigerslev-Kalvebod) er anlagt for at kunne ekspedere gennemkørende tog helt uden om Københavns Hovedbanegård/Godsbanegård. Det gælder i første omgang Re-togene til og fra Roskilde, senere internationale godstog (og eventuelle persontog). For de godstog, der efter kyst-kust forbindelsens åbning skal til og fra Københavns Godsbanegård, er der for Øresundsprojektets regning etableret vendespor ved Vigerslev.

Den indledende projektering af Øresundsbanen begyndte i 1990, da Trafikministeriet og Miljøministeriet besluttede at lade en miljøredagørelse om en eventuel Øresundsforbindelse udarbejde - samtidig med en opdateret vurdering af de tekniske løsningsmodeller og deres anlægsudgift. Opgaven blev overdraget til en fælles projektorganisation mellem DSB bane og Vejdirektoratet. Der blev undersøgt otte forskellige tekniske løsninger med forskellige linieføringer for landanlæggene over Sjælland og Amager. Den fælles organisation undersøgte ligeledes to forskellige løsninger for "sam-



nen - en bane blev til

menkoblingen" af landanlægget og kyst-kust forbindelsen, ligesom der ved området ved Københavns Lufthavn i Kastrup blev undersøgt forskellige stationsløsninger, både med station i terræn og med underjordiske stationsplaceringer.

Der blev udarbejdet en miljørapport for såvel landanlæggene som kyst-kust forbindelsen mellem Danmark og Sverige og rapporten, der udkom i marts 1991, og de ovennævnte tekniske rapporter dannede grundlaget for den anlægslov, som blev fremsat den 2. maj 1991 og vedtaget den 19. august samme år. Fra anlægslovens vedtagelse og frem til A/S Øresundsforbindelsen var fuldt etableret og bemanded i 1992 arbejdede DSB bane (som af praktiske årsager fremover benævnes Rådgivning (under Banestyrelsen), og Vejdirektoratet videre med det totale projekt assisteret af eksterne rådgivere på de relevante anlægstekniske elementer, såsom broer, tunneler og jordarbejder. I februar 1992 kunne et skitseforslag for landanlæggene fremlægges, bl.a. baseret på omfattende miljøundersøgelser, i marts 1993 var det egentlige projektforslag færdigt – og den 16. september 1993 gik arbejdet i gang. Vejen til Kastrup – og Sverige var banet i og med daværende trafikminister Helge Mortensens første symbolske spadestik på lufthavnsområdet.



A/S Øresundsforbindelsen, som i henhold til anlægsloven var stiftet til at varetage bygherrefunktionen, havde forholdsvis frie rammer til at organisere sig som anlægsmyndighed. I forbindelse med selskabets omorganisering i sommeren 1992 besluttedes det at bygge videre på den allerede igangsatte projektering i Rådgivning-/Vejdirektorat-regi, og i stedet for opbygge en stor organisation, blev der opereret med fire mindre bygherreorganisationer for projekterne: 1) Baneteknik, 2) Amager, 3) Sjælland og 4) Kastrup - hvor hver projektchef havde det fulde ansvar for projektet. Baneteknik

blev opdelt i to områder som følge af indgåelse af to kontrakter: 1) ombygning af eksisterende banetekniske anlæg for at gøre plads på daværende DSBs - *nu Banestyrelsens arealer* og 2) etablering af en ny jernbane på *fri strækning*.

Arbejderne på Banestyrelsens arealer var relativt langvarige og planlagt udført i et stort antal geografiske adskilte etaper, der krævede en nøje styret planlægning og udførelse. Arbejdet forudsatte en stor viden om og kendskab til Banestyrelsens tekniske installationer og blev derfor i væsentligt omfang udført i Banestyrelsens



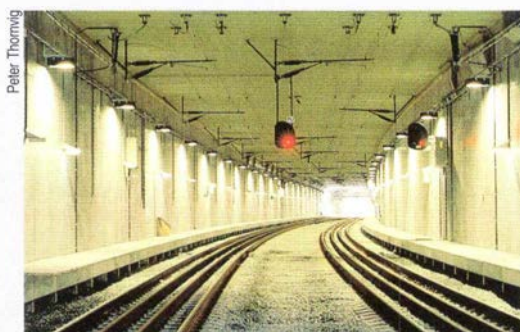
Tårnby station



Linieføring ved Københavns Lufthavn, Kastrup station



Vognkontrolanlæg ved Kalvebod station



Vue gennem tunnelen, Københavns Lufthavn, Kastrup station

eget regi. For arbejderne på den fri strækning var udfordringerne mere afhængigheden af A/S Øresundsforbindelsens andre projekter, som nødvendigvis skulle være færdige, før de banetekniske begyndte. Desuden skulle der udarbejdes udbudsprojekter baseret på en praksis, der på væsentlige punkter repræsenterede nytænkning i forhold til hidtidig praksis. Her kunne erfaringer fra Storebæltsforbindelsen bruges – og blandt de vigtigste elementer heri var: 1) begrænset udbud efter forudgående prækvalifikation, som sikrer tilstrækkelig konkurrence og medvirker til, at kun seriøse firmaer giver tilbud, 2) økonomisk mest fordelagtigt tilbud som tildelingskriterium, hvorved der sker en afvejning af økonomi og kvalitet af firmaernes tilbud og 3) størst muligt indkøb af hyldet, der er gennemprøvede og giver lettere adgang til efterfølgende service.

For at give plads til at føre Øresundsbanesporene helt ind til perronerne på København H har det været nødvendigt at foretage meget store ændringer i sporområderne på København H og G, eksempelvis er "Maskinbakken" ændret til at være en del af Øresundsbanen, og der er foretaget omfattende omlægning af hovedspor for fjern- som S-togetrafikken samt depotsporområder. Der er fjernet og derefter nybygget diverse driftsbygninger, ligesom der er foretaget en række ledningsomlægninger og ændringer af kørestrøms- og sikringsanlæg. Der er også foretaget store ombygningsarbejder for at give plads til, at Kalvebodbanen til Vigerslev har kunnet indflettes i de eksisterende godsspor i Vigerslev.

Ombygningsarbejderne i de nævnte lokaliteter er udført i perioden 12/94-12/97 til den planlagte tid og til det planlagte budget.

Der er udført dobbeltsporet tunnel under Sydhavngade (1,8 km), under Tårnby centrum (Englandsvej/Vinkelhusene) (0,7 km) og under lufthavnsområdet (1,8 km/dobbeltsporet og 0,2 km/enkeltsporet), broer over Kalvebodløbet/Dæmningsvej og Amagermotorvej, underfaringer for Kanonvej, Center Boulevard, Ørestad Metro-station, Kanalvej, Kongelundsvej, Oliefabriksvej, Amager Landevej, Amager motorvej (v/ Lufthavnen), Gammel Køge Landevej (ud-

videlse), Køgebugtbanen, Ellebjergvej, Valby Hallens P-plads, Hammelstrupvej, sti v/ Musikbyen, sti v/ Pumpehusvej og Bådehavngade.

Sporkonstruktionen består af europæiske standardskiner (UIC 60) monteret på monoblok betonsveller i skærveballast. Skinnebefæstelsen er en ny type i Danmark med Pandrol Fastclip, der kan monteres og demonteres maskinelt. Befæstelsen er fjedrende med blød mellemlægsplade, der mindsker behovet for fremtidig vedligeholdelse. Skinnerne er fuldvalsedede fra fabrikken og blev leveret i længder af 108 m (endda to gange, jf. Banverkets uheld med udlægningen), hvilket reducerer antallet af sammensvejsninger, hvorved kørselskomforten forbedres. Sporet er lagt i skærver (leveret fra Sverige); til vendesporanlægget i Kastrup vil der dog blive anvendt stabilgrus af hensyn til rangerpersonalet.

Sporskifterne er lagt med mangankrydsninger med svejsbare ben, lagt med elastisk sporbefæstelse på monoblok betonsveller. Sporet i tunneler, overdækninger (Tårnby og Københavns Lufthavn, Kastrup) og på Kalvebodbroen er forsynet med beskyttelsesskiner, der sikrer, at afsporet tog fastholdes i kørselsretningen. Før tunneler, overdækningen og broer er udført en særlig indspøringskonstruktion, der ligeledes kan holde et afsporet køretøj på plads i sporets retning.

I særligt følsomme områder tæt på bebyggelse (f.eks. i Sydhavngadetunnelen) er svelleterne pålimet et 23 mm gummiunderlag, der optager vibrationer fra kørsel i sporet. Beregninger har vist, at vibrationerne begrænses mellem 33 og 50 %.

Øresundsbanen er en integreret del af det danske flembanenet og er derfor elektrificeret med 25 kV 50 Hz vekselspænding. Kørespændingsanlægget er udført i et standarddesign, som tidligere har modtaget den Europæiske Stålprijs for sit design, dog er der på strækningen over Amager, hvor jernbane og motorvej løber parallelt, brugt galvaniserede master af stål i stil med motorvejens lysmaster. På stationen Københavns Lufthavn, Kastrup er anvendt et specialdesignet ledningsophæng. Banen forsynes med kørespænding fra de offentlige høj-

Jan Kolofot Wimmer



Fra Københavns Lufthavn, Kastrup station vil der kun være omtrent hundrede meter til Check-In skranken

spændingsnet gennem fordelingsstationer ved Vigerslev og Kastrup. Fra sidstnævnte bliver det muligt at strømforsynte helt til Lernacken, hvor der etableres en neutralsektion mellem dansk og svensk (15 kV vekselspænding, 16 2/3 Hz) kørespænding. Af hensyn til de mange omliggende og krydsende følsomme elektriske ledninger er der ophængt skærmedere i Sydhavngadetunnelen og Kastruptunnelen. Fjernstyring af kørespændingen på Øresundsbanen er integreret i Banestyrelsens centrale computer på Kalvebod Brygge i København, der styrer kørestrømmen på samtlige elektrificerede fjernbaner i Danmark.

Øresundsbanen er forsynet med et moderne fuldelektronisk sikringsanlæg, der sammen med ATC- og RYS-systemene (se JERNBANEN 3/98, s. 8) sikrer brugerne maksimal sikkerhed og stor kapacitet (tæt togfølge = 120 sekunders mellemrum). Afstanden mellem mellembloksignaler er derfor mindre end sædvanligt, og der er udlagt sideforlagte linieledere (for ATC) i stort omfang. ATC anlægget er fysisk opbygget som på øvrige hovedstrækninger i Danmark. Sikringsanlæggene betjenes normalt fra RFC København (kan betjenes fra TC København), og der er indrettet lokale betjeningspladser i Kalvebod og Københavns Lufthavn, Kastrup.

Der er etableret et vognkontrolanlæg, der overvåger tog på vej til og fra kyst-kust forbindelsen ved hjælp af forskellige målesystemer anbragt ved siden af og over sporene. Konstateres en alvorlig fejl på en vogn, giver vognkontrolanlægget alarm til sikringsanlægget, som sætter det følgende signal på stop – f.eks. senest på Kastrups I-signal. Anlægget kontrollerer vognene for følgende fejtilstande: 1) overophedning af hjullejer, 2) overophedning af hjulringe (hængende bremses), 3) afsporing, 4) overskridelse af profilet (f.eks. forskybket last) eller 5) hjulskader (kantede hjul).

Der er etableret transmissionsanlæg med lyslederledning, dansk strækingsradio (MSR-3) inkl. lokal stationsradio. I tunnelene er installeret særlig tunnelradio, ligesom myndighedernes krav om skadesteds- og politiradioanlæg er opfyldt. På stationerne er der telefon både til



På Københavns Lufthavn, Kastrup station er udstillet 16 billeder af Viggo Rivad

det offentlige net og til jernbanenettet – monitører, højttalere og ure til brug for trafikinformation - og kameraer og monitører til overvågning. Der er opsat nødtelefoner ved hver nødtrappe i Sydhavngadetunnelen, i Tårnby og på stationen i Kastrup.

På den nu åbnede del af Øresundsbanen er højeste hastighed varierende: 40, 60, 80, 100, 120, 130 og 160 km/t (sidstnævnte hastighed kan opnås mellem km 5,4 og km 10,0 – omtrent mellem stationsgrænserne for Kalvebod og Kastrup, så det gælder om at holde sig langt væk fra perronkanten på Ørestad og Tårnby stationer ved gennemkørende togs passage).

Det var et vigtigt blad i dansk jernbanehistorie, der blev vendt den 27. september 1998. Kastrup fik igen jernbaneforbindelse med resten af Danmark – og det første skridt mod en fast sammenknytning med Sveriges jernbanelanlæg blev taget. Øresundsbanen er et komplekst anlæg – ført gennem eksisterende byområder og sporarealer frem til hjertet af København. Opgaven har været ekstrem vanskelig, men alligevel er det lykkedes A/S Øresundsforbindelsen at udføre anlægget af banen til tiden og den aftalte pris – samtidig med, at strenge krav til miljø, arbejdsmiljø og kvalitet er overholdt.

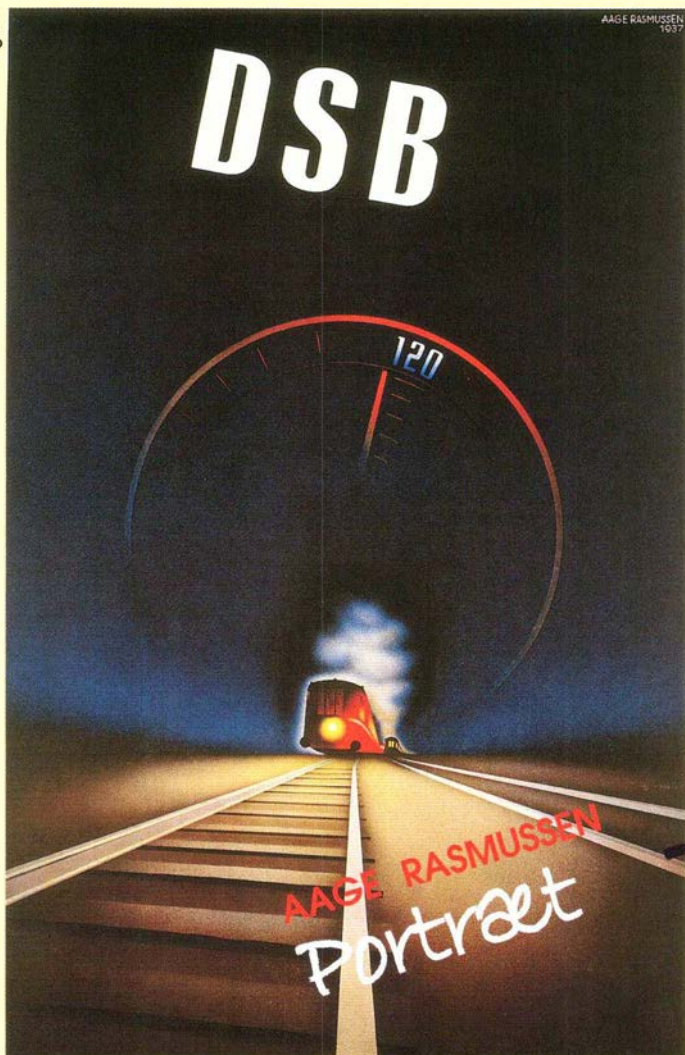
På Øresundsbanen er der bl.a. brugt:

89.000 m granitskærver
71.000 betonsveller
75,6 km skinner
46 sporskifter
30 km køreledning
608 køreledningsmaster
30 km lyslederledninger

Sikringsanlæggene omfatter i alt:

2 centraldatamater
153 togdetekteringsafsnit
108 signaler
34 sporskifter
66 sporskiftedrev
75 ATC-signalmoduler
17 km sideforlagt linieleder

"JERNBANENS" læsere er løbende blevet informeret om projekter og anlægsarbejder i forbindelse med Øresundsbanen – vi startede allerede i nr. 1/88 med artiklen "Tag toget til Malmö – Med politisk vilje og folkelig opbakning hos to naboer kan DSB og SJ knytte spor mellem København og Malmö inden år 2000."



Min interesse for plakater er gammel, sp
jernbanemotiver, der altid har stået for
hans andre plakater der ofte viser en idyl
ten var et budskab, krydret med varme
min interesse. En samtale med datteren
for dette interview.

Af Kenneth Dam

af plakattrold

En smuk efterårsdag i hjemmet hos Eva Harder sidder jeg og beundrer nogle af Aage Rasmusses akvareller der liver op på væggene i den lyse stue. Ude fra køkkenet – hvorfra duften af frisk lavet kaffe breder sig – begynder hun sin fortælling.

Barndommen

”Min far kom oprindelig fra Fyn, hvor han blev født den 20. oktober 1913 i landsbyen Holevad 5 kilometer nord for Assens. Nærmere bestemt når man kører ud ad landevejen fra Assens mod Middelfart.

Min bedstefar var lærer, så min far voksede op i et såkaldt lærerhjem, hvor han var den yngste af seks børn.

Allerede tidligt viste han interesse for både at tegne og male, og i skolen fik han tit lov til at boltre sig på skolens sorte tavle til stor underholdning både for lærer og elever, og som oftest var det lokomotiver han tegnede. De økonomiske forhold var ret beskedne, da det var min bedstefars løn familien skulle leve af. Selvom min bedstefar var landsbyskolelærer, var det ikke lige frem nogen fyrstelig løn min bedstefar fik, ovenikøbet boede de billigt i den tjenestebolig, der hørte til skolen”.

Uddannelse

”Min far gik kun i skole i de dengang obligatoriske syv år, men dermed var hans uddannelse langt fra slut. Han var uhyre belæst inden for både skønlitteratur, kunsthistorie og historie, og på aftenskolen lærte han også at tale udmærket engelsk og fransk. Udover disse lystbetonede studier fik han dog også en mere formel uddannelse. Han blev først uddannet håndværksmaler, men det var mere fordi mine bedsteforældre mente, at det var godt, at have noget at falde tilbage på. Som 17-årig tog han til København, da han skulle starte på Teknisk Skole, og senere kom han også på Kunst håndværkerskolen”.

Lyntogsplakaten!

”Min far har engang fortalt mig, at han ofte brugte en del ledige stunder nede på Københavns banegårdsterræn, hvor han studerede Statsbanernes materiel, og at det også var her, at han fik ideen til, at han ville tegne en plakat for Statsbanerne, den senere lyntogsplakat”.

Figur 2



Især Aage Rasmussens med sine
 ting som noget særligt. Men også
 fra en svunden epoke, hvor plaka-
 farver og et godt motiv, har vagt
 Eva Harder, har dannet grundlaget

manden...



Ansæt ved Dansk Jernbane Reklame

"Efter endt uddannelse underviste han i syv år på Tegneskolen for Kvinder, og derpå arbejdede han i fem år på Bergenholz Reklamebureau. Det var der, han mødte min mor, reklametegneren Lise Harder, i forbindelse med en freelance opgave for Bergenholz Reklamebureau, efter han var stoppet der. I 1954 blev han ansat hos Jernbanereklamen, hvor han arbejdede indtil Jernbanereklamens ophør i 1971. Der var tale om en stilling på halv tid, således at han også ved siden af, kunne få tid til at arbejde med sine plakater".

Starten på karrieren

"Hans karriere som plakatkunstner startede i 1937, da han fik sit gennembrud med Lyntogsplakaten. Han var jo totalt ukendt, da han uopfordret henvendte sig til DSB og viste Lyntogsplakaten til dengang fuldmægtig M.B. Hedegaard senere kontorchef M.B. Hedegaard i DSB reklameafdeling. Hedegaard kunne med det samme se, at han var noget særligt. Dette blev også begyndelsen til et godt samarbejde, som kom til at vare i mere end 30 år".

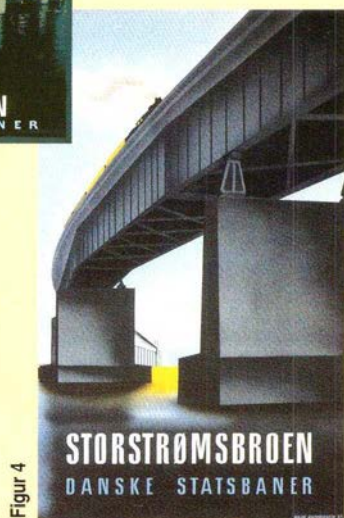
Berlingske Tidende søndag den 4. april 1937.

Med Overskriften Et Formiddags-Eventyr paa Statsbanerne
 Ung. Plakatkunstner præsenterer Udkast, der øjeblikkelig antages, og som nu skal reklamere for D.S.B. paa alle Hovedsprog.
 En ung Mand kom forleden op til Fuldmægtig Hedegaard i Statsbanerne og sagde:

- Goddag mit Navn er Rasmussen; jeg har en Plakat til Dem.
 - Tak! Lad os se paa den! Sagde Hedegaard uden synderlig begejstring.
 Hver Dag kommer der unge Mænd op til Fuldmægtig Hedegaard for at vise ham Plakatudkast. De tager dem med sig igen, naar de gaar.
 Den unge Mand der hed Aage Rasmussen, bredte Plakaten ud. Hedegaard saa paa den, rejste sig og hentede Kontorchef Olrik. Kontorchefen saa paa den, og lod Generaldirektør Knutzen tilkalde.

Kort Tid efter gik den unge Mand smilende ned ad Trapperne, for om kort tid vil hans Plakat i 6 Farver straaale paa alle større europæiske Banegaarde. Plakaten forestiller et Lyntog, der nærmer sig, og et Damptog der fjerner sig. Røgen fra Lokomotivet er snehvid og pragtfuld at skue mod den pariserblaa Himmel. I Himlen ses en rød Cirkel og viser med Tallet 120, der angiver Lyntogets fart. Der vil blive trykt Tekst til den paa alle Hovedsprog, ogsaa udenfor Europa skal den reklamere for Statsbanerne.

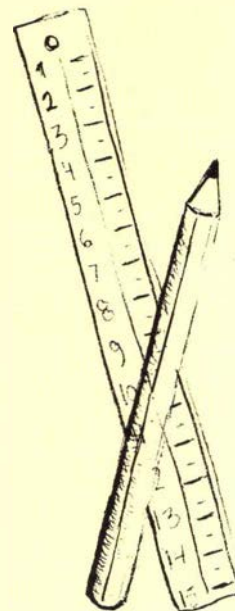
Fuldmægtig Hedegaard sagde i Aftes om Plakaten og dens Fremstillinger; - Jeg synes den er ganske enestaaende. Jeg er aldeles overbevist om, at hvis den ikke er et enkelt Stjerneskuud, vil Rasmussen - Aage Rasmussen - blive en af Danmarks bedste Plakatkunstnere. Vi venter os meget af Samarbejdet med ham. Jeg viger ikke tilbage for at sige, at han har Evner til at blive en dansk Cassandre eller Jean Carlu.



Figur 7



Figur 8



Freelance

"Jeg ved godt, at mange knytter min fars navn sammen med DSB, for hvem han lavede nogle af sine mest kendte plakater for i perioden før 1954. Foruden Lyn-toget kan især nævnes Storstrømsbroen, Lillebæltsbroen og DSB-plakaten med damplokomotiver, og derudover lavede han også mange smukke turistplakater. Men han blev som før omtalt først ansat i DSB Reklame afdeling i 1954".

Danmarks Plakaten

"I 1938 udskrev Berlingske Tidende en konkurrence om en ny turistplakat for Danmark. Ved denne konkurrence var min fars forbillede den store, franske plakatkunstner Cassandre, der var formand for dommerkomiteen. Min far vandt konkurrencen med plakaten "Danmark" med den karakteristiske kornmark. Det mormomme ved denne historie er, at Plakaten oprindeligt var beregnet for Landbrugsudstillingen på Bellahøj, hvor den dog blev kasseret. Da min far så skulle afsende plakaten "De lyse nætter", som han havde tegnet til Berlingske Tidendes konkurrence, manglede han noget indpakningspapir og var på nippet til at anvende plakaten med kornmarken til indpakningen. I stedet fik han dog den idé, at det kunne være sjovt at indsende begge plakater til konkurrencen, hvorefter noget ordentligt indpakningspapir blev fremskaffet til emballeringen".

Danmarksplakaten først udsendt i 1946

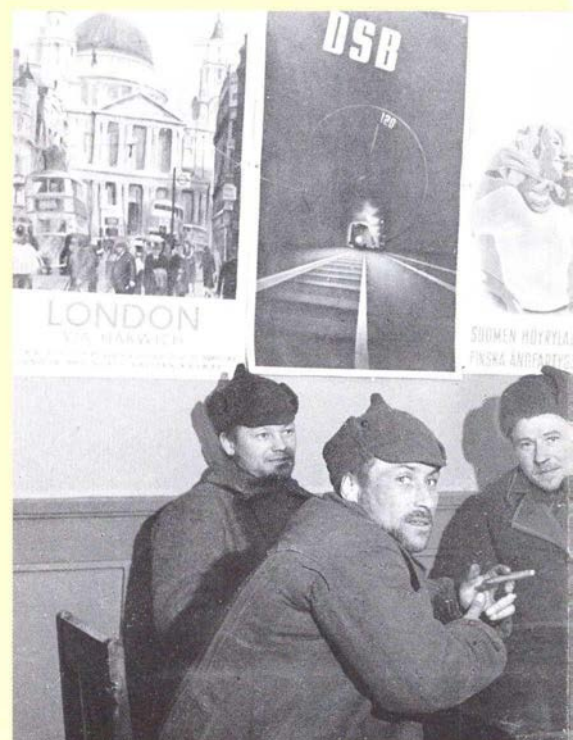
"Det er rigtig nok, at Danmarksplakaten blev lavet i 1938, men pga. af krigen blev den først trykt i 1946 og da i lidt ændret form. Hvor den oprindelige version har en bondegård i baggrunden, har den ændrede udgave i stedet fået en landsbykirke som baggrundsmotiv".

Beskyldt for plagiat

"Det var i 1943 samme år, som min far blev gift med min mor reklametegneren Lise Harder. Odense Turistforening havde spurgt min far, om han ikke kunne lave en plakat for Odense. Det blev til plakaten "Stævne mod Odense", hvor man ser stævnen af et stort skib, der bliver ført sikkert i havn af en lille slæbebåd. Efter at han havde lavet udkast til plakaten og fået det godkendt, blev han kontaktet af Odenses daværende viceborgmester, som ville have ham til at lave forside til den socialdemokratiske valgplacat til kommunevalget. Viceborgmesteren havde set udkastet til plakaten til turistforeningen og ønskede et lignende motiv til omslaget på valgplacaten. Men min far afslog med den begrundelse, at han jo ikke kunne bruge det samme motiv to gange. Så stor var hans forbavelse, da valgplacaten, udformet af et lokalt reklamebureau, udkom med en forside tegning, der havde stor lighed med plakaten.

Ja og ikke nok med det, han blev ovenikøbet beskyldt for plagiat af den lokale socialdemokratiske avis. Men han kunne hurtigt bevise, at han kom først med ideen, hvorefter avisen måtte trække beskyldningen tilbage.

Udover Odense plakaten tegnede han også flere andre plakater for sin føde. Således to med tilknytning til H.C. Andersen og to for Den Fynske Landsby".



I Berlingske Tidende den 9. marts 1940, under overskriften "Krigen i Finland", ses krigsfanger på en lille finsk station, med danske og finske plakater på tyske eller engelske eksportudgave af lyntogsplakaten, der havde fundet

Artiklens plakater

Figur	Årstal	
1	1937	- Lyn-toget - Ms 120 km. Også trykt med en
2	1949	- Med DSB og så til fods -
3	1951	- Lillebæltsbroen - med damplokomotiv. Og
4	1937	- Storstrømsbroen - med damplokomotiv.
5	1947	- Sent som Banepakke -
6	1947	- DSB 100 Aar -
7		- SAS Scandinavian Airlines System -
8	1952	- International Automobil Udstilling -
9	1947	- Det skal klares! Men sørg for hurtig læsning
10	1959	- Gods alt og altid med DSB -
11	1969	- Tag toget dag og nat -



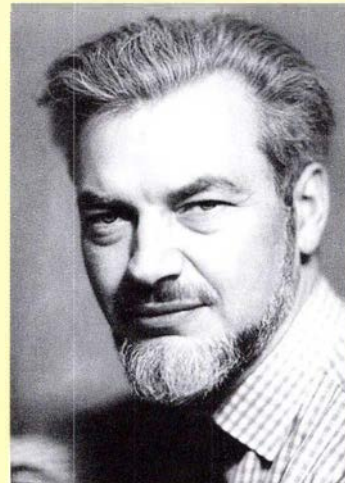
Plakatkonkurrencer

"I 1939 vandt han 1. præmien i Japan med Lyntogsplakaten, og i 1947 vandt han 1. præmie i en konkurrence, som Dansk Reklameforening havde udskrevet til den nordiske reklamekongres og reklameudstilling om en plakat for København som Nordens naturlige stabelplads. En anden plakat var med Københavns Rådhus som motiv fra 1957 og markerer indvielsen af Jens Olsens verdensur. Og endnu en førstepræmie blev det til, da han i 1962 vandt den internationale konkurrence om en plakat for de såkaldte TEEM-tog, dvs. hurtige godstog".

Udenlandsk dansker

"I 1950 og 1952 boede mine forældre i Paris i længere perioder. De havde lånt en lejlighed af en god ven, som på grund af sit arbejde som polarforsker ofte opholdte sig på Grønland. Desværre døde denne ven under en ekspedition i midten af 50'erne.

Min far har også fortalt, at han under opholdet i 1950 besøgte Cassandre, som udmærkethuskede ham fra konkurrencen i 1938. Jeg har ét avisinterview efter mine forældres hjemkomst fra Paris, hvor min far fortæller om sit forbillede som "yderst elskværdig og meget talende". Foruden opholdene i Paris tilbragte han også en længere periode i Italien for at få ny inspiration. Denne rejse kom dog ikke til at præge hans plakatproduktion direkte. Til gengæld lavede han på turen en række akvareller i stedet for at tage fotografier, som han senere forærede væk som gaver, og er i dag højt værdsat af familie og venner, men aldeles ukendte af offentligheden".



Aage Rasmussens kone

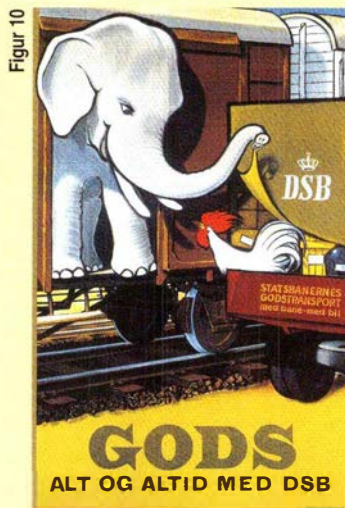
"Jeg blev født i 1953, så mine forældre var jo gamle, da de fik mig. Min mor var kun 5 år yngre end min far. Så efter datidens normer var jeg lidt af en efternøler, selvom jeg var enebarn. Vi boede i mange år på Vesterbro. Nemlig i den pænerende ende af Søndre Boulevard og min mor boede der, indtil hun døde for fem år siden".

Sygdom

"Allerede fra slutningen af 60'erne tyngede det ud med antallet af plakater. Det var der flere grunde til. Dels blev der i perioden ikke lavet særlig mange plakater i Danmark, og mange af dem, der blev lavet, var fotografiske. Dels begyndte min far at blive svækket af den kræftsygdom, som førte til hans død den 11. november 1975".



ind", kunne følgende billedtekst læses: *Tiltængetagne russiske a væggene. Det kan undre at det var den danske, og ikke den t vej til Finland.*
Foto: NORDFOTO



gelsk, tysk og fransk tekst.

iså trykt med engelsk, tysk og fransk tekst.
Også trykt med engelsk, tysk og fransk tekst.

ng ... - Illustrationer: Jannie Trænk
figur 4 og 10 venligst udlånt af plakatmuseet
Øvrige skyldes DSB bibliotek/foto:Knut Nielsen

Dampens sjællandske sv

Af Thomas N. Olesen

I begyndelsen af 50'erne stod damptrækraften for ca. 70 % af DSBs samlede transportarbejde (målt i bruttotonkilometer). Men massive anskaffelser af dieseltrekraft skulle snart få ændret på dette forhold. I årene frem til 1958 anskaffedes således 45 MY-lokomotiver (heraf ét danskproduceret) og 90 MO-vogne. Disse anskaffelser bevirkede, at dampen omkring 1959 kun stod for ca. 15 % af DSBs samlede transportarbejde (de sidste 85 % fordelte sig med ca. 10 % til S-togene og ca. 75 % til dieseltrekraft).

For DSB var det imidlertid interessant at "slippe af med" de sidste 15 %. At opretholde forsynings- og værkstedsfaciliteter for så lille en andels skyld var ressourcespild, og man ønskede derfor også den sidste rest dampdrift afskaffet. I 1960-62 leveredes endnu en danskbygget MY samt de 45 MX'ere, hvilket bevirkede endnu et markant fald i anvendelsen af damptrækraft: I finansåret 1960-61 kørtes over 4 mill. togkilometer med damp, i finansåret 1962-63 kun 744.000 (hvilket var under 5 % af det samlede transportarbejde i bruttotonkilometer). Målet var nær!

Beregning af behovet for dieseltrekraft

I midten af 50'erne. begyndte man at regne på, hvor stort behovet for dieseltrekraft var, hvis man ønskede at afskaffe dampdriften helt. En nordisk studiekomite under ledelse af E. Risbjerg-Thomsen nåede i 1960 frem til, at beho-

vet var 106 strækingslokomotiver på 1500-2000 hk (heraf 45 på ca. 1500 hk). Rapporten var udarbejdet efter OREs (forsknings- og researchorganisation under UIC) retningslinier og blev publiceret både i Norden og indenfor ORE. Man regnede også ud, at de årlige besparelser ved indførelse af fuld dieseldrift ville være ca. 21 % af anskaffelsesomkostningerne for det nødvendige antal rangerdiesellokomotiver og 30 % af anskaffelsesomkostningerne for det nødvendige antal strækingsdiesellokomotiver. Med andre ord ville det blot være ca. 4-5 år, før anskaffelsesomkostningerne for dieseltrekraften var tjent ind ved besparelser.

Med de 45 MX-lokomotiver, de 2 danske MY'ere og de 44 "almindelige" MY'ere, man rådede over først i 60'erne, disponerede DSB således over i alt 91 strækingsdiesellokomotiver i 1962. Der manglede altså 15 maskiner.

Disse 15 maskiner kom i form af 4. leverance MY-lokomotiver i 1964-65. Man nåede dermed de 106 lokomotiver i 1965, men det var blot ikke nok længere. Samfundet var inde i en periode med højkonjunktur, og trafikken voksede - selvom jernbanernes markedsandel faldt, var der alligevel mere at køre med. Hertil kom, at man i 1963 indviede Fugleflugtslinien. Endnu efter den sidste MY-anskaffelse måtte der altså anvendes damp til daglig, selvom der nu kun var tale nogle hundrede tusinde togkm årligt.

Nu kunne man jo så have klaret problemet ved at bestille endnu en serie MY-lokomotiver i en fart. Det ønskede DSB imidlertid ikke. General Motors var ved at introducere en ny type

Endnu i 1964 kunne dampdrift opleves på strækningen mellem Slagelse og Værslev. På billedet ses C 708 med en CLE- og en CR-vogn i Slagelse den 15. februar 1964.

Foto: Arne Kirkeby



I dette efterår er det 30 år par år før var det dog ret k vi lidt nærmere på de sids



anesang



iden, DSB ophørte med planmæssig dampdrift øst for Storebælt. I de sidste begrænset, hvad man kunne finde af dampdrift på Sjælland og Falster. Her ser de to år med damp i DSB's 1. distrikt

Den 5. juli 1968 har E 998 netop tilbagelagt den kraftige stigning op til Nørrebro station, med tog 8371 på krogen. Dette løb "rundt om husene", var noget af den absolut sidste damp i DSB's 1. distrikt.

Foto: Gunnar W. Christensen



Den 9. oktober 1968 buldrer den nyliveredede MZ 1404 gennem Dybbelsbro station. I takt med leverancerne af den første serie MZ, forsvandt lugten af kuldrøg stille og roligt fra Sjælland.

Foto: Gunnar W. Christensen

motor (645-motoren, som kom til at ligge i MZ-erne) på markedet, og en eventuel 5. serie MY-ere kunne være forældede ved leveringen. Man så altså tiden lidt an og gav derved dampen et par ekstra år - omend i forholdsvis lille skala.

I stedet for en ekstra serie MY blev det de første to serier af en ny lokomotivtype (MZ), der kom til at tage livet af de definitivt sidste damplokomotiver hos DSB. Første serie MZ leveredes 1967-69 og betød afsked med dampen på Sjælland sidst i 1968, mens anden serie leveredes i 1970 og muliggjorde dampdriftens totale ophør ved DSB.

Lokomotivtyperne

Øst for Storebælt kunne man efter leveringen af den sidste serie MY-lokomotiver i 1964-65 opleve fire typer strækningsslokomotiver (C, D, E og S). En meget sjælden gang blev den sidste P-maskine, P 917, også anvendt - men det hørte så absolut til undtagelserne.

Mest anvendt var E-maskinerne. På Sjæl-

land har der normalt aldrig kørt større godstogslokomotiver - litra N og H kørte kun vest for Storebælt. E-maskinen fungerede derfor som en slags universallokomotiv, ikke mindst på Sjælland og Falster.

Også de to særlige sjællandske damplokomotivtyper, C og S, holdt ud næsten til det sidste. C-maskinerne blev anvendt frem til den tidlige sommer 1967, og endnu i påsketrafikken 1968 var der behov for en S-maskine på Nordbanen. Hertil kom anvendelsen af D-maskiner til sidebanegodstog, der på Sjælland fandt sted frem til sommerkøreplanen 1967.

Anvendelsen af damptrækraft til rangering øst for Storebælt var imidlertid så at sige ophørt allerede i 1965. Dette år leveredes de sidste MH-lokomotiver, og det betød en afskaffelse af 1. distrikts sidste damptrækkerlokomotiver i drift. Det var F-maskinerne i Nykøbing F og Roskilde. I Jylland kunne man være heldig at se F- og Q-maskiner i drift ved spidsbelastninger endnu i 1969, men på Sjælland og Falster var det altså slut noget før.



Ukendt E-maskine venter på afgang mod Korsør en vinterdag midt i 60'erne. Det er før den store ombygning af Hovedbanegårdens sikringsanlæg i slutningen af 60'erne, så på billedet ses armsignaler og "spejlæg" i funktion.

Foto: Svend Jørgensen

Forholdene i 1966 og vinterkøreplanen 1966-67

To år før dampdriftens ophør øst for Storebælt var der endnu en række interessante dampløb på Sjælland. Mest spændende var nok anvendelsen af en C-maskine på alle hverdage. Den udgik fra Kalundborg med godstog 2216 klokken 7.56, og kørte om lørdagen kun til Svebølle, mens Jyderup og Avnsøgård mandag til fredag også fik besøg. Klokken 10.16 (lørdag)/kl. 11.06 (mandag-fredag) var man tilbage i Kalundborg, og så var dagens dont overstået.

Mellem Slagelse og Næstved kunne man opleve en D-maskine fremføre gods- og blandetog. Denne D-maskine udgik fra Næstved om morgenen med godstog til Slagelse og kørte så retur om aftenen med blandetog. Nogle år tidligere, frem til omkring 1965, kunne D- og C-maskinerne fra hhv. Næstved og Kalundborg til tider ses med særgodstog mellem Slagelse

og Vørslev (Kalundborg), men disse særgodstog var stort set væk omkring 1966.

Ellers anvendtes endnu E-maskiner på strækningerne til Kalundborg og Korsør samt på lørdage til Næstved over Køge. Hertil kom anvendelse af S-maskiner, især på Nordbanen.

I lørdagsløbet til Næstved over Køge (af København H kl. 12.54 og ankomst til Næstved kl. 14.19) var der endda tale om et iltog. Altså en ret varieret anvendelse på mange strækninger.

Sommerkøreplanen 1967 og vinterkøreplanen 1967-68

Overgangen til sommerkøreplanen 1967 betød et større tilbageskridt i dampdriften på Sjælland. D-maskinegodstoget på Slagelse-Næstved blev erstattet af MH, og også C-maskinen mellem Kalundborg og Jyderup bortfaldt. Alt i alt et farvel til "små" strækningdamplokomo-

tiver hos DSB.

S-maskiner kunne fortsat opleves, selvom anvendelsen blev mere vilkårlig. Så sent som julen 1967 og påsken 1968 var det dog nødvendigt at køre med S-maskine på Nordbanen. Udover denne højtidstrafik fandt en sporadisk anvendelse af S-maskiner sted på Nord- og Kystbanen.

I sommeren 1967 kunne man tillige opleve sidste eksprestog med damp på Sjælland (tog 54 Korsør-København, der fremførtes med damp i skoleferien). I Roskilde kunne opfyrede maskiner ses som reserve for nedbrud - indtil september, hvor Roskilde nedlagdes som dampdepot.

Ved overgangen til vinterkøreplanen 1967-68 indskrænkedes anvendelsen af damp yderligere. Tilbage var nu to løb, ét fra Korsør til København og retur og ét fra København til Kalundborg og retur - begge med E-maskine. Hertil kom en vis anvendelse af E-maskiner til lokalgodstog i Københavnsområdet, og som ovennævnt en uregelmæssig brug af en enkelt eller to S-maskiner, når det kneb. Desuden var en opfyret E-maskine stationeret i Næstved som reserve for nedbrud.

Sommerkøreplanen 1968

Ved overgangen til sommerkøreplanen i 1968 betød elektrificeringen af Nordbanen en vis frigivelse af diesellokomotiver (de frigivne lokomotiver blev dog overført til Jylland) samt et definitivt farvel til S-maskiner i drift.

De to E-maskineløb på Vest- hhv. Nordvestbanen blev videreført, ligesom man fortsat kunne se enkelte lokalgodstog i Københavnsområdet med damp.

Vinterkøreplanen 1968-69

Den 1. august 1968 leveredes MZ 1402, den 9. september 1968 MZ 1403, og i resten af 1968 og 1969 fulgte de øvrige 7 lokomotiver i 1. serie MZ. Dermed forsvandt lugten af kulrøg fra Sjælland, og i gennemgangen af vinterkøreplanens nyskabelser i Jernbanen i december-nummeret 1968 konstateredes i spalten "Jernbanenyt - kort fortalt":

"Der forekommer ingen regelmæssig kørsel med damplokomotiv i 1. distrikt mere, der vil dog blive holdt "liv" i et antal E- og S-maskiner vinteren over. (Grundet diesellokomangel kørttes dog med E-maskine på "Nordvestbanen" (togene 2205-254) i november). Der bliver heller ingen kørsel med damp i 1. distrikts juletrafik".

I den vedføjede damp-omløbsplan figurerede dog endnu fire faste løb i Jylland og på Fyn: Et fra depotet i Århus og tre fra Fredericia.

S 736 med Nordbanetog på Østerport station den 22. marts 1967. Første-klassevognen er en AC med glat tag, men ellers består stammen af CL/CLE-vogne. Taget på Østerport er uden spir, og perronerne virker lidt øde og forladte.

Foto: Jan Waldemar



En E-maskine med et forholdsvis kort tog passerer Valby sidst i 60'erne.

Arkiv: DJK

Exit

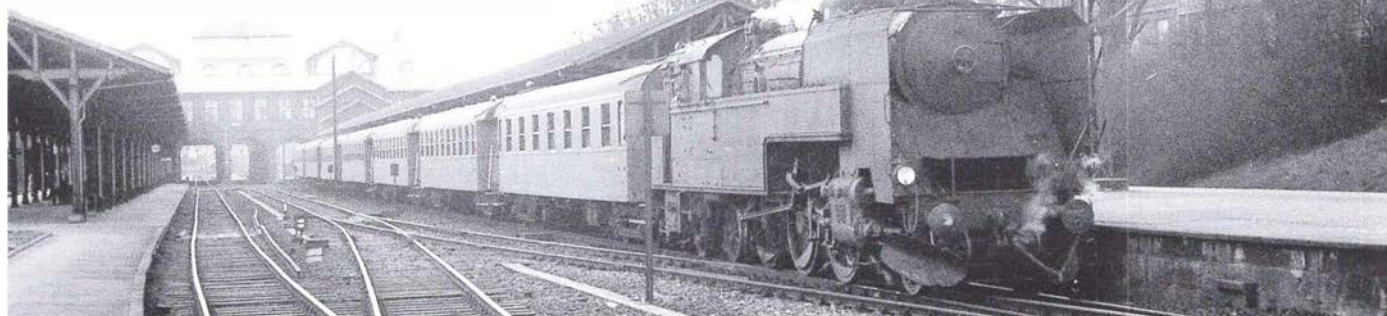
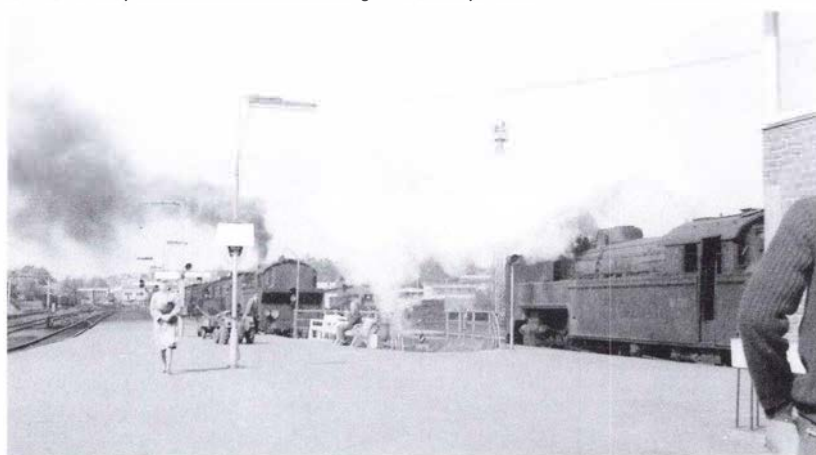
DSBs sidste brug af damplokomotiver på Sjælland var således i efteråret 1968 på Kalundborgbanen. I Jylland-Fyn holdt dampen ud til maj 1970, og dét i et pænt omfang endnu sidst i 60'erne. Så sent som i juletrafikken 1967 måtte DSB således indsætte hele 12 damplokomotiver vest for Storebælt.

Men nu er der jo også andre jernbane-

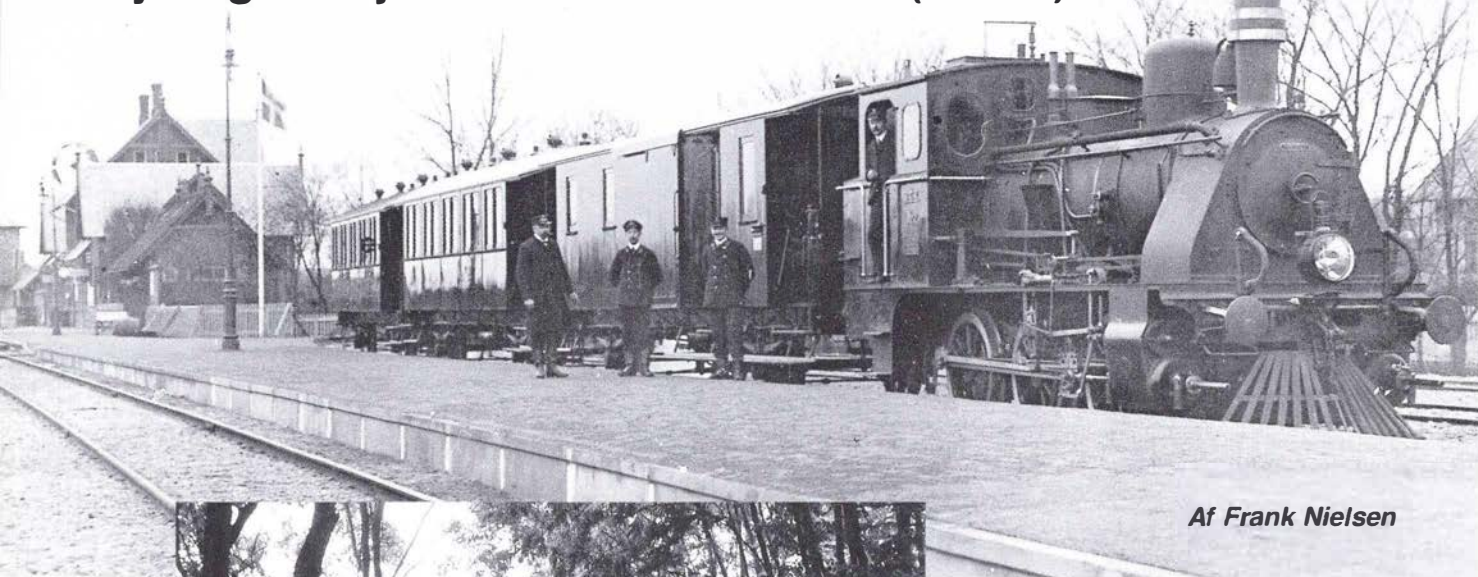
selskaber end DSB. Frem til 1973 benyttede Faxe Jernbane således damplokomotiver i visse tilfælde - og så er der den meget berømte anvendelse af OHJ nr. 38 til snerydning på især Høng-Tølløse Jernbane i vintrene 1979 og 1980. Denne snerydningskørsel må vel betragtes som den endegyldigt sidste anvendelse af damplokomotiver til egentlige driftsmæssige formål i Danmark.

Dampstemning i Hillerød, 22. maj 1965. S 737 til højre er ankommet med tog fra København, mens S 730 til venstre netop er ankommet fra Fredensborg med en MO på slæb.

Arkiv: René St. Olsen



På sporet af Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane (RGGJ)



Af Frank Nielsen



4. og sidste del af en cykelekspedition, juli 1996

På øverste billede ses det første plantog til Gjerrild. Ryomgård station - postkort fra indvielsen i 1911. Foto: DJK-arkiv

Kun 3½ år før RGGJs lukning blev denne bro bygget ved Ryomgård for at føre vejen til Koed over banen. Foto: Frank Nielsen

I 1881 blev det foreslået at bygge en bane fra Grenå til Fornæs, hvorfra der skulle være dampfærge til Helsingør. Dette var de første planer om en jernbane i det nordlige Djursland, og det blev relativt sent, før der for alvor kom flere jernbaneforslag i området.

I 1900 blev så afholdt et møde i Glesborg, hvor man drøftede et forslag til en bane fra Ryomgård bl.a. via Ramten og Mejlgård til Bønnerup Strand. Ved Bønnerup skulle der anlægges en større fiskerihavn. Efter en del lokale forhandlinger blev endestationen ændret til Gjerrild.

Samtidig arbejdede andre med planer om en bane fra Allingåbro via Vivild og Nørager også frem til Gjerrild. Der blev opnået enighed om Ryomgård-Gjerrild strækningen, som kom på den store jernbanelov fra 1908.

Juni 1909 blev der udstedt eneretsbevilling, og der var ingen problemer med aktietegningen. Anlægsarbejderne begyndte i april 1910 og varede kun 1½ år. Den 5. december 1911 åbnedes Ryomgård-Gjerrild Banen (RGB) for den daglige drift.

Allerede i 1910 var man i Grenå og byerne lige nord herfor blevet opmærksomme på, at den nye bane kunne trække trafikken væk fra området. Derfor blev der nedsat et udvalg, der skulle undersøge mulighederne for at få en bane frem til Grenå. Men først i 1914 fik Gjerrild-Grenå Banen eneretsbevilling.

Banen skulle have været klar i juli 1916, men mangel på arbejdskraft (1. verdenskrig var jo i gang), betød, at banen først kunne indvies d. 26. juni 1917. De to baner blev samtidig slået sammen til Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane A/S (RGGJ).

RGGJ var og blev en typisk oplandsbane og havde aldrig hverken nogen større person- eller godstrafik. Under 2. verdenskrig fik banen nogle store stentransporter,

ligesom der ofte forekom mergel- og tørvetransporter i større omfang, men det var ikke noget, som kunne spores i banens regnskaber. Fra 1932 havde banen underskud på driften; en ting, som siden kun var anderledes i et par af årene under 2. verdenskrig.

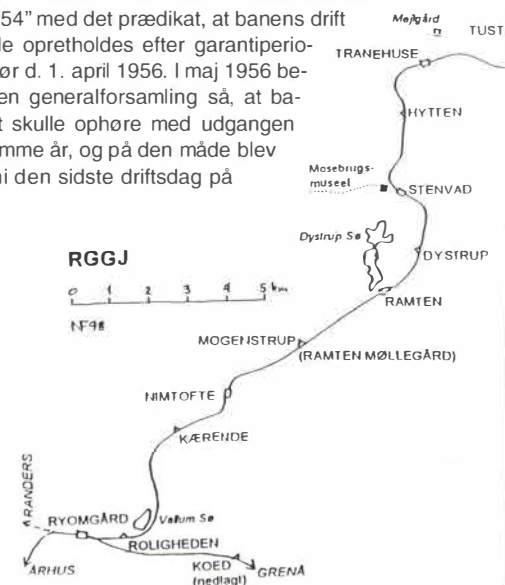
I 1935 tog banen kampen op med lokale rutebiler, idet man bekendtgjorde, at togene foruden stop ved stationer og almindelige trinbrætter nu også standsede ved alle offentlige veje, altså i praksis ved næsten alle overkørsler. Denne ordning bestod indtil banens lukning bortset fra nogle år under krigen, hvor motorvognene var ude af drift.

Efter krigen fik banen moderniseringshjælp – ikke til indkøb af skinnebusser, som så mange andre steder (det afslog banen ligefrem!) – men til modernisering af motorvognene.

Med den begrundelse, at banens persontrafik jo var af beskedent omfang, gik man ind på at forny motorerne i de aldrende motorvogne samt at anskaffe en ekstra. Den ekstra motorvogn (M4) fik man ved at lade en gammel personvogn ombygge. På den måde kunne man så prøve at tiltrække nye kunder(!).

Det sidespor, som tyskerne havde foranlediget anlagt under krigen til Gjerrild Strand med henblik på stengravning, var et godt aktiv, men ikke nogen guldgrube. Regnskaberne blev kun værre og værre.

Oven i hatten kom så "Privatbanekommissionen af 1954" med det prædikat, at banens drift ikke burde opretholdes efter garantiperiodens ophør d. 1. april 1956. I maj 1956 besluttede en generalforsamling så, at banens drift skulle ophøre med udgangen af juni samme år, og på den måde blev d. 30. juni den sidste driftsdag på RGGJ.



I RYOMGÅRD havde RGGJ sit eget sporareal øst for hovedbygningen. Der er intet af det tilbage, og området er blevet tilplantet med et lavt buskads.

Efter passagen af landevejen mod Thorsager drejede banen væk fra DSBs Grenåbane og kørte kort efter over landevejen mod Koed og Kolind. Man kan køre på en sti her, selvom den ikke alle steder er lige velegnet til cykler.

Lige efter at have kørt over den gamle vej kører man under en viadukt for den nuværende vej. Den blev opført i 1952 – kun 3½ år før banen lukkede. Lige her i nærheden lå fra 1933 trinbrættet ROLIGHEDEN. Det har ikke været muligt at stedfæste det, og i terrænet er det ikke at finde længere.

Banen fortsatte i et stort venstresving mod nordøst om Vallum Sø og engene ved Koed Skov. Ved gården Frederikslund ender stien. Ved den næste vejoverkørsel kun en kilometer længere fremme lå trinbrættet KÆRENDE (4,8 km fra Ryomgård), men her er banen helt forsvundet.

Små 400 m længere fremme dukker den op igen på nordsiden af vejen mod Nimtofte. Her ses en lang dæmning, der forsvinder ind i en gennemskæring.

Banen drejede nu op mod NIMTOFTE station (km 6,5). Den ligger her stadig inkl. det oprindelige pakhus, der godt nok ikke ser ud til at kunne klare den næste efterårsstorm. Stationen er "fornedret" så langt ned som muligt, idet her i dag er autoværksted.

Midt mellem Nimtofte og Ramten anlagdes ved Ramten Mølle i 1930 trinbrættet MOGENSTRUP (halv-officielt kaldet Ramten Møllegård). Man kan ane banens forløb her forbi, men trinbrættet er der ingen rester af.

I km 11,6 lå så RAMTEN station. Den står her også endnu og er blevet sat i stand som en bedre herskabsvilla. Banen fortsatte mod nordøst uden om det bakkede område ved Ramten Sø og Dystrup Sø. DYSTRUP trinbræt (km 13,2) blev oprettet 1925, men det er ikke til at finde længere ligesom resten af banen, som stort set er helt forsvundet frem til næste station.

Den næste station var STENVAD – 15,2 km fra Ryomgård. Stationen her er der også endnu. I Stenvad var der et sidespor til et stort mosebrug ejet af *Pindstrup Mosebrug*, der gravede tørv og tørvestrøelse ikke mindst under krigen. Faktisk ophørte tørvegravningen først i 1990.

I de gamle fabriksbygninger findes nu Mosebrugs-museet, der udstiller alt lige fra værktøj til større maskiner og gør meget ud af at beskrive miljøet omkring tørvegravningen. Udenfor er der bevaret et stykke af



det spinkle mosebrugsspor og en del af materiellet. Der køres "tog" med passagerer herfra og langt ud i Horsmosen og Fuglsø Mose.

Lige efter Stenvad drejede RGGJ mod nord på en dæmning, som stadig kan ses næsten frem til vejen mod Tranehuse. I km 17,3 blev trinbrættet HYTTEN oprettet i 1933. Her kan man også stadig ane banen, men ikke se noget af trinbrættet.

Banen kørte nu gennem et mindre S-sving, og midt inde i Overskov nåede den frem til en lille samling huse med tilhørende station: TRANEHUSE (km 19,2). At der overhovedet blev station her, må nok tilskrives den omstændighed, at det store gods Mejlgård ligger kun to kilometer nord herfor. Ved stationen var der et savværk, og der afsendtes i tidens løb en del skovprodukter herfra. Stationsbygningen er bevaret næsten fuldstændig

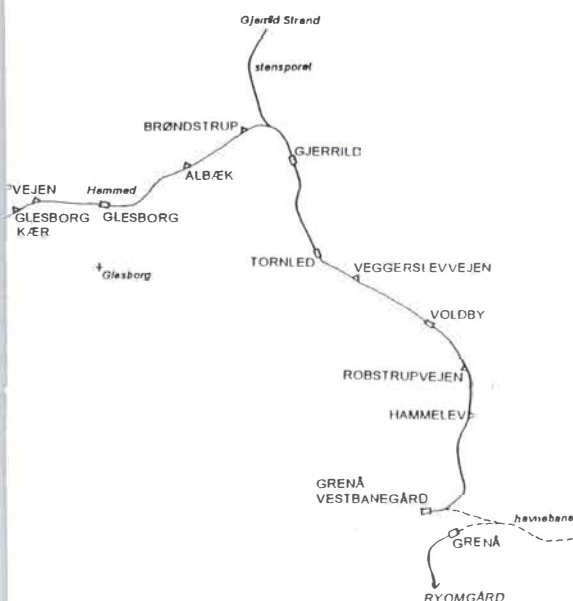
To af banens Triangelmotorvogne venter på afgang efter krydsning på Glesborg station i sommeren 1954.

Foto: W. Dancker-Jensen



Remisen fra Vestbanegården (kun lettere ombygget) er i dag det sidste håndgribelige bevis på RGGJs eksistens i Grenå.

Remisen i Gjerrild (ombygget i middelsvær grad) rummer i dag Djursvold Vandrerhjem. Sidefløjen i højre side rummer vandrerkokken og reception, mens den tilbyggede fløj til venstre rummer familierum. I selve remisen er der spise- og opholdsstue og flere overnatningsrum på den indbyggede 1. sal. Fotos: Frank Nielsen



Ryomgaard-Gjerrild-Grenaa jernbane

Køreplan gyldig fra 3.—30. Juni 1956

Ryomgaard—Grenaa V.							Hverdage.	Grenaa V.—Ryomgaard.						
	750	1030	1340	1734	1940	—	af. Randers	948	1306	1547	1832	2145	—	
	736	912	—	1725	1935	2319	— Aarhus Hl.	955	1104	1553	1855	2155	—	
km	1	5	7	11	15	19	~ Tøge nr. ~	1	5	7	11	15	19	
0	900	1205	1440	1840	2055	025	af. Ryomgaard . . . an.	840	955	1415	1730	2010	020	
5	x	x	x	x	x	x	Kærende	x	x	x	x	x	x	
7	911	1215	1450	1850	2106	034	Nimtofte	827	942	1400	1718	2000	010	
12	919	1223	1458	1858	2115	042	Ramten	819	933	1350	1710	1952	002	
13	x	x	x	x	x	x	Dystrup	x	x	x	x	x	x	
15	925	1232	1506	1904	2122	047	Stenvad	812	926	1340	1702	1945	2356	
17	x	x	x	x	x	x	Hytten	x	x	x	x	x	x	
19	932	1240	1514	1911	2129	053	Tranehus	805	914	1330	1653	1937	2350	
23	x	x	x	x	x	x	Glesborg Kær	x	x	x	x	x	x	
25	942	1252	1524	1922	2138	101	Glesborg	755	905	1318	1643	1925	2342	
27	x	x	x	x	x	x	Albæk	x	x	x	x	x	x	
29	x	x	x	x	x	x	Brøndstrup	x	x	x	x	x	x	
31	953	1305	1555	1932	2148	110	Gjerrild	745	854	1306	1633	1911	2332	
32	x	x	x	x	x	x	Sostrup	739	847	1257	1626	1905	2326	
34	959	1312	1542	1939	2154	116	Tornild	734	841	1251	1620	1900	2320	
37	1005	1318	1548	1945	2200	119	Voldby	x	x	x	x	x	x	
40	x	x	x	x	x	x	Hammelev	x	x	x	x	x	x	
43	1015	1330	1600	1955	2210	130	an. Grenaa V. . . . af.	725	830	1240	1610	1850	2310	



Efter banens lukning i sommeren 1956 blev der ryddet op i Gjerrild. Derfor kunne man se rangering med sneplogen i højt solskinsvejr.

Foto: DJK-arkiv

i sit oprindelige udseende.

På den anden side af stationen er der sti på banen igen, men kun et par kilometer, selvom landkortet siger noget andet. Ved en skovvej ved "Bjergbakkerne" er stien ikke længere. Har man lyst til at følge banen videre frem, må man forcere et par større stembunker og en del tæt buskads.

Hvor banen krydsede vejen mellem Glesborg og Mejlgård lå trinbrættet GLESBORG KÆR (km 22,5 –

oprettet 1924), men hverken dét eller banen er at se her mere.

Kort efter ses imidlertid en næsten 500 m lang dæmning, der dog er sunket noget sammen – eller udtrådt skulle man måske sige, for her har gået kvæg i mange år, ser det ud til. Lige efter blev der officielt i 1951 oprettet et trinbræt kaldet TUSTRUPVEJEN. Uofficielt havde togene holdt her i mange år. Så vidt vides standsede toget midt på vejen, og der kom derfor aldrig nogen perron.

Næste station lå lige syd for byen Hemmed, men fik navnet GLESBORG efter byen Glesborg ca. 2 km mod syd. Der var for mange stationsnavne i forvejen, der mindede om Hemmed, og selv så tæt på Hemmed by lå stationen stadig i Glesborg sogn. Glesborg var det nærmeste banen kom Bønnerup Strand, men ikke desto mindre blev der dog sendt fisk med toget herfra. Stationsbygningen er her endnu.

Fra Tranehus til Glesborg gik banen mest mod øst. Herefter drejede den lidt op mod nordøst gennem Hemmed Plantage. Et stykke skovvej her går nu på den gamle bane.

Ved ALBÆK (km 27,3) anlagdes i 1927 et trinbræt, som ikke kan findes mere. Der kan dog ses et par små dæmninger lige på den anden side af det sted, hvor trinbrættet lå. Nu kørte banen ind i Albæk Plantage og Dyrehave, og igen er banen blevet til skovvej.

Banen krydsede vejen mellem Bønnerup og Gjerrild, og her anlagdes i 1935 trinbrættet BRØNDSTRUP (km 29,0), som heller ikke er at finde længere.

Knap en halv kilometer længere fremme anlagde den militære, tyske bygningstjeneste i 1942 et ca. 4 km langt sidespor mod nord til Gjerrild Strand. Her hentede tyskerne store mængder sten til befæstningsarbejder og flyvepladser rundt omkring – mest i Jylland. Efter krigen fortsatte stentransporterne for en stor del til Karup, hvor de danske myndigheder udbyggede den tyske anlagte flyveplads. Sidesporet findes endnu som skovvej et langt stykke derudad.

Efter en stor højrekurve gik banen nu næsten mod syd, og 30,8 km fra Ryomgård kørte den ind på GJERRILD station. Her lå fra RGBs åbning banens remiser og værksted. Stationen står der endnu og er – som de andre tilbageværende – nu indrettet til privat beboelse.

Remisen er her også endnu, og den er i dag bygget om til "Djursvold Vandrerhjem". Underetagen er udvidet en del ud til begge sider, og en sidefløj indeholder en række familierum. På tværs af det gamle stationsterræn står en tidligere DSB Bn-vogn. Den er beskiltet "nat-ekspressen" og er ryddet helt for de oprindelige sæder.



Tog mod Ryomgård på Stenvad station sommeren 1954.

Foto: W. Dancker-Jensen

I stedet er der køjer i de små kupeer i enderne, mens midterkupeen er forsynet med borde og stole.

For den sags skyld er det et ganske hyggeligt vandrers hjem og kan varmt anbefales. Man behøver ikke være jernbanegal for at bo her, selvom man nok kan få sin lyst styret. I receptionen hænger nogle skiftemapper med billeder fra banen og originale avisudklip fra tiden omkring banens lukning.

Bag remisen/vandrers hjemmet går der en lille sti videre mod syd hen ad banedæmningen. Den slår et lille sving ud til vejen mod Hemmed. Her bliver banen væk, men dukker op igen som skovvej på en gammel dæmning på vestsiden af Møllekær Skov.

Banens næste station (på forlængelsen fra Gjerrild mod Grenå) hed TORNLED (km 33,7). Den lå ved banens passage af vejen mellem Rimsø og Veggerslev langt fra nogen større bebyggelse. Stationsbygningen står her endnu, og her er stadig ikke nogen bebyggelse i nærheden.

I skovbrynet langs Nederskov ses en dæmning hen over Veggerslev Å, og knap en kilometer længere fremme krydsede banen vejen mod Voldby. Her oprettedes officielt først starten af juni 1956 (med mindre end en måned tilbage af banens levetid) et trinbræt kaldet VEGGERSLEVVEJEN. Det var endnu et af de standsningssteder, som uofficielt havde været der i mange år, og som ikke havde nogen perron, fordi togene holdt midt på vejen.

Resten af vejen mod Grenå er det i dag svært at finde mere af banen. VOLDBY station (km 37,0) på østsiden af byen er revet ned. På stedet ligger nu en stor kommuneskole. Nord for Robstrup slog vejen engang et 90-graders sving. Det er i dag rettet noget ud ved at lade vejen følge en banedæmning, som afslører, at banen krydsede vejen to gange. Ved den sydligste overkørsel kom fra 1951 trinbrættet ROBSTRUPVEJEN, som antagelig heller aldrig fik nogen perron.

Der lå også et trinbræt ved HAMMELEV (km 40,2). Det blev dog oprettet allerede i 1924 og var af mere almindelig karakter. Alligevel er det ikke muligt at genfinde nogen banerester på stedet.

Banen kørte direkte mod syd her, og først i udkanten af Grenå drejede banen over mod vest, indtil den 43,2 km fra Ryomgård kørte ind på GRENÅ VESTBANEGÅRD, der faktisk lå i den modsatte ende af byen i forhold til statsbanegården. I dag er en 2-sporet remise samt gaden "Vestbanegade" det eneste, der afslører RGGJ's tidligere tilstedeværelse. Hovedbygningen blev revet ned efter en brand tilbage i 1969.

I 1948 afholdt man møder med Ebeltoftbanen om at indlede driftsfællesskab, idet ETJ jo kørte tog helt til Grenå. Desuden foreslog man at nedlægge vestbanegården og føre RGGJ ind til statsbanegården. Begge planer blev opgivet, men det var tydeligt, at man for alvor havde fortrudt vestbanegården og dens afsides beliggenhed.

Banen fik et forbindelsesspor, der fra vestbanegården førte mod øst ned til DSB's havnebane midt mellem statsbanegården og havnen. Man kan stadig finde en stump af dette spor, som i dag ender ved "Grenå Dampmølle" og svineslagteriet. Det er nu tydeligt, at der ikke kommer tog her så ofte mere.

I forsommeren 1996 er der forresten sket det, at Århus Amt er gået i gang med at rejse en frednings-sag med henblik på fornyet ekspropriation og genetablering af så meget af RGGJ som muligt som cykelsti. Værtinden på Djursvold Vandrerhjem i Gjerrild, Kirsten Thybring, fortalte, at der allerede havde været enkelte besigtigelser, og at den nuværende ejer af Tornled station havde slået sig gevaldigt i tøjet.

Historien om fredningssagen er i øvrigt bekræftet af Naturklagenævnet (læs: DJK's formand, Bent Jacobsen). Går sagen igennem vil der altså snart for alvor være mulighed for at cykle på hele banen. Mig bekendt er det første gang, at arealerne til en bane er blevet eksproprieret to gange.



Pakhuset i Nimtofte bruges nu som garage for det lokale autoværksted. Det ser ikke ud til, at indholdet bliver skiftet ret ofte i den garage. Jeg ville nu også være mig for at opholde mig ret længe under det tag.

Foto: Frank Nielsen

Kildeoversigt

for historierne om:

MFVJ, RHJ, ETJ og RGGJ

Niels Jensen: Østjyske jernbaner

Knud Chr. Jensen: Da dampen kom til Ebeltoft

Fritz Sørensen: Ryomgård-Gjerrild-Grenaa Jernbane

Diverse numre af "JERNBANEN"

Biblioteket på Vogn-ex

De nyeste 2-cm-kort fra Kort- og matrikelstyrelsen

"Nyt Færdselskort" nr. 2 og 4 fra Geodætisk Institut, 1944 hhv. 1939

En række årstal samt oplysninger om forskellige steder status skyldes Morten Flint Larsens "arkiv". Historien om RHJ blev suppleret og berigtiget af Asger Christensen.

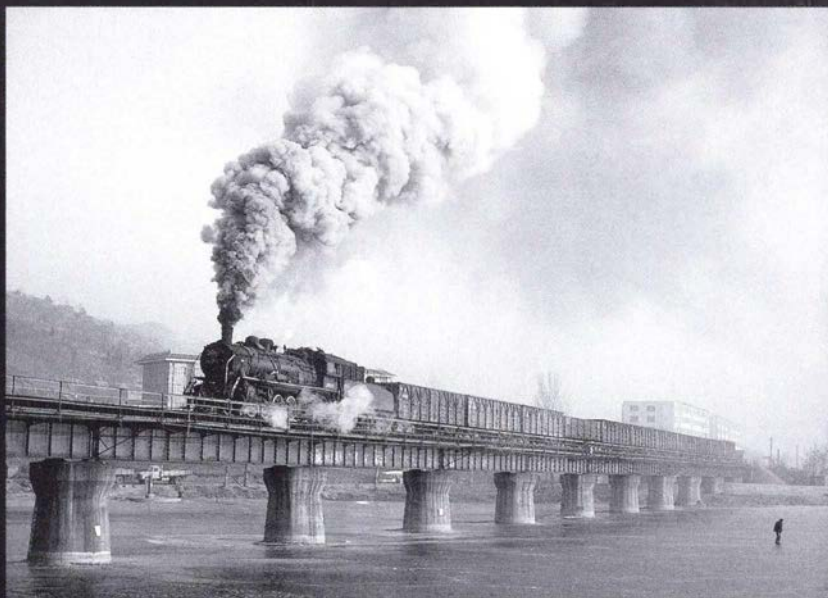
1) Alle navne med Glesborg, blev stavet Glæsborg indtil 1954.

I Overskov Dyrehave kan man stadig se, hvor sidesporet til Gjerrild Strand gik fra. Banen mod Ryomgård gik til venstre. Foto: Frank Nielsen



Vinterdamp i Kina

På toppen af bakken høres trafikken fra byen kun meget svagt. Den frostklare luft bider godt i kinderne og får en til at ønske sig hen under varmere himmelstrøg. Men så – ganske svagt brydes den ellers fredelige morgenstund af lyden fra dampslag i det fjerne. Lyden intensiveres og snart kan den hvide røg ses stige til vejs over bakketoppene. Det er december måned og termometeret viser -11 °C - et skue af en anden verden er igang...



Endnu et tungt kultog, fremført af typen SY, har sat i gang fra Chengde. Kort udenfor statsbanestationen passerer toget med en SY i front den tilfrosne Wulieflod. SV-lokomotiver nybygges formodentligt endnu den dag i dag til få industribaner.

Lyden fra dampslagene bliver kraftigere og kraftigere som toget bevæger sig op ad den meget stejle stigning. Den forplanter sig og kastes forstærket tilbage fra klippevæggene. Dampslagene gjalder snart som pistolskud igennem dalen imens det lille, men tunge tog kæmper sig vej igennem kurverne.

Tempoet bliver langsomt sænket, man nærmer sig stigningens højdepunkt, og det ellers før så frembrusende spektakel går snart helt i stå i et massivt inferno af lyd og røg. De tre lokomotivførere kæmper deres

kamp med maskinerne, og snart har det ene lokomotiv hjulslip, snart det andet. Skinnerne sandes og man prøver igen. Hjulene får atter kontakt og sætter en høj hvid røgfane til vejs fra forreste lokomotiv. Sikkerhedsventilerne følger med på højtryk i en desperat kamp for at udligne trykket.

Trods de bagerste lokomotiver har store problemer med hjulslip, sætter toget alligevel ganske langsomt igang. Med meget kraftige dampslag fra alle tre maskiner, sendes røgen 50-100 meter op i den frostklare luft og førerne har snart atter kontrol med situationen - for denne gang...

Dette skue hører endnu ikke fortiden til og kan stadig, den dag i dag opleves kun små 200 km nord for hovedstaden Beijing i Kina.

Tidligere var det store land præget af et andet politisk styre som værdsatte andre værdier end den teknologiske udvikling. Dette har i takt med den politiske opblødning som landet i det seneste årti har gennemgået, dog ændret sig. Et stadigt stigende behov for øget transport og styrkelse af landets infrastruktur gør, at indsættelsen af diesellokomotiver flere og flere steder udspiller damplokomotivernes rolle.

Endnu ruller dagligt små tretusinde damplokomotiver; dog flest ved industribaner og private selskaber, der skyder frem mange steder. Det må derfor formodes, at det grundet disse nye initiativer vil være muligt at opleve damplokomotiver ved de kinesiske jernbaner et stykke ind i det næste årtusinde.

I denne artikel vil jeg dog nøjes med at sætte fokus på et afgrænset område "tæt" ved den kinesiske hovedstad, hvor en jernbaneoplevelse let kan kombineres med en charterrejse til den kendte turistby.

Chengde

I delprovinsen Liaoning, 200 km nordøst fra Beijing, ligger byen Chengde, som foruden at være på størrelse med en typisk kinesisk provinsby, er et yndet udflygtsmål for turister pga. sit smukke sommerpalads, der er tilknyttet den gamle kejserstad.

Jernbanemæssigt ligger byen på en gren fra hovedlinien til Beijing og er samtidig forbindelsesstation til trafikken nordpå. Af byens mange industrier er stålvalseværket, der ligger små 20 km syd for byen, klart den største, og det er her at vor jernbanemæssige interesse for stedet kommer ind i billedet.

Chengde's statsbanestation er tilknyttet en ca. 20 km lang industribane fra stålværket, hvor man flere gange dagligt transporterer nye forsyninger til det kulfyrede stålværk.

Statsbanen har alene af denne grund en omfattende godstransport fra både nord og syd, og kun indtil for få år siden var flere tog fremført af lokomotivtypen QJ.

Trækkraften er, som det er vist på dette opslag, stadig damplokomotiver, som det er ved mange andre storindustrier i Kina og i dette tilfælde af typen SY og JS, hvor af flere er leveret inden for de seneste par år.

Det der gør denne industribane til noget ganske specielt er dog, at den har en stigning på 1:30! – og det derfor er nødvendigt med skydelokomotiver på alle tog i retning mod stålværket.

Strækningens forløb

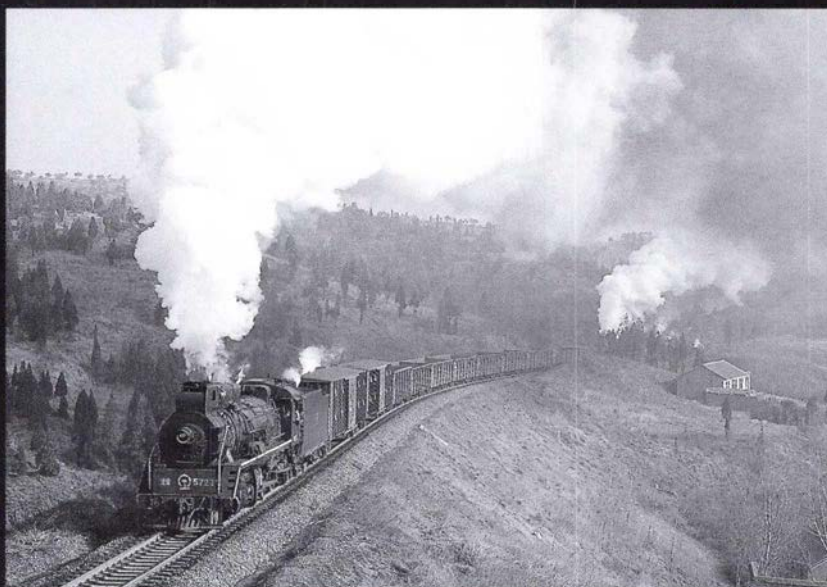
Banens udgangspunkt er Chengde statsbanestation, hvor stålværkets private lokomotiver afhenter vogne, som enten i nattens eller dagens løb er ankommet fra

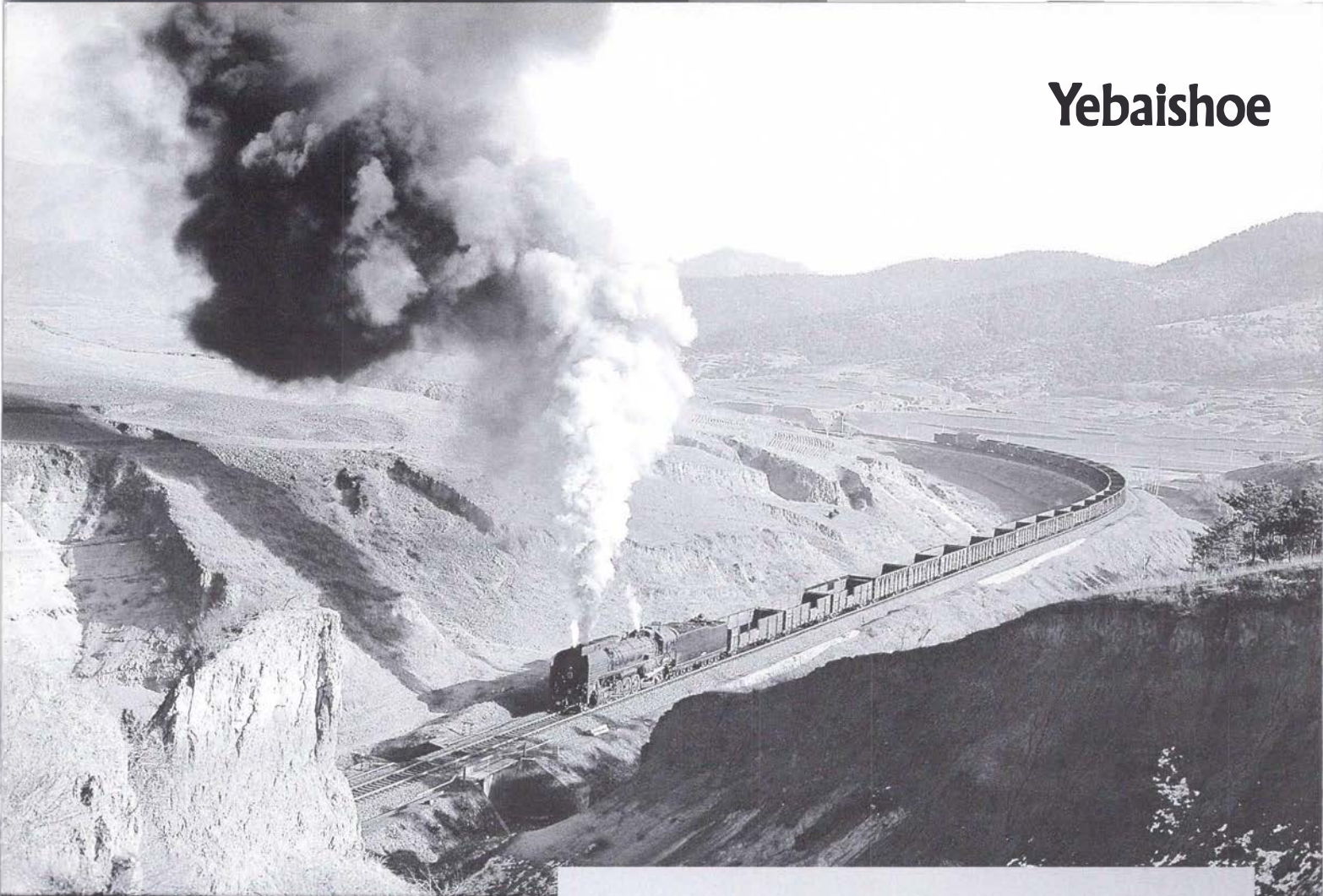
statsbanen. Vognstammerne sammensættes med 10-15 vogne pr. gang, og efter endt rangering afgår toget med kun ét lokomotiv foran det fyldte tog mod stålværket.

Umiddelbart uden for Chengde station passerer banen floden Wulie over en lang flodbro. Denne bro er ofte et godt motiv (afhængig af hvornår byen besøges), idet den om vinteren er samlingspunkt for mange af byens indbyggere, der skøjter på den tilfrosne flod.

Med regulatorerne fuldt åbne kæmper tre lokomotiver - JS-SY+JS - sig op ad den næsten uovervindelige stigning mod stålværket ved Chengde.

*Tekst og foto:
Henrik Sørensen*





Videre løber banen igennem byens centrum mellem indkøbsboder, slumkvarterer og boligkarreer.

Efter en 3-4 km når banen, stadig midt i byen, en tresporet mellemstation, hvor de små men tunge tog til-/frakobles skydelokomotiverne, der afventer ved sidesporet. På en høj dæmning fortsættes videre igennem forstæderne og ender ud i en stor dal, hvor den næsten uovervindelige stigning begynder.

Det snoede forløb gennem dalen er omgivet af skarpe klippevægge til siderne, alt imens stigningen intensiveres. Efter passage af to tunneler når banen sit højdepunkt (summit), og skydelokomotiverne frakobles stammen, hvorefter toget fortsætter med en enkelt maskine videre i den ene retning mod stålværket, imens skydemaskinerne returnerer ned gennem dalen.

På den anden side af dalen er landskabet igen rimelig fladt og ikke nær så interessant. Der er dog en større rangerbanegård tilsluttet stålværket nogle kilometer længere ude, hvor der skulle være en del aktivitet med rangering af togstammer og lign.

Yebaishoe

Små 100 km nordligere ligger byen Yebaishoe. En af de sidste relativt store bastioner for statsbanedampen, efter de helt nordlige og særdeles kendte steder Nancha og Jiamusi næsten har afviklet dampdriften.

Yebaishoe er centrum og udgangspunkt for i alt tre baner, hvoraf der på de to endnu anvendes dampdrift. Det drejer sig om banerne mod hhv. Chifeng i nord og Chaoyang mod øst. Begge baner har en ret intensiv trafik, men banen mod Chaoyang er spoleret af store elmastere og løber desuden igennem et rimelig uinteressant landskab.

Strækningen mod Chifeng har derimod virkelig noget at byde på. Kraftige stigninger og tunneler i et stærkt eroderet landskab med høje bjergtinder. Specielt stykket omkring den lille mellemstation Shinao ca. 13 km fra Yebaishoe er meget interessant, og byder på fine fotomæssige udfordringer. Banen løber her i nogle kraftige S-kurver forbi stationen mod Chifeng, passerer en



Nordgående QJ-fremførte godstog omkring Shinao. Landskabet er præget af kraftige jorderosioner og bjerge. Et område med kraftige vinde, der ikke altid er til jernbaneentusiastens fotomæssige fordel.



Rejsetips

De to steder lader sig nemt besøge med udgangspunkt i en 1-uges charterrejse til Beijing.

Ved at tage toget fra Beijing Centralbanegård mod nord, kan **Chengde** nås på ca. 5 timer. Hotelmuligheder er der nok af i byen. Specielt Chengde Binguang (det kinesiske ord for hotel) kan anbefales for ryksækrejsende. Priserne er yderst rimelige og værelserne ganske okay. Da Chengde er kendt af andre end entusiaster, er kineserne her ganske vant til at se udlændinge i modsætning til i Yebaishoe.

Da banen er en industribane, har den ingen fast køreplan, men alligevel kan man regne med to opadgående tog omkring solopgang, ét omkring kl. 10, to ved middagstid og igen et omkring 16-tiden, men hvis Chengde besøges om vinteren, hvilket stærkt anbefales, idet dampeffekten så er optimal, skal man ikke regne med mere end ca. 5-6 tog i dagslys opadgående mod stålværket.

Togene forspændes efter hvad materiel, der er til rådighed den pågældende dag, og sammensætningen af lokomotivtyperne varierer derfor.

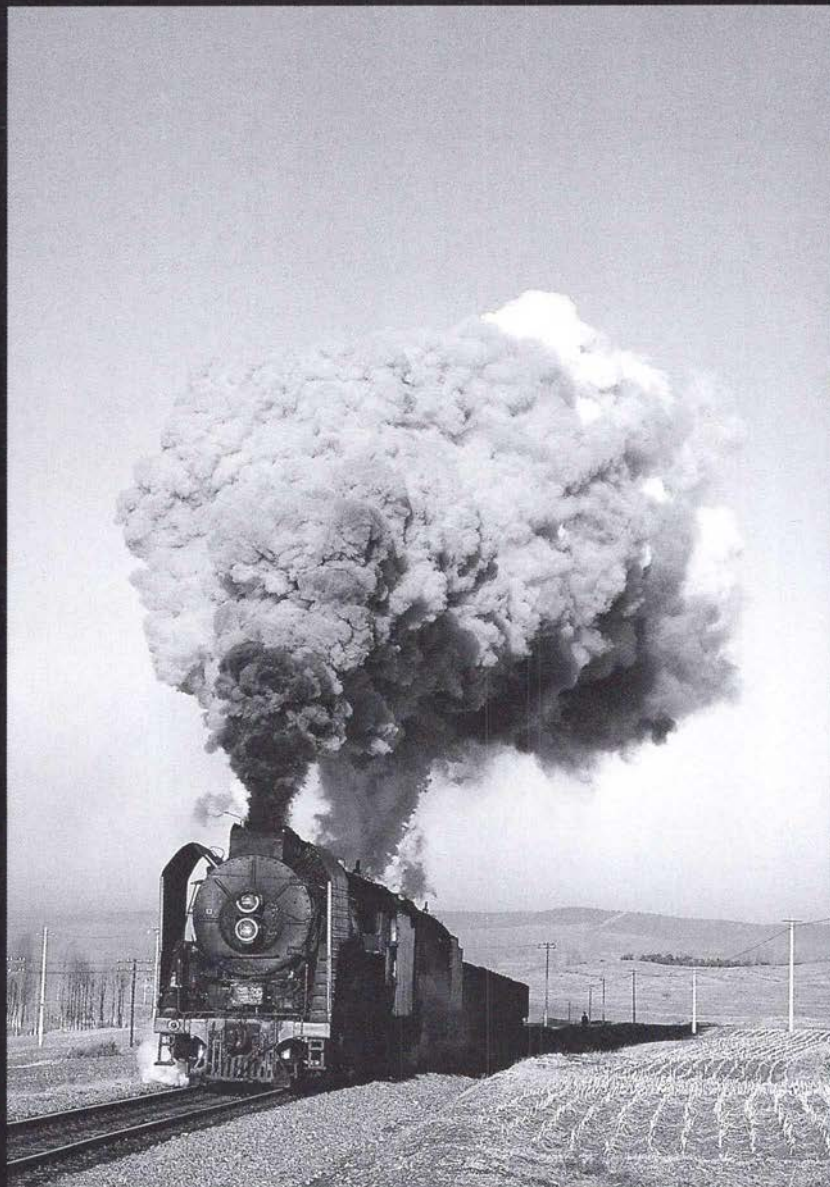
Transporten til fotostederne gøres enten pr. gåben eller med bus nr. 5 fra banegårdspladsen. Specielt om morgenen kan smoggen fra byen dog ligge som en tung tåge over dalen, og udsynet kan derfor været indskrænket på toppen. Togene kan herfra høres 20 minutter før og 20 minutter efter passage!

Yebaishoe kan besøges med en 4 timers togrejse fra Chengde mod nord. I byen er overnatningsmulighederne ganske begrænset, idet man som udlænding er henvist til byens eneste hotel midt i byen. Priserne kan være noget høje, men med lidt forhandlinger og en god overtalelsesevne kan en acceptabel pris opnås.

Det ideelle sted er stationens overnatningslokaler, der ligger lige ved banegårdspladsen, men disse kan være svære at få lov at bruge som udlændinge (stedet anses ikke for værende godt nok!). Ellers er byen en udørk, der ikke kan skrives meget positivt om. Transporten til fotostederne kan enten gøres ved at tage med toget derud eller leje en taxa eller rickshaw. Der er ca. 8 km ad landevejen fra byens centrum.

Generelt tilrådes det ved rejse til Kina i den kolde tid, hvor temperaturen ofte kan snige sig ned på -25°C, at medbringe varmt tøj, så man kan holde til en hel dags fotojagt, ofte på gåben, i det kolde klima. Husk også at medbringe godt med batterier til kameraet, idet disse er meget sårbare over for kulden.

Skulle denne artikel nu have tændt rejselysten hen over vinteren, kan detaljerede kort med angivne fotosteder, gratis rekvireres ved indsendelse af frankeret svarkuvert til Jernbanens redaktion, mrk. "Kina".



En rullende vulkan i form af to hårdtarbejdende sydgående QJ'ere, nærmer sig her summit ved Shaihai, små 18 km. fra Yebaishoe. QJ'erne er i dag verdens største idriftværende damplokomotivtype, bygget i mere end 5.000 eksemplarer.

længere tunnel, for ca. 3 km efter at nå summit.

Lokomotiverne må arbejde hårdt, og man ser ofte forspand foran de til tider lange godstog, og her også ofte koblet tender mod tender.

Da strækningen ligger i et meget goldt område, spiller vinden ofte en stor rolle i forberedelserne til fotografering. Et billede kan meget let blive totalt spoleret, hvis man ikke er opmærksom på vindretningen og blot stiller sig op efter det gode fotosted.

Dagens eneste, i dagslys, fremførte persontog på banen til Chifeng. Persontrafikken er idag erstattet med diesel. I december '96 var det endnu dampen der måtte holde for.



Estlands Jernbaner



**Tekst & foto:
Eigil de Neergaard**

- På vej mod privatisering

Indtil Estland fik sin selvstændighed i 1991, var landets jernbaner en del af det sovjetiske jernbanesystem. Ved etableringen af den nye estiske stat blev jernbanerne ikke straks omorganiseret. At forholdene pludseligt var ændrede, blev udadtil synligt ved at materiellet fik påmalet "EVR" eller "Eesti V.R." (se "JERNBANEN" nr. 5/92, s. 148-149), mens numre og litrering blev bibeholdt, tilmed ofte med de kyrilliske bogstaver.



Et af de meget få indenlandske lokomotivfremførte tog er tog R 110. Det afgår fra Tallinn tidligt om morgenen og er her ved at nærme sig sin endestation Valga, den 12. august 1997. Øverst: "Edelaraudtee" driver også godstrafik. Her ses et godstog på Pämubanen. Tootsi, den 2. august 1997.

Efter 1991 fortsatte den meget tunge godstrafik til de isfrie havne omkring Tallinn i uændret omfang. Her udskibes en betydelig mængde eksportvarer fra Rusland, ligesom en vis import finder sted. Størstedelen af godset fra Rusland kommer med jernbane fra øst via Narva eller fra sydøst via Petseri og skal ekspederes på godsbanegårdene ved Tallinn, hvoraf Muuga ved de nye havneanlæg umiddelbart øst for byen er den vigtigste. Dette er i overensstemmelse med bahnernes historie: Næsten alle de første baner i de baltiske lande blev i sin tid bygget som Ruslands forbindelselinier til havnene ved Østersøen.

Mens transittrafikken således fortsatte, stillede sagen sig anderledes med den indenlandske godstrafik. Den faldt i takt med udvidelsen af lastbiltransporterne i årene efter selvstændigheden. På samme måde gik den indenlandske persontrafik noget tilbage, dog bortset fra nærtrafikken omkring Tallinn. På to strækninger ophørte persontrafikken (til Haapsalu og Möisaküla). Den internationale persontrafik blev lidt reduceret hvad angår forbindelser til St. Petersborg og Moskva, men den har dog stadig en vis betydning. Persontrafik til andre tidligere Sovjetrepublikker, herunder også Letland og Litauen, faldt på nogle få år voldsomt, og er i dag næsten ikke-eksisterende.

Det blev snart klart, at jernbanetrafikken måtte omstruktureres i takt med indførelsen af et nyt økonomisk system, og en vis privatisering kom tidligt på tale ligesom i andre af de tidligere sovjetrepublikker. Dette gælder dog i mindre grad i Rusland, hvor man er mere tilbageholdende med privatisering, hvilket man begrundede med frykten for at en opdeling vil ødelægge landets og jernbanernes livsnerve, den meget betydelige langdistancegodstrafik. I Estland vandt tanken om privatisering derimod hurtigt frem.

Første skridt var etableringen af en organisation, der kunne påtage sig vedligeholdelsen af hovedliniernes spor. I december 1995 blev der underskrevet en låneaftale mellem den

Europæiske Investeringsbank og De Estiske Statsbaner, EVR, om lån af 16 mio. ECU, penge der først og fremmest skulle investeres i en modernisering af strækningen Tallinn-Narva, hvor en stor del af den tunge internationale godstrafik til og fra Rusland via St. Petersburg finder sted. Foruden den internationale godstrafik benyttes banen til tunge transporter fra de store olieskiferforekomster i den nordøstlige del af Estland. Strækningen var ved overtagelsen i 1991 konstrueret med kraftige skinnedimensioner, men sporet var, på grund af ringe vedligeholdelse, dårligt justeret og tillod kun lave hastigheder. Tilmed er størstedelen af strækningen enkeltsporet. Der er allerede nu, i kraft af disse lån, investeret i sporarbejder på hovedlinjen Tallinn-Narva. Dette er sket ved at den estiske stat har indgået en joint-venture aftale med det tyske selskab Herman Koehne Bauunternehmung GmbH. Denne organisation har ansvaret for vedligeholdelsen af banestrækningerne fra Tallinn til grænsestationerne Narva, Valga og Petseri. Den estiske stat er frit stillet med hensyn til salg af sine aktier i dette joint-venture-selskab.

Ledelsen for de estiske statsbaner havde i 1995 fejret 125 års jubilæet for åbningen af den første jernbane i Estland og ønskede, at jubilæumsåret, hvor lånet var opnået, skulle blive vendepunktet, hvor jernbanerne indledte et tiltrængt systemskifte, hvis erklærede mål var at "forvandle organisationen til det mest gunstige transportalternativ i området". I 1996 blev der fremlagt en udviklingsplan for tiden frem til år 2000. Grundtanken var at opdele jernbaneselskabet, der udgjorde en helhed ved overtagelsen fra det sovjetiske jernbanesystem, i en række uafhængige enheder. Dette skulle gøre det lettere at administrere uden risiko for at subsidier på en uigennemskuelig måde gled fra et område til et andet. Desuden skulle den nye struktur forbedre konkurrencemulighederne for jernbanen i den øst-vestgående godstransitrafik.

Statsbanerne blev omdannet til "AS Eesti Raudtee" (Aktieselskabet De Estiske Jernbaner) i august 1997. Det første skridt i retning af opdeling af virksomheden (herunder privatisering af udvalgte underafdelinger) var dannelsen af "Edelaraudtee AS" (Sydvestbaneselskabet).

"Edelaraudtee" blev etableret med henblik på at skulle varetage personbefordringen på de indenlandske strækninger. Desuden overtog selskabet ansvaret for vedligeholdelsen af de sydvestlige banelinier Tallinn-Lelle-Viljandi og Lelle-Pärnu-Mõisaküla samt varetagelse af godstrafikken på disse strækninger. Mere om "Edelaraudtee" senere i teksten.

Herefter blev der udskilt yderligere fire administrationsenheder, der i 1998 er blevet udbudt til salg: (1) den internationale persontrafik, (2) nærtrafikken omkring Tallinn (132 km, elektrificeret med 3300 V, forøvrigt de eneste elektrificerede strækninger i Estland), (3) den internationale godstrafik samt (4) vedligeholdelsen af det rullende materiel. I øvrigt er det et gennemgående princip, at den estiske stat fortsat ejer sporene.

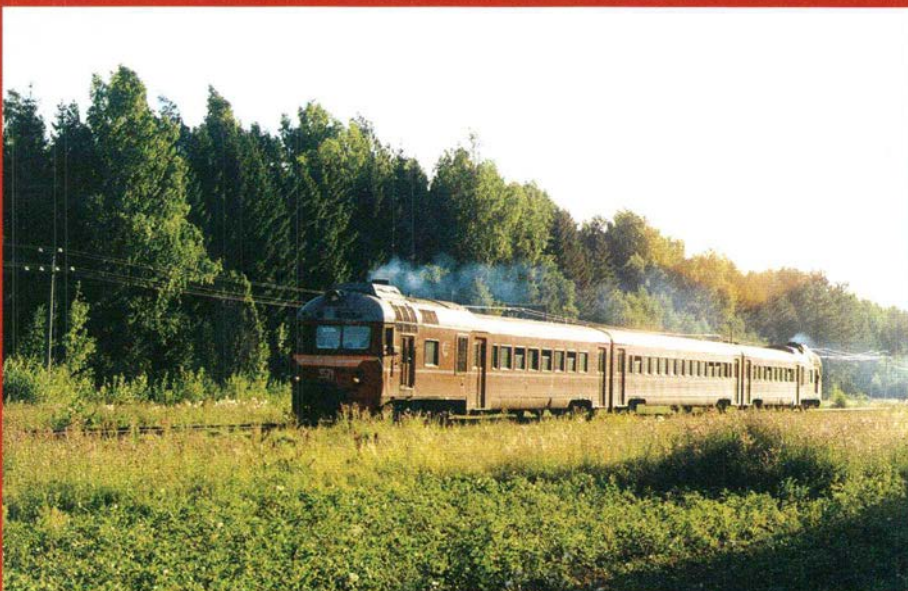
Jernbanen til Haapsalu fik en særstilling. Delstrækningen Tallinn-Riisipere har nærtrafik med elektriske tog, mens resten af strækningen fra Riisipere og ud til Haapsalu mistede persontrafikken i 1995. Der kørt fortsat to ugentlige godstog Tallinn-Haapsalu. I 1997 blev der fundet en køber til strækningen Riisipere-Haapsalu, en lokal entreprenør, Aarne Taal. I købsbetingelserne indgår at godstrafikken skal fortsætte. Sporet må af køber ikke tages op og

sælges som skrot.

Aarne Taal har overtaget banen for 5.200 EEK svarende til 100 EEK (= 50 DKK) pr km. Trafikken blev indledt 1. maj 1998, og i alt 11 firmaer benytter banen til transport af brændstof (især kul), korn, jernskrot, salt og fiskekonserver. Strækningshastigheden er 25 km/t pga. sporets ringe tilstand (der også var årsag til persontrafikens ophør). Da Aarne Taal overtog banen fik han samtidig et diesellokomotiv samt stationsbygningen på en af banens mellemstationer, Turba, (hvor der forøvrigt er om-læsning til/fra en smalsporet industribane). Aarne Taal har erklæret, at det er hans mål at drive billig godstrafik og sørge for at give kunderne

krise, og man må håbe, der vælges en ansøger med initiativ og iverigdom.

Som nævnt tidligere i teksten, blev den første driftsenhed, "Edelaraudtee" (Sydvestbaneselskabet), etableret for at administrere og modernisere den indenlandske persontrafik. Organisationsmæssigt var de første skrift taget allerede i juni 1996, hvor man dannede en projektgruppe. I august samme år omdannedes projektgruppen til en administrationsenhed inden for de daværende estiske statsbaner (EVR). Gradvis overtog denne enhed flere og flere ansvarsområder. I januar 1997 blev dens aktiviteter overtaget af det nydannede aktieselskab "Edelaraudtee AS" med en aktiekapital på 100



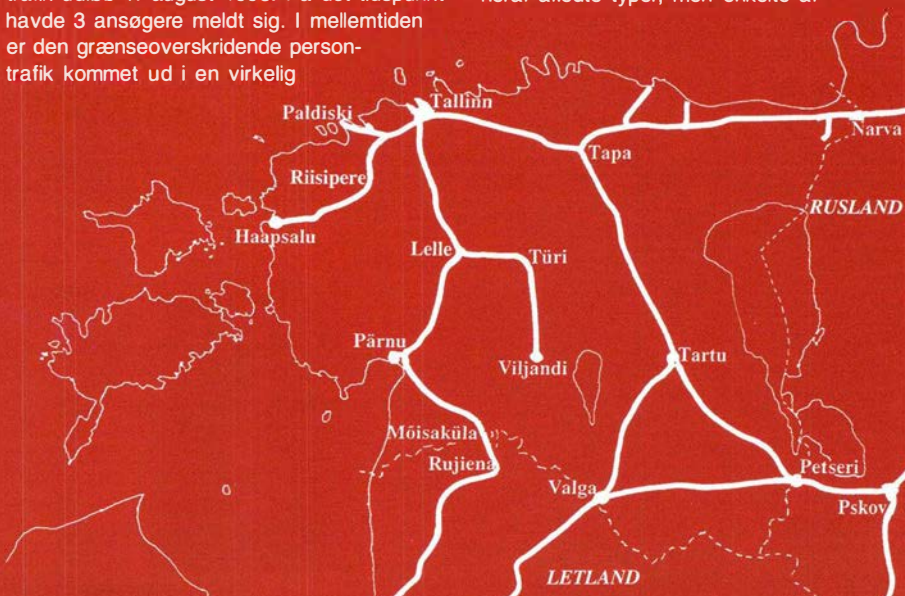
De gamle D1-togssæt blev anset for at være i for dårlig stand, da Estland overtog dem fra SZD. Der er i midlertid mangel på materiel, og her ses et af de meget få D1-tog på Valga-Petseri-strækningen i det sydlige Estland, den 11. august 1997.

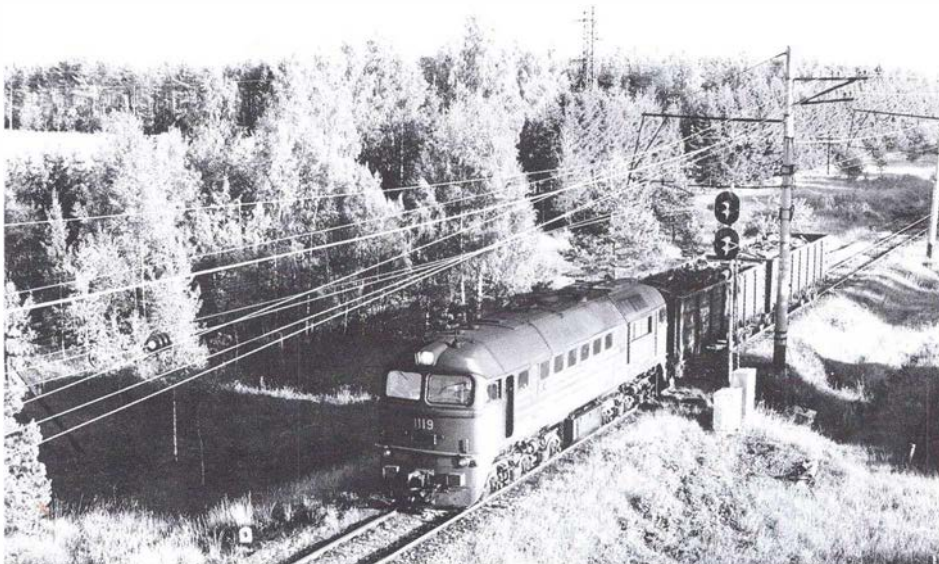
god betjening. I Riisipere, hvor de elektriske nærtrafiktog fra Tallinn ender, overtager AS Eesti Raudtee godsvognene til videretransport mod Tallinn. Aarne Taal har ikke til hensigt at genindføre persontrafik, da en istandsættelse af sporet vil koste en formue.

De øvrige dele af infrastrukturen ejes fortsat af staten, men ved at sælge de ovenfor nævnte driftsenheder håber regeringen at få økonomiske midler til investeringer og moderniseringer. Fristen for tilbud på den internationale persontrafik udløb 1. august 1998. På det tidspunkt havde 3 ansøgere meldt sig. I mellemtiden er den grænseoverskridende persontrafik kommet ud i en virkelig

mill EEK (ca 50 mio. DKK). "Edelaraudtee AS" regner med en omsætning i 1997 på 110 mio. EEK (55 mio. DKK). I 1997 vil 60 % af indtægterne komme i form af statsstøtte. Der er omkring 900 ansatte, et tal, der dog varierer noget med årstiden. Hovedkontoret ligger i Türi midt i Estland. Man driver tre driftsdepoter, Tallinn Väike, Tartu og Mõisaküla.

Fra moderorganisationen har "Edelaraudtee" overtaget en del rullende materiel. Man råder over 30 dieselmotorvognssæt, mest DR1A og heraf afledte typer, men enkelte af





Efter 1995 kører der ikke længere persontog til Haapsalu og godsog kun to gange om ugen. Her ses godstoget i Riisipere på vej mod Tallinn med to vogne med jernskrot fra Haapsalu, den 6. august 1997.

de gamle ungarsk-byggede D1 er endnu i drift, selvom EVR tidligere har anset dem for at være i for dårlig stand. D1 kører som tre- eller firevognssæt. DR1A optræder som seksvognssæt med motorvogn i hver ende, sådan som de oprindeligt blev leveret fra RVR i Riga, eller som firevognssæt. DR1A-sættene er ved at blive moderniseret af "Det Baltiske skibsværft" i Tallinn. Med nye motorer og i ny farvesætning optræder de herefter med betegnelsen DR1B. Andre sæt er ombygget (de første i 1996) og herved ændret til to trevognssæt (DR1BJ) med styrevogn i den ene ende.

Enkelte persontogsløb kørtes dog endnu i 1997 som lokomotivfremførte tog, f.eks. et togpar Tallinn-Valga-Tallinn. Det oprangeres af M62 (= DR 120) og almindelige ex-SZD persontog. Af diesellokomotiver er beholdningen på 6 stk. M62 og 5 ChME3, hvortil kommer to rangerlokomotiver TGM 40. Til de lokomotivfremførte tog har man 17 persontog.

Det bliver interessant at se, hvordan fremtiden vil forme sig. "Edelaraudtee" har angrebet problemerne på en særdeles moderne måde, men jernbanenettet er meget sårbart over for konkurrence fra biltrafikken i et land med forholdsvis små afstande, gode landeveje og ret jævnt terræn, navnlig i en periode hvor mange får adgang til egen bil, og benzinpriserne er lave. Dertil kommer, at baneliniernes forløb ikke er ideelt. En del steder ligger stationerne langt fra bycentret, typisk i Estlands fjerdestørste by Pärnu. Estlands oprindelige store net af smalsporsbaner gik gennem alle de vigtige befolkningskoncentrationer, men bortset fra to strækninger, der nu er ombygget til bredspor, er de alle nedlagt.

Ledelsen for "Edelaraudtee" har fremlagt følgende fremtidsplaner: (1) Dieseltogssæt vil erstatte lokomotivfremførte persontog, da det er uøkonomisk med de store tog til transport af det ret begrænsede antal rejsende, der indtil videre er tale om. (2) Der indføres køreplansforbedringer med hyppigere tog i hjemarbejdsstedtrafikken, dvs. på delstrækninger nær de store byer (allerede indledt i 1997). (3) Det overvejes at anskaffe lette motorvogne til de trafiksvage strækninger (f.eks. banerne syd for Tartu). I øjeblikket forhandler man om at overtage et antal svenske motorvogne (Y1), som man kan ombygge til bredspor. (4) Lav strækningsskæbning betyder dårlig konkurrenceevne i for-

hold til vejtrafik. Gennemsnitshastigheden kan øges noget ved ændret køreplansstruktur, men på længere sigt må sporene udsættes for en gennemgribende rekonstruktion. (5) Endvidere er der planer om at genoptage den internationale godstrafik Tallinn-Riga via Möisaküla, hvor afstanden er 100 km kortere end via Valga. Hvis dette sker, kan der eventuelt blive tale om at genindføre persontrafik Pärnu-Möisaküla, hvor den ellers har været indstillet siden 1996. "Edelaraudtee" betragter dette som muligt, men understreger, at en rekonstruktion af den internationale passagertrafik fra Estland til Letland via Möisaküla er en politisk afgørelse som jernbaneselskabet ikke har indflydelse på.

Jaan Ratnik (Edelaraudtee), Mehis Helme (Museumsbaneselskabet) samt Jüri Loog (Eesti Raudtee) takkes for mange værdifulde oplysninger til brug for denne artikel.

Eigil de Neergaard

Trevogns dieselmotortogssæt, DR1BJ. Første type styrevogn for dieseltog i Estland. Godsbanegården i Pärnu, den 2. august 1997.



Læserne skriver

Fra Anders S. Gahrn i Mölndal har redaktionen fået dette fine skulderklap.

Jeg tilhører den gruppe af svenske jernbaneentusiaster den abonnerer på JERNBANEN. Nu bliver jeg altså nød til at udtrykke min beundring for JERNBANEN. På trods af at der i modsætning til andre landes tilsvarende blade er ganske få annoncer i JERNBANEN, er det alligevel lykkedes at skabe et meget flot produkt. I rammer ganske rigtigt med jeres blanding af historisk og aktuelt stof fra in- og udland, bliv endelig ved med det.

Det er nu altid opmundrende at få den slags breve fra JERNBANENs voksende skare af læsere. Men desværre er det alt for sjældent vi for direkte respons på vores arbejde, hvad enten det er ris eller ros.

JERNBANEN er efterhånden ved at nå det leje den nye redaktion fra start havde tiltænkt sig, hvad dog ikke er ensbetydende med, at vi herfra vil stoppe bladets udvikling. Som det ses har vi fra dette nummer udvidet sideantallet og forøget antallet af farvesider, dette bl.a. i kraft af den øgede medlemsfremgang, der fortsat er i vækst. Det store antal af nye medlemmer ser vi her på redaktionen bl.a. som et tegn på, at vi ikke rammer helt ved siden af.

Mængden af stof fra udlandet, hvad enten det drejer sig om ajourstof eller globe-trotter artikler, har altid været problematisk spørgsmål; er der for meget eller for lidt, eller kan man ikke lige så godt bare købe et udenlandsk tidsskrift?

Den linie, vi nu har lagt, er vi overbevist om er den rigtige, og den vil vi holde fast ved. Som før nævnt er det sjældent vi hører fra læserne, men når det sker, har det oftest drejet sig om positive tilkendegivelser vedr. det udenlandske. Mange nye medlemmer har netop nævnt mængden af udenlandsstof som den udslagsgivende faktor for et abonnement på JERNBANEN.

Tidligere var produktionen af JERNBANEN et af de områder i DJK, der var svært tilgængeligt for medlemmerne, sådan er det ikke længere. Redaktionen har sammen med andre områder af DJK til huse på Kalvebod Brygge 40. Skulle du være interesseret i bladarbejde, hvad enten det drejer sig om redigering, opsætning eller billedbehandling, så kom forbi en mandag i husets åbningstid, eller kontakt os pr. telefon, så også du kan være med til, at gøre Danmarks suverænt største jernbaneklubs medlemsblad - JERNBANEN - endnu bedre!

René St. Olsen

DJK-kontigent 1999

Girokortet til betaling af DJK-kontigent for 1999 er indlagt i dette nummer af JERNBANEN. Hvis girokortet er faldet ud, kan du få et nyt ved at kontakte sekretariatet (Dansk Jernbane-Klub, Sekretariatet, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V - Tlf: 33 33 86 97). Medlemsnummer, navn og adresse bedes anført tydeligt på indbetalingen. Medlemsnummer fremgår af bagsiden af Jernbanen, hvor der er printet 02237 - KHC - medlemsnummer - OXX.

Sidste rettidige indbetalingsdato er 31. januar 1999

Thomas Nørgaard Olesen, sekretær



Jernbanen

Kalvebod Brygge 40
1560 København V
E-mail: jernbanen@djkk.com
Tlf: 33 33 86 97
Fax: 33 93 20 02

Redaktion

René St. Olsen (ansv.)
Søborg Hovedgade 40, 3. th., 2860 Søborg,
Tlf: 39 67 57 03

Henrik Sørensen (EDB ansv.)
Bramslykkevej 61, 1. th., 2500 Valby,
Tlf: 36 45 35 90

Kenneth Dam

Oplag: 2.500 stk.
Sats: DJK

Trykning:
Central Tryk Hobro, Tlf: 98 52 01 99
ISSN 0107-3702



Fagredaktioner

Banestyrelsen/DSB

Erik B. Jønsen
Postboks 188
2900 Hellerup

Privatbanerne

Ole-Chr. M. Plum
Jernbanevej 32
4330 Hvalsø
Tlf: 46 46 12 30

Færger

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

Veteranbanerne

Kenneth Dam
Vestre Stationsvej 45
2960 Rungsted Kyst
Tlf: 45 86 22 30

Udland / Globetrotter

René St. Olsen
Søborg Hovedgade 40, 3. th.
2860 Søborg
Tlf: 39 67 57 03

Jernbanehistorie

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

Jernbanens arkiv

Frank Nielsen
Brunevang 56, 1. th.
2610 Rødovre

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 Olesen, Jannie Trænk, Peter Thomvig,

Henvendelse vedr. bladekspedition

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

Indsendelse af indlæg og fotos

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

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. skal være maskinskrivne, helst 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 fejledeksemplarer 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

06/98 Mandag den 2. november 1998
01/99 Mandag den 5. januar 1999



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: djkk@djkk.com
Internet: http://www.djkk.com

DJKs telefonavis: 46 46 13 50
Sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.
(ansv.: Ole-Chr. M. Plum)

Medlemskontingent i DJK 1998

Ordinære medlemmer Kr. 285,-
Seniormedlemmer (67 år pr. 1/1-1998) Kr. 245,-
Juniormedlemmer (under 18 år pr. 1/1-1998) Kr. 195,-
Husstandsmedlemmer Kr. 190,-
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer á 1/8 side) Kr. 2500,-

- Ved indmeldelse i perioden 1. okt. - 31 dec. 1998
omfatter medlemskabet resten af 1998 og hele 1999

Kontingentbetaling

Girokonto: 5 55 38 30
Norsk giro: 0806 190 4833 (Kontingent NOK 365,-)
Svensk Giro: 547137-0 (Kontingent SEK 365,-)

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

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: 98 57 22 57
- ◆ **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 Helsingør
- ◆ **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**, Jernbanevej 32, 4330 Hvalsø,
Tlf: 46 46 12 30
- **Carsten Buhl**, Refshalevej 8, 4930 Maribo,
Tlf: 53 88 43 54
- **Keld Haandbæk**, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse,
Tlf: 38 74 70 32
- **Hans Meyer**, Blisshønevej 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, Blisshønevej 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, Skovkroen 6,
5560 Årup, Tlf: 64 43 22 70

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen, Skovvænget 4,
4900 Nakskov, Tlf: 54 92 73 37

DJKs Veteranjernbaner

Museumsbanen Maribo-Bandholm

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

Mariager-Handest Veteranjernbaner

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

Bloustrødbanen (DJKs afdeling for smalsporsmateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20,
3450 Allerød, Tlf: 48 17 08 18
v/ Oscar Meyer, Tlf: 48 70 75 07

Limfjordsbanen

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

DJK Veteranog Vest

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

D-maskine gruppen

Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A,
2720 Vanløse, Tlf: 38 74 70 32
Arbejdshold i Høng og Hvalsø

GM-gruppen

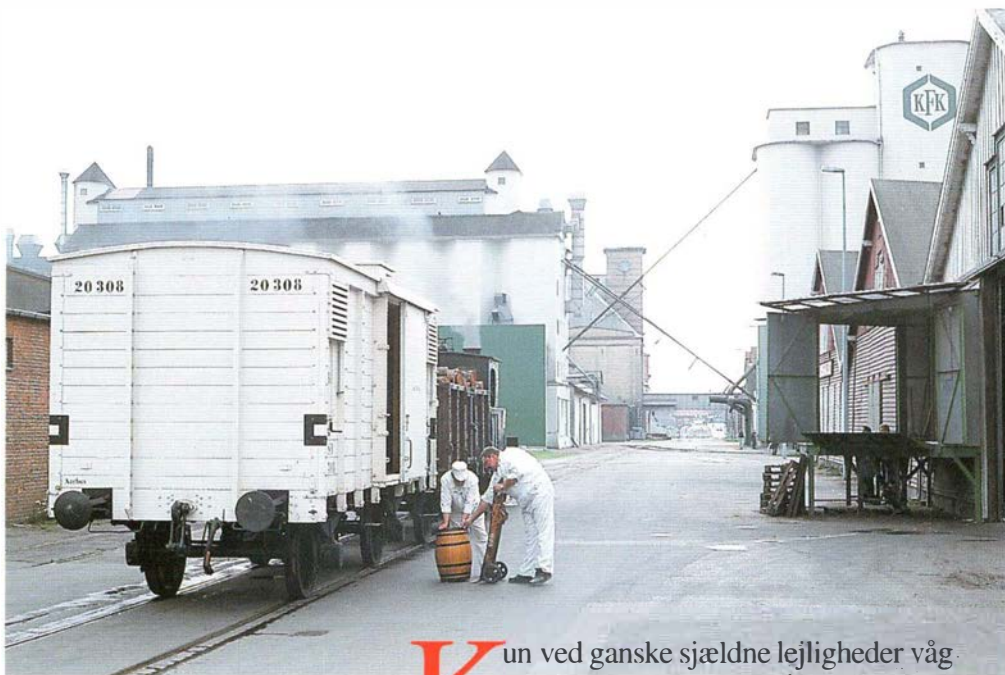
Jørgen Gade, Langebjergvej 532,
3050 Humlebæk, Tlf: 49 16 26 21
Arbejdshold i Holstebro



Jernbanebøger

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

KØLEVOGN destination: Odense havn



Kun ved ganske sjældne lejligheder vågner jernbanemuseets Hs 415 af sin dvale. En sådanne situation bød sig, da en privat organiseret fotoklub ved et epoke rigtigt arrangement havde udflugt på Odense havn. Med medbragte rekvisiter og køretøjer, lykkedes det arrangørerne at skabe en stemningsfuld atmosfære fra en svunden tid.

Fotos: René St. Olsen

